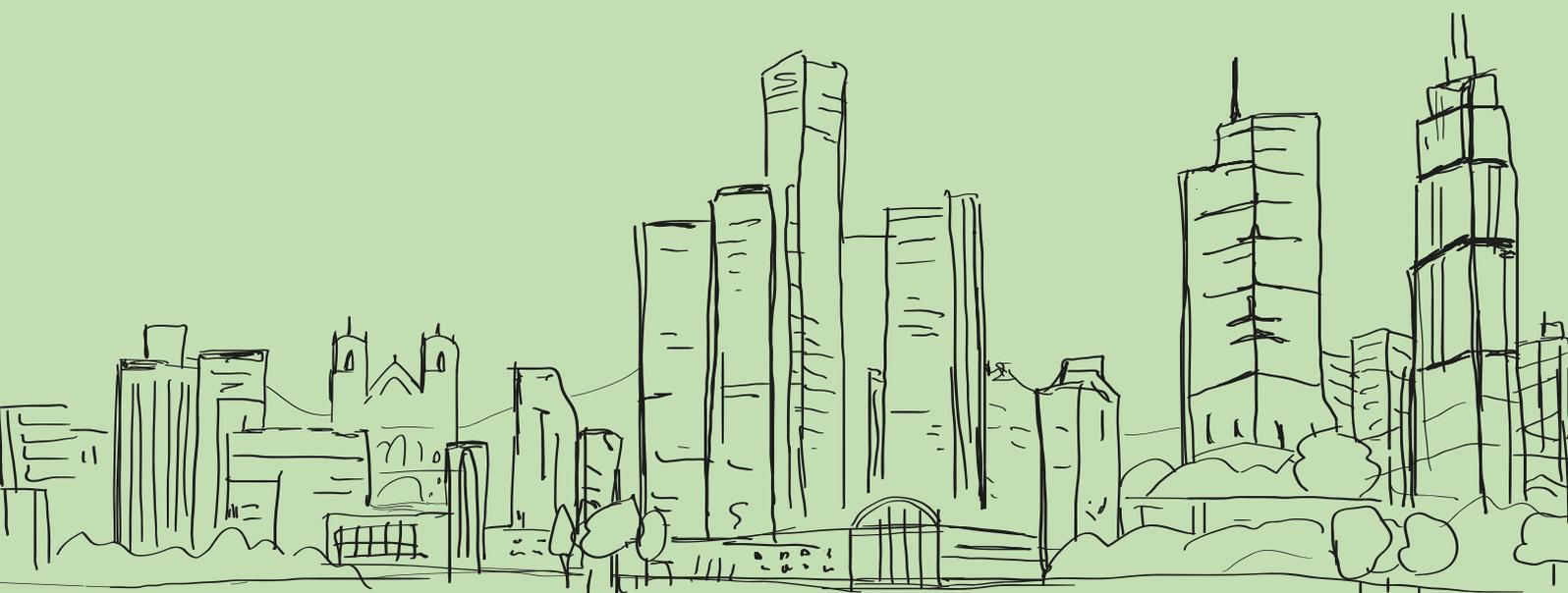


# LA CIUDAD “VEINTE-TREINTA”

## MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI

Gonzalo Andrés López  
José Luis García Cuesta  
COORDINADORES



LA CIUDAD “VEINTE-TREINTA”  
MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI

Actas del XVII Coloquio de Geografía Urbana  
I Coloquio Internacional de Geografía Urbana  
2024

Valladolid – Burgos, 17-21 de junio de 2024

Coordinado por:  
Gonzalo Andrés López  
José Luis García Cuesta



## COMITÉ CIENTÍFICO:

Gonzalo Andrés López (Universidad de Burgos) (Presidente)  
José Luis García Cuesta (Universidad de Valladolid)  
(Presidente)

Itziar Aguado Moralejo (Universidad del País Vasco)  
Voltaire Alvarado Peterson (Universidad de Concepción)  
Federico Arenas Vásquez (Pontificia Universidad Católica de Chile)  
Alejandro Armas Díaz (Universidad de Leipzig)  
Carme Bellet Sanfeliu (Universidad de Lleida)  
Maria Encarnação Beltrao Sposito (Universidade Estadual Paulista)  
Nuria Benach Rovira (Universidad de Barcelona)  
Josep Vicent Boira Maiques (Universidad de Valencia)  
Basilio Calderón Calderón (Universidad de Valladolid)  
Antonio-José Campesino Fernández (Universidad de Extremadura)  
Elia Canosa Zamora (Universidad Autónoma de Madrid)  
María del Carmen Cañizares Ruiz (Universidad de Castilla La Mancha)  
Francisco Cebrián Abellán (Universidad de Castilla La Mancha)  
Olga de Cos Guerra (Universidad de Cantabria)  
Eduarda da Costa (Universidade de Lisboa)  
Laurent Coudroy de Lille (Université Paris-Est Créteil)  
Luis Alfonso Escudero Gómez (Univ. de Castilla La Mancha)  
Víctor Fernández Salinas (Universidad de Sevilla)  
Lluís Frago Clols (Universidad de Barcelona)  
Juan Antonio García González (Universidad de Castilla La Mancha)  
Alessandra Ghisalberti (Università degli Studi di Bergamo)

María Jesús González González (Universidad de León)  
Jesús Manuel González Pérez (Universidad de Islas Baleares)  
Cristian Henriquez Ruiz (Pontificia Universidad Católica de Chile)  
Víctor Jiménez Barrado (Univ. de Las Palmas de Gran Canaria)  
José Luis Lalana Soto (Universidad de Burgos)  
Francisco Maturana Miranda (Universidad Austral de Chile)  
Igor Martins Medeiros Robaina (Universidad de Burgos)  
Ícaro Obeso Muñiz (Universidad de Oviedo)  
José Prada Trigo (Universidad de Valladolid)  
Juan Manuel Parreño Castellano (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria)  
María José Piñeira Mantiñán (Universidad de Santiago de Compostela)  
Gabino Ponce Herrero (Universidad de Alicante)  
Juan José Pons Izquierdo (Universidad de Navarra)  
Norma Leticia Ramírez Rosete (Universidad de Puebla)  
William Ribeiro da Silva (Universidade Federal do Rio de Janeiro)  
Teresa Sá Marques (Universidade do Porto)  
Dolores Sánchez Aguilera (Universidad de Barcelona)  
Luis Miguel Sánchez Escolano (Universidad de Granada)  
Luis Santos y Ganges (Universidad de Valladolid)  
Doralice Sátyro Maia (Universidade Federal de Paraíba)  
Matheus da Silveira Grandi (Universidade do Estado do Rio de Janeiro)  
Carlos Hugo Soria Cáceres (Universidad de Burgos)  
Barbara Staniscia (Sapienza Università di Roma)  
Claudio Zanolli (Universidade Federal do Espírito Santo)  
María Zuñiga Antón (Universidad de Zaragoza)

## COMITÉ ORGANIZADOR:

Gonzalo Andrés López (Universidad de Burgos) (Coord.)  
José Luis García Cuesta (Universidad de Valladolid) (Coord.)  
Basilio Calderón Calderón (Universidad de Valladolid)  
Jesús García Araque (Universidad de Valladolid)  
Daniel Herrero Luque (Universidad de Valladolid)  
José Luis Lalana Soto (Universidad de Burgos)  
Luz María Martín Delgado (Universidad de Valladolid)  
Igor Martins Medeiros Robaina (Universidad de Burgos)  
José Prada Trigo (Universidad de Valladolid)  
Luis Santos y Ganges (Universidad de Valladolid)  
Carlos Hugo Soria Cáceres (Universidad de Burgos)

© Los autores de las comunicaciones  
Edita: Asociación Española de Geografía  
Diseño y maquetación: Daniel Herrero

ISBN: 978-84-126292-6-2

DOI: <https://doi.org/10.21138/GUA.2024.lc>

Título : La ciudad veinte treinta. Miradas a los espacios urbanos del siglo XXI  
Coordinadores: Andrés López, Gonzalo ; García Cuesta, José Luis

# ÍNDICE

PRÓLOGO.....	7
<b>PONENCIA INAUGURAL</b>	
DISTOPIAS Y UTOPIÁS EN LA NUEVA CIUDAD DEL SOL: AGENDAR LAS FRONTERAS DEL TIEMPO.....	9
<i>Basilio Calderón Calderón</i>	
<b>EJE 1: CIUDAD-URBANISMO. VIVIENDA, URBANIZACIÓN, PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN</b>	
Treinta años del Grupo de Geografía Urbana: una comunidad científica a través de sus coloquios .....	35
<i>Victor Jiménez Barrado</i>	
El auge del alquiler temporal y su impacto en el acceso a la vivienda: el caso de Barcelona, Badalona y l'Hospitalet de Llobregat .....	47
<i>Carolina Orozco Martínez y Fernando Gil Alonso</i>	
Ocupaciones, apropiaciones y transformaciones ciudadanas de los espacios interbloque. Análisis de casos en cuatro barriadas de Madrid .....	57
<i>Pablo Bermúdez Pastor</i>	
Una administración urbanizada: el ayuntamiento de Murcia durante el Boom inmobiliario (2001-2008).....	69
<i>Diego García Mejuto</i>	
La reconfiguración del modelo territorial planificado: articulación y centralidad urbanas en el poniente almeriense .....	79
<i>Noelia Ruiz Moya y Luis Miguel Sánchez Escolano</i>	
Distribución espaciotemporal de los incendios de vivienda en la ciudad de Reus (Tarragona) (2018-2021).....	89
<i>Oscar Saladié, Edgar Bustamante y Benito Zaragoza</i>	
Ocupar es habitar: resistencia por el derecho al centro de la ciudad de João Pessoa/PB (Brasil) a partir de ocupaciones urbanas.....	101
<i>Camila Coelho Silva y Doralice Sátyro Maia</i>	
Habitabilidad y construcción del espacio urbano en los fraccionamientos cerrados de Ciudad Juárez .....	113
<i>Andrea Guzmán Chávez y Ramón Leopoldo Moreno Murrieta</i>	
<b>EJE 2: CIUDAD-CONECTIVIDAD. TRANSPORTES, MOVILIDAD, SISTEMAS, REDES Y CONEXIONES</b>	
Un marco conceptual para la identificación de umbrales espaciotemporales de la convergencia entre actividades en línea y la accesibilidad espacial mediante entornos urbanos simulados .....	125
<i>Raúl F. Elizondo-Candanedo, Aldo Arranz López, Julio A. Soria Lara y Antonio Páez</i>	
Interacciones entre flujos turísticos y movilidad cotidiana de residentes: un análisis a través de la literatura...137	
<i>William Tavares Cerino, Aaron Gutiérrez y Marta Benages Albert</i>	
Accesibilidad y justicia social en movilidad urbana para un urbanismo más sostenible .....	145
<i>Luís Santos y Ganges y Arturo Vicente Ruiz</i>	
La planificación de la movilidad urbana sostenible en la península ibérica: semejanzas y diferencias .....	157
<i>Pilar Vega Pindado</i>	
Relaciones entre variables demográficas y del entorno con la movilidad en la Comunidad de Madrid.....	167
<i>Andrés Roca Medina</i>	
La gratuidad del transporte público ante la crisis. El impacto de las políticas de reducción tarifaria en el ámbito del sistema integrado de movilidad metropolitana de Barcelona .....	179
<i>Andrea Visioli, Jordi Martín, Joan Checa, Xavier Barch, Núria Pérez y Oriol Nel·lo</i>	
Prácticas cotidianas de movilidad en las ciudades de Ituiutaba y Bossoró, Brasil .....	193
<i>Paula Neumann Novack, Késia Anastácio Alves da Silva y Eliseu Savério Sposito</i>	



La movilidad en Cartagena (Colombia): retos y propuestas de los tomadores de decisiones.....	203
<i>Zaida Salas Franco y Óscar Saladié</i>	
Ciudades y ferrocarriles del nordeste de Brasil: la constitución de una red urbana/ ferroviaria (1858–1957).....	215
<i>Doralice Sátyro Maia</i>	
El ferrocarril en la ciudad intermedia brasileña: conexión, barrera y cicatriz en campina grande.....	227
<i>Paula Dieb Martins</i>	

### **EJE 3: CIUDAD-ACTIVIDAD. INDUSTRIA, COMERCIO Y SERVICIOS**

Comercio, espacio y relaciones de proximidad en la ciudad postcovid .....	239
<i>Cristina López Villanueva y Montserrat Crespi Vallbona</i>	
Análisis de la influencia de las compras en línea en las elecciones de movilidad peatonal: una comparativa entre entornos urbanos y rurales .....	249
<i>Aldo Arranz López, Raúl F. Elizondo-Candanedo, Andreas Blitz y Martin Lanzendorf</i>	
Gentrificación comercial en Malasaña (Madrid). Nuevas dinámicas comerciales para nuevas realidades socio-demográficas y económicas .....	261
<i>Antonio Palacios, Carmen Hidalgo, Andrés Roca y Antonio Herrada</i>	
Retail-less cities, restauración y reforma urbana: un análisis comparativo de las calles Consell de Gent y Diputació de Barcelona.....	273
<i>Lluís Fargo Cloles, Alejandro Morcuende González, David Lloberas Lafuente y Eulàlia Gómez Escoda</i>	
Entre la Barcelona turística y la “Barcelona de los barrios”: análisis de las relaciones entre los circuitos de la economía urbana y la desertización comercial .....	283
<i>Alejandro Morcuende González, David Lloberas Lafuente y Lluís Fargo Cloles</i>	
El enfoque de la desindustrialización reversible aplicado al Parque Tecnológico de León .....	289
<i>Paz Benito del Pozo y Alejandro Santos Fuentes</i>	
Ciudades puerto en el norte de Chile: el frente costero de coquimbo- la Serena y la relación con su infraestructura industrial en los últimos cien años. ....	301
<i>Marcela Maraboli Ramos</i>	
La elección de residencia estudiantil en ciudades universitarias: el caso de Concepción, Chile.....	309
<i>Natalia Aravena-Solis y José Prada Trigo</i>	

### **EJE 4: CIUDAD-CULTURA. PATRIMONIO, TURISMO E IDENTIDAD**

Desarrollo local y cultura. Estudio de casos en pequeñas ciudades españolas .....	323
<i>Xosé Somoza Medina y Carlos Emilio Relea Fernández</i>	
El patrimonio de las áreas escasamente pobladas: un equilibrio entre identidad y turismo .....	335
<i>Daniel Paül i Agustí y Elena Puiggròs</i>	
Patrimonio, bodegas y turismo en las ciudades del Marco de Jerez (Cádiz, España) .....	345
<i>María del Carmen Cañizares Ruiz</i>	
Hacer espacio público desde un arte contextual y participativo. Una propuesta de lectura comprensiva a partir de dos casos de estudio: Proyecto Mòdul y Jardín Ambulante .....	357
<i>Antonio García García, Carmen Andreu Lara, David López-Casado y Víctor Fernández Salinas</i>	
Rehabilitaciones e intervenciones urbanísticas en los municipios con casco histórico de la costa lucense.....	369
<i>Nerea María Otero Vale</i>	
¿Una trayectoria hacia la integración urbana de los “flagship projects” ibéricos? La Cidade da Cultura en Santiago de Compostela.....	383
<i>José Ignacio Vila Vázquez y Miguel Pazos Otón</i>	



Procesos de patrimonialización en la producción social de la ciudad- puerto de Valparaíso, Chile. Algunas reflexiones sobre los usos y valores del patrimonio.....	393
<i>Natalia Castro Aravena</i>	
Itinerarios culturales, turismo y contracción urbana: el camino de Santiago en la ciudad de León (España) ....	401
<i>Sergio Tomé Fernández</i>	
El uso del cómic como herramienta para la promoción turística.....	413
<i>Elia Canosa Zamora y Ángela García Carballo</i>	
Percepción de los residentes de Málaga a la influencia de las políticas públicas en el mercado de alquiler residencial y turístico vacacional .....	427
<i>Ricardo Urrestarazu Capellan y Francisco Sánchez del Cubo</i>	
Discursos y contradiscursos sobre la difusión de la turistificación y la gentrificación en barrios periféricos meridionales de Madrid.....	439
<i>Diego A. Barrado-Timón, Carmen Hidalgo-Giralt y Alfonso Fernández-Arroyo López-Manzanares</i>	
La turistización de la zona patrimonio mundial en Angra do Heroísmo (Azores, Portugal) como factor de desarrollo .....	451
<i>Cristian David Ortiz García y Juan Manuel Parreño Castellano</i>	
Turismo y vitalidad urbana: un estudio de caso en Encarnación, Paraguay.....	463
<i>Ever Lezcano González y Mirna Estela Sanabria Zotelo</i>	
Gentrificación y turismo en Bogotá: el impacto residencial de Airbnb en el centro histórico de la ciudad .....	477
<i>Daniel Felipe Duarte Hernández</i>	
¿Es Airbnb justo? Auto percepciones en una cooperativa que pretende revolucionar el mercado urbano de la vivienda vacacional.....	489
<i>Marcus Hübscher y Andreas Feiler</i>	
Efectos de la implantación de empresas tecnológicas en el ecosistema cultural de Arlington, Virginia (EE. UU.). ¿Oportunidad de crecimiento o riesgo de aculturación? .....	499
<i>Fadrique Ignacio Iglesias Mendizábal y José Luis García Cuesta</i>	
<b>EJE 5: CIUDAD-INTEGRACIÓN. DESIGUALDAD, SEGREGACIÓN, VULNERABILIDAD Y DIVERSIDAD</b>	
La cuantificación de la segregación residencial en ciudades medias españolas: tipologías, formulación y cálculo de índices estadísticos.....	515
<i>Francisco Javier González Moya</i>	
Distribución y segregación socioespacial de la población rumana en ciudades medias del interior de España .....	529
<i>Montserrat Guerrero Lladós, Carlos Hugo Soria Cáceres e Igor Martins Medeiros Robaina</i>	
La población brasileña en las ciudades medias españolas: evolución demográfica y manifestaciones de la segregación residencial .....	541
<i>Igor Martins Medeiros Robaina, Carlos Hugo Soria Cáceres, Gonzalo Andrés López e Itala Luzia de Andrade</i>	
Metodología para la identificación de los barrios extremos en las ciudades medias españolas.....	553
<i>Carme Bellet Sanfeliu, Gonzalo Andrés López y Francisco Cebrián Abellán</i>	
Diagnóstico de la diferenciación socioresidencial en una ciudad media de interior. Albacete, 2021 .....	565
<i>Francisco Cebrián Abellán e Irene Sánchez Ondoño</i>	
La segregación residencial en las ciudades medias españolas: patrones de diferenciación socioespacial y “barrios extremos” en el área urbana de Burgos .....	577
<i>Gonzalo Andrés López, Carlos Hugo Soria Cáceres, Igor Martins Medeiros Robaina y Francisco Javier González Moya</i>	
Asimetrías y simetrías urbanas en Cáceres: barrios de Aldea Moret y urbanización R-66 .....	591
<i>Víctor Jiménez Barrado y Antonio-José Campesino Fernández</i>	



Segregación residencial en una ciudad media castellano-manchega: diferencias socioespaciales en Ciudad Real .....	603
<i>José Prada Trigo y M<sup>a</sup> Ángeles Rodríguez Domenech</i>	
Identificación y caracterización de barrios extremos desfavorecidos en la ciudad de Cuenca y su área urbana San Antón y Paseo de San Antonio.....	615
<i>Carmen Vázquez Varela y José M<sup>a</sup> Martínez Navarro</i>	
Proyecto urbano y segregación socioespacial en Jaén. El caso del Polígono del Valle.....	629
<i>Luis Miguel Sánchez Escolano y Noelia Ruiz Moya</i>	
Análisis del área urbana de León a través de sus secciones censales: aplicación del algoritmo apriori a variables espaciales, demográficas y económicas (censo 2021).....	637
<i>María Jesús González González y María Eva Vallejo Pascual</i>	
Desigualdad y espacio urbano en ciudades medias: Talavera de la Reina.....	649
<i>Carmen García Martínez y Francisco Javier Jover Martí</i>	
Segregación espacial de rentas altas en ciudades medias españolas: el caso de Toledo.....	661
<i>Luis Alfonso Escudero-Gómez y Juan Antonio García-González</i>	
Envejecimiento poblacional de los barrios en áreas urbanas medias del interior peninsular (2001-2021).....	671
<i>Carolina Montoro-Gurich y Juan José Pons Izquierdo</i>	
La amigabilidad de los entornos urbanos para afrontar la vulnerabilidad de las personas mayores y apoyar la sostenibilidad de los espacios en España .....	683
<i>Vicente Rodríguez-Rodríguez, Fermina Rojo-Perez, Gloria Fernandez-Mayoralas, Carmen Perez De Arenaza Escribano, Sara Ulla Díez y Maite Pozo Querol</i>	
Desigualdades sociales urbanas y sobremortalidad en las capitales andaluzas .....	695
<i>Francisco José Torres-Gutiérrez, Inmaculada Caravaca Barroso, Francisco José Sánchez Díaz, Ibán Díaz Parra, Carmen Egea Jiménez, Juan Sebastián Fernández Prados, Ana Hernández Román, Paloma López Lara, María Del Carmen López Martín, Juan José Natera Rivas, José Antonio Nieto Calmaestra, Luis Miguel Sánchez Escolano, Antonio Sianes Castaño, Francisco Javier Toro Sánchez y Rocío Vela-Jiménez</i>	
Análisis de la segregación territorial de la población migrante en Tijuana, 2010 y 2020.....	707
<i>Jesús Emilio Hernández Bernal y Erika Chávez Nungaray</i>	
La ciudad, el derecho a la vivienda y los movimientos sociales en el sur de Brasil: un estudio en Passo Fundo y Erechim / RS.....	717
<i>Juçara Spinelli, Marvin Davi Rojeski y Érico Jonatan Oliveira De Lima</i>	
Expectativas de gentrificación verde en Lisboa. Un estudio sobre el desarrollo inmobiliario y las injusticias ambientales en Braço de Prata/Matinha.....	729
<i>Wendel Henrique Baumgartner</i>	
Factores subyacentes en la exclusión socioeconómica de la población indígena en la Ciudad de México .....	739
<i>María De J. Santiago Cruz</i>	
Segregación digital en Bogotá: análisis de localización de la infraestructura de las TIC para el acceso a internet .....	749
<i>Daniel Felipe Duarte Hernández y Edward Camilo Garnica Bermúde</i>	
¿Segregados quiénes, cuándo y dónde? La heterogeneidad de la segregación en Países Bajos .....	761
<i>Javier San Millán Tejedor, Clémentine Cottineau y Maarten Van Ham</i>	
Diferenciación socio-residencial entre procesos de regionalización y crisis económica en la región urbana de Milán .....	773
<i>Andrea Visioli</i>	
Análisis multidimensional de la vulnerabilidad urbana: construcción de un índice sintético para la CAPV .....	787
<i>Itziar Aguado Moralejo y Nagore Dávila Cabanillas</i>	



Avances en la combinación de enfoques para diferenciar espacios sociales en ciudades .....	799
<i>Jesus García Araque y Rafael Temes-Cordovez</i>	
Fragmentación urbana en la literatura global. Un estado del arte .....	809
<i>Víctor Picó Gutiérrez, Biel Horrach Estarellas y Federico E. González-Ramírez</i>	
Discontinuidades, límites y barreras en el espacio urbano: una metodología para el cálculo de la intensidad de las rupturas .....	821
<i>José Lasala Fortea y Carme Bellet Sanfeliu</i>	
Desafíos para la "reconversión" de la lógica fragmentaria. Un análisis desde el cotidiano de residentes de áreas periféricas .....	835
<i>Maira Cristo Daitx</i>	
Topofobias adolescentes como indicio de fragmentación urbana simbólica. El caso de Las Palmas de Gran Canaria .....	847
<i>Víctor Jiménez Barrado, Juan Manuel Parreño-Castellano, Claudio Jesús Moreno Medina y Carmen Ginés de la Nuez</i>	
La carencia de "terceros lugares" en las periferias urbanas de las ciudades medias. El caso de Alicante .....	859
<i>Juan López Jiménez</i>	
Nuevas periferias obreras y la formación de clase: estudio de una periferia obrera sevillana .....	869
<i>Miguel Bravo Candela</i>	
Periferias fragmentadas. Nuevas promociones inmobiliarias en los polígonos de viviendas del desarrollismo .....	881
<i>Jesús M. González-Pérez y Dolores Sánchez Aguilera</i>	
¡Barrios que gritan! Guanarteme como barómetro y brújula sociopolítica y urbanística .....	893
<i>Teresa Castro Hernández y Víctor Jiménez Barrado</i>	
Prostitución y espacio urbano en el barrio de Lugo (Las Palmas de Gran Canaria, España) .....	905
<i>Maria Del Mar Mesa Moreno y Juan Manuel Parreño Castellano</i>	
Cuidar(se) en el encierro pandémico: las geografías de la responsabilidad de los <i>grupos de apoyo mutuo</i> de A Coruña .....	917
<i>Brais Estévez y Carlos Diz</i>	
Evaluación espaciotemporal del riesgo de obesidad en la población infantil y adolescente en las secciones censales de las Islas Baleares.....	927
<i>Antoni Colom Fernández, Mauricio Ruiz Pérez y Joana Maria Seguí Pons</i>	
Vivienda y movilidad de la población del Sur Global en Palma: apuntes sobre desplazamientos.....	939
<i>Ismael Yrigoy, Jesús González Pérez y José Ignacio Vila</i>	
Migraciones intraurbanas en el municipio de Málaga. Un estudio exploratorio .....	949
<i>Ana Ester Batista Zamora y Juan José Natera Rivas</i>	
 <b>EJE 6: CIUDAD-SOSTENIBILIDAD. CAMBIO CLIMÁTICO, EFICIENCIA ENERGÉTICA Y CALIDAD DE VIDA</b>	
Propuesta de una clasificación de parques urbanos siguiendo criterios de dimensión y de disponibilidad de activos de salud para el bienestar de las personas .....	965
<i>Edgar Bustamante Picón, Joan Alberich González Y Yolanda Pérez-Albert</i>	
Criterios para la implantación de rutas saludables en España. ....	975
<i>José Luis Lalana Soto y Alicia Abad Santiago</i>	
Refugios climáticos y vulnerabilidad socioespacial en la ciudad de Vitoria-Gasteiz: equidad distributiva para una justicia espacial.....	987
<i>Itziar Aguado Moralejo y Nagore Dávila Cabanillas</i>	



El potencial transformador de los refugios climáticos escolares basados en la naturaleza.....	999
<i>Isabel Ruiz Mallén, Jaume Marlès, Alexandra Mestre, Filka Sekulova y Francesc Baró</i>	
La realidad virtual como herramienta para la planificación del verde urbano de Avilés.....	1011
<i>Alfonso Suárez Rodríguez, Daniel Herrera Arenas y Juan Sevilla Álvarez</i>	
El potencial de los espacios urbano-fluviales para la regeneración ambiental de Langreo y Mieres .....	1023
<i>Ícaro Obeso Muñiz</i>	
La estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado (EDUSI) en una ciudad amiga de la infancia: análisis de coherencia para un espacio en reconversión (Avilés, Asturias) .....	1033
<i>Juan Sevilla Álvarez, Alfonso Suárez Rodríguez y Daniel Herrera Arenas</i>	
¿Hacia una transición energética justa?: consumo energético y segregación residencial en el área metropolitana de Barcelona.....	1043
<i>Verónica Mejía, Joan López y Joan Checa</i>	
Desequilibrios e injusticia territorial en Marbella (Costa del Sol). Análisis de sus servicios urbanos y ecosistémicos .....	1051
<i>Hugo Castro Noblejas y David García Álvarez</i>	
Alimentación, sostenibilidad y ciudad: el caso de Valladolid .....	1061
<i>Juan Carlos Guerra y Henar Pascual</i>	
Apropiación y gestión de la naturaleza en la periferia noroeste de la ciudad de Madrid .....	1073
<i>Gonzalo Madrazo García De Lomana, Angela García Carballo y Ester Saez Pombo</i>	
Inciertos límites. Las difusas fronteras entre lo urbano y lo rural en la percepción de la juventud catalana....	1083
<i>Oriol Nel-Lo Colom, Joan Checa Rius y Joan López Redondo</i>	
Ganadería y trashumancia en contextos urbanos. Hacia la gestión sostenible de un patrimonio inmaterial.....	1097
<i>Xavier Amat Montesinos, Miriam Parra Villaescusa y Carlos Cortés Samper</i>	
Indicadores urbanísticos europeos y su aplicación latinoamericana. ¿Revisión o revolución? - difracción entre la teoría mundial y la realidad local .....	1109
<i>Dulce Abigail Keuchkarian</i>	
Patrimonio biocultural y sostenibilidad de la conurbación La Serena-Coquimbo (Chile). .....	1123
<i>Carlos Zuleta-Ramos, Antoine Touret-Hidalgo, María Zuleta-Barrientos y Francisco Robledano-Aymerich</i>	
Análisis del proyecto urbano Lagos de Torca en el contexto de apropiación ilegal e informal del suelo en Bogotá .....	1135
<i>Amanda Andrade Benítez y Natalia Córdoba Chico</i>	
El desafío de la planificación territorial sostenible en Santiago de Chile: del régimen normativo al enfoque estratégico .....	1147
<i>Karen Martínez Vicencio y Alejandro Vallina Rodríguez</i>	
Ciudad inteligente y educación: ruta para la ciudad. Veinte-treinta del futuro .....	1159
<i>Debora Scala, M<sup>a</sup> Ángeles Rodríguez Domenech y M<sup>a</sup> Del Carmen Cañizares Ruiz</i>	



## UNA MIRADA PLURAL A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI. REFLEXIONES SOBRE LA CIUDAD “VEINTE TREINTA”

Durante los últimos veinte años se han sucedido intensos periodos de expansión y crisis que han tenido evidentes reflejos en el territorio, acentuando la concentración de población en los espacios urbanos y afectando a sus estructuras, formas y paisajes. Los desequilibrios en los sistemas económicos, las desigualdades sociales, las epidemias y pandemias sanitarias, el cambio climático, la transformación de los modelos energéticos, los desastres naturales y los conflictos bélicos han configurado un nuevo escenario mundial en el que las ciudades adquieren cada vez mayor protagonismo. En la actualidad, asistimos a un tiempo de cambio definido por una profunda Incertidumbre y los grandes desafíos que provoca esta casi permanente inestabilidad. El año 2020 ha supuesto sin duda un hito clave para reconsiderar la forma de vida en las ciudades y se ha iniciado un camino sin retorno hacia el objetivo de conformar nuevos espacios urbanos en el horizonte 2030.

La ciudad “veinte-treinta” se dibuja como una ciudad resiliente, una ciudad que está llamada a protagonizar una delicada reconversión, con el objetivo de proteger y mejorar la vida de sus habitantes. Pese a la realidad de áreas urbanas dispersas, fragmentadas y con límites difusos, persigue el modelo de la “ciudad de los veinte minutos”, como un entorno de proximidad accesible, sostenible y eficiente en el que sean posibles espacios urbanos más seguros, mejor planificados, más inclusivos, más permeables, más colaborativos, más conectados y, en definitiva, más habitables. Tales planteamientos implican sin duda un enorme reto y requieren un profundo análisis que haga posible una adecuada estrategia de actuación, que se identifica en las pautas definidas por Naciones Unidas en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, en las estrategias del Programa Making Cities Resilient 2030 o en la Agenda Urbana Española 2030.

La ordenación de estas nuevas áreas urbanas precisa nuevos métodos de planificación, gestión urbanística y políticas que aporten soluciones a los problemas provocados por los recientes procesos de urbanización masiva y reflexionen sobre el dilema compacidad-dispersión. Pero la ciudad del futuro demanda también considerar las nuevas relaciones sociales, los intercambios económicos y la transmisión del conocimiento y la información, así como incorporar nuevos sistemas de movilidad y conectividad, mediante redes que integren la comunicación de las personas y sus actividades. Igualmente, las nuevas ciudades demandan repensar el papel de la cultura y su interrelación con el turismo, la imagen urbana y la construcción de las identidades colectivas. Se manifiesta por supuesto con fuerza el desafío de la integración social y la búsqueda de la igualdad, corrigiendo los intensos procesos de segregación y los desequilibrios socioeconómicos de los modelos urbanos precedentes. Y todo ello se integra en ese concepto de una nueva ciudad sostenible; una ciudad que considere los problemas del cambio climático y apueste por la eficiencia energética y la mejora de las condiciones de vida de la población, como el reto global de la adaptación de los hábitats urbanos durante los próximos decenios y, en particular, en el tránsito de la actual década veinte-treinta.

Este proceso es, en esencia disruptivo, puede revestir carácter traumático y afectar a la propia memoria del territorio, pero si se consigue superar esta perniciosa inercia, la ciudad se continuará conformando como una suma de pasajes históricos, de cambios y permanencias materiales y funcionales y podrá alcanzar la luminosa consideración de una ciudad con éxito, es decir, aquella entidad que se está reconfigurando continuamente, cambiando su estructura y su sentido social, aunque sus contornos no parezcan muy distintos. Y cuando adopta nuevas formas dramáticas, señala Deyan Sudjic, “la medida del éxito es el grado en el cual mantiene su esencia”. Para alcanzar este objetivo existen multitud de incógnitas, pero hay también un enorme campo de oportunidades y posibilidades para las transformaciones urbanas, que son objeto de especial interés para el estudio de la Geografía Urbana actual.

Todas estas cuestiones han sido objeto de análisis en el marco del XVII Coloquio de Geografía Urbana – I Coloquio Internacional de Geografía Urbana, organizado por el Grupo de Geografía Urbana de la Asociación Española de Geografía, la Universidad de Valladolid y la Universidad de Burgos. Este encuentro



científico, desarrollado en las sedes universitarias de estas dos ciudades españolas, entre el 17 y el 21 de junio de 2024, ha abierto un espacio para la reflexión en torno a estas temáticas, invitando a imaginar los espacios urbanos del comienzo del siglo XXI. En el evento han participado 256 investigadores, con un total de 107 aportaciones, en las que se estudian los problemas urbanos desde el prisma internacional de 13 países distintos: Alemania, Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Estados Unidos, España, Inglaterra, Italia, México, Países Bajos, Paraguay y Portugal. Los trabajos se han articulado en torno a 6 grandes ejes temáticos que abordan la problemática urbana en un periodo crítico y agendado, entre los años veinte y treinta del siglo XXI. El primer eje, titulado ciudad y urbanismo, contiene los resultados de 11 comunicaciones, referidas a los problemas relacionados con la vivienda, urbanización, planificación y gestión; el segundo, ciudad y conectividad, concentra 11 comunicaciones, referidas a diversos problemas en materia de transportes, movilidad, sistemas, redes y conexiones; el tercero, que lleva por título ciudad y actividad, incluye 9 comunicaciones que afrontan los retos de la industria, comercio y servicios; el cuarto, titulado ciudad y cultura, da cabida a 17 comunicaciones, que presentan diversas cuestiones vinculadas al patrimonio, turismo e identidad urbana; el quinto, denominado ciudad e integración, es el más numeroso, agrupando 41 comunicaciones, en las que se abordan los problemas sobre desigualdad, segregación, vulnerabilidad y diversidad; y, finalmente, bajo el epígrafe de ciudad y sostenibilidad, se presentan 18 comunicaciones, en las que se afronta uno de los problemas críticos en la ciudad del presente y futuro: el cambio climático, la eficiencia energética y la calidad de vida. El presente libro de actas recopila los resultados de estas investigaciones, recoge el fruto del enriquecedor debate desarrollado en el Coloquio y contribuye a disponer de una mirada plural sobre la ciudad del horizonte 2030, mediante la riqueza que proporciona la diversidad de enfoques, propuestas analíticas, propuestas sobre políticas, conflictos, modelos y todos los aspectos diversos que, recogidos en estas páginas, se refieren al estado de una realidad urbana siempre cambiante, siempre en transformación.

Valladolid-Burgos, junio de 2024.



# DISTOPIAS Y UTOPIAS EN LA NUEVA CIUDAD DEL SOL: AGENDAR LAS FRONTERAS DEL TIEMPO

BASILIO CALDERÓN CALDERÓN

*Departamento de Geografía, Universidad de Valladolid [basilio.calderon@uva.es](mailto:basilio.calderon@uva.es)*

**Resumen.** Nada de lo que sucede en la ciudad es original. Ya ha sucedido antes. Con el paso del tiempo y de forma inexorable, la acumulación de distopías alcanza la masa crítica suficiente como para justificar y acelerar el cambio y amparar nuevas formas de vida urbana, con las que, aparentemente, se crea una nueva ciudad original. Y siempre que sucede, como son nuevos los factores impulsores de tal cambio, e incluso nuevas las distopías que lo justifican, parece que el cambio es un descubrimiento absoluto, que acontece por primera vez. Cuando a los cambios estructurales se añaden otros cambios de ciclo sobrevenidos, ya sea por causas económicas, sociales, políticas o tecnológicas, parece casi obligado proclamar el fin de una etapa y el comienzo de otra que, para ser efectiva, ha de presentarse como original y necesaria, casi urgente y obligada. Ahora, mediada la tercera década del siglo XXI es evidente que la necesidad no se define por el presente o por el pasado, sino por el futuro, por su objetivo final de calendario –año 2030 o 2050–, presentado como un proceso agendado, y por lo tanto virtualmente seguro –o no–, añadiendo, a las ya existentes, una nueva utopía urbana, cara o incluso de protección oficial, relacionada con la energía y el calor: una termoutopía.

**Palabras clave:** Ciudad, distopías, utopías.

## **DYSTOPIAS AND UTOPIAS OF THE UNFINISHED CITY: THE PRESENT AS ARCHEOLOGY OF THE FUTURE**

**Abstract.** Nothing that happens in the city is original. It has happened before. With the passage of time and inexorably, the accumulation of dystopias reaches sufficient critical mass to justify and accelerate change and to protect new forms of urban life, with which, apparently, a new original city is created. And whenever this happens, since the factors driving such change are new, and even the dystopias that justify it are new, it seems that the change is an absolute discovery, occurring for the first time. When structural changes are added to other supervening changes of cycle, whether for economic, social, political or technological reasons, it seems almost obligatory to proclaim the end of one stage and the beginning of another which, in order to be effective, must be presented as original and necessary, almost urgent and obligatory. Now, halfway through the third decade of the 21st century, it is evident that the need is not defined by the present or by the past, but by the future, by its final calendar objective - the year 2030 or 2050 - presented as a scheduled process, and therefore virtually certain - or not - adding, to those already existing, a new urban utopia, expensive or even officially protected, related to energy and heat: a thermoutopia.

**Keywords:** city, utopias, dystopias.

La ciudad constituye un espacio artificial histórico en el cual toda sociedad –una vez alcanzado un suficiente grado de diferenciación respecto a la configuración social precedente– intenta en cada época mediante su auto representación en monumentos arquitectónicos un objetivo imposible: marcar ese tiempo determinado más allá de las necesidades y motivos contingentes a que obedeció el proceso de construcción de sus edificios. (Aymonino, C. 1981)

## 1. LAS UTOPIAS IMPERFECTAS: EL IDEAL ATEMPORAL DEL ESPACIO URBANO REAL.

Uno de los rasgos distintivos del espacio geográfico es su histórica e inexorable propensión al cambio; cada generación ha ido modelando el territorio que ocupaba como respuesta a fenómenos de naturaleza cambiante, ora social, ora económica, ora natural; y al hacerlo siempre ha reconstruido ese territorio añadiendo elementos desconocidos en épocas precedentes, hasta conformar y aportar, en cada generación, nuevos escenarios a su arqueología del futuro, “afirmando, mediante la preservación y renovación de edificios, distritos y paisajes históricos, la continuidad y evolución de la sociedad urbana” (CNU, 1995). Cada nuevo ciclo vital de una ciudad no depende ya de la recuperación del uso original, sino del acomodo justificado y creíble de nuevas actividades que aprovechen parte del patrimonio endógeno olvidado o que sepan convertir y hacer atractivo todo el territorio urbano como patrimonio territorial. En este caso lo relevante no es el valor objetivo de cada componente del patrimonio -un monumento, una calle, unos usos- sino el conjunto de combinaciones de materia y actividad, cuya resultante geográfica, como articulación de una histórica cadena de recursos, constituye su esencia y es relativamente coherente pese a su cambiante percepción social.

Porque, lo que cada generación percibe es una suma de nuevas porciones planeadas de perfecto diseño, adosadas a una ciudad imperfecta, a la ciudad real; una ciudad en la que los elementos sociales y abióticos conviven en permanente conflicto, erosionándose, a la búsqueda de un orden con el que superar todas las distopías imaginables y construir una ciudad, que por ordenada, sea ideal; ahora, 424 años después de la publicación de la obra “civitas solis” de Tommaso Campanella, en el super agendado e inminente año de 2030, esa ciudad ideal será también una ciudad del sol, pero ahora del cinturón, las fachadas y las cubiertas del sol; una ciudad iluminada y utópica; una ciudad de los tejados de silicio. Pero será también una más de las decenas de utopías imperfectas con las que la ciudad ha tratado, en la historia, de anticipar y eliminar el comportamiento azaroso, inherente a su condición de espacio geográfico; exactamente lo que ahora pretenden hacer todas las utopías urbanas “a término”, es decir, agendadas.

En 2024, a punto de llegar a la mitad de la gran década con agenda, casi todo el planeta es ya periferia de las grandes ciudades, convertidas en los sumideros receptores de una histórica desestructuración territorial. Este proceso es implacable e inevitable, adoptó y adopta las proporciones de un auténtico éxodo, y solo terminará cuando ya no haya periferias por explotar. Hasta que llegue ese momento, los intereses de cada territorio se irán solapando, y en las áreas de contacto, como sucede ahora con la energía, se generarán nuevos conflictos y distopías que afectarán a los dos extremos: al emisor y al receptor. En el primer caso, las distopías son finalistas, terminales, ya que se acompañan de un cambio en las funciones y organización del espacio; y han llegado a un punto de no retorno. Son los territorios que primero fueron marginados, después explotados y finalmente despoblados, abandonados, convertidos en periferia, en periferia energética-solar. Y ahora, como hace siglos en la ciudad carbón descrita por Lewis Mumford, o como hace décadas con la energía hidroeléctrica, la energía de origen eólico o termosolar vuelve a ser el mecanismo de vaciado, en un proceso implacable que acabará con el resto demográfico de muchos territorios. Todo un reto. En las áreas receptoras, en las ciudades, las distopías son también finalistas; dan origen a severas malformaciones territoriales, asociadas a la concentración urbana, que el sistema convierte en utopía merced a un cambio en la nomenclatura y a una ingente aportación de recursos exógenos; de este modo, todo lo que queda fuera de los espacios naturales protegidos, o renaturalizados, será reserva energética -solar, eólica o hídrica- al servicio de los nuevos espacios urbanos superpoblados, en los que vivirá cerca del 80 % de la población mundial. En España este porcentaje será del 88% en 2050, a costa de reducir la población rural en los próximos 25 años un 50 % más -Oficina Nacional de Prospectiva, 2021-.



De forma paralela a este implacable proceso de transformación territorial, la acelerada dinámica urbana ha introducido un profundo cambio en la percepción de la ciudad, ya que, de concebirse la vida en ella como el final de un proceso de búsqueda de un ideal, se está pasando a un nuevo paradigma en el que hay que recrear la ciudad ideal para vivir, dada la magnitud de los problemas sociales y ambientales que contiene; y esta ciudad ideal probablemente acabe arrasando con una parte del modelo de movilidad diversidad y libertad, que su histórica existencia comportaba, acercándose, en algunas propuestas, mutatis mutandis, a los fundamentos sociales de aquella lejana utopía, a la “civitas solis”. Con el tiempo, las huellas de aquella primera ciudad, ideal para vivir, se han ido perdiendo; algunas se han rescatado y perviven, porque su valor histórico o artístico es superior al valor venal del suelo, pero otras son una decadente porción de ciudad invisible, una distopía en un océano de modernidad, hecha de ruina y abandono, que pervive porque no posee las dos cualidades de las primeras: ni es una huella monumental, ni el valor del suelo y su entorno ha justificado aún su desaparición o transformación.

Y, de forma sorprendente, el fundamento social y urbanístico inherente a su origen, es decir, las formas de vida en la parroquia o barrio, hecho de vecindad, por proximidad de origen o destino, o por ambas al tiempo, es uno de los valores que esta porción de ciudad quiere aportar a la arqueología de su futuro, mutando su tradicional denominación de barrio por la más atractiva de ciudad de los 15 minutos, o ciudad de proximidad, que no es más que una versión actualizada del viejo corral medieval, del barrio, de la parroquia, de las unidades de vecindario de Clarence Perry, del mikorayon como unidad funcional, netamente barrial, de la ciudad socialista, o incluso de los primitivos polígonos de vivienda de las grandes ciudades europeas, dotados de iglesia, escuela, comercio y taller. Todos ellos eran parte de una ciudad de aproximadamente 15 minutos; un cluster muy eficaz para materializar, entonces, el extremo control social llevado a cabo en ella. Y la suma de todos ellos conforma la ciudad actual de las tres P: primero fue la ciudad del barrio-patrono parroquial, más tarde del barrio-patrón industrial y finalmente la ciudad del barrio plan parcial postindustrial. Y es que, como ya hemos señalado, nada de lo que sucede en la ciudad es original, ya ha sucedido antes.

Pero, la ciudad real es también, y ha sido siempre, un espacio a medias; es una combinación inextricable de áreas a medio hacer –nuevas periferias–, áreas a medio deshacer –vacíos urbanos– y áreas a medio reformar –barrios parroquia, fábrica o polígono– que dan carácter al ciclo de vida de un territorio inconcluso y que resultan de la superposición de tres procesos: la construcción, la deconstrucción y la reconstrucción. Todos forman parte de la esencia misma de la ciudad, y son tan necesarios, como irregulares en su génesis y desarrollo, por lo que es posible contemplar la ciudad como un espacio “a medias”, en permanente cambio, tanto por construcción como por deconstrucción, por llenado o por vaciado; y si el primero –la construcción– es un proceso conocido, que cuenta con una copiosa producción científica, especialmente geográfica, acompañada de otra mucha literatura gris, el segundo, la deconstrucción morfológica o funcional es, a veces, un proceso menos evidente, silente, asistemático, que mantiene en tensión latente la dinámica de cambio morfo-tipológico en las ciudades, y que es origen de alguna de las grandes distopías, habitualmente inadvertidas, propias de la nueva sociedad urbana acomodada y opulenta, pero generadora de pobreza y desigualdad, a la búsqueda, ahora, de la futura ciudad inconclusa y radiante, de la nueva ciudad del sol. Hemos puesto mucho esfuerzo en saber cómo se ha hecho la ciudad, como se hace la ciudad del momento, pero estamos dejando de lado el análisis de como se ha deshecho esa misma ciudad, la ciudad del pasado.

## **2. LOS FUNDAMENTOS DE LAS NUEVAS UTOPIÁS: LA IMPERCEPCIÓN DEL CAMBIO COMO DISTOPÍA RECURRENTE EN LA CIUDAD**

Todas las ciudades son distópicas; son una suma de distopías inherentes a su propia naturaleza de espacio en permanente transformación, y tienen distinto grado de afección, al punto de poder considerar la existencia de distopías absolutas y también relativas, que son las que caracterizan a las ciudades opulentas. Y el remedio a esas distopías, en gran parte desapercibidas, es lo que hace crecer y cambiar a la ciudad, inexorablemente. Asimismo, nada de lo que sucede en la ciudad es original; con el paso del tiempo, la acumulación de distopías alcanza la masa crítica suficiente como para justificar y acelerar el cambio urbano. Y siempre que sucede, como son nuevos los factores impulsores de tal cambio, e incluso nuevas las distopías que lo justifican o lo hacen necesario, parece que sucede por primera vez. Cuando a



los cambios estructurales se añaden otros cambios de ciclo sobrevenidos, ya sea por causas económicas, políticas o tecnológicas, parece casi obligado proclamar el fin de una etapa y el comienzo de otra, que para ser efectiva ha de presentarse como original y necesaria, casi urgente y obligada. Ahora, mediada la tercera década del siglo XXI parece que la efeméride no se define por su pasado, sino por su futuro, por su objetivo final de calendario –año 2030 o 2050–, presentado como un inquietante proceso terminal, agendado, y por lo tanto virtualmente seguro, añadiendo a las ya existentes, una nueva utopía de protección relacionada con la energía y el calor: una termoutopía, alimentada por el pánico a no poder calentar o enfriar los edificios de la ciudad; y se materializará, formalmente, en una ciudad de los tejados de silicio, rodeada de un cinturón del sol y conformada por una edificación energéticamente productora, híbrida enchufable, privada desde 2040 de las calefacciones de gas y de los motores térmicos desde 1935. Aunque, conviene no olvidar que, como el futuro es incierto, cualquier plan para el futuro es igualmente incierto -Cullingworth, 1994-.

Para alcanzarlo habrá que cumplir determinadas exigencias más o menos ineludibles, relacionadas con la ciudad del momento, ya sean medioambientales, de movilidad y en general de accesibilidad, en tanto que constituyen una amenaza a la ciudad actual; y para hacerlo, habrá que superar, entre otras muchas, las tres grandes distopías que aquejan a la ciudad contemporánea. Mediada la década veinte treinta, cada uno de los tres grandes elementos de la estructura de las ciudades españolas soporta, no de forma exclusiva, alguna gran distopía que lastra su teórica trayectoria hacia la ciudad ideal. La ciudad tradicional se debate entre el abandono y el efímero esplendor que proporciona su atractivo turístico; la ciudad polígono, la ciudad compacta y densa, anclada en los barrios ultrapopulares, pioneros en la ocupación del espacio desde los años cincuenta del siglo XX, se debate entre la obsolescencia semiprograda de su deficiente calidad constructiva, de imposible rehabilitación energética, y la pérdida de los atributos de vida vecinal urbana concebidos en su origen, como suerte de paleociudad de los 15 minutos; y finalmente la ciudad periferia, la ciudad por hacer, que es receptora de todas las tensiones anteriores y lo manifiesta en forma de una insostenible incapacidad para acceder a ella, ya sea por escasez –se puede construir y alquilar poco y extremadamente caro, gracias a la muy eficaz combinación de la Ley de 2015 de Suelo y la ley 12/2023, por el derecho a la vivienda-; o ya sea por precio, como consecuencia de la propia escasez legalmente autogenerada.

Pero, el final de alguna de estas distopías, como en otros periodos de la historia urbana, está escrito. Requerirá, es cierto, de una ingente aportación de recursos que, como no se pueden derivar al futuro, su solución se traslada a la ciudad del presente; tendrá lugar, teóricamente, en el próximo cuarto de siglo y se presenta en forma de un conjunto de utopías de protección oficial, veinte o treinta veces agendadas, relacionadas con la rehabilitación energética de la edificación, que se añaden a otras utopías materializadas en varias rondas de protección precedentes, vinculadas a la construcción de la vivienda primero, a su financiación, y a su mantenimiento o conservación después, aunque sea al servicio de otra población y otros usos ajenos a los que eran propios de los vecindarios tradicionales de la ciudad.

## **2.1. Del barrio al vecindario efímero en la ciudad tradicional tensionada: entre la explotación turística, la regeneración o la ruina.**

Es un hecho conocido que España al finalizar el año 2023 tenía que reducir aún sus emisiones de gases de efecto invernadero un 32 % antes del emblemático 2030, aunque gran parte del resto del planeta no lo haga, por lo que no deja de ser una pretensión entre cosmética y melancólica; y es sabido que gran parte de ese esfuerzo ha de hacerse interviniendo en la energía y en la movilidad -transporte y movilidad metropolitana esencialmente-, y que tendrá una incidencia directa en la estructura urbana. En efecto, las ciudades, todas las ciudades, han de afrontar el problema energético de forma gradual en los próximos años, asumiendo que este mandado comporta un alto grado de desigualdad; en efecto, sabemos que vivimos en una ciudad dispersa, en la que existen áreas densamente pobladas construidas aceleradamente entre los años sesenta y noventa del siglo XX; somos conscientes de que en las tres últimas décadas – 1990-2020– se han desarrollado también áreas menos densas que han precisado de un alto consumo de suelo periférico; y es evidente también que existen áreas centrales que vienen siendo objeto de una profunda transformación demográfica y funcional hasta convertirlas en asiento de todas las contradicciones urbanas de entre las que son sobresalientes: una menor población, vecindarios crecientemente segregados por obsolescencia o por regeneración, terciarización y pérdida de uso residencial por merma de la oferta de vivienda en alquiler, al tensionar el sistema tras la entrada en vigor el 1 de enero de 2024 de la nueva ley de vivienda; sobreexplotación de los recursos patrimoniales en los nuevos centros-museo y sobreoferta



hotelera que contribuye a un incremento de la escasez de vivienda para nuevos residentes al no poder competir en precio con la que se destina a alquiler turístico. Frente a las ciudades para vivir, estos fragmentos centrales se han transformado, por ley, en barrios tensionados de ciudades tensionadas; unas ciudades para pasear y ver, con la pasividad del turista, una vez reducido el flujo de vehículos cuando se implanten las ZBE (Zonas de Bajas Emisiones).

Y este cambio se hace especialmente notorio en la pérdida de funcionalidad tradicional de la ciudad, el desplazamiento completo de los restos de actividad industrial-artesanal, la sustitución del comercio tradicional por una vasta red de franquicias y una sistemática ocupación de las áreas de mayor centralidad y valor arquitectónico patrimonial mediante una nueva forma de uso del espacio público urbano: la terraza, configurando una nueva variante de ciudad a ras de suelo que podemos denominar la “ciudad terraza”. Una forma efímera de ocupación del espacio público asociada a su explotación turística y nuevas formas de ocio –un nuevo comercio de souvenirs– que tiene uno de los mejores ejemplos en las ciudades patrimonio, de las que Salamanca, Santiago de Compostela, Granada o Toledo constituyen ejemplos sobresalientes. En estos casos, se ha permutado el monocultivo universitario por el monocultivo turístico, que además ha dejado de ser ocasional, para convertirse en permanente y estable, también en las formas de ocupación de la calle; una calle dominada ahora por grandes pérgolas y otras formas de mobiliario no inmobiliario, es decir, de formas que no están ligadas al suelo y que pueden moverse, pero que, una vez ganada la posición, no se mueven.

Este proceso implica una profunda transformación del paisaje urbano ya que, aunque estas formas de ocupación son reversibles, en la práctica están en simbiosis con otros cambios que acentúan tal proceso: nuevos apartamentos turísticos, pérdida de vecindario residencial, alta tasa de rotación de usuarios, nuevas formas de habitar en la ciudad –microliving, coliving–, nueva actividad comercial dominada por establecimientos hosteleros y, en general, profundos cambios en los ciclos de vida urbana diaria por sublimación del fin de semana y de las tardes-noches, en contraste con el vacío en el uso de la calle que se aprecia por las mañanas al haber desaparecido su usuario tradicional: negocios, contactos, compras y otras rutinas de vida social. Son los nuevos barrios centrales de las ciudades, progresivamente aburguesados desde los años ochenta del siglo pasado, que demandan, ahora sí, un entorno amable, limpio y silencioso en compensación por el alto precio que se ha pagado y se paga –compra o alquiler-para vivir en el centro, previa rehabilitación, regeneración e incluso renovación de su tejido residencial; un centro crecientemente aburguesado, y con una alta capacidad para expulsar los usos no rentables, que acaban reclusos en una imperceptible trastienda hecha de envejecimiento, rentas muy bajas, delincuencia, drogadicción, homeless, que conforman el nuevo espacio de reserva, como otros barrios lo formaron veinte o treinta años antes.

El deterioro de la calidad de vida es tan relevante que genera ya numerosos problemas entre la población residente, vinculados al fenómeno del “not in my back yard”, es decir, “no en mi patio trasero”, según el cual son numerosas las comunidades que rechazan el cambio parcial de uso residencial a uso turístico ocasional en sus edificios (Iglesias; García 2023). Dicho de otro modo, se asume que los centros de las ciudades son ya centros museo, hiperespecializados funcionalmente en usos turísticos, pero nadie quiere tener un turista residente ocasional en su rellano; y es que, además de la incomodidad que representa, la extensión de este uso quiebra la cohesión vecinal y hace poco atractivo el alquiler o venta de las viviendas, de forma que no es infrecuente que todo el edificio entre en un proceso de “filtering down”, al cambiar los vecindarios originales por un mix residente-turista, de convivencia habitualmente conflictiva; a veces basta con que dos o más pisos por edificio se dediquen a alojamiento turístico para que el problema se traslade a todo el conjunto, haciendo poco atractiva la vida en él como consecuencia de los ruidos, trasiego constante de entradas y salidas de turistas, pérdida de seguridad por la puesta a disposición de las llaves de la puerta de entrada de cada finca y de su parking a terceras personas desconocidas, problemas de mantenimiento derivados de la mayor rotación que las cortas estancias introducen sobre el uso de las zonas comunes, un mayor desgaste de las mismas –mayor gasto de ascensores, mayor gasto en iluminación y limpieza, etc...–(Revitur, 2022); y también es notoria la pérdida de la familiaridad implícita en la convivencia vecinal y los modelos sociales presentes en las comunidades y los barrios y el cambio en la tipología de los establecimientos comerciales, reemplazados los de carácter tradicional por franquicias reconocidas por el turista. Y como consecuencia, una pérdida muy notable de la población residente, ya que las viviendas de uso turístico han atraído una parte relevante de las viviendas existentes para los residentes, siendo un factor determinante de la dificultad de acceso a la vivienda en los barrios más



céntricos de las ciudades; en estos casos, los residentes originarios han sido reemplazados por un número de turistas muy elevado, de corta estancia y, lo que resulta aún más paradójico, una mayor carga de tráfico –caravanas de taxis y VTC– por la intensidad de los desplazamientos generados por la población flotante, derivada de la propia intensidad de la movilidad turística.

La transformación de viviendas en alojamientos turísticos está generando impactos muy relevantes en el paisaje de los centros urbanos convertidos de facto en museos; tiene un efecto directo sobre la dinámica residencial y estabilidad de la población residente, pero también en las estrategias de rehabilitación, ya que cada vez son más los edificios que se rehabilitan ya directamente con el propósito de convertirlos en apartamentos turísticos (Revitur, 2022). Según Exceltur, de las 346.921 plazas turísticas en todos los modos de alojamiento –hoteles, pensiones, hostales, fondas y aparthoteles– que había en las veinte principales ciudades españolas en 2010 se ha pasado a 788.136 plazas en 2019, localizándose la mayor parte –un 72 por 100– en sus centros urbanos y barrios de mayor atractivo turístico, a costa de una pérdida de un 6 por 100 del parque residencial. Como consecuencia de ese aumento, los barrios céntricos de las ciudades, más emblemáticos y de mayor atractivo patrimonial, han experimentado un notable aumento de la presión turística en los edificios, alcanzándose una media de 18,1 plazas de viviendas turísticas por cada 100 habitantes. Una media engañosa ya que, por ejemplo, solo el barrio de La Merced de Málaga cuenta con 192.

Esta pérdida de viviendas del mercado residencial en favor del alquiler turístico ha alcanzado niveles críticos en algunos barrios de las principales ciudades españolas como consecuencia del notable diferencial de rentabilidad entre el alquiler turístico (19.737€ al año en 2022 para el propietario por una vivienda media de 80m<sup>2</sup> después de impuestos) frente al alquiler: en el Casco Antiguo de Sevilla (Santa Cruz donde las viviendas turísticas alcanzaron el 61,2% de todo el parque residencial, Alfalfa 20,3%, El Arenal 18,7%, San Bartolomé 16,8% y Encarnación-Regina 16,1%), de los barrios de Sol 28,3%, Cortes 15,8%, Palacio 11,8% y Justicia 11,5%, en Madrid, los barrios de El Mercat 18,3%, la Seu 12,7% y el Carme 9,8% en Valencia, los barrios del Centro de Málaga 12,3%, el Barrio Gótico 11,7% y la Dreta de l'Eixample 10,6% en Barcelona y, en menor medida, en los barrios del Centro 3,6% y Gros 3,3%, de San Sebastián. Como resultado, el 77,7% de la población de los barrios afectados manifiesta, según una encuesta realizada por Exceltur, que se ha encarecido el acceso a la vivienda y la vida del barrio, o que existen problemas de convivencia –el 66%–; y más del 50% opina que se ha expulsado a la población del barrio al ser constantes los problemas de ruido, comportamiento incívico, suciedad y percepción de inseguridad en los edificios. Pero se trata de un problema que, si aplicamos, *mutatis mutandis*, el principio de conservación de la masa, enunciada por el geógrafo ruso Mijail Lomonósov en 1748 y demostrada en 1785 por Antoine Lavoisier, comprobamos que ni se crea ni se destruye, se transforma, de modo que, los llamados pisos turísticos ya se están desplazado al borde exterior del centro –Puerta del Ángel, Chopera, Pueblo Nuevo, Opañel, Vista Alegre en Madrid, Triana y Nervión o Los Remedios en Sevilla, Paterna y Torrente en Valencia-, e incluso a municipios contiguos (Hospitalet, Badalona, Tarrasa, Cornellá en Barcelona- hasta un radio de 15 minutos -otra vez de 15 minutos-, con objeto de sortear las limitaciones impuestas por la regulación que afecta a las áreas centrales histórico-monumentales de las ciudades (Ramírez, 2024).

Además de los problemas señalados de carácter económico, social y sanitario, los turistas que acceden al centro en transporte público en forma de flujo constante generan un doble problema de contaminación y de congestión. De este modo la restricción de acceso a las ZBE de los centros de las ciudades a la población no residente tiene una sobrecompensación en forma de incremento de acceso por parte del transporte público “de última milla”, es decir, el que traslada a los turistas a los hoteles o apartamentos turísticos y del transporte de paquetería que algunas ciudades como Barcelona quieren reducir introduciendo una nueva tasa conocida como tasa Amazon (Blanchar, 2023). Y este tráfico es tan intenso que anula y compensa su teórica merma, como resultado del abandono de la población residente más frágil –de menores ingresos, de más edad, etc.–.

Esta estrategia, que hace elevar los índices de contaminación en la periferia del centro, en las X treintas, en las que se concentra todo el flujo de vehículos que no pueden acceder a él, ha dado como resultado una notable elevación del precio del suelo e inmuebles, convirtiendo en elitista cualquier posibilidad de acceder a una vivienda en los centros de las ciudades, ya sea en la opción de compra o de alquiler: 16,2 €/m<sup>2</sup> en Madrid y 16 €/m<sup>2</sup> en Barcelona o Baleares según un informe del portal inmobiliario Idealista de diciembre de 2023. Y de este modo, el primer círculo de la ciudad del sol, el central, es tan caro o más que



el último –la periferia más alejada–, en el que se vende vivienda también muy cara, pero energéticamente más eficiente, siendo así que son las áreas menos densamente pobladas frente a las coronas intermedias de las ciudades de hiperespecialización residencial y altos índices de contaminación, en las que se debería haber centrado toda la estrategia protectora, al menos si el objetivo de las políticas urbanas fuese el de preservar a la población de los peligros de vivir en la ciudad y no solo el patrimonio monumental de los centros. En el estado actual de desarrollo de las ciudades es impensable que todas ellas, y que toda la población que vive en ellas pueda vivir del Sol, metafóricamente hablando, y menos antes de 2050 como recomienda la directiva 2018/844, de la UE, que obliga a realizar la adaptación de los edificios a una tasa media anual del 3%, por lo que la utopía energética es imposible y profundamente desigual.

Pero son muchas las ciudades pequeñas, e incluso de mediano tamaño, que permanecen ajenas a este problema. El que le es atribuible, guarda relación con el abandono y la ruina. Apenas es apreciable en ellas la presencia de vecindarios efímeros, sino que es dominante en el paisaje la existencia de situaciones de ruina extrema en el centro en general y en alguno de sus viejos barrios o parroquias en particular. La distopía que esta situación comporta y que se manifiesta en un deterioro de los servicios y del comercio, ha convertido en utopía la propia huida, el cambio de residencia, acentuando aún más si cabe la despoblación, en un proceso recurrente en el que los residentes, o sus descendientes, no tienen capacidad o seguridad para invertir ante la falta de garantías acerca de lo que harán los restantes vecinos. Nadie invierte porque nadie quiere invertir el primero.

Esta conocida “estrategia del prisionero” extiende el abandono y acerca a numerosos edificios al olvido, abandono y ruina por falta de inversión, en un corto espacio de tiempo, y afecta no solo a ámbitos periféricos del centro sino a alguna de sus calles centrales, peatonalizadas, como es el caso de la calle San Torcuato en Zamora o parte de la Rúa Nova en Lugo, en las que el número de locales vacíos, cerrados o en alquiler, ha aumentado exponencialmente en la última década y convierten al otrora centro vivo en un espacio decadente, inseguro, desolador. En cierto modo se ha vuelto a reactivar el ciclo destructor-constructor que implicaba al vaciamiento del centro para llenar la periferia, o viceversa (Calderón García Cuesta 2005), y que fue tan notorio en el periodo del boom inmobiliario –1998-2008– en España. Y también ahora, como entonces, el vaciamiento demográfico del centro se acompaña de fenómenos de gentrificación –“filtering up”–, pero también de tugurización –“filtering down”–, que acentúa el fenómeno señalado y que permite distinguir dos tipos de ciudades en la ciudad: las ciudades a medio hacer –las periferias blancas NZEB– y las ciudades a medio deshacer –el centro y alrededores– de equívoco perfil, en las nuevas ciudades “probeta”, donde se ensayan no pocas soluciones de ingeniería socio-urbanística para controlar la tensión.

En una población tan reducida, envejecida y desanimada, y con escasa capacidad inversora, es muy poco probable que tengan cabida iniciativas remediales que estén encaminadas a la rehabilitación, a la mejora de la envolvente de los edificios o a la instalación de paneles solares en sus tejados, por lo que el acortamiento de la vida útil de la edificación, su imposible arrendamiento por carecer de la Certificación energética, la escasa demanda de vivienda y locales para alquilar o comprar a precio razonable, hace que entren de forma irremediable en una espiral de abandono que acentúa una de las distopías inadvertidas más común en muchas ciudades españolas: el abandono selectivo de una parte de la ciudad tradicional y la pérdida irreparable de una parte su caserío y patrimonio residencial heredado. De ahí su confusión.

### **2.2. Las otras distopías inadvertidas en la ciudad polígono: abandono y ruina de los barrios ultrapopulares.**

El proceso de crecimiento urbano se caracteriza por mantener un equilibrio siempre inestable entre construcción, ruina y demolición. El primer proceso es explosivo y notorio ya que añade nuevos territorios a la ciudad, y está precedido de un proceso especulativo más o menos evidente del que deriva una transformación del suelo, en tanto que el segundo precisa de largo tiempo para generarse y, salvo excepciones, no responde a una estrategia común sostenida en el tiempo, es decir, indefinida, ya que cada expediente de declaración de ruina y de la consiguiente –aunque a veces no inmediata– demolición, es siempre la historia de un fracaso.

Y, como en el caso de los viejos barrios de la ciudad tradicional, también son espacios inadvertidos, ocultos por algún trampantojo real o virtual, que oculta un sinfín de tapias informales mil veces rotuladas, y descampados, convertidos en una pequeña reserva de especies endémicas, colonizados durante años, a veces muchos años, por una vegetación relictas de especies pioneras, ruderales o nitrófilas, –Cardos,



Espiguillas, Cenizo, Corregüela, Amapola, Llantén, Cerraja, Veza Silvestre, Malva, etc... – (Grijalbo, 2018; este crecimiento exponencial es, en parte, una consecuencia de los cambios en los tratamientos fitosanitarios desarrollados por los ayuntamientos en los últimos años –eliminación del glifosato– que están contribuyendo a acentuar la imagen de renaturalización acelerada de las ciudades -Calderon, García Araque y García Cuesta, 2021-. Todo ello viene a conformar una parte de la ciudad llena de vacíos; una ciudad envejecida y abandonada que ni siquiera puede aprovechar su irremediable deterioro para especular y concebir un futuro mejor al menos en un corto plazo de tiempo.

En este lado oscuro de la ciudad es posible identificar, a nuestro juicio, dos grandes modelos: el de la ciudad invisible vertical que encuentra su ciclo de vida útil quebrado, anticipado, por falta de mantenimiento, obsolescencia de equipamiento, deterioro interior y exterior de la edificación, de venta a pérdidas, de alquiler ruinoso y presencia de fenómenos de ocupación. Este modelo es propio de los grandes polígonos residenciales de los años cincuenta y sesenta y caracteriza a aquellos nuevos barrios creados sin plan, o contra plan, o aquellos otros creados en el ocaso de la primera generación de planes generales herederos del tardofranquismo, que acabó por transformar a la ciudad de máquina para habitar en máquina para hacinar; constituyen la suma de los barrios de los planes de vivienda –que resolvieron parcialmente este problema– y los barrios de los primeros planes de ordenación, que resolvieron, también parcialmente – planes parciales mediante– el problema de las infraestructuras y equipamientos que podemos considerar comunes a toda la ciudad.

Es una ciudad densa, pero llena al tiempo de vacíos de ínfima calidad residencial, de apenas cuarenta metros útiles divididos en cinco estancias, de viviendas de renta reducida y mínima, que conforman, ahora, barrios de acusada vulnerabilidad sobrevenida, en los que, a mayor abundamiento, se ha cebado la crisis del pequeño comercio; y en los que es frecuente encontrar cerrados, por baja rentabilidad y falta de relevo generacional, una gran parte de los locales otrora dedicados a alimentación, equipamiento del hogar, ocio, e incluso servicios personales. Es, asimismo, una extensa porción de ciudad de imposible o muy compleja y costosa rehabilitación general y energética en particular, por falta de recursos de los vecinos de primera y segunda generación de residentes, y por el carácter transitorio y escaso arraigo territorial de los nuevos vecindarios de alquiler reducido, dado su escaso atractivo social, urbanístico y habitacional. Esa vivienda, que en origen formaba parte de un proceso de filtering up, de ascenso social tras una forzada emigración y breve tránsito suburbial, ha mutado, con el paso del tiempo, a un proceso de filtering down, que ha convertido a muchos de estos viejos barrios polígono en territorios hostiles, ahora denominados vulnerables, de vulnerabilidad sobrevenida, aunque en realidad, y perdido su deslumbrante pero efímero pasado generacional, ya han sido radicalmente vulnerados. Un atributo que en parte y por ósmosis se irá extendiendo a los extensos y compactos paisajes de la vieja ciudad moderna, es decir, de la porción de ciudad tapizante, construida entre los años setenta y noventa, que soldó aquellos viejos polígonos de localización periférica con el irregular tejido residencial de los viejos arrabales y barrios parroquia adosados al centro de la ciudad tradicional. Sorprendentemente esta ciudad, que en su momento fue considerada alienante, por extremadamente densa, forma parte del ideal de la nueva ciudad compacta recogido en la tópica y ludópata “apuesta política por la vivienda asequible, el impulso de la rehabilitación de edificios; y también la implantación de zonas de bajas emisiones, el aumento de las zonas verdes y la transformación del modelo de movilidad en favor del transporte público, el carsharing y la movilidad activa (sic)” - Oficina Nacional de Prospectiva, 2021-. Y es que, nada de lo que sucede en la ciudad actual es original. Ya ha sucedido antes.

Y el segundo modelo corresponde a la ciudad invisible horizontal, un espacio de ruina silente en permanente deconstrucción física y social, hecha de edificios en ruina, de solares y descampados interiores. Está representada por los barrios ultrapopulares, autoconstruidos, vulnerables en origen, autoconstruidos, en los que solo ocasionalmente es posible encontrar, si alguna circunstancia personal lo permite, fenómenos de renovación en forma de autopromoción de vivienda. No existe en ellos la figura del pionero como en los barrios gentrificados, ya que la localización excéntrica y la morfología y tipología de edificación y urbanización hace casi imposible desarrollar usos alternativos inmobiliariamente atractivos. Caracteriza a los grandes barrios de aluvión, levantados sin plan, ilegales o alegales, de los años cincuenta y sesenta. El proceso de deterioro morfológico y social y de “filtering down” es en ellos implacable e imparable, solo parcialmente atemperado por una espontánea actividad vecinal vinculada al conocimiento y relación personal, que se mantiene merced a una inversión sostenida en servicios sociales; son estos los únicos animadores frente a la anomia y peligrosidad de estos pequeños reductos generadores de miedo



en la ciudad; y son una respuesta permanente y a veces espontánea, a un rosario de distopías o calamidades, espacial y temporalmente aleatorias, pero fuertemente encadenadas, que se manifiestan en la presencia de solares vacíos, edificios en ruina, vertederos clandestinos y descampados, hasta conformar una suerte de barrios gruyere.

La declaración de ruina en estos casos no comporta una renovación inmediata de la edificación, como sucedía en la segunda mitad del siglo XX en otros sectores de la ciudad; ha pasado a ser ahora, y en otros viejos barrios extrarradio, ruina vergonzante ya que no puede incorporarse al proceso de renovación de la ciudad. Y es que, en cierto modo, estas viejas formas de autoconstrucción tenían incorporada la propia ruina, su obsolescencia programada, en un plazo de tiempo corto, ya sea por disfuncionalidad –edificios de una planta y pocos metros cuadrados—, por la deficiente calidad constructiva, por el carácter marginal y alejamiento del emplazamiento o por todo al tiempo (Calderón Calderon, García Araque & García Cuesta, 2021).

Esta porción de vieja ciudad, conformada por casas de una planta, autoconstruidas, fue arrasada bajo paternalistas políticas de redención del suburbio, en las grandes operaciones de vivienda de los años cincuenta a ochenta (López, 2003); pero ahora, en un segundo e implacable ciclo, aquella dinámica se está reproduciendo de forma menos programática, casi inadvertida, edificio a edificio, en un proceso de renovación tendente a eliminar los restos de la ciudad inadaptada ubicados en sus bordes. En ellos, el pequeño solar, descampado, y la edificación en estado de ruina, declarada o no, comparte espacio cotidiano con todas aquellas variantes de la pequeña arquitectura vernácula, invisible para la ciudad, pero continente necesario, único, para las generaciones para las que fue imposible acceder a otro lugar en la ciudad. Ahora, encontrándose en una situación de extrema degradación morfológica y funcional, y ubicada en un barrio de condición similar, distópico, su reforma es tan inviable, tan costosa, que probablemente sea necesario renovar barrios enteros de casi imposible rehabilitación, que no cuentan con ningún tipo de valor histórico o artístico que justifique su mantenimiento (Fariña, 2013).

Este ciclo destructor-constructor se ha repetido muchas veces en la ciudad, es consustancial a todo proceso de ocupación del espacio, y volverá a repetirse cuando el periodo de vida útil de la edificación de la segunda mitad del siglo XX llegue a su fin, cuando empiece a desdibujarse la “ciudad polígono”, hayan desaparecido los últimos barrios ultra populares, autoconstruidos, y sea necesario erigir una nueva ciudad sobre sus ruinas. De nada habrán servido todos los esfuerzos realizados por mantener, con el paso de los años, un edificio-vivienda de muy mala calidad, ya que, de forma inexorable, acabará siendo abandonado, declarado en ruina, demolido y devuelto a la condición de parcela-solar, pero desprovisto de los atributos y decadente atractivo paisajístico que tuvieron y tienen otros grandes vacíos o eriales industriales (Almárcegui, 2015). Y cuando este ciclo no se ha completado, es frecuente que la vivienda esté aún ocupada por una primera o segunda generación de residentes, por lo general de condición modesta, siendo muy costosa y se asunción imposible, la rehabilitación, especialmente la energética.

### **2.3. Veinte o treinta veces más escaso, más caro e inaccesible: los atributos de la tercera y atemporal distopía urbana.**

Es suficientemente conocido el hecho de que, desde el año 1956, la ciudad ha estado sometida a un continuo vaivén de intereses que han quebrado uno de los fundamentos del planeamiento como es el de contribuir a dar certeza y estabilidad a todos los actores que operan en el cambiante escenario urbano. En estos últimos setenta años se han sucedido primero tres leyes sobre el régimen del suelo y ordenación urbana (1956, 1975 y 1990), y a otras tres leyes -1998, 2007 y 2015- promulgadas tras la sentencia 61/1997, de 20 de marzo de 1997 del Tribunal Constitucional y el despliegue de las competencias en urbanismo y ordenación del territorio por las comunidades autónomas. De modo particular, en este último periodo, iniciado tras la mencionada sentencia del TC, se ha asistido a una auténtica hemorragia legislativa, traducida en varios centenares de leyes diversas normas autonómicas, varias veces modificadas al compás de los cambios de las leyes básicas de 1998, 2007 y 2015; y de centenares de leyes y normas concurrentes, de las que se han derivado complejos procedimientos de administración del urbanismo que hacen cada vez más incomprensible, críptica y caótica su comprensión y su gestión.

En los últimos treinta años lo más relevante ha sido, sin duda, la reducción de los ciclos de vigencia asociados a cada ley a tan solo una década, siendo así que, un proceso de planeamiento convencional -del plan general a la licencia de edificación- requiere de al menos una decena de años para aprobarse; de esta forma, cuando un proyecto está en condiciones de ejecutarse es muy probable que ya haya cambiado



la ley estatal y autonómica, entrando en una suerte de círculo vicioso, ya que habría que revisar el PGOU, toda vez que las dimensiones del cambio hacen inviable su adecuación mediante el simple procedimiento de las modificaciones puntuales del mismo. Y a todo ello habría que añadir que esta casuística tiene al menos 17 variantes autonómicas que han hecho más lenta, menos eficaz, y menos resolutive la intervención en la ciudad e incluso el entendimiento del sentido de cada cambio por su radical tendencia política a anular el pasado, incluso el pasado inmediato. .

Todos estos cambios no han sido casuales; la ciudad ha estado sometida desde 1997 a una cambiante coyuntura ideológica acerca de los límites y formas del crecimiento urbano: en 1998 se inició un periodo de expansión, alimentado por la ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones, que vino a romper con el miedo a crecer anclado en el subconsciente colectivo desde el boom inmobiliario de los años ochenta del siglo XX, y por una extrema facilidad para acceder al crédito promotor y comprador; fue un periodo de optimismo inmobiliario en el que se iniciaron, con diferente calidad y fortuna, una ingente cantidad de Planes Parciales o en su caso Programas de Actuación Urbanística -PAU's-. Pero se cometió el error de construir donde no se debía -esencialmente en la costa-, y a un precio inalcanzable, enmascarado por la extrema facilidad para acceder al crédito hipotecario. Y también se pretendió construir donde no se necesitaba, hasta tal punto que, ya en esta tercera década del siglo XXI, se tuvieron que iniciar no pocos procesos de desclasificación de suelo, especialmente en municipios pequeños, cercanos a algunas ciudades, que nunca tuvieron capacidad para crecer al ritmo que la nueva y vieja clase promotora y constructora y las Cajas de Ahorro habían estimado.

La crisis de las hipotecas subprime en el verano de 2007 y de Lehman Brothers en octubre de 2008, llevó a la ciudad española al extremo contrario: se paralizó el proceso de aprobación de numerosos planes parciales, y se dejó de edificar, trasladándose esta estrategia de contención del crecimiento a una nueva generación de planes generales, aprobados paulatinamente tras la promulgación de la ley de Suelo de 2007, la ley 8/2013, de 26 de junio, de Rehabilitación, Regeneración y Renovación urbanas y el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprobó el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana. Todos ellos se ajustaban a las nuevas estrategias y agendas urbanas sobre la sostenibilidad del crecimiento; y lo hicieron con tal entusiasmo que han acabado por generar un problema descomunal para las generaciones venideras: hoy no hay vivienda construida para atender a la enorme demanda embalsada, no se puede construir a corto plazo todo lo que se necesita para abaratar los precios, ya que los Planes Generales están concebidos para regenerar la ciudad heredada; y además no se tiene acceso al crédito inmobiliario como en la primera década del siglo XXI, y no hay mano de obra especializada para responder, de inmediato, a una necesaria aceleración del sector de la construcción. Pero tampoco se ha simplificado el procedimiento administrativo que regula esta actividad, como el prólogo de todas las leyes afirmaba, de forma que "en muchas de las sofisticadas transacciones inmobiliarias, el valor comercial depende más de las especificaciones que regulan la construcción, que de los edificios en sí mismos" (Sennet, 2019). Como resultado, y según el capítulo 4º del informe anual del banco de España de 2023 titulado El mercado de la vivienda en España: evolución reciente, riesgos y problemas de accesibilidad, se necesitarían 600.000 viviendas nuevas antes de final del año 2024 para enjugar el déficit que existe entre la creación de hogares y la producción de nueva vivienda; es evidente que nos encontramos en el final de un ciclo y que, para iniciar el siguiente, se necesita impulsar un cambio regulatorio y de cultura inmobiliaria que, en las actuales condiciones económico-políticas es imposible afrontar.

Y no ha habido ni hay voluntad política para afrontar el problema del suelo que es en realidad el verdadero problema de fondo que arrastra la ciudad en el último siglo, su mayor distopía. Solo se ha jugado política y estratégicamente con él. En la ciudad española se han sucedido procesos de vaciado del centro -rehabilitación- para llenar la periferia, con otros en los que se paraliza el desarrollo de ésta -esa es la estrategia de las últimas generaciones de PGOU-, para volver a llenar la ciudad consolidada mediante su rehabilitación, regeneración y renovación; un conjunto de obras que tradicionalmente eran de carácter morfológico-material -amparadas por el Código Técnico de la Edificación-, pero que ahora tendrán que ser también energéticas, para lo que ya se ha empezado a trasladar la experiencia hipertrófica de las leyes del suelo, y la inabarcable regulación normativa concurrente, compuesta por miles de inestables normas estatales y regionales, a la nuevas leyes del techo: a las paredes y cubiertas de los viejos edificios de la vieja ciudad española. Y, entretenidos ahora con este tercer ciclo de paternal y financiera protección de la edificación -su compra primero, su rehabilitación después y su termorehabilitación ahora-, se ha ido perdiendo el interés por la nueva edificación, a la que acechan toda suerte de males con el socorrido



denominador común de la especulación: el judicial, que anula no pocos instrumentos de planeamiento, argumentando, como señala la última ley de Suelo de 2015, que no se necesita más vivienda; el político, que impone ahora, mediante la misma ley, una estrategia neoconservadora, probablemente útil en las ciudades pequeñas, casi privadas ya de crecimiento, pero muy lesiva en algunas ciudades medias y grandes que siguen acogiendo nuevos contingentes de población y generaciones en proceso de emancipación y formación de hogares a los que un legislado destino les ha reservado un alojamiento indigno; a ellos solo les queda el recurso de alquilar una vivienda cada vez más cara y escasa, tras la sorprendente ley 12/2023, de 24 de mayo, por el Derecho a la Vivienda; o tratar de adquirir una vivienda, si es que pueden aportar el inflexible 30% de “entrada” que exigen las entidades de crédito, y afrontar cuotas mensuales de amortización que no representen el 30% de sus ingresos. Un imposible. Otra vez la vida repetida: empezó, tras un éxodo implacable y sostenido, en un suburbio o en una habitación con derecho a cocina y concluye, setenta años después, para otra generación, en otra habitación con derecho a cocina en un piso compartido, gracias al permanente error de las administraciones, que primero contribuyen, escasez mediante, a encarecer la vivienda, y luego subvencionan a una parte de los compradores, cualificando la demanda, hasta el punto de alentar, indirectamente, nuevos aumentos del precio del producto inmobiliario para todos los demandantes futuros, subvencionados o no.

### **3. LA CIUDAD DE LOS TEJADOS DE SILICIO Y OTROS PARADIGMAS MEDIOAMBIENTALES URBANOS UTÓPICOS EN EL SIGLO XXI**

El 24 de febrero 2022 se perpetró la invasión de Ucrania por parte de Rusia, dando comienzo un cambio en la percepción de la problemática medioambiental de las ciudades, derivada de la restricción de importaciones de gas y petróleo de origen ruso. Y aunque casi todos los países han encontrado vías para sortearlas, declarando la energía nuclear energía verde, por ejemplo, o volviendo a quemar carbón, la importación de ambas materias primas se mantiene en niveles similares a las de antes de la invasión. Tan cruel suceso ha tenido el inesperado efecto de espolear la toma de conciencia de las instituciones y gobiernos europeos sobre el problema señalado, acelerando la publicación de nuevos informes, estrategias para la transición energética, para la rehabilitación energética, y cientos de informes críticos de la Comisión, de los Estados de la UE, casi mensualmente, enmendados hasta hacer empequeñecer el resto del prolijo sistema legal de cualquier estado. Y diseñando nuevas estrategias y aportando nuevas vías de financiación y subvención para dar un impulso a la que será gran utopía de los años veinte y treinta del siglo XXI: una termoutopía, que imagina una ciudad sostenible, explotando no ya las habituales periferias lejanas, con la consiguiente extensión de la huella ecológica, ya planetaria, sino las periferias cercanas, para proveer de energía eléctrica de origen termosolar o eólica a las grandes ciudades, rodeándolas incluso de extensiones crecientes de plantas fotovoltaicas, sobre suelo sustraído a la actividad agrícola tradicional, y asegurando, en el conjunto del sistema, el suministro de energía eléctrica no almacenable -esta es la endeble clave de todo el artificio-, en una época tan incierta como son ahora los años veinte y treinta del siglo XXI.

El proceso de construcción de Energía Solar Fotovoltaica en España ha sido muy rápido; se ha pasado de tan sólo 12 instalaciones en 1998 a 63.364 en 2018 (Espeso y Aparicio, 2020), y 67.886 en 2023 según datos del sistema Pretor del Ministerio para la Transición Ecológica. Paralelamente a este espectacular incremento del número de plantas, ha aumentado también su tamaño, resultando emblemática la planta solar Núñez de Balboa construida en 2020 en Usagre, Badajoz, que con 500 MWp de capacidad instalada, permite suministrar energía limpia a 250.000 hogares, ocupando una superficie de 1.000 has, equivalentes al 62% de la superficie de la ciudad de Badajoz. (Iberdrola, 2023). Un caso similar es el del término municipal de Mula, Murcia, que contará, cuando se completen todos los proyectos, con 4 grandes plantas solares: PFV Murcia1, con 400 has, PFV Mula III de 132 has, Marpani Solar 6, sobre 283 has y Promosolar JUWI17, que con 1000 has representa una quinta parte de la superficie de la ciudad de Murcia (Murcia Economía, 2023). A esta estrategia responde también el proyecto La Espiga de la empresa Sonnedix, formado por cinco plantas solares situadas en la provincia de Valladolid, de 77MW de capacidad total; la inauguración más reciente de este proyecto ha tenido lugar en Medina del Campo el 9 de mayo de 2024.

Esta provisión de energía y fuente de frío-calor se completa con otras acciones encaminadas a asegurar y abaratar el suministro eléctrico, como la mejora de la envolvente y cerramiento de los edificios, o la



instalación de extensas redes de calor utilizando otros combustibles renovables, entre otras, que podrían derivar en una gigantesca distopía paisajística: la instalación de paneles solares en la cubierta de los edificios y la creación de una nueva ciudad, la ciudad de los tejados de silicio. Y ello a pesar de que se asume que es muy difícil sostener el sistema con las fuentes renovables convencionales, ni siquiera intensificando el aprovechamiento de las cubiertas de los edificios y marquesinas de las administraciones públicas (MITECO, 2022).

En función de todo ello es posible sostener la hipótesis de que será materialmente imposible rehabilitar energéticamente la edificación residencial y proveer de energía por autogeneración a toda la población, por lo que, a las utopías eco y socio urbanísticas ya conocidas, de carácter global o local –barrial–, inmersas todavía en la primera fase del método ensayo-error, es posible añadir una nueva utopía, relacionada ahora con la energía en la ciudad, que presenta, como en tantos órdenes de la vida, dos grandes variantes: o es extremadamente cara, o es extremadamente remedial. Ahora, mediada la tercera década del siglo XXI, en la mediática y agendada década veinte-treinta, podemos agrupar los principales paradigmas utópicos en al menos cinco categorías, no necesariamente excluyentes entre sí: ultrautopías, ecoutopías, tecnoutopías, slowtopías y termoutopías.

### **3.1. Ultrautopías y utopías para el futuro planeta urbano: entre la creación y la adaptación de las formas de vivir en la ciudad**

El conjunto de utopías señaladas, pese a orientarse a la consecución de un mismo objetivo: hacer viable la vida en el nuevo planeta urbano, plantean escenarios de tránsito muy diferentes que van desde la creación de nuevas ciudades a la reurbanización de las existentes, la introducción de nuevas variantes de ciudad más sostenibles, la organización socio-espacial adaptada a las limitaciones y capacidades de la ciudad heredada, hasta la preocupación por la ciudad, no como escenario de formas de urbanización sino como espacio construido que hay que rehabilitar conforme a las necesidades y exigencias que el futuro plantea.

Las ultrautopías se corresponden con las primeras opciones citadas: creación de nuevas ciudades; son a aquellas iniciativas de muy alto coste, en algunos casos ya en ejecución, aunque en otros se trata de ambiciosos e iluminados proyectos, que están representadas por The Line una ciudad que forma parte junto con otras dos nuevas ciudades como Oxagon y Trojena del megaproyecto NEOM en Arabia Saudí; a la misma categoría de ciudades sostenibles y casi imposibles por ser extremadamente caras, responde la ciudad de Telosa en EEUU, Songdo, en Seúl, Cancún Smart Forest City en México, o Masdar en Abu Dabi, por señalar los ejemplos más relevantes en los que se combina la problemática medioambiental intuida o constatada, con soluciones que solo tienen cabida en un futuro exclusivista, idílico y utópico, partiendo de las distopías del presente, ya que como se afirma en the Venus Project, otro de los proyectos futuristas, “ninguna civilización prevalecerá en el largo plazo sin reconocer que la mejora del bienestar humano depende primero de su alineación con la naturaleza” (The Venus Project, 2024). Y también son ultrautopías las propuestas rupturistas, libertarias, en las que, como en el siglo XIX, se proclama la libertad individual frente al estado “opresor”, política o fiscalmente opresor, y que encuentran la solución en la creación de nuevos estados, autocalificados como libres, como el proyecto Free State Project en New Hampshire (EE. UU.). Un vago remedo de las viejas propuestas del socialismo utópico o del comunismo libertario, alternativas a la vieja ciudad decimonónica tan carente, entonces, de conciencia social.

Bajo el concepto de ecoutopías englobamos aquel conjunto de propuestas en las que se quieren recuperar formas de vida y consumo de carácter tradicional, combinadas con la adecuada tecnología para hacerlas funcionalmente viables en el presente y en el futuro, dentro o fuera de la ciudad. Se trata de propuestas que, en su versión más radical, avanzan una suerte de renaturalización o rehumanización del territorio, integrando civilización y naturaleza, aprovechando que la proximidad y presencialidad han dejado de ser valores inexcusables, en favor de una suerte de civilización urbana sin ciudad. Este ideal, perfectamente utópico, es una respuesta a la distopía que representa vivir en la ciudad; se puede encontrar dentro del movimiento de las llamadas ecoaldeas y el más general movimiento del “smart growth,” cuyo decálogo fundador propone, entre otros objetivos, la mejora de la salud, la protección del medio ambiente, la sostenibilidad económica y la mejora de la calidad de vida de comunidades que, necesariamente, han de ser pequeñas y cohesionadas, es decir, socio-económicamente homogéneas y elitistas.



Las tecnoutopías constituyen una categoría a la que pertenecen todas las iniciativas englobadas bajo el concepto de smart city y de las que existen numerosos ejemplos y estrategias a escala planetaria. Los objetivos no son muy diferentes a otras variantes de ecoutopías o ultrautopías, pero tienen la particularidad de que, en ninguno de ellos se cuestiona la ciudad como artefacto en crisis, ni se pretende poner remedio general a sus problemas, sino ensayar soluciones de sostenibilidad, por lo general elitistas, que reduzcan el impacto medioambiental de la ciudad y que sean un ejemplo o ensayo para otras actuaciones equivalentes en el futuro. El caso de Fujisawa Sustainable Smart Town, un pequeño barrio experimental en la ciudad de Fujisawa, constituye el paradigma de esta conjunción de objetivos (Martínez, 2024). Patrocinado por Panasonic, tiene por objeto desarrollar soluciones tecnológicas a partir de los paneles fotovoltaicos de Panasonic, instalados sobre todos los tejados de las 1.000 viviendas unifamiliares que forman el barrio señalado, y que tienen por objetivo cubrir el 100% de sus necesidades energéticas configurando, para empezar, un barrio completo de tejados de silicio. Pero también ha implantado sistemas de videovigilancia masiva para combatir una inseguridad crónica, distópica, impulsar la movilidad eléctrica y extender el uso de robots para las entregas a domicilio. Y esto ya no es una termoutopía, sino algo más.

Bajo el neologismo de Slowtopía, queremos englobar todas aquellas iniciativas en las que la ciudad descubre la vida en el barrio, perteneciendo a este grupo las propuestas de lo que denominamos “la ciudad del 3x2” –tres atributos de dos dígitos–: 50 m<sup>2</sup> para vivir, 30 km/h para moverse y 15 o 20 minutos como horizonte urbano vital. A este movimiento estarían asociadas, además de las ciudades de menos de 50.000 habitantes integrantes del movimiento “slow” propiamente dicho, las propuestas del “new urbanism”, o del “life style proyect”, absolutamente elitistas, y también del aclamado modelo de la “ciudad de los 15 minutos”, o del más reciente “suburbio de los 20 minutos”, ya que la propuesta de organización de la vida y servicios en la ciudad debe comprender también a los habitantes de los extensos suburbios de la ciudad difusa o “sprawl”. En ella se debería reducir el uso del automóvil diferenciando tres niveles de planificación: el de los barrios de 5 minutos, la ciudad de los 15 minutos y los suburbios de los 20 minutos, instalando comercio minorista y servicios personales a distancias que se puedan recorrer andando o en bicicleta, aprovechando el “retail apocalypse”, definido en el año 2017 por la revista estadounidense The Atlantic para identificar el cierre masivo de comercios y en particular la crisis de los grandes centros comerciales en EEUU, ante la imposibilidad de afrontar el incremento de costes y el desplome de la demanda, tras el cambio de hábito de los consumidores y la extensión del comercio electrónico en la sociedad del siglo XXI.

En estos casos, el principio rector es el de la búsqueda de un entorno urbano diverso y amigable, transitable, para comunidades receptivas, sostenibles y resilientes (Plater-Zyberk, 2024). A estas propuestas se asocian, como condición ineludible, los principios utópicos de la felicidad urbana: vivienda diversa y asequible, desarrollo económico próspero, infraestructura verde, uso equilibrado de la tierra, movilidad conectada, salud y vitalidad; y todo en entornos exclusivos y viviendas de más de 1,5 M\$. Como ya se ha señalado, esta y otras propuestas similares están alineadas con la estrategia veinte-treinta, es decir, de la vida en 20 minutos a 30 km/h, para incorporar los exclusivos suburbios periféricos a la nueva vida urbana convencional: sin prisas, sin autopistas urbanas, con servicios próximos de carácter barrial, como se plantea en los últimos congresos del “New Urbanism” en EEUU; en ellos es perceptible un empeño, no declarado o explícito por reparar los desastres del urbanismo depredador de los últimos setenta años, tratando de insertar el nuevo orden urbano, en estructuras muy consolidadas, mediante operaciones de regeneración, reforma de tejidos y servicios, a la búsqueda de la vida ideal en el barrio; en ese nuevo recinto virtual, ahora considerado utópico, pero otrora desdeñado, en el que la ciudad del siglo XXI, dando un salto atrás en la evolución, deposita todas las esperanzas de futuro, ahora llamado sostenible.

Los fundamentos de este movimiento recogidos en la llamada Carta del Nuevo Urbanismo –impulsado por arquitectos y planificadores urbanos– se pusieron en su tercer congreso celebrado en San Francisco en 1995 y se completaron –en 2009– con los Cánones de Arquitectura y Urbanismo sostenibles; en ellos se describen los fundamentos de vida urbana apoyados en los paradigmas en los que barrio, distrito y corredor son elementos esenciales del desarrollo y reurbanización de la metrópoli, donde los vecindarios deben ser compactos, amigables para los peatones y jóvenes. En definitiva, se trata de una utopía, en origen de nueva planta, de plena armonía y felicidad –el Show de Truman–, que viene a recrear, probablemente de forma inconsciente, las bondades de la histórica proximidad barrial, obviando las miserias inherentes a ella y, muy especialmente, los elevados precios de compra y alquiler de vivienda (Mezcua, 2024), el carácter elitista de los vecindarios –Seaside, Celebration, Harbour Town, etc.–, o incluso la negativa percepción que se tenía históricamente de la vida en el barrio, ya que la muerte, en la cultura



popular, se identificaba, en términos despectivos, con un viaje “al otro barrio”. Nada nuevo bajo el sol, en la nueva ciudad del sol. Gabriel Alomar en 1961 ya definía el barrio, con menos literatura apocalíptica, como una microciudad, entendiendo como tal un módulo absolutamente necesario en la organización de todo conjunto urbano, que debe estar definido por ciertas características como son la de “hallarse establecido en un sector determinado de la urbe, a ser posible delimitado y diferenciado, y en el que los contactos entre los individuos y grupos menores que lo integran son más o menos frecuentes y personales” (Alomar, 1961).

En la práctica, el fundamento del modelo de ciudad parcelada, de buffer de radio cronometrado, parte de algunos axiomas erróneos: no es posible volver a crear un barrio funcionalmente completo en los extensos tejidos urbanos colmatados de ciudades millonarias, salvo que toda la ocupación de los residentes estuviese vinculada al sector servicios o al teletrabajo. No cabe la pequeña industria o los almacenes, no hay locales o edificios habilitados para ello, porque la ciudad ha dedicado los últimos cincuenta años a eliminarlos. Y ha tenido éxito. Es muy difícil abrir huecos, de forma no traumática, en el tejido de la ciudad consolidada; y, además, el planeamiento tampoco lo permite sin más, por lo que siempre sería preciso desplazarse más allá de los quince o los veinte minutos, o de los límites de la propia ciudad, para trabajar o para comprar o para satisfacer otras necesidades. Consideramos que no se trata más que de una pequeña utopía para ciudades distópicas; es imposible diseñar o rediseñar un barrio de estas características –aunque en urbanismo todo es posible–. Basta con ser conscientes de dos limitaciones: primera, que serán pocos los territorios intraurbanos que puedan perfilarse con estos criterios, y segunda, que habrá que financiar, o incentivar de algún modo, la dotación no espontánea de algunos servicios personales, y especialmente de su equipamiento comercial y de ocio, por ejemplo. Asimismo, e inicialmente, este conjunto de propuestas no pretende cambiar la ciudad, sino los hábitos y rutinas de vida social en la ciudad, componiendo un conjunto isomorfo del que emergerá una nueva ciudad, de diferente composición social, pero con similar estructura. Porque, lo que es viable desde un punto de vista químico o geológico, el isomorfismo, es casi un imposible en las ciudades, en tanto que territorios libres, ya sean grandes, medianas o pequeñas.

La propuesta de una ciudad peatonalizada, de movimiento peatonal o ciclista, de necesidades atendidas por proximidad, y suma de pequeñas zonas de bajas emisiones, tendrá como principal efecto una merma de actividad, una extensión de la gentrificación de los barrios virtualmente así delimitados, o en casos extremos, su despoblación. Y es que, en los barrios planificados, o en los construidos de manera espontánea en las ciudades, han empezado a quebrarse algunos de los pilares de este modelo teórico: está desapareciendo, en primer lugar, una parte del comercio de proximidad, por falta de demanda, por los altos costes de gestión y por no poder competir, ni en precio ni en variedad de producto, con otras alternativas, ya sea en los Centros Comerciales o en el comercio on-line; se acentúa, en segundo lugar, la actividad social por las tardes –definida con un neologismo más: el tardeo– ante la inseguridad de la noche, en calles con escaparates apagados, sin transeúntes; el vecindario subsistente tiene una alta o muy alta edad media y altos o muy altos ingresos; y, en las ciudades menos dinámicas, enclavadas en regiones poco pobladas, el centro ya semi peatonalizado, libre de circulación, de contaminación y ruidos, sigue perdiendo población y actividades y es ya territorio de visita turística ocasional, de fin de semana, incluso para los propios habitantes de la ciudad. Y las bondades del teletrabajo han sido arrumbadas por la imperiosa necesidad del ser humano de mantener contactos, cercanos o lejanos, que exigen movilidad, por lo que en un futuro distópico, de colapso silencioso de circulación, cuando la contaminación o el ruido no sean pretextos para prohibirla, se tendrán que ensayar estrategias para evitar la concentración de vehículos que no hagan ruido ni contaminen, ya que todos los nuevos vehículos de la ciudad híbrida enchufable o térmica eco-sostenible no van a caber a la vez en algunas áreas centrales de la utópica ciudad del futuro; una ciudad que en algún momento tendrá que imponer limitaciones a la circulación peatonal, diseñando calles de ida y calles de vuelta, calles peatonales de dos carriles. Y restricciones también a la circulación rodada, que no serán de índole medioambiental, obviamente, sino el número de matrícula, el número de visitas semanales, la imposición de peajes por tiempo o distancia, la apertura de múltiples puertas-pórtico para el control de acceso y velocidad por tramos, y otras soluciones aún más extremas que ni siquiera la ciencia geográfica puede predecir. Es parte de un juego; solo puede hacerlo la ciencia ficción.

En conjunto, el ideario subyacente en todos los movimientos señalados es relativamente homogéneo y casi se considera socialmente asumido, por lo que bien podríamos añadir una nueva categoría a la larga lista de ciudades prosopopeya: las ciudades con buenos principios, que se sumarían a las ciudades preocupadas o amigas del medio ambiente, de la convivencia, de la infancia, de las personas mayores,



de las personas vulnerables, o de los animales; y también del peatón, de la baja velocidad, del ciclista, de la flora y fauna autóctonas, de la conectividad, de las altas densidades, de las bajas densidades, de la seguridad, del paisaje. Un catálogo tan agotador e impregnado de buenas y amigables intenciones que nos hace cuestionar, por injusta e inhabitable, la ciudad real, la ciudad non stop, la ciudad congestionada y gris, la ciudad estresada, la ciudad hipotecada, la ciudad de los sesenta minutos, o la ciudad industrial; una categoría casi inexistente en el utópico y luminoso mundo urbano desarrollado, una vez que ha sido desprovisto ya de gran parte de su incómodo tejido productivo industrial, entregado casi en exclusiva a empresas que rotulan en chino. Y también la ciudad que ha culminado con éxito el reto de acabar con el “resto demográfico” regional, dejando como subproducto una nueva categoría territorial: el espacio humanizado sin seres humanos, que comenzó con un éxodo -por el mayor atractivo urbano- y que ha desembocado en un irremediable éxodo -por el decreciente atractivo de la vida rural-. En todo caso, estas categorías, que son reales, no están en el catálogo de ciudades prosopopeya convencionales y tópicas; solo están presentes en el irreverente libre e insobornable inconformismo de la Geografía y aquellas ciencias que analizan el territorio de la ciudad no solo como un espacio de éxito, o como un laboratorio de ingeniosas soluciones arquitectónicas y urbanísticas al uso, sino como un gran escenario de múltiples pequeños fracasos, a la búsqueda de la ciudad ideal, de la ciudad de la literatura y el cine, de ciencia ficción. Y entretenidos con ellas, -Disney+ mediante-, nos hemos olvidado de las otras miles de ciudades de la periferia del pulcro y ordenado sistema urbano, es decir, de las ciudades 24 h. distópicas, del 50% de la ciudad sin garaje donde enchufar un vehículo; y también de las otras ciudades invisibles y sin sol, en el planeta del sol.

### **3.2. Cuando la ciudad no pueda seguir explotando su periferia energética. La ciudad Positive Energy Buildings: la nueva fábrica del sol.**

A este incompleto catálogo de utopías de carácter urbanístico y social se ha venido a añadir en los últimos años un conjunto de iniciativas que englobamos bajo el concepto de termoutopías, y que tienen como objetivo no tanto materializar ideales urbanísticos, sino la mejora térmica de la edificación, desplegando dos conjuntos de iniciativas: en primer lugar, el de la actualización de los parámetros constructivos de los nuevos edificios, y el de la termorehabilitación del patrimonio construido, englobando bajo este concepto todas las iniciativas en las que la ciudad mejora la envolvente de los edificios. Pero también aquellas relacionadas con un gran descubrimiento: el de los tejados de la ciudad y, aunque obviamente no tiene incidencia directa en el abastecimiento de la ciudad, el de sus alrededores como fuente de energía, al reducir, en este segundo caso, el diferencial de rentabilidad del suelo rústico frente a las diferentes categorías de suelo urbanizable. Ahora, en el siglo XXI, la ciudad se enfrenta a un reto nunca asumido, como es el de convertirse, en sí misma, en fuente de energía, desarrollando su capacidad para convertirse en un auténtico recurso energético y reduciendo la necesidad de importarla, ya que será capaz de generarla en sus edificios, tejados y calles.

El objetivo de la primera de las dos estrategias señaladas es que, en el año 2050, año final de la gran transición agendada del sector de la construcción europeo hacia edificios energéticamente eficientes, y de consumo de energía casi nulo, todas las viviendas europeas hayan sido reformadas a una tasa del 3% anual; un reto que resultará de imposible cumplimiento para la mayor parte de las ciudades, y especialmente las españolas, dada la deficiente calidad constructiva de una gran parte de la edificación y dado que, pese a la sobreregulación socialmente asumida, estamos frente a una utopía cara, de muy difícil traslado a la mayor parte del parque de viviendas de condición frágil, en lo tocante a la generación y provisión de energía y sobre todo de calor; de ahí su carácter utópico (Attia et al., 2017). Y es que, en contra de lo esperado los visados para la rehabilitación de viviendas cayeron un 8 % en 2023, por lo que no sólo será difícil cumplir los compromisos de descarbonización y ahorro energético en los plazos recomendados o impuestos, sino que implicará una depreciación de los inmuebles (Ramírez, 2024). El sector de la rehabilitación estima que el 83% de las viviendas no cumplirán con los requisitos mínimos en materia de eficiencia energética en 2033, siendo así que la Comisión recomienda una reducción neta del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2040, en comparación con los niveles de 1990. Y, aunque todo está identificado y analizado -salvo los 688.908 edificios que el Catastro no sabe cuántas plantas tienen- (Ministerio de Fomento, 2019), considero que estamos frente a una utopía remedial; una utopía que se presenta con ejemplos deslumbrantes de eficacia rehabilitadora, pero que no deja de estar articulada por un sistema concebido como una suma de salidas, de carácter asistencial -bonos, topes, ayudas, subvenciones,



financiación preferente, etc.– y menos como un sistema de entradas, precursor, en el que se aporte conocimiento, inversión en desarrollo de nuevas fuentes, explotación racional de recursos propios, nuevas tecnologías, etc. Otra vez nada nuevo bajo el sol, en la nueva ciudad fuente de energía, en la nueva ciudad del sol.

*3.2.1. Los edificios de consumo energético casi nulo -NZEB (Nearly Zero Energy Buildings)- como sistema: el proceso isoentrópico en las nuevas fortalezas de la ciudad.*

Una gran parte de los requisitos técnicos exigibles a las nuevas edificaciones en materia energética están encaminadas a alterar la tradicional concepción del edificio como artefacto que hay que calentar o enfriar, para centrar toda la preocupación en minimizar las pérdidas térmicas y evitar el intercambio de calor con el entorno, de forma que no sea necesario aportar poca energía para calentarlo o enfriarlo, convirtiendo las viviendas y edificios en pasivos, y en el caso de la máxima eficacia, en edificios de consumo energético casi nulo (NZEB) o incluso en edificios PEB –Positive Energy Buildings-; en cierto y metafórico modo, la ciudad será una suma de millones de fortalezas, al haber redescubierto las virtudes de un proceso adiabático, en el que el edificio se sostiene sin intercambio de calor con los alrededores ya que, como en una cueva, la inercia térmica de las paredes y techo hace que el máximo y mínimo de la temperatura interior esté varios meses retrasada a la del exterior; la demanda de energía en estas modernas cuevas-fortaleza es muy baja, casi cero (NZEB), como el objetivo que persigue toda la nueva y prolija normativa en materia de aislamiento y edificación en Europa –desde la Directiva 2010/31 UE y el RD 562/2017, en España–, y que tienen, entre los proyectos más exitosos, los relacionados en Europa con el estándar de construcción “Passivhaus”.

En la UE esta estrategia se ha visto reforzada tras el acuerdo entre el Parlamento y el Consejo de Europa de 7 de diciembre de 2023, que pretende dar un impulso a la mejora del parque de viviendas en la UE de forma que cada Estado miembro deberá adoptar su propia trayectoria para reducir el consumo medio de energía primaria de los edificios residenciales en un 16% para 2030 y un 20-22% para 2035. Una evidencia más del carácter utópico del esfuerzo exigible, pero no la única, ya que en cualquier caso las medidas nacionales deberán garantizar que al menos el 55% de la disminución del consumo medio de energía primaria se consiga mediante la renovación de los edificios menos eficientes; se impone la obligación de elaborar planes nacionales de renovación de edificios, a fin de establecer las estrategias nacionales de descarbonización de los parques inmobiliarios y de abordar las barreras que siguen existiendo, como la financiación o la formación y disponibilidad de trabajadores más cualificados. Y, además, los Estados miembros también tendrán que establecer medidas específicas para la eliminación gradual de los combustibles fósiles en la calefacción y la refrigeración, con vistas a la eliminación completa de las calderas alimentadas con combustibles fósiles en 2040 (Comisión Europea, 2023).

A la vista del estado del parque inmobiliario en España, y especialmente del de sus ciudades, consideramos que este conjunto de medidas, por su elevado coste y la limitación temporal para ejecutarlas son puramente voluntaristas, a lo que hay que añadir otros problemas tales como la falta de definición sobre lo que es un edificio de consumo energético casi nulo –que no ha resuelto la actualización del documento básico HE-ahorro de energía de 14 de junio de 2022–, la poca formación de todos los agentes implicados, que se comparten con otros países del sur de Europa (Attia et al., 2017); e incluso la relativa fiabilidad de los materiales empleados en la edificación, cuando se trata de reducir coste dado el alto precio del suelo del que se parte en España. Desde 2018, los estados miembros de la Unión Europea están obligados a que sus edificaciones públicas sean Edificios de Consumo Casi Nulo, y a partir de 2020 esta obligación se ha extendido a todas las edificaciones nuevas, por lo que no se dispone de datos actualizados para evaluar la magnitud del fenómeno, ya que antes de 2020 ya se construían viviendas NZEB, aunque eran pocas las unidades, y desde esa fecha solo disponemos de datos oficiales indirectos a través de la estimación anual del parque de viviendas en España que publica el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Según esta fuente, en 2021 había 96.197 viviendas más que el año 2020 –iniciadas antes de la obligatoriedad de la norma–, y en 2022 se habían añadido otras 90.928 respecto al año anterior, por lo que el censo de nuevas viviendas dos años después de diciembre de 2020 representa un porcentaje muy pequeño, ya que apenas se añade un 0,31% de vivienda energéticamente eficiente al conjunto de España, que en 2022 estaba formado por 28.811.833 viviendas.



En el momento actual, año 2024, no es posible llevar a cabo una cuantificación precisa del parque inmobiliario –residencial o terciario– construido bajo la certificación de edificio de consumo energético casi cero. Sí es posible, en cambio, encontrar valoraciones sobre este sistema que tienen un carácter esencialmente arquitectónico, en las que se valoran tanto atributos de eficiencia energética como otros puramente estéticos. Las obras, ya sean edificios o casas aisladas, se presentan como casos singulares, de una alta calidad constructiva, como obras de autor. No se ha producido todavía la suficiente industrialización del proceso constructivo, que es aún casi artesanal en este producto, de la que se pudiera derivar una reducción de precio, que haga atractiva a mayores contingentes de población el cambio de residencia o la adquisición de la primera, y que ésta sea pasiva. Y son todavía escasos, en 2024, conjuntos de nueva edificación compuestos íntegramente por edificios de este carácter como el barrio Bahnhof o El Peral de Valladolid, ambos “barrios blancos”, propios de ciudades que han prescindido de la vieja industria, sin contaminación, aunque, los que se van urbanizando, ya muestran un cambio en el paisaje –orientaciones, colores etc.–, y en la morfología de sus tejados, de alguna entidad. Son, en todo caso, pequeñas porciones de felicidad residencial a cambio de más medio millón de euros de 2024, que empiezan a dibujar el que será paisaje global de la ciudad en el próximo siglo XXII; y sin saber aún qué tecnología va a satisfacer las necesidades energéticas de la ciudad en ese lejano horizonte hiperurbanizado.

Entre tanto, y con miles de agencias europeas operando, se han multiplicado los “proyectos piloto” en los que se ensayan ambiciosas soluciones para alcanzar el objetivo de una ciudad energéticamente productora y autosuficiente; se trata, por ejemplo, de la construcción y rehabilitación de edificios de energía positiva “Positive Energy Building” -PEB-, es decir, aquellos que son capaces de producir más energía de la que consumen, y que se empiezan a desarrollar merced al acuerdo entre varios países dentro del proyecto Legofit, financiado por la Comisión Europea a través del programa Horizonte Europa, inserto en los objetivos del pacto verde europeo; un proyecto consecuente, asimismo, con los objetivos del proyecto ‘100 Ciudades Inteligentes y Climáticamente Neutras en 2030’, así como con la Alianza de Ciudades Neutras en Carbono (“Carbon Neutral Cities Alliance”) para el año 2050 y con el “Green City Accord”; y también, por si faltaba alguien más, con el Compromiso de Edificios Neutros en Emisiones de Carbono (“Global Net Zero Carbon Buildings Commitment”, entre otros. Un agotador conjunto de compromisos, buenas intenciones y honorables principios para hacer las ciudades más verdes, limpias y saludables y energéticamente autosuficientes; y también para convertir en distópicas a las que no lo consigan, que serán la mayoría, en el año final de todas las agendas: 2050.

Se debe asumir que esta obligación está impulsada más por la necesidad de alcanzar en la UE unos objetivos ineludibles, a cambio de un esfuerzo extremo, ante la emergencia del cambio climático –máxime cuando el resto del planeta no se plantea objetivos similares–, que por la certeza de que puedan ser técnica y económicamente realizables y asequibles para el grueso de la población, en un corto espacio de tiempo. No hay recursos más que para desplegar atractivos proyectos piloto. Una prueba más de que agendar el futuro con objetivos utópicos, conduce a la melancolía. Según la AIE –Agencia Internacional de la Energía– en 2023 se batió el récord histórico de uso de carbón, el combustible que más CO<sub>2</sub> genera en el planeta, con 8.500 millones de toneladas, siendo China, India, Indonesia, Vietnam y Filipinas los responsables de más del 70% del tal consumo (AIE, 2024). Pero los objetivos se irán alcanzando en los próximos siglos, por lo que, durante las próximas décadas, incluso más allá del emblemático año 2050, la ciudad seguirá siendo un espacio desigual en función de la capacidad para alcanzar los últimos objetivos planteados en la legislación europea: edificios que no pierdan energía, que la generen, y que, la que utilicen, sea renovable, de origen, por el momento, geotérmico eólico o solar, aprovechando en este último caso sus periferias cercanas y lejanas, sus fachadas y sus tejados.

3.2.2. Los tejados de silicio y la creación de una nueva dualidad urbana: cuando la ley del suelo se traslada al techo.

El segundo elemento esencial en las nuevas termoutopías, tiene que ver con las formas de provisión de energía renovable con las que asegurar el futuro de las ciudades. Es uno de los elementos más necesarios y con mayor capacidad de impacto en el paisaje de las ciudades, puesto que afecta a su fisonomía y sobre todo al entorno circundante, de casi infinito radio, toda vez que, a nuestro juicio, se ha iniciado un camino sin retorno, una nueva forma de ocupación de las periferias altamente impactante, depredadora y rentable, con alta capacidad para alterar el paisaje, que el habitante de las ciudades no



percibe. Y es que, aunque se trata de una operación que cuenta con algunos años de desarrollo, ha sido finalmente reconocida e impulsada mediante un mecanismo de acrónimo imposible: la “Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España, ERESEE 2020”, que obedece al cumplimiento del artículo 2 bis de la Directiva 2010/31/UE, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios, modificada por la Directiva 2018/844/UE, de 30 de mayo de 2018. Y suma y sigue. Un eslabón más en la incontenible hemorragia legislativa, dictada para autojustificar las inextricables bondades de la estrategia energética europea.

La estrategia también responde al cumplimiento de los Objetivos 2º, 3º, 4º y 8º de la Agenda Urbana Española, y es una más de las actuaciones que han acabado llevando la ley del suelo al techo, inundando todo el sistema no ya de los clásicos PGOU, PP, ED, PE, ordenanzas y jurisprudencia del Tribunal Supremo anulando todo lo anterior, sino con una compleja amalgama de directivas, leyes, decretos, normativa estatal, autonómica y local, operando en régimen de scroll infinito, así como un sinfín de estudios, informes, recomendaciones y resúmenes ejecutivos, que no vamos a parafrasear, con los que esconder una evidencia: exigen una desproporcionada inversión, por lo que, en el actual estado de la economía, son de imposible cumplimiento y darán lugar, una vez más, a una nueva ciudad dual; uno de los extremos estará representado por la ciudad sin enchufe y otro por lo que denominaremos la ciudad enchufada y autoabastecida: la última ciudad prosopopeya añadida al sistema urbano.

Consciente de esta situación, la Estrategia de Energía Solar de la UE –aprobada en 2022– considera que el calor solar y la energía solar combinados con bombas de calor pueden sustituir a las calderas de gas natural para calefacción en espacios residenciales o comerciales, e incluso puede sustituir al consumo de gas natural en procesos industriales, pero en 2022 el calor solar cubría tan solo alrededor del 1,5% de las necesidades de calefacción. Para alcanzar los objetivos de Europa 2030 es preciso, como mínimo, triplicar la demanda de energía cubierta por calor solar y energía geotérmica, y a ello se encamina otro de los mantras utópicos de última generación: la Iniciativa Europea de Tejados Solares, ya que, según algunas estimaciones, la energía fotovoltaica instalada en tejados podría satisfacer casi el 25% del consumo de electricidad de la UE (Bòdis, 2019).

Esta Iniciativa, anunciada en la Comunicación de la Comisión sobre el plan REPowerEU de 2022, tiene por objeto “liberar el enorme potencial de generación solar infrautilizado de los tejados para que nuestra energía sea más limpia, segura y asequible, y con tal objeto hará obligatoria la instalación de energía solar en tejados en todos los edificios públicos y comerciales nuevos con una superficie útil superior a 250 m<sup>2</sup> en 2026; también en todos los edificios públicos y comerciales existentes con una superficie útil superior a 250 m<sup>2</sup> en 2027”; y sobre todo, en todos los edificios residenciales nuevos en 2029. El despliegue de la energía solar en los tejados ofrece una solución inmediata para reducir la dependencia del gas natural para los ciudadanos, pero también para las empresas especialmente las industriales, pero para hacer efectivo este deseo y acelerar la transición es necesario suprimir los obstáculos reglamentarios, financieros y prácticos que siguen impidiendo que la mayoría de los ciudadanos de la UE utilicen el sol para aumentar su independencia y reducir sus facturas de energía.

Asimismo, propone un imposible: que la duración del proceso de autorización de instalaciones solares en tejados, incluidas las grandes, sea de un máximo de tres meses; algo inalcanzable en España, dada la complejidad de las relaciones entre los distintos niveles de la administración territorial. Propone también que se lleve a cabo un despliegue masivo de la energía solar en tejados, sin una memoria económica y plan de acción que lo respalde; y, para completar este imposible, propone que se cree al menos una comunidad de energías renovables en cada municipio con una población superior a 10.000 habitantes antes de 2025: En España existen 757 municipios de tamaño superior al indicado, pero solo contábamos en el año 2023 con 69 comunidades creadas –no solo en las ciudades–, gran parte en el País Vasco, con un total de 103.000 socios; y de ellas 32, el 46,38% correspondían a cooperativas, 27, el 39,13% a asociaciones, y 10, el 14,49% a empresas o sociedades civiles (IDAE, 2024). Queda mucho camino aún por retejar, y la Geografía, que es una ciencia muy eficaz en la predicción del pasado, como soporte del presente, poco puede añadir sobre unas proyecciones de futuro tan optimistas y generosas.

Y es que, el problema no está en la provisión de energía desde el punto de vista técnico, como en la forma de hacerla llegar al inmenso parque urbano de viviendas, de tipo y necesidades tan desiguales, de tejados y muros inadaptados, ya que exigirá una enorme inversión, de la que no se dispone, para financiar esta nueva y a nuestro juicio coyuntural termoutopía urbana. Una de las opciones contempladas por la



Unión Europea en la Directiva 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, y consecuentemente en España, son las llamadas comunidades energéticas que, de acuerdo con la normativa europea, son entidades jurídicas basadas en la participación voluntaria, que permiten que los ciudadanos produzcan, consuman, almacenen, compartan y vendan energía renovable colectivamente; unas entidades de cuya regulación, prolija y periódicamente corregida o completada, no nos vamos a ocupar, pero que están experimentando un importante crecimiento desde el año 2018, acelerado tras la publicación del Real Decreto-Ley 5/2023 sobre energías renovables por el que se definen las figuras de las comunidades de energías renovables y las comunidades ciudadanas de energía.

El Proyecto Estratégico para la Recuperación y la Transformación Económica de Energías Renovables, Hidrógeno Renovable y Almacenamiento (PERTE ERHA) incluye una línea de apoyo específica para comunidades energéticas. Dotada con 100 millones de euros, en 2023 ya se habían fallado las dos primeras convocatorias con 40 millones que habían beneficiado a 73 comunidades integradas por más de 95.000 socios. En 2024 se encontraban operativas o en proyecto, según datos del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, IDAE, cerca de un centenar de comunidades, destacando la que hasta ese momento era la mayor comunidad energética de autoconsumo de España: la cubierta del Nexum Retail Park, ubicado en Fuenlabrada (Madrid), que aporta energía a 1.100 familias que viven dentro de un radio de 2 km. Una solución que permite un ahorro del 40% en la factura de electricidad y que debe considerarse complementaria de las más relevantes y de mayor impacto territorial: las grandes instalaciones fotovoltaicas sobre suelo rústico.

El despliegue de esta iniciativa tropieza con no pocas dificultades ya que el parque de edificios de Europa, como en España, es antiguo y se renueva muy lentamente. Más de 220 millones de viviendas, que representan el 85% del parque inmobiliario de la UE en 2022, fueron construidas antes de 2001, y un 75% son energéticamente ineficientes, problema que se agrava porque debido a su larga vida útil, entre un 85% y un 95%, seguirán en uso en 2050 (Comisión Europea, 2020). En España existen 13,64 millones de viviendas anteriores a 1981 –el 55%– en edificios anteriores a la primera norma que estableció requisitos mínimos en cuanto a las condiciones térmicas de los edificios, la NBE-CT-79, es decir, carecen de aislamiento térmico. Otros 10,18 millones de viviendas, construidas entre 1981 y 2008, –el 39%–, cumplen con la norma NBE-CT-79, pero cuentan con unos aislamientos muy pobres, máxime si los comparamos con los que deberían tener si cumplieran con la última versión del Código Técnico de la Edificación –CTE– aprobado por Real Decreto 732/2019, de 20 de diciembre, es decir, 3 cm de aislamiento frente a los 12 exigibles. Y finalmente, 1,42 millones de viviendas construidas entre 2009 y 2019 –el 6%–, se ajustan a los parámetros de calidad del CTE, pero la mayor parte lo hacen a la versión del 2006, por lo que no son edificios NZEB (Consejo Europeo, 2021).

Para afrontar este reto, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 prevé que se rehabiliten 1,2 millones de viviendas antes de 2030, o lo que es lo mismo, en torno a 300.000 viviendas año, por lo que, al ritmo actual, que apenas alcanza las 30.000 rehabilitaciones año, se necesitarían unos 40 años para alcanzarlo. Asimismo, el mencionado plan prevé que se rehabiliten alrededor de 7 millones de viviendas para 2050, habilitando 1.889 millones de euros de fondos europeos –vía Comunidades Autónomas– para impulsar la rehabilitación de edificios, por lo que, al ritmo actual, se necesitarían 233 años para completarla. Esta manifiesta insuficiencia queda confirmada por una encuesta realizada por GAD3, por encargo del Consejo General de la Arquitectura Técnica en 2020 (Consejo Europeo, 2021), según la cual la eficiencia energética es uno de los factores menos relevantes en la toma de decisión para la adquisición de una vivienda, estando muy por detrás de otros como el precio, la ubicación o la superficie; y sólo el 51% de la población conoce el Certificado de Eficiencia Energética de los edificios, una de las herramientas fundamentales para la cuantificación de la eficiencia de las viviendas, y el 69 % de los encuestados manifiesta que no invertiría en su vivienda para reducir el coste de sus facturas energéticas.

La Estrategia a Largo Plazo para la Rehabilitación Energética en el Sector de la Edificación en España (ERESEE, 2020) contempla una reducción de los Gases de Efecto Invernadero del 98,8% para 2050 respecto a 2020, por lo que inevitablemente será preciso acotar el consumo energético mediante la rehabilitación del parque edificado, ya que se reduciría un 37,3% de la demanda energética residencial. Asimismo se debe impulsar la electrificación apoyada en la generación de fuentes renovables –entre otros mediante cambios en la regulación de la propiedad horizontal para favorecer la agregación de la demanda y el establecimiento de una red de OSS –One Stop Shops o ventanilla única–, si bien esta estrategia



presenta una notable resistencia al cambio al ser numerosos los condicionantes que influyen en la decisión de los hogares para rehabilitar energéticamente sus viviendas; y entre otros, el desconocimiento de los procedimientos –comunidades energéticas, de autoconsumo remoto, etc...– y también de los beneficios, la discrepancia de intereses entre propietario e inquilinos, el largo e incierto periodo de amortización de la financiación con destino a las rehabilitaciones energéticas más o menos profundas, la subida de los tipos de interés con largo plazo de amortización y la falta de información para la obtención de licencias, ayudas, acuerdos de las comunidades de vecinos, e incluso la dificultad de encontrar proveedores fiables puesto que el sector de las reformas es esencialmente artesanal. A ello se añade el hecho de que las operaciones de reforma rara vez se acometen globalmente, siendo dominantes los procesos graduales acumulativos sin un horizonte –sin hoja de ruta o pasaporte de las reformas del edificio–; y también, el escaso desarrollo de las OSS –One Stop Shops– facilitadoras y coordinadoras, no vinculadas ni a áreas de población vulnerable o de vivienda de origen o titularidad pública (Marmolejo-Duarte et al., 2022).

A pesar de esta exasperante lentitud y retraso, está ya empezando a producirse un cambio significativo en el paisaje urbano no visible, al pasar del tejado protector al tejado calentador. Las placas de silicio acabarán dominando el nuevo paisaje de las ciudades convirtiendo a las viviendas en una especie de naves espaciales ancladas a la tierra. La sociedad asumirá este cambio como un elemento más de la vida en la ciudad y sus alrededores, pero no dejará de representar un cambio trascendental en la percepción de las próximas generaciones. Aunque, probablemente, no sea más que un paisaje de transición a la espera de nuevas fuentes de energía que harán innecesaria, y obligarán a dismantelar, la oportunista termotecnología dominante en la actualidad, pasando a formar parte de la arqueología del futuro.

En efecto, hasta que los tejados en edificios residenciales o en la cubierta de los grandes equipamientos públicos satisfagan una parte de la demanda teórica de abastecimiento energético, éste se satisface de forma convencional, en el conjunto del sistema, que ha tenido además que desarrollarse de forma acelerada; a mediados de 2021, la generación de electricidad se realizaba ya en 68.270 instalaciones repartidas por 4.794 municipios, habiéndose pasado de los 4.532 MW de potencia instalada en 2012 a una intensa reactivación desde 2018, de tal forma que en 2021 alcanza los 11.705 MW de potencia instalada, conseguida no en pequeñas iniciativas particulares, sino en grandes plantas, de forma que “una parte sustancial de la diferencia, que asciende a 7.173 nuevos MW, se ha realizado en apenas una decena de plantas construidas en los años 2019 y 2020 de entre 110 y 500 MW de potencia” (Herrero et al. 2021). Y es que, para eliminar la teórica resistencia medioambiental o paisajística, e incluso superar el complejo de culpa que esta agresiva opción paisajística comporta, la UE a través de la Estrategia de Energía Solar, aprobada en 2022, ha creado una nueva categoría territorial denominada “zona propicia”, al tiempo que recomienda un “uso múltiple del espacio” que puede contribuir a mitigar la escasez de tierra vinculada a la competencia por el suelo, incluida la protección del medio ambiente, la agricultura y la seguridad alimentaria. Y es que, en determinadas condiciones, dentro de las llamadas “zonas innovadoras de despliegue”, el uso agrícola de la tierra puede combinarse con la generación solar en las denominadas instalaciones agro-voltaicas, o incluso en las pantallas acústicas de las autopistas pueden destinarse al mismo fin, como en Genk, Bélgica; y también la superficie del agua puede utilizarse para la generación solar como ya sucede a pequeña escala y sucederá con mayor potencial en las futuras plataformas eólicas flotantes que poblarán las 19 Zonas de Alto Potencial identificadas en el Real Decreto 150/2023, de 28 de febrero, por el que se aprueban los planes de ordenación del espacio marítimo de las cinco demarcaciones marinas españolas (POEM).

Hasta que ese despliegue marítimo tenga lugar, ya en tierra firme, y a comienzos de 2024, estaban ya operativas centenares de iniciativas fotovoltaicas que, complementando a las desplegadas por las grandes compañías energéticas, están sembrando el territorio de un sinfín de los llamados -mal llamados- huertos solares, apoyados en el arrendamiento de tierras improductivas o sustraídas a la agricultura para la instalación de estos macro o micro parques solares. Se ofrece en ellos una alta rentabilidad, ya que mientras que una hectárea cultivada asegura un rendimiento medio comprendido entre 150 y 200 euros, en el caso de estas instalaciones se prometen rendimientos medios de 1.500 a 2.000 euros, con un compromiso de arrendamiento, para este fin, de al menos treinta años y siempre que la superficie susceptible de arrendar esté comprendida entre 10 y 200 has y sea un terreno llano. A mayor abundamiento, para que el contrato pueda ser llevado a término, será necesario que, ni antes ni durante el desarrollo del proyecto, ni durante su ejecución y operación, el terreno se vea afectado por limitaciones



ambientales, urbanísticas, arqueológicas, de uso, afecciones, servidumbres o cualquier otro tipo de condición, suspensión o prohibición que impida o haga inviable el proyecto.

Según la encuesta de Precios de la Tierra publicada por la Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural de Castilla y León, el precio de la hectárea aumentó en Burgos un 21,5%, entre el año 2015 y 2022, hasta alcanzar de media 8.869 euros por hectárea, que en el caso de herbáceos de secano asciende a 10.605 euros, casi el doble del valor del mismo suelo en el resto de las provincias de la Región (Junta de Castilla y León, 2022). Y, de forma indirecta, este aumento de precio, fruto de la presión que ejercen las grandes empresas fotovoltaicas, se traslada al resto de los arrendamientos, dificultando la mejora de las explotaciones y la permanencia en el territorio de los agricultores, especialmente los más jóvenes, ya que, al reducirse el número de tierras disponibles para el cultivo, su precio está aumentado exponencialmente. Casos similares se producen también en otras regiones, como en la comunidad Valenciana, Murcia, Castilla la Mancha o Extremadura, con la particularidad de que, en ellas, la superficie ocupada supera, en algunas instalaciones las 1.000 hectáreas, siendo mucho mayor, por ende, su afección paisajística e, irremediable, el cambio en la economía local.

De este modo se expulsa-expropia a la población autóctona que trabajaba la tierra propia y se expulsa también a la población autóctona de las periferias más lejanas de condición similar, para poder introducir nuevas plantas, ahora de hierro y silicio, con las que se alimentará energéticamente a la ciudad. Y en cierto modo se ha hecho inevitable y obligada la salida del campo, para poder vivir, al tiempo que, respaldado por una ingente legislación urbanística, que, en su última versión de 25 de mayo de 2023, ha descubierto que el territorio tiene sexo, se hace muy difícil el acceso a la ciudad, siquiera para residir. Es, a mi juicio, una versión profundamente hipócrita del intercambio desigual entre dos polos opuestos: el espacio de la ciudad y el resto del territorio, subordinado para poderlo mantener al primero. Pero, después de siglos de desarrollo urbano, de urbanocentrismo, este es, sin duda, pensamiento contracultural.

Pese a todo, son muy numerosos los portales en internet que ofrecen este servicio, y muchos los particulares que se están decantando por él en los últimos años; obviamente no todas las propuestas son viables por razones técnicas o medioambientales, pero el problema no radica en la reducción de la superficie cultivada en España, esa perspectiva es irrelevante, sino en la quiebra del secular modelo de relación con el territorio, y en la enorme afección paisajística que causan estas instalaciones, que suelen tener un compromiso de permanencia cercano a las tres décadas, y que desincentiva cualquier inversión de mejora de las explotaciones agrarias en los municipios receptores de estas infraestructuras; y con ello se profundizará en el objetivo implícito e históricamente irresponsable más arriba enunciado: no habrá seres humanos en el espacio humanizado.

#### **4. ES IMPOSIBLE PONER VEINTE O TREINTA FRONTERAS AL TIEMPO: AGENDAR EL PRESENTE DE LA CIUDAD NO GARANTIZA SU UTÓPICO FUTURO.**

Las formas de vida y distopías de la ciudad contemporánea no pueden transformarse sometiéndolas sin más al ideario y estrategia aditiva de ninguna agenda urbana. Todas las propuestas que en ellas se plantean exigen cambios radicales en muchos casos, e implican un sinfín de imposibles renunciadas para construir, en un plazo corto y agendado, una supuesta ciudad ideal, suma de barrios ideales, y de exaltación de nuevos localismos, que permita superar, teóricamente, las distopías que la vida en la misma comporta y comportará. Y convertir la respuesta a esa necesidad en un objetivo utópico, generará una gran frustración cuando se compruebe que es imposible alcanzarlo en toda la ciudad y en todo el sistema urbano, o al menos hasta que las grandes ciudades y países emisores no sean, íntegramente, y en su sentido geográfico, en Zonas de Bajas Emisiones; cuando se admita, en definitiva, que no existen las “ciudades doble cero”: cero necesidades, cero emisiones y que tampoco todos los edificios, ni siquiera la mitad, tienen condiciones para convertirse en edificios PEB -Positive Energy Buildings-.

Porque, la mayor de las distopías no se encuentra ni en la estructura ni en la morfología de la ciudad; una y otra pueden tener solución en el futuro, o pueden ser objeto de micro soluciones parciales, especiales o de detalle, en el presente. Ni tampoco en el número y grado de las restricciones, medidas entre menos veinte y menos treinta de cualquier cosa, que se irán imponiendo a la actividad económica en general y a la vida en las ciudades en particular, aunque este proceso restrictivo sea en sí mismo distópico en el tránsito



hacia la ciudad idealizada. En cambio, la ciudad real arrastra de antiguo, y entre otras, una distopía silente, que centenares de leyes y decretos, de planes y proyectos, no ha sabido resolver, como es el problema del suelo y el acceso a la vivienda -también en los núcleos rurales-. Y esa es la mayor de las distopías asumidas en las sociedades agendadas, que cada nueva ley del sector, de urbanismo o vivienda, o la nueva legislación concurrente en materia energética, cada vez más exigente, restrictiva e intervencionista, empeora.

Ahora, entre el veinte y el treinta, del siglo XXI, en los felices y eléctricos años veinte, y aunque de momento solo se aprecie en la ingente legislación, documentación y en los sugerentes proyectos piloto que no pocas ciudades están desarrollando, ya se está tratando de crear otra ciudad original, al añadir, a las ya existentes, una nueva y deslumbrante utopía urbana, frecuentemente de protección oficial, relacionada con la energía y el calor, apoyada en una fuente de costoso y poco sostenible almacenamiento: una electroutopía. Y no será la última; es muy probable que la tecnología solar ya esté en parte amortizada, dado que otras tecnologías hasta ahora denostadas o poco desarrolladas, como eólica flotante, o la verde-nuclear, los biocombustibles, combustibles sintéticos o las relacionadas con el hidrógeno, ya permiten la generación de electricidad; de esta forma, una vez dominados tres elementos para generar energía y pensando en un planeta esencialmente urbano: el agua, la tierra y el fuego, ya solo falta por ver lo que pasará, en el futuro, con el primer y más ligero elemento de la tabla periódica: el Hidrógeno.

Y, en otro nuevo ciclo de vida urbana, se volverá a constatar que nada de lo que suceda en la ciudad será original. Ya habrá sucedido antes; y que con el paso del tiempo y de forma inexorable, la acumulación de nuevas distopías alcanzará la masa crítica suficiente como para justificar y acelerar el cambio, y dar origen a nuevas formas de construir, ordenar y vivir en la ciudad; pero ya será, solo aparentemente, en una nueva ciudad, quizá en una nueva agenda ochenta-noventa, para preparar el camino del hoy lejano siglo XXII.

## 5. REFERENCIAS

- AIE (2024). “El consumo mundial de carbón alcanzó un máximo histórico en 2022 y el mundo se encamina hacia un nuevo record en 2023.” <https://www.iea.org/energy-system/fossil-fuels/coal> (Recuperado 24 enero 2024)
- Alomar, G. (1961). *Sociología urbanística*. Ed. Aguilar, Madrid 1961, 177 pp.
- Almárcegui, L. (2015). “Descampados, demoliciones y ruinas”. En Blanch Malet, Mª T.: *Topografías invisibles: estrategias críticas entre Arte y Geografía*. Ed. Universitat de Barcelona, Barcelona, págs.32-53.
- Attia, S. et al (2017). Overview and future challenges of nearly zero energy buildings (NZEB) design in Southern Europe. *Energy and buildings* 155, 2017. Pp. 439-458. <https://doi.org/10.1016/j.enbuild.2017.09.043>
- Aymonino, C. (1981). *El significado de las ciudades*. Hermann Blume Ed. Madrid.
- Blanchar, C. (2022). Barcelona comenzará a cobrar en marzo la ‘tasa Amazon’: la pagarán los grandes operadores de reparto por aparcar al entregar a domicilio. <https://elpais.com/espana/catalunya/2022-12-02/barcelona-comenzara-a-cobrar-en-marzo-la-tasa-amazon-la-pagaran-los-grandes-operadores-de-reparto-por-aparcar-al-entregar-a-domicilio.html> (Recuperado 9 enero 2023)
- Bódis, K., Kougiás, I., Jäger-Waldau, A., Taylor, N. y Szabó, S. (2019). A high-resolution geospatial assessment of the rooftop solar photovoltaic potential in the European Union. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 114, 2019, art. nº 109309. <https://dx.doi.org/10.1016/j.rser.2019.109309>
- Calderón Calderón, B. & García Cuesta, J.L. (2005). Vaciar la ciudad para llenar la periferia: nuevas estrategias para justificar la ciudad insostenible, en *Homenaje a Joaquín González Vecín*, Secretariado de Publicaciones Universidad de León, pp. 221-231. <https://buleria.unileon.es/handle/10612/828>
- Calderón Calderón, B., García Araque, J., & García Cuesta, J. L. (2021). De la autoconstrucción a la demolición: la ruina sin propósito especulativo en el proceso de renovación de la ciudad. *Éria*, 41(3), 431–456. <https://doi.org/10.17811/er.3.2021.431-456>
- Comisión Europea (2020). *A Renovation Wave for Europe - greening our buildings, creating jobs, improving lives*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0662>



- Comisión Europea (2023). La Comisión acoge con satisfacción el acuerdo político sobre nuevas normas para impulsar la eficiencia energética de los edificios en toda la U”. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_23\\_6423](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_6423) (Recuperado 20 enero 2024)
- Consejo General de la Arquitectura Técnica de España (2021). *Informe rehabilitación energética en España, 2021*. <https://www.cgate.es/pdf/Informe%20Rehab.Energ.pdf>
- Congress for the new urbanism –CNU– (1995). *La carta del nuevo urbanismo*. <https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism> (Recuperado 15 enero 2024)
- Cullingworth, B. (1994) “Alternate Planning Systems: Is There Anything To Learn From Abroad?” *Journal of the American Planning Association*, 60:2, 162-172, <https://doi.org/10.1080/01944369408975570>
- Espejo-Marín, C. y Aparicio-Guerrero, A. E. (2020). La producción de electricidad con energía solar fotovoltaica en España en el siglo XXI. *Revista de Estudios Andaluces*, 39, 66-93. <https://dx.doi.org/10.12795/rea.2020.i39.04>
- Exceltur (2025). Impactos sociales y económicos sobre los destinos españoles derivados del exponencial aumento del alquiler de viviendas turísticas de corta duración, impulsado por los nuevos modelos y canales de comercialización P2P. <https://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2015/06/Alojamiento-tur%C3%ADstico-en-viviendas-de-alquiler-Impactos-y-retos-asociados.-Informe-completo.-Exceltur.pdf> (Recuperado 7 diciembre 2023)
- Fariña Tojo, J. (2013). Ciudad sostenible, rehabilitación arquitectónica y regeneración urbana. *Monografías de la Revista Aragonesa de Administración Pública*, XV, págs. 15-26, ISSN 1133-4797 <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5518542>
- Herrero, D., Baraja, E. y Martínez, M. (2023). Transición energética y territorio: mapas de la producción eléctrica en España. En AGE (2023): *Geografía, cambio global y sostenibilidad*. <http://doi.org/10.25145/c.27.Asociacion.Geografia.2021.16>
- IDAE (2024). *Visor de comunidades energéticas*. <https://informesweb.idae.es/visorcce/> (Recuperado 25 enero 2024)
- Iglesias Mendizábal, F.I & García Cuesta, J.L. (2023) The potential of the creative economy and the future catalytic effect of Amazon HQ2 in Arlington County. *Ciudades*, nº 26, págs. 167-189 <https://doi.org/10.24197/ciudades.26.2023.167-189>
- López Díaz J. (2003). Vivienda social y Falange: ideario y construcción en la década de los 40, *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. VII, nº 146(024). [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(024\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(024).htm)
- Ministerio de Fomento (2019). *Segmentación del parque residencial de viviendas en España en clústeres tipológicos (recuperado 30 enero, 2024)* [https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/planes\\_estartegicos/1\\_2020\\_segmentacion\\_parque\\_residencial\\_clusteres.pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/planes_estartegicos/1_2020_segmentacion_parque_residencial_clusteres.pdf)
- MITECO (2022). *Plan + seguridad energética*. <https://www.miteco.gob.es/es/ministerio/planes-estrategias/seguridad-energetica.html#planSE>. (Recuperado 18 enero 2024)
- Murcia Económica (2023). Grupo Cobra ‘reinará’ en Mula con dos nuevas megaplantas fotovoltaicas. <https://murciaeconomia.com/art/91395/grupo-cobra-reinara-en-mula-con-dos-nuevas-megaplantas-fotovoltaicas> (Recuperado 17 enero 2024)
- Marmolejo-Duarte, C., Biere-Arenas, R., Spairani-Berrio, S. & Crespo-Sánchez, E. (2022). Las One-stop-shops como modelo emergente en la gestión de la rehabilitación energética en España. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 54(213), 593–620. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2022.213.5>
- Martinez M. (2024). Fujisawa Sustainable Smart Town: planificar para los próximos 100 años. <https://www.tomorrow.city/es/ciudad-inteligente-sostenible-fujisawa/> (Recuperado 13 enero 2024).
- Mezcua, U. (2024). La construcción de vivienda no alcanza ni para la mitad de nuevos hogares por los altos costes y la falta de mano de obra. <https://www.eldebate.com/economia> (Recuperado 16 enero 2024).
- Murcia Economía (2023) “Grupo Cobra ‘reinará’ en Mula con dos nuevas megaplantas fotovoltaicas” <https://murciaeconomia.com/archive/91395/grupo-cobra-reinara-en-mula-con-dos-nuevas-megaplantas-fotovoltaicas>
- Oficina Nacional de Prospectiva y Estrategia del Gobierno de España (coord.). *España 2050. Fundamentos y propuestas para una estrategia nacional de largo plazo*. Madrid. Ministerio de la Presidencia 2021
- Plater-Zyberk E. (2024). El barrio de 5 minutos, la ciudad de 15 minutos y el suburbio de 20 minutos. <https://www.dpz.com/the-5-minute-neighborhood-15-minute-city-and-20-minute-suburb/>
- Ramírez, A. (2024) [Los permisos para reformas caen un 8% por el pinchazo de los fondos europeos para rehabilitación de vivienda \(abc.es\)](https://www.abc.es) Publicado 15,2, 2024 (recuperado 15 febrero 2024)



- Ramírez, A. (2024) Los pisos turísticos se expanden a la periferia tras la ley de vivienda. <https://www.abc.es/economia/pisos-turisticos-penetran-periferia-tras-intervenciones-alquileres-20240324190628-nt.html> (Recuperado 24 marzo 2024)
- Revitur (2022). Principales evidencias de los efectos del resurgir de las viviendas turísticas en las ciudades españolas y recomendaciones para su tratamiento. <https://www.exceltur.org/revitur-2022/revitur-3/> (Recuperado 5 diciembre 2023).
- Sennet, R. (2019) Construir y habitar. ética para la ciudad. Anagrama 2019. 430 pp. Cfr. Pp. 137
- The Venus Project (2024). <https://www.thevenusproject.com/> (Recuperado 12 enero 2024)



# Eje 1

## Ciudad-urbanismo

Vivienda, urbanización, planificación y gestión



**LA CIUDAD “VEINTE-TREINTA”**

MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI



## TREINTA AÑOS DEL GRUPO DE GEOGRAFÍA URBANA: UNA COMUNIDAD CIENTÍFICA A TRAVÉS DE SUS COLOQUIOS

VÍCTOR JIMÉNEZ BARRADO<sup>1</sup>

*<sup>1</sup>Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria,  
Calle de Pérez del Toro, 1, 35004. Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas,  
victor.jimenez@ulpgc.es*

**Resumen.** Desde su fundación, el 1 de octubre de 1993, el Grupo de Geografía Urbana es una pieza cardinal de la Asociación Española de Geografía. En estas tres décadas, este conjunto consolidado y creciente de académicas/os interesadas/os en el estudio de lo urbano desde una perspectiva geográfica ha logrado exponer y compartir sus inquietudes y avances en dieciséis coloquios de manera ininterrumpida. El objetivo de esta comunicación es examinar la actividad y los intereses de esta comunidad a través de los libros de actas publicados con motivo de sus reuniones. Para esto, se ha realizado un análisis bibliométrico de más de medio millar de trabajos, que contempla el estudio de temáticas, características de la autoría, escalas de trabajo y áreas de estudio, entre otras cuestiones. Fruto de ello se revela una evolución en el número y variedad de las metodologías empleadas y las problemáticas tratadas, en sincronía y sintonía con la sociedad. También se descubren varios hechos transversales a otras disciplinas, es decir, la progresiva adaptación a los estándares de la publicación y la divulgación científica, así como un mayor grado de cooperación e internacionalización.

**Palabras clave:** Geografía Urbana, Revisión Bibliográfica, Coloquio de Geografía Urbana, Análisis Bibliométrico, Investigaciones Geográficas, Ciencia Urbana.

### THIRTY YEARS OF THE URBAN GEOGRAPHY GROUP: A SCIENTIFIC COMMUNITY THROUGH ITS COLLOQUIUMS

**Abstract.** Since its foundation on October 1, 1993, the Urban Geography Group has been a cardinal element of the Spanish Association of Geography. In these three decades, this consolidated and growing group of academics interested in the study of the urban from a geographical perspective has managed to expose and share their concerns and progress in sixteen uninterrupted colloquiums. The purpose of this communication is to examine the activity and interests of this community through the proceedings published on their meetings. To this end, a bibliometric analysis of the more than half a thousand works has been carried out, which includes the study of themes, authorship characteristics, scales of work and areas of study, among other issues. As a result, an evolution is revealed in the number and variety of methodologies used and the problems addressed, in synchrony and harmony with society. It also uncovers several facts transversal to other disciplines, namely, the progressive adaptation to the standards of scientific publication and dissemination and a greater degree of cooperation and internationalization.

**Keywords:** Urban Geography, Bibliographic Review, Urban Geography Colloquium, Bibliometric Analysis, Geographical Research, Urban Science.



## 1. INTRODUCCIÓN AL GRUPO DE GEOGRAFÍA URBANA Y SUS COLOQUIOS

Con motivo del treinta aniversario de la constitución del Grupo de Geografía Urbana (GGU) en el Congreso Nacional de la Asociación de Geógrafos Españoles -hoy Asociación Española de Geografía- (AGE), acontecido en Sevilla en 1993, se abre la oportunidad de realizar una mirada retrospectiva a la actividad de esta comunidad científica. De este modo, la celebración del XVII Coloquio de Geografía Urbana durante 2024 en las sedes de Valladolid y Burgos brinda un escenario idóneo para la reflexión acerca de lo realizado, tomando como referencia lo expuesto y publicado en los dieciséis anteriores. El primer Coloquio GGU se celebró del 23 al 25 de junio de 1994 en la ciudad de Cuenca, con el patrocinio de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo de Cuenca y la colaboración de la Universidad de Castilla-La Mancha. De él surgió el primer libro de actas (Campesino et al., 1995), publicado solo un año después.

A este primer Coloquio le sucedieron los celebrados en Alicante (1995), Antequera (1996), Las Palmas de Gran Canaria (1998), Almería (2000), León (2002) y Barcelona (2004). En Illes Balears se inauguró un nuevo tipo de reunión, el coloquio itinerante, seña de identidad desde entonces. En aquella ocasión (2006), el GGU recorrió las islas de Menorca, Mallorca e Eivissa. Después llegaron, bajo este mismo formato, los coloquios de Sevilla, Cádiz y Ceuta (2008); Oviedo, Santander y Bilbao (2010); Galicia-Norte de Portugal (2012); Madrid y Castilla-La Mancha (2014); Girona, Figueres, La Jonquera, Perpignan y Roses (2016); Albacete-Valencia (2018); Las Palmas de Gran Canaria-Fuerteventura -online- (2020); y, finalmente, Málaga-Melilla (2022). De todos ellos surgieron sus correspondientes libros de actas, que, si bien no contemplan todas las comunicaciones expuestas durante los coloquios, sí son su legado y reflejo más fiel.

El propósito de esta comunicación es analizar la actividad de la comunidad científica en cuestión mediante una revisión exhaustiva de los libros de actas que documentan los coloquios realizados. Esto se hace con el fin de verificar el cumplimiento de los objetivos inicialmente autoimpuestos por el GGU en su primer coloquio (Campesino et al., 1995, p.12):

- Propiciar el encuentro entre investigadores y profesionales de la Geografía Urbana con la finalidad de consolidar una red regionalizada de investigación urbana.
- Presentar el panorama de la investigación urbana en la Geografía española y su grado de adecuación a las demandas sociales, económicas y políticas.

## 2. METODOLOGÍA

Esta revisión bibliográfica y análisis bibliométrico parte de un universo acotado de publicaciones, que no se encuentra codificado ni estandarizado. Este hecho implica la imposibilidad de trabajar con herramientas y metodologías comunes en este tipo de investigaciones, y la obligatoria realización de trabajos previos y preparatorios. El análisis comienza por una depuración para generar la base de datos inicial. Esto conlleva el descarte de aquellos textos de presentación y relatoría de comunicaciones, así como de los trabajos fuera del ámbito de la geografía urbana (los coloquios IV y V se celebraron conjuntamente con el Grupo de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación).

Tras ello se crea una base de datos en formato xlsx, que se organiza por coloquios. Primeramente se han establecido diferentes categorías de análisis para cada trabajo, cada uno de los cuales es reconocible por su título y los identificadores únicos que se han generado: temas (correspondientes con el título de las sesiones o de los bloques temáticos en que se divide la publicación), palabras clave (seleccionando siempre las tres más representativas y evitando topónimos), autoría (nombre y apellidos, número y sexo), filiación (centro de trabajo), áreas de estudio, escala de trabajo y metodología empleada. Para el estudio sistematizado y más detallado de algunas de ellas se han creado subcategorías que quedarán expuestas en la sección de resultados. De esta forma, y a modo de ejemplo, los tipos establecidos de metodologías son “teórica”, “revisión bibliográfica”, “cualitativa”, “cuantitativa”, “cuali-cuantitativa” y “analítico-descriptiva”.

La evolución en los modos de comunicación científica y la heterogénea maquetación practicada por los equipos editoriales responsables de la publicación de actas ha dificultado el análisis sistematizado. Además, existen importantes vacíos de información en algunos coloquios para varias de las categorías de análisis establecidas. La siguiente Tabla 1 resume e identifica los vacíos y las fuentes o herramientas utilizadas para solventarlos:



Tabla 1. Vacíos de información por categoría y fuentes o herramientas utilizadas para solventarlos

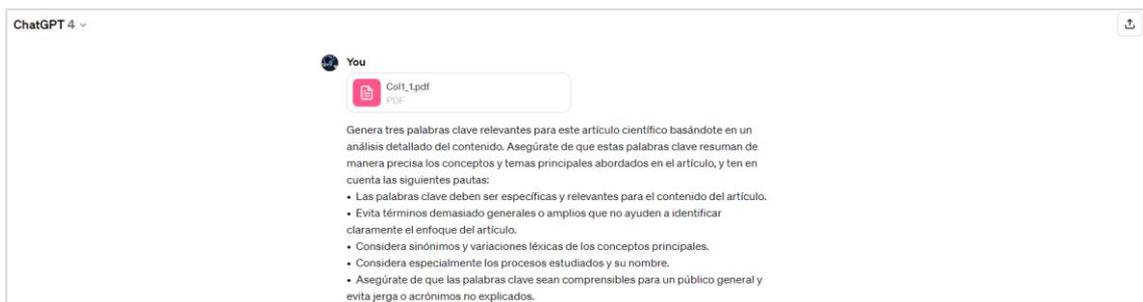
	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10	C11	C12	C13	C14	C15	C16
Temas								IA						IA		
Palabras clave	IA		IA	IA		IA										
Filiación				W					W							

Leyenda: IA, generado a través de inteligencia artificial; W, incluido tras búsqueda en la web.

Fuente: Elaboración propia.

Para este volumen de trabajo, estos vacíos no podrían haber sido fácil y rápidamente resueltos de no ser por la irrupción de la inteligencia artificial generativa (IAG) o la existencia de internet. En este caso se han utilizado las versiones 3.5 y 4 de ChatGPT de la compañía OpenAI. Tanto en el caso de los vacíos en los temas, como en el de las palabras clave, se han creado “prompts”, que en el argot significan órdenes escritas o comandos para conseguir un resultado específico. Mediante esta herramienta se logra un tratamiento homogéneo, objetivo y replicable de manera individualizada de las comunicaciones, el cual permite generar 9 temas para 76 comunicaciones y un máximo de 1.002 palabras clave para 334 trabajos que carecían de ellas. Estos prompts han sido creados basándose en el conocimiento que tiene el autor de los aspectos analizados, por ejemplo, las características básicas y definitorias de una palabra clave (Figura 1).

Figura 1. Interfaz de ChatGPT 4 con el prompt utilizado para generar palabras clave



Fuente: ChatGPT 4, de OpenAI (2024). Elaboración propia.

De esta forma, la IAG ha jugado un rol creador en esta comunicación, emergiendo como facilitadora o posibilitadora de nuevas vías de análisis. No obstante, todos los resultados han tenido una revisión humana por parte del autor para verificar su calidad y correspondencia con lo analizado.

Junto a este papel creador, también se ha asignado a la IAG una misión de revisión. Es decir, ha existido un intercambio de tareas entre IAG y ser humano, por lo que los aspectos ya analizados por el autor han sido reevaluados por esta herramienta a través de prompts de validación. Esto ha sido útil en el caso de la categorización de comunicaciones por metodologías, ya que, en varias de ellas, convenía repensar cuál es la metodología preponderante de entre las empleadas. Como potencial ejemplo de duda y necesaria revisión podría servir el presente estudio, que, si bien es una revisión bibliográfica, apoya su análisis en los datos cuantitativos.

Para completar la triada de roles de la IAG en la presente comunicación, ésta ha servido de ayudante para la generación, el procesamiento y el formateo de datos. Esto se concreta en la extracción segmentada, automatizada y selectiva de datos contenidos en los PDF de las comunicaciones (títulos, autoría, filiaciones, etc.), el conteo de autores, la identificación del sexo de las/os autoras/es según su nombre, la detección de duplicidades, así como la corrección de otras erratas menores. De nuevo, a cada resultado de la IAG le ha seguido una comprobación humana realizada por el autor.

Por otro lado, y una vez constituido el panel de datos, éste se ha explotado mediante un análisis de estadística descriptiva. En él se ha tenido en cuenta la evolución temporal en los registros de cada una de las categorías de análisis, y cuando los datos lo permitían, se ha producido un resultado cartográfico. Particular y complementariamente, para el conocimiento de las relaciones institucionales y de las temáticas fundamentales abordadas en los coloquios y las comunicaciones, se ha realizado un análisis de co-ocurrencia mediante el software libre VOSviewer, generando así diversos mapas de redes.



### 3. RESULTADOS

#### 3.1 Participación y productividad

A juzgar por sus libros de actas, los coloquios del GGU han gozado tradicionalmente de una participación notable. Esto se ha reflejado tanto en el número de autoras/es participantes, como en el de comunicaciones publicadas. En total, el corpus científico elaborado consta de 548 trabajos, en los que, en suma, han participado 551 autoras/es. De este grupo, el 68,8% ha tenido una única participación y contribución, mientras que el 31,2% presenta una contribución múltiple (más de un trabajo), que en algunos casos es constante y muy prolífica (Tabla 2).

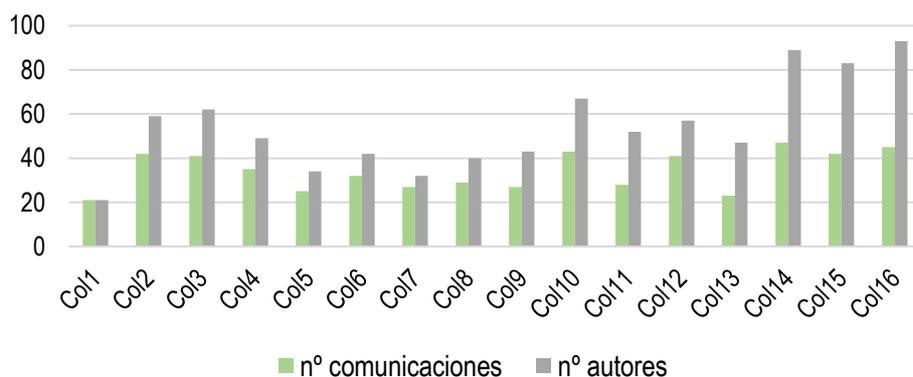
Tabla 2. Autoras/es con mayor número de contribuciones a los coloquios del GGU

Nº de contribuciones	Autoras/es
13	Carme Bellet Sanfeliu; María del Carmen Cañizares Ruiz
9	Dolores Brandis García; Jesús Manuel González Pérez; Juan Manuel Parreño Castellano; Luis Alfonso Escudero Gómez
8	Begoña Bernal Santa Olalla
7	Aarón Gutiérrez Palomero; Francisco Cebrián Abellán, Gabino Ponce Herrero; Luis Miguel Sánchez Escolano; Rubén Ibán Díaz Parra; Vicente Ortells Chabrera; Víctor Fernández Salinas

Fuente: Libros de actas de los coloquios del GGU. Elaboración propia.

Si examinamos estos datos por coloquios (Figura 2), observamos que el primero ha resultado ser el menos numeroso tanto por número de autoras/es como de comunicaciones (21).

Figura 2. Evolución del número de comunicaciones y número de autores por coloquio del GGU



Fuente: Libros de actas de los coloquios del GGU. Elaboración propia.

A partir de ahí se observa una fuerte subida en ambos registros, lo que ayuda a consolidar el evento, y así se mantiene hasta el tercer coloquio. Este incremento, por las razones que luego se explicarán, es mayor en el de número de autoras/es, algo que se mantendrá hasta el final de la serie. Tras esto, comienza una tendencia fluctuante que no logra retomar una senda constante y muy numerosa hasta los últimos tres coloquios celebrados, cuando el número de comunicaciones publicadas siempre se sitúa por encima de 40, alcanzando el máximo en el XIV Coloquio del GGU (47). Es también en estos tres coloquios donde la participación de autoras/es se dispara, superando siempre los 80, es decir, cuatriplicando los del año 1994, fecha de celebración del I Coloquio GGU (máximo de 93 en el XVI Coloquio del GGU).

##### 3.1.1 Composición de las autorías por número y sexo

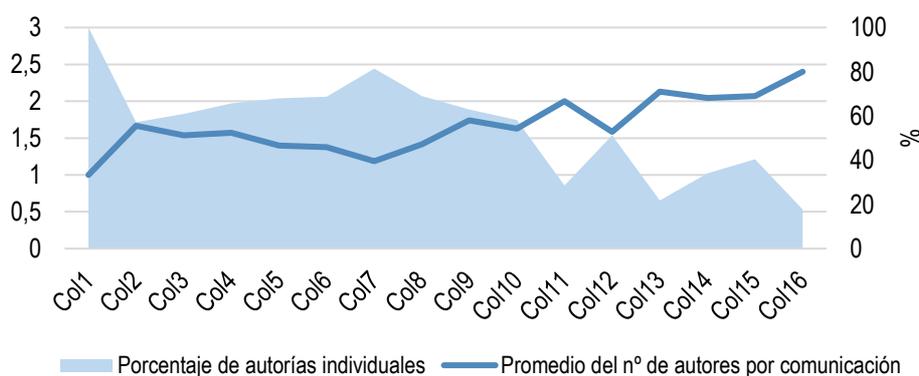
Más comunicaciones publicadas, y muchas/os más autoras/es por coloquio es el resultado final de la evolución temporal de este evento científico. A esta sentencia ha contribuido el modo en el que se constituyen las autorías (Figura 3). Si el I Coloquio del GGU se caracterizó y singularizó por una completa participación a través de autorías individuales, el último Coloquio del GGU celebrado (XVI) es el que



presenta un menor peso de este tipo de autorías (17,8%). Al igual que en otros aspectos analizados, los III, IV, V, VI y VII Coloquios del GGU conforman un paréntesis de tendencias negativas en términos cuantitativos de participación, que también se traducen en un descenso del número promedio de autores y, por el contrario, en un incremento del porcentaje de autorías individuales.

A pesar de esta interrupción, el cómputo global indica que existe una tendencia alcista, más vigorosa desde el VIII Coloquio GGU -aún con vaivenes-. Esto se refleja tanto en el número promedio de autores por comunicación, que pasa desde el inicio al final de la serie de 1 a 2,4, como en el porcentaje de coautorías, del 0% al 82,2% (a pesar de ello, el balance total aún favorece a las autorías individuales con un 53,1%). Así, volvemos a destacar la transición entre el VII y VIII Coloquio del GGU como el momento del cambio de tendencia, pues entonces es cuando se supera el segundo mínimo histórico en cuanto a promedio del número de autores por comunicación (1,18), y el segundo máximo histórico con respecto a porcentaje de autorías individuales.

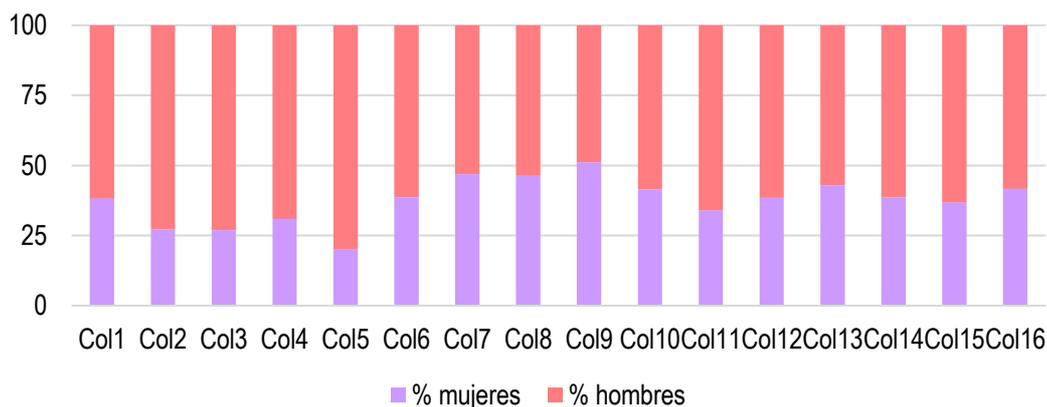
Figura 3. Evolución del porcentaje de autorías individuales y del promedio del número de autores en cada comunicación por coloquio del GGU



Fuente: Libros de actas de los coloquios del GGU. Elaboración propia.

Ahora bien, si pasamos a examinar las autorías bajo un enfoque de género, también se observan algunos cambios. Cabe distinguir entre participación total, y presencia y rol en las autorías por sexo.

Figura 4. Balance en la participación de cada sexo por coloquio del GGU



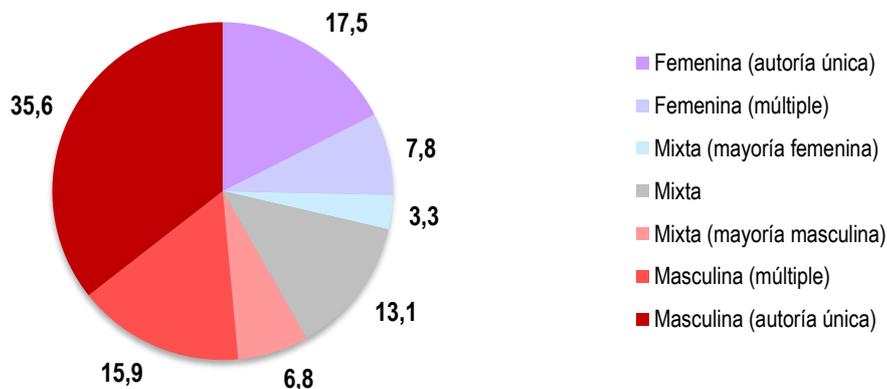
Fuente: Libros de actas de los coloquios del GGU. Elaboración propia.

De este modo, el 61,5% de los participantes en los coloquios GGU celebrados son hombres, mientras que el 38,5% son mujeres. Observado este registro por coloquios (Figura 4), este también es el balance aproximado en los últimos cinco coloquios celebrados. Junto a ello, los datos revelan que solo en una ocasión la presencia de mujeres fue superior a la masculina (IX Coloquio GGU, 51%), convirtiéndose este, además, en el coloquio con un reparto más igualitario. Aquellos coloquios con mayor descompensación han sido el II, III, IV y V, siendo este último el más desigual y masculinizado, puesto que cuatro de cada cinco autores eran hombres.



Este predominio masculino en términos cuantitativos también se traslada a su rol dentro de las autorías. El balance final de los 16 coloquios celebrados (Figura 5) indica que el modo de participación mayoritario ha sido la autoría individual de sexo masculino (35,6%), seguida de la femenina individual. Si comparamos por bloques, aquel en el que el papel del hombre es cuantitativamente más importante o único representa el 58,2% de las contribuciones, registro que duplica el de su homólogo femenino (28,6%).

Figura 5. Distribución porcentual de las comunicaciones según la composición por sexo de la autoría



Fuente: Libros de actas de los coloquios del GGU. Elaboración propia.

Dentro de un examen temporal e individualizado de los coloquios, la opción de autoría individual de sexo masculino es hegemónica y ha sido mayoritaria en 12 de los 16 coloquios celebrados (como se observa en la Tabla 3, estos son el I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, XII, XIV y XV). Por el contrario, aunque la segunda modalidad con mayor representatividad en la serie histórica es la autoría individual de sexo femenino (17,5%), esta solo consiguió ser la opción mayoritaria en un coloquio (X), siendo el resto de las opciones mayoritarias de tipo puramente mixto o predominantemente masculino.

Dejando de lado el rol y el peso cuantitativo de cada sexo, lo que sí se observa es una evolución positiva en la colaboración intersexos. Esta ha pasado de ser nula (por serlo también la colaboración en general) o representar una cifra alrededor del 10% de las contribuciones hasta el VIII Coloquio GGU, a significar en el último coloquio celebrado casi la mitad de las contribuciones (48,9%).

Tabla 3. Número de comunicaciones según la composición por sexo de la autoría y coloquio.

Tipo	Col1	Col2	Col3	Col4	Col5	Col6	Col7	Col8	Col9	Col10	Col11	Col12	Col13	Col14	Col15	Col16
F	8	5	2	9	3	5	10	7	6	13	3	9	2	4	8	2
Fm	0	3	2	1	1	4	1	3	5	1	1	4	3	4	2	8
XmF	0	1	2	0	0	0	0	1	0	1	2	0	3	3	2	3
X	0	3	3	3	2	2	3	2	3	7	7	6	5	10	8	8
XmM	0	1	3	1	0	1	0	0	1	4	1	2	2	6	4	11
Mm	0	10	6	7	5	3	1	3	1	5	9	8	5	8	9	7
M	13	19	23	14	14	17	12	13	11	12	5	12	3	12	9	6

Leyenda: F, femenina con autoría individual; M, masculina con autoría individual; Fm, Femenina de autoría múltiple; Mm, masculina de autoría múltiple; X, mixto; XmF, mixto con mayoría femenina; XmM, mixto con mayoría masculina. En negrita y sombreado se indica el tipo mayoritario en cada coloquio.

Fuente: Libros de actas de los coloquios del GGU. Elaboración propia.

### 3.1.2 Presencia de las entidades (filiación), internacionalización y colaboración.

En estos treinta años han participado en el ámbito de los coloquios del GGU hasta 113 entidades, de las cuales un 68% eran españolas y el restante extranjeras (aproximadamente dos tercios eran latinoamericanas y un tercio europeas). Por su intrínseca labor y cometido, el dominio de las universidades es muy relevante (83,9%), y es seguido lejanamente por administraciones públicas (4,5%), colegios profesionales y centros de investigación (3,6%, cada tipología), consultoras (2,7%), centros de educación media (1,8%) y colectivos (0,9%). En otro ámbito de análisis, un dominio similar al de las Universidades es el que ejercen las entidades públicas (80,4%) sobre las privadas (19,6%). Todos estos aspectos se ven



reflejados, además, en las entidades con mayor número de participaciones (Tabla 4), que comparten esa triple caracterización: universidades públicas españolas.

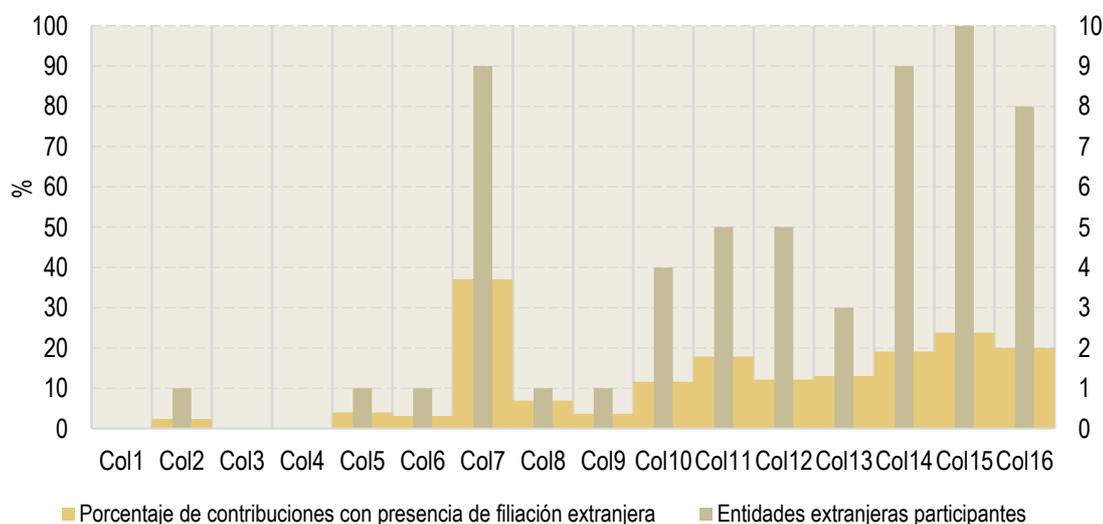
Tabla 4. Número de comunicaciones según la filiación del autor.

Filiación	Nº de comunicaciones
Universidad de Castilla-La Mancha	38
Universidad de Sevilla	34
Universidad de Alicante	33
Universidade de Santiago de Compostela	31
Universidad Autónoma de Madrid	28
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria	26
Universidad Complutense de Madrid	26
Universitat de Lleida	25
Universitat de les Illes Balears	21
Universitat de Barcelona	20

Fuente: Libros de actas de los coloquios del GGU. Elaboración propia.

El XVII Coloquio del GGU es el primero que tiene la denominación “internacional”, lo que viene a consolidar y oficializar algo que *de facto* ya ocurría, es decir, la participación extranjera. De hecho, ha estado presente casi desde la primera edición, siendo constante y creciente desde el V Coloquio del GGU (Figura 6). Con la excepción sobresaliente del VII Coloquio, cuando un 37% de las contribuciones contaban con autoría de filiación extranjera, los últimos eventos han registrado alrededor de un 20% de participación con ese origen. Además, son estos últimos, junto con el ya citado VII Coloquio del GGU, los que tienen mayor diversidad y número de entidades extranjeras participantes.

Figura 6. Participación extranjera por número de entidades y porcentaje de contribuciones por coloquio

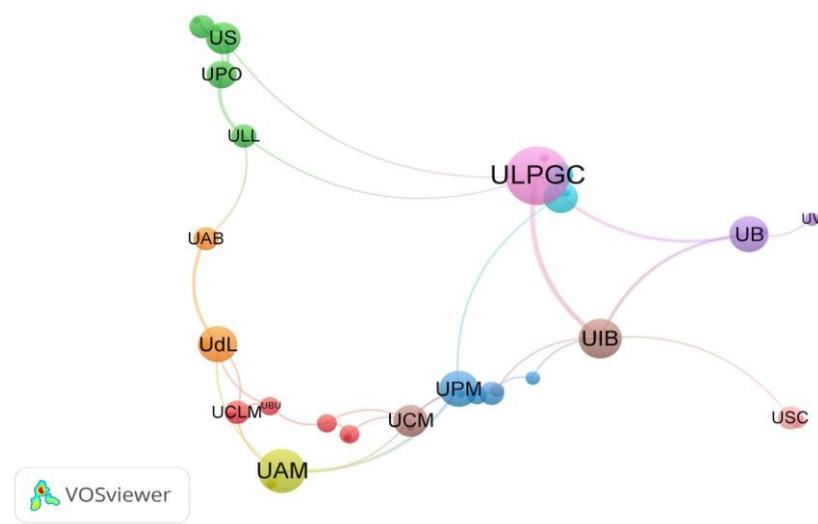


Fuente: Libros de actas de los coloquios del GGU. Elaboración propia.

Otro aspecto interesante que examinar es la colaboración interuniversitaria que este evento científico ha propiciado, así como las redes de trabajo que se han conformado. En el análisis de la red efectuado con VOSViewer (Figura 7) se ha tomado la decisión metodológica de excluir aquellas relaciones que aparecen únicamente en una ocasión. Esta decisión se basa en el objetivo de enfocar el análisis mediante patrones de conexión más consolidados y recurrentes, en los que, como se observa, despunta la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC), tanto por número de interrelaciones como por la diversidad de socios (9 y 9, respectivamente). Otros casos destacados serían los de la Universidad Autónoma de Madrid (UAM) y la Universitat de les Illes Balears (UIB), entre otras.



Figura 7. Mapa de redes de colaboración interuniversitaria en los coloquios del GGU

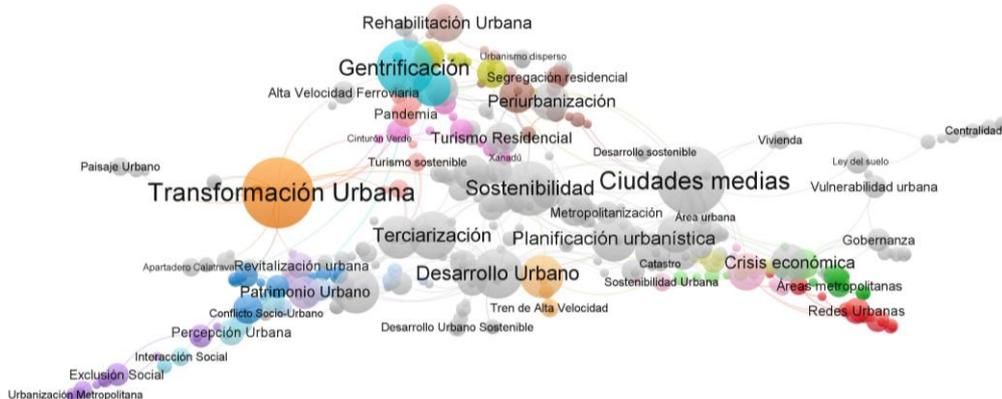


Legenda: las universidades se designan por sus siglas o acrónimos más comunes.  
Fuente: Libros de actas de los coloquios del GGU. Elaboración propia mediante VOSviewer.

### 3.2 Los temas abordados

El conjunto de temas en los que se inscriben las comunicaciones, y las palabras clave que las identifican, pone de manifiesto el esfuerzo de esta comunidad científica por responder a las problemáticas que afectan a la sociedad. La labor de los comités organizadores ha sido fundamental en este sentido, pues si bien se ha tratado de construir un marco amplio que diera cabida y libertad a todas las líneas de investigación, se han encauzado estas por los temas candentes. Ejemplo de ello son los bloques temáticos sobre periferias urbanas (I, III y XI Coloquios GGU), patrimonio y recuperación de centros históricos (II y V), grandes eventos (V), desregularización (VI), ciudades medias (III y IX), crisis y sus efectos (X, XII, XIII y XIV), turistificación (IV, V, XVI), desigualdad (XV), entre otros muchos.

Figura 8. Mapa de redes de las temáticas fundamentales de los coloquios del GGU



Fuente: Libros de actas de los coloquios del GGU. Elaboración propia mediante VOSviewer.

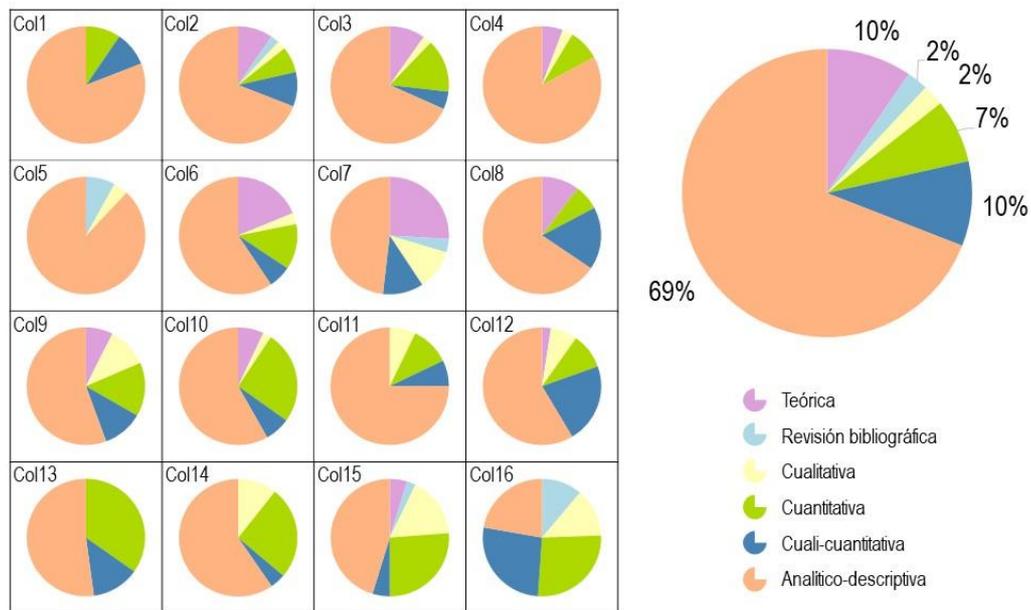
No es posible trazar una evolución temporal de las temáticas, tanto por su cantidad como por su diversidad. No obstante, el mapa de red que se muestra en la Figura 8 indica que el cambio que experimentan las ciudades es el eje central, entendido este bajo las distintas fórmulas y enfoques, desde las más asépticas (transformación urbana, desarrollo urbano) hasta las más críticas (gentrificación, turismo residencial, segregación). Es importante destacar cómo las ciudades medias, siendo una escala de trabajo, ha ido conformando un corpus alrededor del cual se estudian hechos y procesos relacionados con una importante cantidad de temas, que incluyen la planificación urbanística, la sostenibilidad, la terciarización, etc.



### 3.3 Las metodologías empleadas

La definición de metodologías de trabajo es un aspecto complicado, toda vez que se ha consolidado como práctica habitual en la ciencia la combinación y/o suma de varias de ellas en pos de un resultado más riguroso. Asumiendo esto, en esta comunicación se practica una categorización ya expuesta en el apartado metodológico y que implica la adscripción de cada una de las comunicaciones a una sola opción metodológica. Esta será escogida por ser la preponderante y tras un análisis propio, dejando de lado las propias declaraciones que se hagan desde la autoría de los trabajos.

Figura 9. Distribución porcentual de las comunicaciones según tipo de metodología empleada y coloquio



Fuente: Libros de actas de los coloquios del GGU. Elaboración propia.

Como se puede observar en la Figura 9, la metodología predominante es la analítico-descriptiva (69%), es decir, aquella que combina el análisis detallado de componentes de un fenómeno con la descripción exhaustiva de sus características. A su vez, esta tipología incorpora los estudios que analizan la legislación o los instrumentos de planeamiento, algo propio de la geografía urbana. Su hegemonía ha sido muy clara en 15 de los 16 coloquios celebrados, representando un peso superior al sumatorio del resto de tipologías en 13 ocasiones. Además, es la única presente en trabajos de todos los coloquios celebrados.

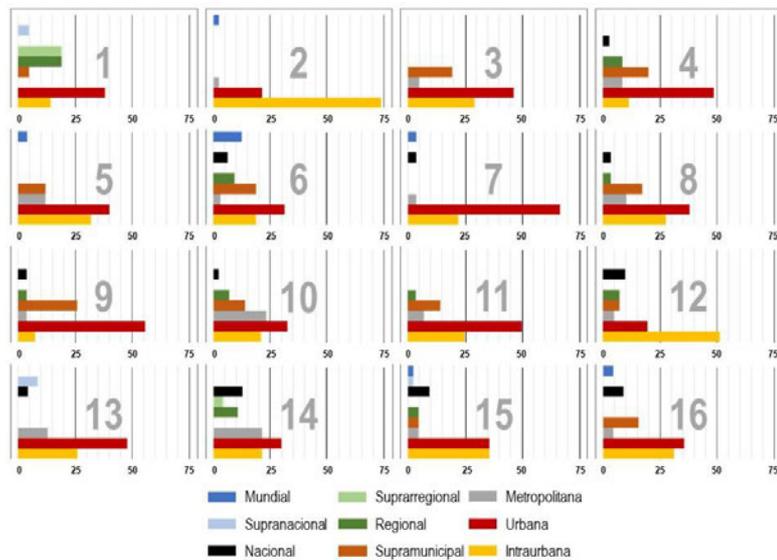
No obstante, el último coloquio podría vislumbrar un vuelco, o al menos un cambio de tendencia metodológica cuyo germen se venía observando desde tiempo atrás. El avance de las metodologías cuali-quantitativas o las cuantitativas ha sido tal que, si tomamos como referencia el citado XVI Coloquio del GGU, se convierten en las opciones mayoritarias. Son estas también las tipologías que en el cómputo global suceden a las de carácter analítico-descriptivo, excepción hecha de los estudios teóricos, los cuales han sido cuantitativamente más importantes en la primera mitad de vida del GGU.

### 3.4 Las escalas de trabajo

La escala de referencia para la geografía urbana es la ciudad, pero esto no ha evitado que este tipo de estudios aporten soluciones o aborden lecturas a otras escalas, bien sea agrupando ciudades (comparaciones o lecturas de conjunto) o bien sea diseccionando y fraccionando las mismas para estudiarlas. La escala urbana, es decir, la que interpreta la ciudad como unidad de análisis en su conjunto es la que trabajan el 38,14% de las comunicaciones, y ha sido la referencia espacial mayoritaria en 14 de los 16 coloquios (Figura 10). El interés por las partes que componen la ciudad (identificadas en el epígrafe siguiente) también ha sido notable, pues alcanza el 29,56% de las comunicaciones, siendo la única escala de trabajo que ha logrado desbancar a la urbana como la más trabajada en los coloquios del GGU (en dos ocasiones, y una con un peso equivalente).



Figura 10. Distribución porcentual de las comunicaciones según escala de trabajo y coloquio



Leyenda: el límite entre escalas queda definido por las escalas superiores o inferiores respectivas, salvo en el caso de la escala supramunicipal y metropolitana que existe un solapamiento.

Fuente: Libros de actas de los coloquios del GGU. Elaboración propia.

Un peso notable también han tenido las escalas supramunicipales (10,77%), así como las metropolitanas (8,39%), que, por su especificidad como unidad de análisis, se separaron de la categoría anterior. Finalmente, los estudios que abordan las categorías nacionales (4,74%), regionales (4,74%), mundiales (1,82%), suprarregionales (1,09%) y supranacionales (0,73%) son muy escasos, y se corresponden con estudios teóricos o bien, con análisis de redes, sistemas urbanos o lecturas propias del análisis geográfico regional.

### 3.5 Las áreas de estudio

En los coloquios del GGU se han abordado áreas de estudio localizadas en 4 de los 5 continentes. Excluyendo del cómputo europeo a España (que concentra el 85,1% de los estudios), es América (9,1%), fundamentalmente América Latina, la que ha acaparado mayor atención. Desde la segunda mitad de vida del GGU, el peso del aporte extranjero ha crecido y se ha estabilizado en torno al 10%-20%, y mayoritariamente explica por qué los estudios nacionales han pasado de representar alrededor de un 90% al 80% en los coloquios. A la zaga americana están las áreas de estudio europeas (4%), y muy residualmente aparecen representadas las que se ubican en África (0,5%) y Oceanía (0,2%), siendo el resto los estudios de escala mundial (1,1%) y mayoritariamente teóricos.

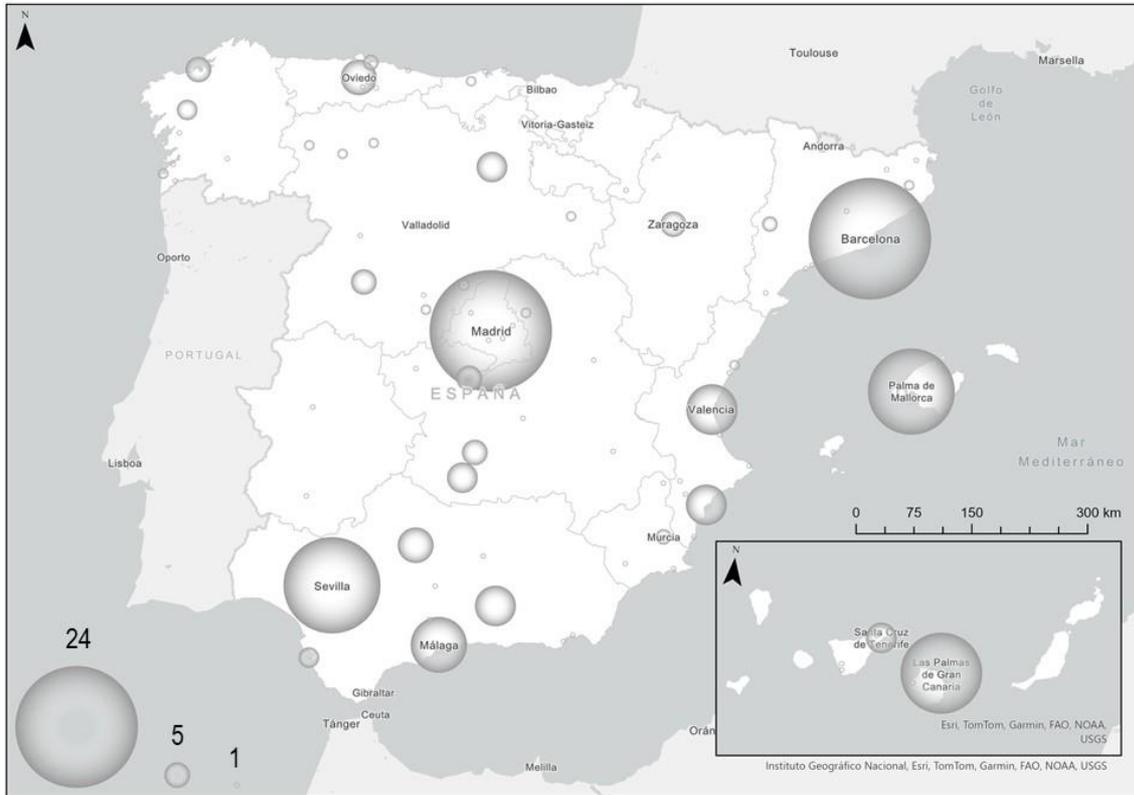
Por países, y superando lo comentado sobre España, las áreas de estudio se reparten por 19 países extranjeros. De estos, 11 son americanos (Brasil y México con 11 trabajos respectivamente, Chile -10-, Colombia -4-, Estados Unidos y Argentina -2-, Guatemala, Bolivia, Perú, República Dominicana y Venezuela -1-), 6 son europeos (Portugal -6-, Francia -2-, Irlanda del Norte, Noruega, Polonia e Inglaterra -1-), 1 africano (Marruecos) y 1 oceánico (Australia). Esto refuerza la idea comentada en el apartado referido a las filiaciones de que los coloquios del GGU han tenido un marcado carácter internacional.

Por otro lado, con respecto al análisis de las ciudades más estudiadas (Figura 11), la variedad de escalas con que se afrontan ha dificultado su conteo. Por ejemplo, existen estudios de conjunto y en la escala nacional o regional sobre ciudades medias donde no se declara específicamente las urbes estudiadas. Por esta razón, el cómputo y la cartografía que sigue hace referencia únicamente a los estudios que abordan una ciudad española desde la escala urbana e intraurbana de una forma monográfica o fruto de la comparación a la misma escala con otra/s. El balance final arroja 126 ciudades estudiadas, 33 de ellas extranjeras (siendo Ciudad de México, con 3 comunicaciones, la más estudiada). Se ha descartado igualmente representar o contabilizar las áreas metropolitanas, por tener unos límites difusos y cambiantes. Hechas esas precisiones metodológicas, vemos como, aunque de manera algo imperfecta, se sigue el



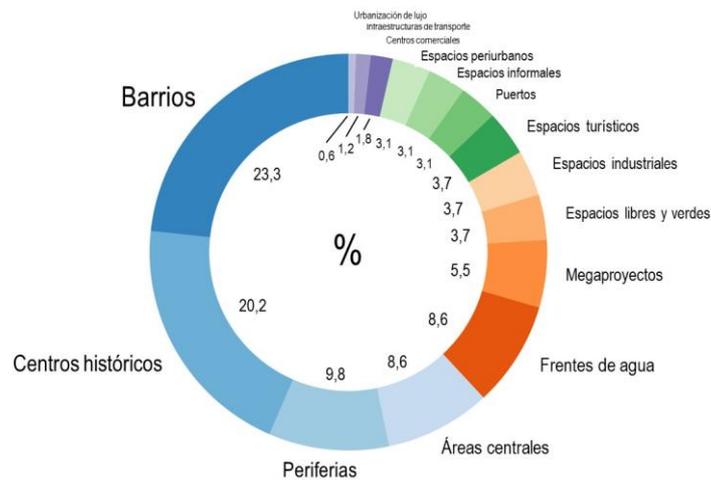
orden que marca la jerarquía urbana. Es decir, Madrid y Barcelona copan la mayor parte de los estudios (24, respectivamente) y a ellas le siguen otras ciudades que están entre las 10 más pobladas de España.

Figura 11. Ciudades españolas establecidas como área de estudio (frecuencia)



Fuente: Libros de actas de los coloquios del GGU. Elaboración propia.

Figura 12. Distribución porcentual de las comunicaciones según tipo de escala intraurbana abordada



Fuente: Libros de actas de los coloquios del GGU. Elaboración propia.

Si abundamos en el detalle, es decir, analizamos la escala intraurbana, se observan la tipología de espacios de atención prioritaria de esta comunidad científica. Los barrios significan el espacio de estudio para casi 1 de cada 4 trabajos presentados (Figura 12), incluyendo dentro de ellos la atención a los polígonos de vivienda. Seguidamente, con un peso ligeramente inferior aparecen los centros históricos, como espacios fundacionales y patrimoniales y, por lo tanto, expuestos a nuevas dinámicas de ocupación, rehabilitación y turistificación. Seguidamente, con relevancia similar en términos cuantitativos, aparecen los



espacios periféricos (dentro de la ciudad consolidada), las áreas centrales y los frentes de agua (fluviales y marítimos). La importancia coyuntural que tuvieron durante la historia reciente del urbanismo español, los megaproyectos (incluyendo en ellos las ciudades sectoriales y grandes parques de ocio) se aúpan a la sexta posición. El resto de las categorías comienzan a tener pesos residuales, aunque muestran la variedad de estudios en geografía urbana existentes.

#### 4. CONCLUSIONES

A lo largo de los 30 años de historia del GGU, los 16 coloquios celebrados han servido para constituir y consolidar un universo amplio, que se encuentra en expansión no solo en términos de participación, sino en cuanto a su diversidad y complejidad.

Las temáticas abordadas cada vez alcanzan un mayor número de intereses, por lo que la innovación y pluralidad metodológica de la ciencia geográfica se abre paso necesariamente, incorporando también las nuevas tecnologías y dejando atrás, por un lado, los estigmas sobre el abordaje cualitativo de la investigación y, por otro lado, algunos objetivos básicos ya completados, como el establecimiento del estado de la cuestión sobre algunos temas (definición de la red y sistema urbano, por ejemplo), y otros de corte teórico. En este caso, esta menor atención a los aspectos conceptuales y la reducida ambición actual por crear paradigmas resulta preocupante. En esta evolución otras perspectivas y enfoques tradicionales y descriptivos (que tenían su razón de ser en los momentos iniciales) han perdido peso.

Por otro lado, la cooperación entre instituciones y autoras/es es cada vez más habitual y numerosa, incluida la que comprende ambos sexos. Sin embargo, en términos puramente cuantitativos, el avance de la participación femenina se encuentra estancado. La cooperación nos ha llevado a la internacionalización. Su vigencia es un hecho muy patente, aunque incomprensiblemente los coloquios del GGU no dan cuenta de la colaboración con los colegas europeos, especialmente los de nuestros países vecinos, Portugal y Francia. Tampoco se ha explorado, por el momento, la vía africana, cuya proximidad geográfica y otros lazos nos obligan. Por el contrario, lo que sí está realmente consolidado es la participación y colaboración iberoamericana, con la que se comparten lazos culturales, inquietudes y problemáticas.

En cuanto a las escalas y las áreas de estudio, se están explorando con vigor las transformaciones al interior de la ciudad, especialmente aquellas promovidas por cuestiones de desigualdad económica; y son las ciudades medias las que concentran buena parte del debate científico. Sin embargo, son pocos los trabajos que se centran sobre el funcionamiento óptimo de las escalas metropolitanas y su gobierno, así como en el papel que juegan las pequeñas ciudades en el contexto nacional, donde una parte importante del territorio sufre despoblamiento. Queda camino por recorrer, pero, entre todas las personas que conformamos el GGU y aquellas que participaron en nuestros coloquios, se superaron con creces los objetivos inicialmente marcados.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco de los proyectos de investigación “Fragmentación espacial y espacio residencial (vivienda y espacio público) en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas” (PID2021-124511NB-C22), en la modalidad de investigación no orientada tipo coordinado, y “Ciudades en transición. Fragmentación urbana y nuevos patrones socio-espaciales de desigualdad en el contexto postpandemia. El caso del área urbana de Palma (Mallorca) -URBAN e-RUPTIO-” (PID2021-122410OB-C31), en la modalidad de investigación orientada, ambos de la Convocatoria 2021 de Proyectos de Generación de conocimiento, del Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España.

#### REFERENCIAS

- Campesino Fernández, A.-J., Troitiño Vinuesa, M. Á., & Campos Romero, M<sup>a</sup>. L. (Coords.). (1995). *Las ciudades españolas a finales del siglo XX: I Coloquio de Geografía urbana*. Universidad de Castilla-La Mancha, AGE, Murcia. 221 p.
- Grupo de Trabajo de Geografía Urbana AGE. (s.f.). *Actas coloquios*. Asociación Española de Geografía. Recuperado el 24 de enero de 2024, de <https://geourbana.age-geografia.es/publicaciones/actas-coloquios/>



# EL AUGE DEL ALQUILER TEMPORAL Y SU IMPACTO EN EL ACCESO A LA VIVIENDA: EL CASO DE BARCELONA, BADALONA Y L’HOSPITALET DE LLOBREGAT

CAROLINA OROZCO MARTÍNEZ<sup>1</sup>

FERNANDO GIL ALONSO<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Barcelona, corozco@ub.edu*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Barcelona, fgil@ub.edu*

**Resumen.** El precio del alquiler dificulta el acceso a la vivienda a los segmentos más desfavorecidos de la población, como jóvenes e inmigrantes, para quienes es la forma usual de acceso al mercado residencial. La presencia de poblaciones móviles como turistas, estudiantes o nómadas digitales contribuye al aumento de precios y es en este perfil en el que se enfocan los contratos de alquiler de vivienda temporal, que van de 1 a 11 meses. Este estudio tiene como objetivo analizar la variación de los alquileres temporales entre 2018 y 2022 en los municipios de Barcelona, Badalona y L’Hospitalet de Llobregat. Se busca evaluar si hay una tendencia clara al aumento de este tipo de contratos, así como de su precio. Para ello, se analizan los registros públicos mediante las fianzas depositadas en el Incasòl. Los resultados muestran una concentración de alquiler temporal en Barcelona, donde además el número de contratos en 2022 duplicó los de 2021 y la media de precio se cuadruplicó. El aumento de la demanda por parte de poblaciones móviles y la reciente regulación del alquiler residencial han motivado el desvío de este parque edificado hacia el alquiler temporal, lo que hace patente la necesidad de su regulación.

**Palabras clave:** alquiler temporal, mercado de alquiler, ley del derecho a la vivienda, accesibilidad a la vivienda.

## THE MID-TERM RENTAL BOOM IN BARCELONA AND ITS IMPACT ON ACCESS TO HOUSING

**Abstract.** Rental prices make access to housing more difficult for the most disadvantaged segments of the population, such as young people and immigrants, for whom it is the usual form of access to the residential market. The presence of mobile populations like tourists, students or digital nomads contributes to the increase in prices and it is on this profile that mid-term rental contracts, ranging from 1 to 11 months, are focused. This study aims to analyse the variation of mid-term rentals between 2018 and 2022 in the municipalities of Barcelona, Badalona and L’Hospitalet de Llobregat. It seeks to assess whether there is a clear trend towards an increase in this type of contracts, as well as in their price. For this purpose, public records are analysed using data from the bonds deposited in the Incasòl. The results show a concentration of mid-term rentals in Barcelona, where in addition the number of contracts in 2022 doubled those of 2021 and the average price quadrupled. The increase in demand from mobile populations and the recent regulation of residential rental have led to the diversion of this housing stock towards temporary rental, which makes the need for its regulation urgent.

**Keywords:** mid-term rental, rental market, right to housing law, housing accessibility.

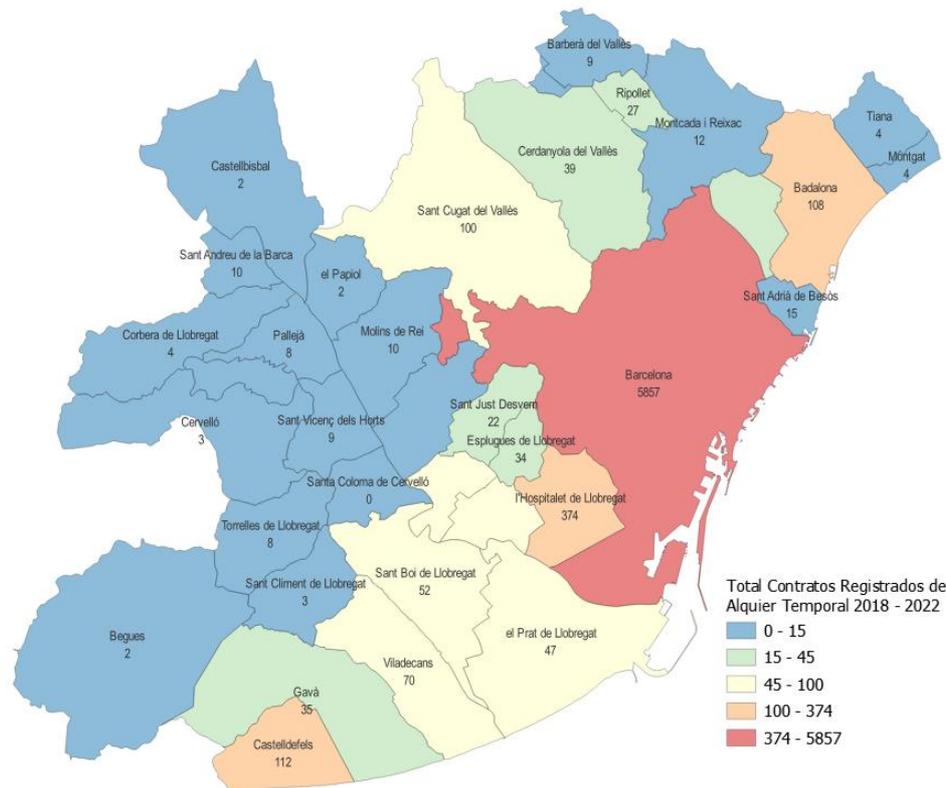


## 1. INTRODUCCIÓN

El precio de la vivienda ha ido en aumento en las grandes ciudades españolas desde el final de la crisis de 2008. Este incremento es más significativo incluso en los alquileres. En Barcelona, según el reciente informe del Observatori Metropolità de l'Habitatge de Barcelona (2022), si se considera la evolución desde el 2000 hasta el 2022, el precio medio del alquiler de vivienda habitual ha aumentado un 151 %, alcanzando máximos históricos, mientras que los ingresos medios familiares solo crecieron un 65 %, en el mismo periodo. Esta distancia creciente entre ingresos y costo del alquiler se traduce en exclusión residencial (Porcel et al., 2022), dificultando el acceso a la vivienda especialmente a los más desfavorecidos de la población: autóctonos con ingresos bajos, jóvenes o inmigrantes, para quienes el alquiler es el régimen de tenencia predominante para insertarse al mercado residencial durante llegada a una ciudad de acogida, la formación de hogares o la emancipación.

Una de las múltiples causas que contribuyen al aumento de precios del alquiler es el aumento de la presencia de poblaciones móviles: nómadas digitales, estudiantes, trabajadores temporales y turistas (Brollo & Celata, 2022), que son atraídos por la actividad cultural de la ciudad (López-Gay et al., 2021) y la posibilidad teletrabajar en la era post-covid (Colomb & Gallent, 2022). Estos colectivos buscan una vivienda para periodos relativamente cortos de tiempo y es a este perfil objetivo a quienes teóricamente se dirige la modalidad de alquiler de temporada, que exploramos en este artículo. Este es solo uno de los tres mercados de alquiler existentes en la ciudad y en los que el parque habitacional de la ciudad compite por el mejor postor: el turístico, el temporal y el residencial, siendo los dos primeros más lucrativos para los propietarios.

Figura 1. Cantidad de contratos de alquiler temporal registrados en los municipios del AMB, 2018-2022



Fuente: Elaboración propia

Adicionalmente, la nueva Ley de Vivienda que regula los precios de los alquileres residenciales (Ley 12/2023, de 24 de mayo, del Derecho a la Vivienda) en vigor el 26 de mayo de 2023, impone ciertas limitaciones a los propietarios que operan en el mercado residencial habitual. En consecuencia, informes recientes mencionan que propietarios están desviando viviendas desde el mercado residencial hacia el de alquiler temporal para esquivar restricciones de la nueva ley (Llaneza-Hesse et al., 2023), ya que este tipo de contratos de alquiler temporal no cuenta con ninguna regulación específica. El portal inmobiliario *Idealista* (2024) confirma esta tendencia informando que a enero de 2024 el 30 % de la oferta de vivienda



en alquiler corresponde a la modalidad de temporada, mientras que la oferta vivienda habitual se ha reducido un 58% con respecto al año anterior.

Expuesto el contexto existente, el objetivo de este análisis es tener una primera estimación de este mencionado incremento de viviendas alquiladas con contratos temporales, así como de su precio, contrastando los datos con los de alquiler de vivienda habitual y alquiler social. Esto nos permitirá evaluar si hay una tendencia clara hacia el aumento de los alquileres de temporada. Para ello, se realizará un análisis exploratorio utilizando datos del registro oficial a partir de las fianzas depositadas en el Incasòl (Institut Català del Sòl) durante el periodo 2018-2022.

Esta exploración tiene como área de estudio el continuo urbano conformado por los municipios de Barcelona (1.636.193 habitantes en 2022), L'Hospitalet de Llobregat (265.444) y Badalona (223.506), los tres más poblados del área urbana de Barcelona (Figura1). Se han seleccionado estos 3 municipios del Área Metropolitana de Barcelona ya que son los que cuentan con mayor número de contratos de alquiler temporal declarados legalmente, lo que permite un análisis estadístico descriptivo más preciso.

## 2. MARCO NORMATIVO Y TEÓRICO

Para comprender el marco legal en el que se desarrolla este análisis, es necesario caracterizar los tres tipos de alquiler de vivienda existentes en España y que se relacionan en la Tabla 1.

En primer lugar, los alquileres turísticos, proporcionados por plataformas como *Airbnb* y de duración menor a un mes, han generado una amplia literatura sobre sus consecuencias en el mercado de la vivienda y en los contextos urbanos donde han proliferado, correlacionándose con fenómenos de turistificación y gentrificación. (Aguilera et al., 2021; Cocola-Gant et al., 2021; Colomb & Moreira de Souza, 2021; Valente et al., 2023) .

Tabla 1. Características de los tipos de alquiler en España

	Alquiler de Vivienda Habitual	Alquiler de Vivienda de Temporada	Alquiler de Vivienda Turística
<b>Duración del Contrato</b>	1 a 5 o 7 años	1 - 11 meses	1 - 30 días
<b>Uso</b>	Satisfacer la necesidad de vivienda permanente del arrendatario.	Uso distinto a vivienda habitual: actividad industrial, comercial, artesanal, profesional, recreativa, asistencial, cultural o docente.	Turismo
<b>Marco Legal</b>	Ley de Arrendamientos Urbanos / Ley del Derecho a la Vivienda	Acuerdo entre las partes mediante Código Civil (Artículos arrendamiento). Permitido por la LAU.	Competencia Autonómica (Reglament de Turisme de Catalunya 2020) y municipal: Barcelona, licencias suspendidas desde 2015. PEUAT, Plan Especial Urbanístico de Alojamientos Turísticos
<b>Implicaciones</b>	Marco Legal robusto. El arrendatario debe empadronarse. Gasto inmobiliaria pagado por el propietario.	Marco Legal Laxo No se puede empadronar, al no ser vivienda habitual. No hay derecho a prórroga ni renovación. Gasto inmobiliaria pagado por inquilino El propietario no desgrava.	Marco Legal robusto. El propietario debe tener una licencia específica para apartamentos turísticos y pagar impuestos como actividad comercial o negocio.

Fuente: Elaboración propia

En segundo lugar, existe un interés reciente y creciente sobre los alquileres de temporada (usualmente entre 1 y 11 meses), una modalidad que, en España, está relacionada con el incremento del trabajo remoto,



la gentrificación transnacional y la denominada migración de *lifestyle* (Brollo & Celata, 2022; Colomb & Gallent, 2022), sumado esto al aumento de estudiantes extranjeros o *studentification*. La literatura reciente al respecto, aunque escasa, muestra una creciente demanda de vivienda temporal en las grandes metrópolis generada por estas poblaciones móviles (Cocola-Gant & Malet Calvo, 2023; Jover & Díaz-Parra, 2020, 2022; López-Gay et al., 2021; Malet Calvo, 2018).

En España, como se ha visto, también ha aumentado la oferta de alquiler temporal por razones específicas relacionadas con los recientes cambios legislativos en materia de vivienda. Por un lado, desde 2013 la regulación del alquiler turístico pasó a ser de competencia autonómica (Botello Hermosa, 2017; Serrano-García, 2020). En el caso de Cataluña, estas regulaciones han tenido un carácter restrictivo (Guillén Navarro, 2021) y en consecuencia, muchas viviendas que no tienen ninguna licencia para uso turístico han migrado hacia el alquiler temporal. Este es un mercado intermedio en una zona “gris” entre el alquiler turístico y el residencial, con una regulación casi inexistente que permite una total flexibilidad para los acuerdos entre propietarios y arrendatarios.

En tercer lugar, la reciente Ley por el Derecho a la Vivienda, vigente desde mayo de 2023 que complementa la Ley de Arrendamientos Urbanos (Martens Jiménez, 2021; Román-Márquez, 2014), ha introducido ciertas limitaciones en los precios de la vivienda de alquiler de uso residencial y nuevas cláusulas que protegen los arrendatarios en áreas de mercado tensionado, como es el caso de la ciudad de Barcelona. Muchos propietarios, especialmente los grandes tenedores, consideran que esta nueva ley atenta contra sus intereses y por ello han movido muchas viviendas del mercado residencial al temporal. (Llaneza-Hesse et al., 2023).

### 3. RESULTADOS

Los municipios de Barcelona, Badalona y L'Hospitalet de Llobregat concentran el 57 % de la población de los 36 municipios que conforman el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), en un área de 102 km<sup>2</sup>, 21 km<sup>2</sup> y 12 km<sup>2</sup>, respectivamente. Resulta interesante delimitar este continuo urbano como área de estudio, pues, en el periodo 2018-2022, estos 3 municipios concentran el 88,5 % (6476) del total de contratos de alquiler temporal registrados en el Incasòl para el conjunto del AMB. A su vez, el municipio de Barcelona concentra el 92,4 % de los contratos del área de estudio (Tabla 2).

Tabla 2. Cantidad de contratos de alquiler registrados 2018-2022.

	Alquileres Temporales			Alquileres Residenciales			Alquileres Sociales		
	Badalona	Barcelona	Hospitalet	Badalona	Barcelona	Hospitalet	Badalona	Barcelona	Hospitalet
2018	24	1034	103	3769	53524	6355	18	191	55
2019	18	987	79	3582	51294	6135	16	155	57
2020	22	830	53	3068	40416	4830	19	114	19
2021	19	1200	62	3521	57158	6118	27	230	47
2022	25	1806	77	3702	47927	5451	27	233	48

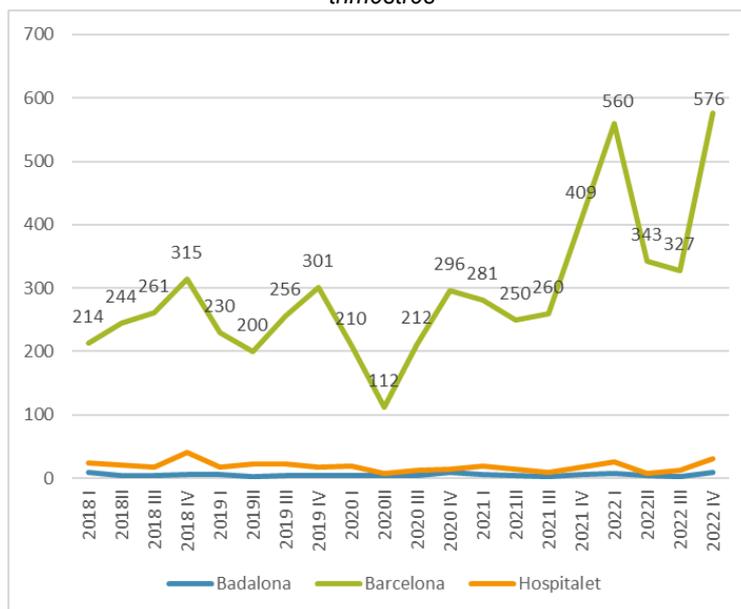
Fuente: Elaboración propia con datos de Incasòl y Secretaría d'Habitatge (2023).

Por otro lado, la población nacida en el extranjero, que ha ido ganando peso demográfico en España durante las últimas décadas, es muy significativa en estos tres municipios (Domingo & Bayona-i-Carrasco, 2021). De acuerdo con el reciente Censo de 2021, el 28,2 % de los empadronados en el área de estudio son de origen extranjero, el 48,1 % de ellos provenientes de Latinoamérica, protagonistas en toda el área, seguidos de un 17,4 % de asiáticos y 15,7 % del resto de la Unión Europea (EU). Estos tres municipios presentan dinámicas diferenciadas en relación con los extranjeros. En Barcelona, los inmigrantes corresponden al 29 % de la población, caracterizada por la heterogeneidad de orígenes y, a la vez, una mayor proporción de aquellos provenientes del denominado Norte Global. En Badalona, solo el 19,2 % de los residentes es extranjero, aunque destaca la proporción de asiáticos. En L'Hospitalet el 33,1 % de los habitantes son inmigrantes y el colectivo latinoamericano representa la gran mayoría, siendo ya el 21,6 % de la población total.



El análisis muestra un incremento significativo de contratos de alquiler temporal en 2022 en Barcelona, donde la cantidad casi dobla la cifra de 2018 (un aumento del 74,7 % en cuatro años, para ser más exactos), tendencia que se acelera especialmente entre 2021 y 2022, con un aumento del 50,5 % anual. Mientras tanto, aunque en números absolutos la cantidad de contratos registrados en Badalona y L’Hospitalet se mantiene relativamente estable en la ventana de tiempo analizada, también aumentan ligeramente en 2022 en comparación con el año previo. Esta tendencia contrasta con la de los contratos de alquiler residencial, donde los registrados en Barcelona muestran una disminución del 11,7 % entre 2018 y 2022 y del 16,1 % de 2021 a 2022, cifras similares en L’Hospitalet; sin embargo, en Badalona aumentaron los contratos un 5,1% entre 2021 y 2022, como se puede observar en la Tabla 2.

Figura 2. Número de contratos de alquiler temporal registrados en el área analizada en 2018-2022, por trimestres



Fuente: Elaboración propia con datos de Incasòl.

Centrándonos en Barcelona, cuando analizamos el depósito de fianzas por trimestres, es en el último de cada año donde se registra un mayor número de contratos de alquiler temporal en proporción con el resto del año (Figura 2). La excepción es el año 2022, donde en el primer trimestre se registró un aumento del 37 % con respecto al último de 2021, coincidiendo en el tiempo con la publicación del primer borrador de la Ley por el Derecho a la Vivienda, que salió a la luz en febrero de 2022. Esta coyuntura se ve reflejada también en una disminución del 14,2 % en los contratos de alquiler residencial registrados en este mismo periodo. Estas tendencias opuestas observadas en ambas tipologías de contratos de alquiler de vivienda confirmarían un posible desvío del parque de viviendas del mercado residencial al temporal.

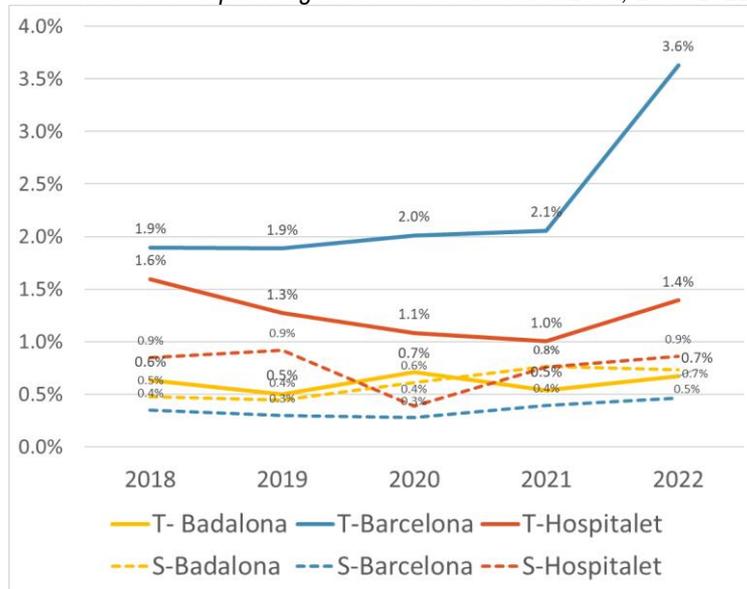
Para tener una visión global, en 2022 en Barcelona el porcentaje de contratos de alquiler temporal sobre el total de contratos de alquiler de vivienda firmados correspondía al 3,6 %, mientras que en 2018 era solo del 1,9 %. Si bien ambos porcentajes no parecen demasiado alarmantes por sí solos, es relevante recordar que la vivienda de alquiler social en la ciudad no sobrepasa el 1,9 % del stock (OMHB, 2022). Además, de acuerdo con datos de la Secretaria d’Habitatge (2023), para 2022 el alquiler social representó solo un 0,05 % del total de contratos firmados en Barcelona, 0,9 % en L’Hospitalet y 0,7 % en Badalona. Por tanto, actualmente se registran 5 veces más contratos temporales que de alquiler social en el área de estudio y 8 veces más en Barcelona, como se observa en la Figura 3.

En cuestión de precios, desde 2018 el promedio del de alquiler temporal ha estado por encima del residencial en los tres municipios del área de estudio (Figura 4). En 2018, el alquiler temporal era un 17,7 % más caro en Barcelona, 13,1 % en L’Hospitalet y 4,5 % en Badalona. Debido a la coyuntura a raíz de la Covid-19, hubo una sutil bajada generalizada en los precios de la vivienda en 2020 y 2021, que se reflejó también en los alquileres temporales. Sin embargo, para 2022 la diferencia del precio medio del alquiler temporal respecto al residencial es realmente alarmante: en Barcelona el precio medio mensual del temporal fue un 342 % superior al del alquiler residencial, un 175 % en L’Hospitalet y un 21 % en Badalona.



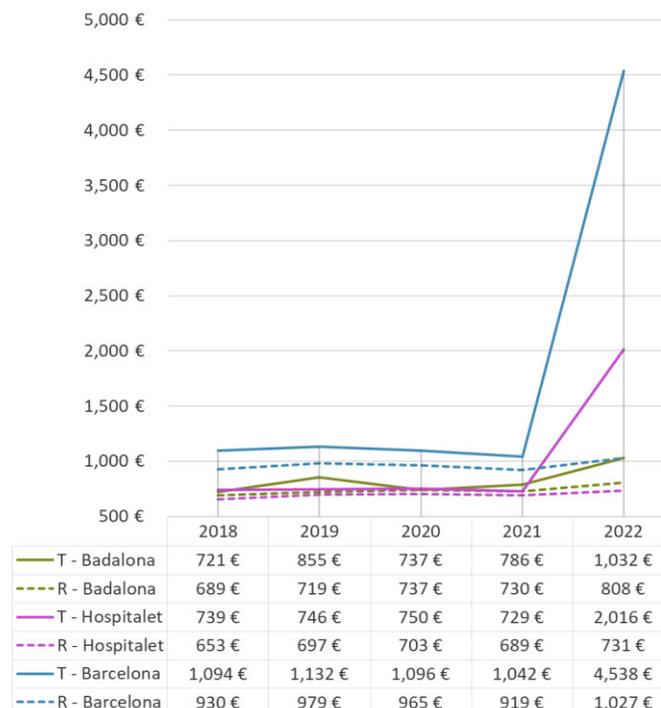
Si bien el precio medio del alquiler residencial aumentó en Barcelona alrededor de un 11 % entre 2021 y 2022, cifra ya de por sí preocupante, el precio del temporal lo hizo un 335 %. Este incremento se ha acelerado en los últimos cuatrimestres del 2022 y se espera que esta tendencia se mantenga durante el 2023, dada la aprobación de la nueva ley de vivienda. Aunque en este periodo Barcelona es el municipio que presenta los aumentos de precio más impresionantes, destaca también L'Hospitalet con un 176 %, mientras Badalona presenta un aumento más “moderado” de un 31 %.

Figura 3. Porcentaje (%) de los contratos de alquiler temporal y de los alquileres sociales, respecto al total de contratos de alquiler registrados en el área analizada, 2018-2022



Fuente: Elaboración propia con datos de Incasòl.

Figura 4. Precio medio anual de alquileres temporales y residenciales registrados en el área analizada, 2018-2022

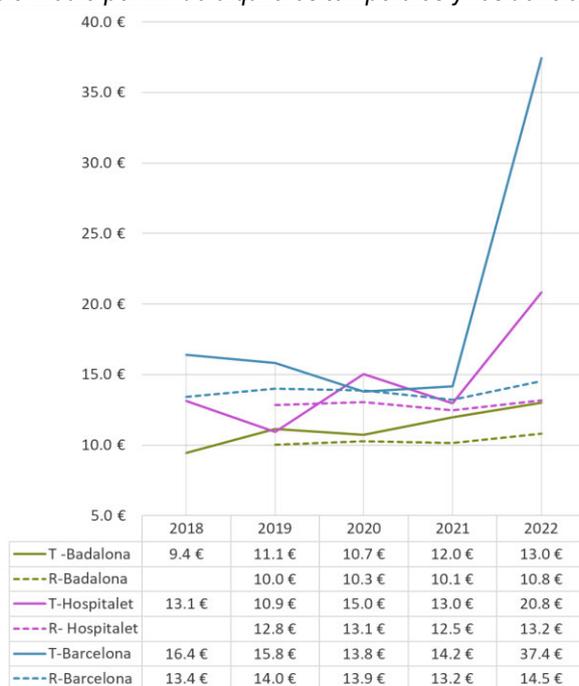


Fuente: Elaboración propia con datos de Incasòl.



Cuando analizamos el alquiler medio anual por m<sup>2</sup> (Figura 5), destaca que, en Barcelona durante el 2020, marcado por el confinamiento y cierre de fronteras, el m<sup>2</sup> en los dos mercados, temporal y residencial, fue prácticamente el mismo. Esto refleja la suspensión de llegadas de población temporal o flotante, como turistas, nómadas digitales, entre otros, público objetivo del mercado de alquiler temporal. De igual manera, se puede ver como el precio del m<sup>2</sup> se dispara en 2022, especialmente en Barcelona.

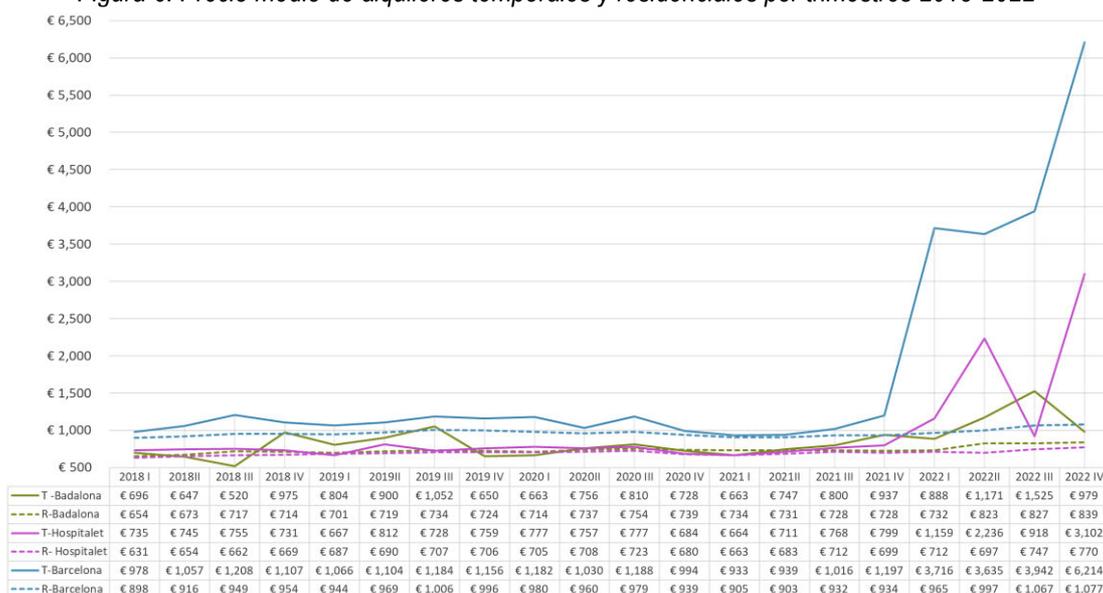
Figura 5. Precio medio por m<sup>2</sup> de alquileres temporales y residenciales 2018-2022



Fuente: Elaboración propia con datos de Incasòl.

Finalmente, en la Figura 6 se observa la evolución en los alquileres medios por trimestres para los 3 municipios, donde se constata el fuerte incremento en los precios a partir del primer trimestre de 2022, coincidiendo –como ya se ha dicho– con el primer borrador de la nueva Ley por el Derecho a la Vivienda.

Figura 6. Precio medio de alquileres temporales y residenciales por trimestres 2018-2022



Fuente: Elaboración propia con datos de Incasòl.



#### 4. REFLEXIONES FINALES

La cantidad de contratos de alquiler temporal y su costo ha crecido a ritmos muy elevados en Barcelona, donde los datos para 2022 son realmente alarmantes: la cantidad de contratos de alquiler temporal se ha duplicado y el precio se ha cuadruplicado si se compara con el año anterior. Este incremento exponencial con respecto a los años previos ha coincidido, por un lado, con la publicación del primer borrador de la Ley por el Derecho a la Vivienda en febrero de 2022, que regula los precios de los alquileres residenciales y que entró en vigor en mayo de 2023. Por otro lado, con el cambio en las dinámicas laborales a nivel mundial que ha supuesto el auge del teletrabajo, una vez restablecida la normalidad tras la pandemia de la Covid-19, y que ha disparado el número de nómadas digitales que quieren trasladarse a ciudades atractivas como Barcelona.

Aunque los datos aportados por el Incasòl respecto a los alquileres temporales en el periodo 2018-2022 son innovadores y muy valiosos, carecen de detalle a nivel espacial. En efecto, la escala municipal no permite realizar un análisis por distritos o barrios para conocer a fondo las dinámicas demográficas y socioculturales que puedan estar relacionadas con el fenómeno del alquiler temporal. Adicionalmente, vale la pena reflexionar si la cantidad de alquileres temporales que se registran anualmente está cerca de la realidad, pues una sola búsqueda rápida en plataformas web como *Habitaclia* o *Idealista* arroja un número de anuncios bastante alto, cercano al total de los registrados anualmente en Barcelona, lo que sugeriría que la mayor parte de este tipo de alquileres no se registran.

Igualmente, los resultados obtenidos, que muestran un incremento reciente en los alquileres temporales, reflejan que muchos residentes permanentes y locales de la ciudad, que preferirían un contrato de alquiler residencial, podrían estar siendo forzados a firmar contratos de alquiler de temporada. Esto podría confirmarse dado que datos recientes de portales inmobiliarios como *Idealista* (2024) aseguran que el 30% de la oferta actual de alquiler en Barcelona es de modalidad temporal. Ello significa que se está incrementando la inseguridad habitacional y el riesgo de exclusión residencial de un amplio sector de la población, dada la ausencia de normativas específicas que regulan este tipo de alquileres. Al mismo tiempo, la llegada de nuevos residentes temporales o poblaciones flotantes –nómadas digitales, *lifestyle migrants*, estudiantes internacionales, entre otros–, que son consumidores privilegiados del stock residencial de la ciudad, está creando nuevas áreas de segregación en términos de acceso a la vivienda que merecen ser investigadas a una escala más fina.

Finalmente, estos resultados preliminares son suficientes para alertarnos de la inminente necesidad de regular los alquileres de temporada, en línea con lo que recientemente anunció el Gobierno de la Generalitat de Catalunya (Blanchar, 2023), para Barcelona y los municipios donde hay un mercado tensionado de alquiler.

#### REFERENCIAS

- Aguilera, T., Artioli, F., & Colomb, C. (2021). Explaining the diversity of policy responses to platform-mediated short-term rentals in European cities: A comparison of Barcelona, Paris and Milan. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 53(7), 1689–1712. <https://doi.org/10.1177/0308518X19862286>
- Blanchar, C. (2023, julio 5). El Govern anuncia que impulsará una ley para regular los alquileres de temporada. *El País*. Recuperado de <https://elpais.com/espana/catalunya/2023-07-05/el-govern-anuncia-que-impulsara-una-ley-para-regular-los-alquileres-de-temporada.html>
- Botello Hermosa, J. M. (2017). Los arrendamientos vacacionales sometidos a la Ley de Arrendamientos Urbanos. *Pensar - Revista de Ciências Jurídicas*, 22(2), 602–620. <https://doi.org/10.5020/2317-2150.2017.6677>
- Brollo, B., & Celata, F. (2022). Temporary populations and sociospatial polarisation in the short-term city. *Urban Studies*, 60(10), 1815–1832. <https://doi.org/10.1177/00420980221136957>
- Cocola-Gant, A., Hof, A., Smigiel, C., & Yrigoy, I. (2021). Short-term rentals as a new urban frontier – evidence from European cities. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 53(7), 1601–1608. <https://doi.org/10.1177/0308518X2111042634>
- Cocola-Gant, A., & Malet Calvo, D. (2023). The Platformization of Student Housing and the Rise of Mid-Term Rentals. The Case of Uniplaces in Lisbon. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, June. <https://doi.org/10.1111/tesg.12560>



- Colomb, C., & Gallent, N. (2022). Post-COVID-19 mobilities and the housing crisis in European urban and rural destinations. Policy challenges and research agenda. *Planning Practice & Research*, 37(5), 624–641. <https://doi.org/10.1080/02697459.2022.2119512>
- Colomb, C., & Moreira de Souza, T. (2021). Regulating Short-Term Rentals: Platform-based property rentals in European cities: the policy debates. In Property Research Trust (Issue May). <https://doi.org/10.52915/KKKD3578>
- Domingo, A., & Bayona-i-Carrasco, J. (2021). La huella de las migraciones en el metabolismo demográfico del Área Metropolitana de Barcelona. *Estudios Geográficos*, 82(291), e083. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.202194.094>
- Guillén Navarro, N. A. (2021). An analysis of the holiday rental issue in Spain. *Critical Housing Analysis*, 8(1), 47–61. <https://doi.org/10.13060/23362839.2021.8.1.522>
- Idealista (2024, enero 25) Continúa la caída de oferta de alquiler permanente mientras crece un 60% la de temporada. Recuperado de <https://www.idealista.com/sala-de-prensa/notas-de-prensa/2024/01/25/168734-continua-la-caida-de-oferta-de-alquiler-permanente-mientras-crece-un-60-la>
- Jover, J., & Díaz-Parra, I. (2020). Gentrification, transnational gentrification and touristification in Seville, Spain. *Urban Studies*, 57(15), 3044–3059. <https://doi.org/10.1177/0042098019857585>
- Jover, J., & Díaz-Parra, I. (2022). Who is the city for? Overtourism, lifestyle migration and social sustainability. *Tourism Geographies*, 24(1), 9–32. <https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1713878>
- Llaneza-Hesse, C., Raya-Vilchés, J., & Rondón, T. (2023). The Resilience of the Medium-Term Rental and the Boom of Digital Nomads. In SSRN. <https://doi.org/10.2139/ssrn.4460412>
- López-Gay, A., Cocola-Gant, A., & Russo, A. P. (2021). Urban tourism and population change: Gentrification in the age of mobilities. *Population, Space and Place*, 27(1), 1–17. <https://doi.org/10.1002/psp.2380>
- Malet Calvo, D. (2018). Understanding international students beyond studentification: A new class of transnational urban consumers. The example of Erasmus students in Lisbon (Portugal). *Urban Studies*, 55(10), 2142–2158. <https://doi.org/10.1177/0042098017708089>
- Martens Jiménez, I. L. (2021). Propuesta de introducción de nuevos tipos de arrendamientos de vivienda en el Código Civil. *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*, 2018(4), 49–101. <https://doi.org/10.25267/rejucrim.2021.i.4.04>
- Observatori Metropolità de l'Habitatge de Barcelona. (2022). L'habitatge a la metròpoli de Barcelona en el 2022. Recuperado de <https://www.ohb.cat/project/lhabitatge-a-la-metropoli-de-barcelona-en-el-2022/>
- Observatori Metropolità de l'Habitatge de Barcelona. (2022). El parc d'habitatge protegit a la metròpoli de Barcelona: estoc existent i la seva evolució. Recuperado de [http://observatoridesc.org/sites/default/files/publication/files/informe\\_hpo\\_ohb\\_odesc.pdf](http://observatoridesc.org/sites/default/files/publication/files/informe_hpo_ohb_odesc.pdf)
- Porcel, S., Anton-Alonso, F., & Donat, C. (2022). Exclusió residencial a l'àrea metropolitana de Barcelona: un fenomen complex, un problema creixent. *Anuari Metropolità de Barcelona 2021. Cap a La Metròpoli 2030. Reptes Emergents, Coneixements Innovadors*, July, 49–62. [https://www.institutmetropoli.cat/wp-content/uploads/2022/07/ANUARI\\_IERMB\\_2021\\_Web.pdf](https://www.institutmetropoli.cat/wp-content/uploads/2022/07/ANUARI_IERMB_2021_Web.pdf)
- Román-Márquez, A. (2014). Las viviendas particulares dedicadas a la actividad de alojamiento turístico. Su exclusión de la Ley de Arrendamientos Urbanos. *Revista Internacional de Doctrina y Jurisprudencia*, 6, 128. <https://doi.org/10.25115/ridj.v3i6.1797>
- Secretaria d'Habitatge. (2023). Informe sobre el sector de l'habitatge a Catalunya 2022. [https://habitatge.gencat.cat/web/.content/home/dades/estadistiques/03\\_Informe\\_sobre\\_el\\_sector\\_de\\_l\\_habitatge\\_a\\_Catalunya/informe\\_sobre\\_el\\_sector\\_de\\_lhabitatge\\_a\\_catalunya/docs/Informe\\_2022.pdf](https://habitatge.gencat.cat/web/.content/home/dades/estadistiques/03_Informe_sobre_el_sector_de_l_habitatge_a_Catalunya/informe_sobre_el_sector_de_lhabitatge_a_catalunya/docs/Informe_2022.pdf)
- Serrano-García, M. (2020). Alquiler turístico y alquiler de temporada. Diferencias e implicaciones derivadas en España. *Revista Internacional de Turismo, Empresa y Territorio*, 4(1), 125–143. <https://doi.org/10.21071/riturem.v4i1.12864>
- Valente, R., Bornioli, A., Vermeulen, S., & Russo, A. P. (2023). Short-term rentals and long-term residence in Amsterdam and Barcelona: A comparative outlook. *Cities*, 136(March 2022), 104252. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104252>





# OCUPACIONES, APROPIACIONES Y TRANSFORMACIONES CIUDADANAS DE LOS ESPACIOS INTERBLOQUE. ANÁLISIS DE CASOS EN CUATRO BARRIADAS DE MADRID

PABLO BERMÚDEZ PASTOR<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid, Ciudad Universitaria de Cantoblanco – 28049 Madrid, pablo.bermudez@uam.es*

**Resumen.** Los espacios interbloque característicos de las barriadas de bloque abierto presentan un elevado número de ocupaciones, apropiaciones y transformaciones informales realizadas por sus usuarios que han sido escasamente considerados pese a su relevancia en el espacio público. Se presenta una tipología de estos actos en función de su aprovechamiento y lógica espacial a partir de su estudio en cuatro barriadas de promoción oficial de la periferia madrileña: Virgen del Pilar, Puerta Bonita, parcela G del Gran San Blas y el poblado dirigido de Orcasitas. Mediante la cartografía de los usos del suelo y el trabajo de campo se han identificado estos actos ciudadanos y se han clasificado y caracterizado atendiendo al espacio en el que se desarrollan, a sus efectos en el espacio público y a su iniciativa. Se evidencia su relevancia en el aspecto y diseño de los espacios interbloque a través de la mejora y mantenimiento del ornato vegetal, la mejora de la accesibilidad a las viviendas, la definición de límites entre las viviendas y la vía pública y la desconexión de itinerarios peatonales ante la falta de intervención de las administraciones públicas en ellas y la pobreza de atributos y cualidades en sus diseños urbanos originales.

**Palabras clave:** Espacios interbloque, espacio público, apropiación ciudadana, polígonos de viviendas, Madrid.

## CITIZEN OCCUPATIONS, APPROPRIATIONS AND TRANSFORMATIONS OF INTER-BLOCK SPACES. CASE ANALYSIS IN FOUR HOUSING ESTATES OF MADRID

**Abstract.** The inter-block spaces typical of open block neighborhoods present a high number of informal occupations, appropriations and transformations carried out by their users that have been scarcely considered despite their relevance in their public spaces. A typology of these acts is presented according to their use and spatial logic from their study in four neighborhoods of official promotion of the Madrid periphery: Virgen del Pilar, Puerta Bonita, parcela G of the Gran San Blas and the poblado dirigido de Orcasitas. Through land use mapping and fieldwork, these citizen acts have been identified and classified and characterized according to the space in which they are developed, their effects in the public space and their initiative. Its relevance in the appearance and design of inter-block spaces is evidenced through the improvement and maintenance of the vegetation, the improvement of accessibility to housing, the definition of boundaries between dwellings and public roads and the disconnection of pedestrian routes, due to the lack of intervention of public administrations in them and the poverty of attributes and qualities in their original urban designs.

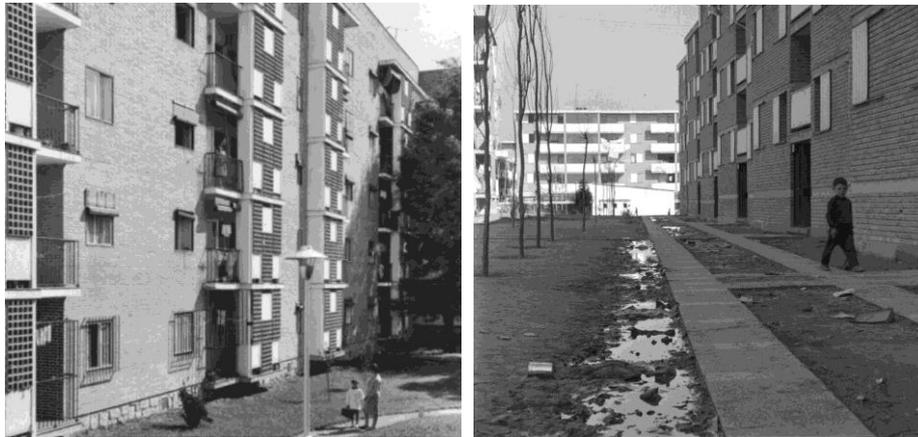
**Keywords:** Inter-block spaces, public space, citizen appropriation, housing estates, Madrid.



## 1. LA SINGULARIDAD DE LOS ESPACIOS INTERBLOQUE EN EL ESPACIO URBANIZADO

Los espacios libres y de uso público de los polígonos de bloques aislados construidos entre las décadas 1940-1970, los denominados espacios interbloque, son unas de las piezas más características y reconocibles del tejido urbano de la periferia. Estos espacios no edificados, que normalmente representan más de la mitad de la superficie de los barrios de vivienda donde se insertan, se han definido generalmente como espacios públicos indiferenciados, ambiguos y repetitivos, sin un planteamiento claro de su uso, conservación y destino, más allá del de permitir la iluminación y el soleamiento de los bloques residenciales (López de Lucio, 2013; López de Lucio et al., 2019; Martínez Sarandeses et al., 1999). Esta falta de definición y su acusado simplismo y monotonía se deben principalmente a la pobreza del tratamiento del suelo en su urbanización, un hecho que marca las claras diferencias existentes en morfología, función y dimensión entre los espacios libres de uso público de los polígonos de vivienda destinados a clases acomodadas —espacios libres de elevada calidad ambiental, bien urbanizados y con una relación de superficie adecuada a la edificada— y los espacios públicos de los barrios más populares —faltos de arbolado y mobiliario urbano y de sensación desoladora— (Martínez Sarandeses et al., 1990) (Figura 1 y 2).

*Figuras 1 y 2. Espacios interbloque en el barrio de San Antonio (izquierda) y en la parcela F del Gran San Blas (derecha)*



Leyenda: la calidad del tratamiento de los espacios interbloque con praderas de césped, arbustos, etc. del barrio para funcionarios del Estado de San Antonio (1963-1967) (Madrid) contrasta con la desolación de las explanadas de tierra barrosas en invierno y polvorientas en verano, con algunos plantones raquíticos, de la parcela F del Gran San Blas (1963).

Fuente: Centro de documentación de medio ambiente y ordenación del territorio de la Comunidad de Madrid (izquierda) y Archivo Pando, IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte (derecha).

En el caso de los barrios populares, la falta de tratamiento del suelo fue especialmente acusada en las promociones de iniciativa pública destinadas a la vivienda para la clase obrera que fueron construidas durante las décadas de 1940 y 1960 estando sujetas a unos recursos públicos muy limitados (Moya et al., 1983). También en las promociones más especulativas que partieron de la iniciativa privada para la promoción de vivienda social, de las décadas posteriores (Rodríguez Suárez, 2023). En estos barrios, el tratamiento del espacio público se caracterizaba principalmente por la existencia de unas pequeñas aceras y sendas peatonales, a veces colindantes con la fachada de los bloques para evitar filtraciones, que permitían el acceso a los portales desde las vías perimetrales al polígono atravesando las grandes explanadas y taludes de tierra en los que se insertan los bloques y donde podía realizarse algún tratamiento vegetal, siempre de escasa necesidad de mantenimiento, como la plantación de arbolado en hileras (Figura 2), e instalarse zonas de juegos infantiles, como cajones de arena. En el caso de las promociones públicas con la urbanización más lamentable o peor estado de conservación, estas carencias trataron de resolverse mediante actuaciones de reurbanización por las administraciones autonómicas —herederas de este patrimonio tras asumir la competencia en materia de vivienda— en los momentos anteriores a la cesión de la titularidad de las viviendas a sus inquilinos o de la recepción de los espacios libres por las administraciones locales, ya en las décadas de 1980-1990 (Blos, 2000). Las obras consistieron



principalmente en la pavimentación de terrizos y zonas de paseo en mal estado de conservación y en la mejora y adecuación de los paseos, plazas ajardinadas y aceras perimetrales y de los elementos ajardinados y parterres que existieran, además de la instalación de mobiliario urbano y luminarias en las zonas que aún no los tuvieran (Tejera Parra, 1999).

Junto con esta falta de cualidades, los espacios interbloque suelen presentar problemas de gestión por la indeterminación de su titularidad e indefinición del dominio público. Este desconocimiento de la titularidad dificulta la actuación de las administraciones públicas en su urbanización y mantenimiento al desconocer a quién corresponden (Rodríguez Suarez, 2023; Sendi et al., 2009). La falta de claridad en el estatus jurídico del suelo afecta tanto a las promociones privadas —muchos espacios interbloque siguen siendo titularidad de los promotores privados por no cumplir con las obligaciones de cesión de suelo o de las comunidades de propietarios a las que se transfirió en proindiviso—, como a las públicas —cuya propiedad puede continuar en manos de los promotores públicos originales, de los organismos autonómicos que recibieron este patrimonio al transferirse las competencias en vivienda o de los propietarios que recibieron las viviendas tras su enajenación— (Rodríguez Suarez, 2022).

Como consecuencia de la ausencia de proyecto y definición de los espacios públicos, o su no ejecución en caso de existencia, y de las dificultades de conservación y mantenimiento por la falta de claridad del estatus jurídico del suelo y de sus responsables, muchos de estos espacios han quedado por largo tiempo abandonados por las administraciones públicas. Ante esta situación, han sido sus usuarios los que han realizado por iniciativa propia una serie de apropiaciones, transformaciones y ocupaciones en el espacio público para mejorarlo, mantenerlo y adaptarlo a sus necesidades.

Estas actuaciones ciudadanas han sido identificadas en múltiples polígonos de vivienda de las periferias urbanas (Castrillo Romón et al., 2016; Espinosa Sánchez, 2022), sin embargo, son muy escasos los estudios publicados que hayan tratado este fenómeno intentando comprender su origen y variedad y su importancia en la configuración, uso y mantenimiento de los espacios libres (Courbebaisse, 2021).

En este trabajo se presenta un análisis de estas actuaciones ciudadanas de transformación física del espacio público en cuatro barriadas madrileñas de vivienda social donde el espacio libre es de titularidad pública y su conservación no corresponde a sus residentes. En particular, se trata de mostrar la variedad y relevancia de estas actuaciones en la adaptación de los espacios interbloque y en la mejora de su urbanización y calidad urbana.

## 2. ÁREAS DE ESTUDIO

Las cuatro barriadas que se analizan en este trabajo fueron promovidas por el Instituto Nacional de la Vivienda (INV) y la Obra Sindical del Hogar (OSH) entre las décadas 1940 y 1980. Recogen una amplia colección de espacios interbloque de una calidad urbana muy variada y con tamaños diversos asociados a bloques, torres y viviendas unifamiliares. Estas son la colonia Virgen del Pilar, la colonia de Puerta Bonita (o Experimentales), la parcela G del Gran San Blas y el Poblado Dirigido de Orcasitas (Figura 3).

La colonia Virgen del Pilar se ubica en la avenida de América. Fue promovida por la OSH en 1942 y representó casi el 50 % del total de viviendas que ésta construyó hasta 1954, siendo además su mayor proyecto hasta esa fecha (Lasso de la Vega, 2003). Su singularidad está en su estructura urbana conformada por un conjunto de manzanas semicerradas con patios interiores ajardinados y accesibles desde la calle a través de pasajes entre los bloques de cuatro plantas y alguna vivienda unifamiliar. Estas manzanas se organizan en torno a una plaza ajardinada de mayor tamaño y de carácter más accesible. El conjunto destaca por estos espacios ajardinados que contrastan con el entorno del distrito, más compacto y con escasas zonas verdes (López de Lucio, 2013) (Figura 3).

La colonia Puerta Bonita, o Experimentales, se ubica en la avenida de Oporto, en el distrito de Carabanchel, y fue el resultado de un concurso de viviendas experimentales promovido por el INV en 1956 para la experimentación en soluciones y sistemas constructivos de viviendas de renta limitada (Hurtado Torán, 2003). El conjunto está formado por siete manzanas en las que se localizan gran parte de las edificaciones resultantes de este concurso (torres, bloques y unifamiliares), junto con otras edificaciones de esos años y de las décadas de 1970 y 1980, principalmente bloques y alguna torre, que fueron ocupando las parcelas vacantes. La disposición de estas edificaciones responde a su alineación con las vías de tráfico rodado, paralela o perpendicularmente, generando hileras de espacios interbloques y pequeñas plazas en



los fondos de saco indiferenciadas y sin una ordenación aparente, que generan una sensación de espacio amorfo, continuo y confuso únicamente mejorado por su jardinería (Figura 3).

Figura 3. Localización de las barriadas analizadas y aspecto de sus espacios interbloque



Fuente: elaboración propia.

La parcela G del Gran San Blas fue una de las parcelas promovidas por la OSH a raíz del Plan de Urgencia Social de Madrid de 1957 en este gran sector de la periferia madrileña ubicado en la prolongación sur de la calle Arturo Soria. El polígono está conformado principalmente por hileras de bloques en sierra que se adaptan a las curvas de nivel del terreno y dejan amplios espacios interbloque, de nuevo indiferenciados y confusos, que se caracterizan por presentar dos o tres niveles de terrazas peatonales para salvar los desniveles (Figura 3). El conjunto se completa con cuatro bloques lineales y paralelos de mayor altura, situados en el centro de la parcela, que generan pequeñas explanadas peatonales elevadas sobre el nivel de la calle y con otras explanadas dispersas entre los bloques también de gran simplicidad en su diseño actual.

Finalmente, el Poblado Dirigido (PD) de Orcasitas, ubicado al sur de la vía de los Poblados en el distrito de Usera, es consecuencia de su remodelación a finales de la década de 1970 por el INV, que conserva principalmente el trazado viario del poblado original. Está conformado por bloques lineales dispuestos alrededor de 9 plazas ajardinadas, con las plantas bajas sin edificar y abiertas como soportales al tránsito peatonal, aunque no siempre están alineados verticalmente con la rasante de la calle, lo que dificulta su uso. También por bloques en H agrupados formando grecas y dejando espacios libres ajardinados a su alrededor e hileras de viviendas unifamiliares adosadas, que generan entre sí estrechas calles de carácter peatonal, que en ocasiones quedan también sin alinear verticalmente con la rasante de la calle (Figura 3).

En la tabla 1 se recogen las principales características socioeconómicas y urbanísticas de los cuatro sectores. La colonia Virgen del Pilar, además de ser la de mayor renta, presenta la mayor densidad edificatoria y menor proporción de zonas libres públicas, aunque éstas son más de la mitad de la superficie total. Esta proporción es mucho mayor en las otras tres barriadas (en torno al 70 %), muy por encima del suelo destinado a vivienda que, en los tres casos, es incluso menor que el reservado al tránsito peatonal y, en el caso de Puerta Bonita y el PD de Orcasitas, menor también que el suelo destinado a zonas ajardinadas.



Tabla 1. Datos generales de las barriadas analizadas

Barriada	Virgen del Pilar	Puerta Bonita	Parcela G	PD Orcasitas
Población (2018)	2.667	5.056	4.610	7.747
N.º de viviendas (2018)	1.300	2.236	2.076	3.538
Densidad (viv./ha)	168	118	137	74
Renta per cápita (2013) (€)	23.069,60	17.520,36	13.158,64	17.367,15
Superficie (ha)	7,73	18,89	15,19	47,83
Usos del suelo urbano (%)				
Edificado residencial	35,59	18,61	18,05	14,98
Otras edificaciones	1,11	2,69	1,27	3,64
Zonas libres privadas	6,88	7,65	8,23	12,77
Zonas libres públicas	56,42	71,05	72,45	68,61
Zonas ajardinadas	7,14	20,89	11,44	21,09
Zonas de tránsito peatonal	25,98	26,21	42,95	22,03
Viaro rodado	21,72	21,54	16,79	17,40
Resto de zonas	1,58	2,41	1,27	8,09

Fuente: Ayuntamiento de Madrid (2021) y elaboración propia.

### 3. METODOLOGÍA

Es necesario precisar que en este trabajo se ha querido estudiar las apropiaciones físicas de los espacios libres entendidas como actos con los que los individuos o colectivos toman posesión de un espacio público y lo modifican físicamente generando cambios funcionales, diferenciando tres formas según su grado de modificación: ocupación, transformación y apropiación.

La ocupación se define como la forma de apropiación realizada mediante la colocación de un objeto sobre el espacio público (macetas, vehículos...) como un acto de marcaje principalmente, siendo por ello reversible ya que el grado de modificación es mínimo. La transformación, por el contrario, es una forma de apropiación permanente y que implica la modificación total del uso y función del espacio que se apropia (p.ej.: eliminación de jardineras). Por último, con el término apropiación solo se quiere hacer referencia al resto de actuaciones destinadas exclusivamente al dominio o control de los espacios apropiados, que mantienen sus características, pero no permiten su uso al individuo o colectivo que no ha realizado la apropiación (p.ej.: cierre de soportales/pasajes).

El conjunto de estas actuaciones se ha identificado, clasificado y cartografiado mediante un SIG para la caracterización de los usos del suelo urbano identificados en las áreas de estudio y el trabajo de campo, que ha resultado ser determinante por la información que permite obtener a través de la observación y evaluación de las alteraciones y modificaciones del espacio construido. Estas actuaciones se han clasificado según el grado de modificación, tal como antes se ha descrito, y al uso del suelo en el que se desarrollan. Además, se han caracterizado atendiendo a tres variables (proximidad al espacio residencial, efectos en el espacio público e iniciativa).

Para comprender su origen y su relevancia en el mantenimiento y mejora de la urbanización, se ha realizado además un análisis a través de fotografías históricas, incluidas las aéreas, para conocer la evolución del estado del espacio público y las características y localización de las apropiaciones identificadas.

### 4. LA ACCIÓN CIUDADANA EN LA EVOLUCIÓN Y CONFIGURACIÓN DE LOS ESPACIOS INTERBLOQUE

El trabajo de campo y la cartografía han permitido identificar 1.519 actos de ocupación, apropiación y transformación física en el espacio interbloque de las áreas analizadas (Tabla 2) (Figura 4). La mayoría de



estas actuaciones se corresponde con la apropiación de jardineras al pie de las viviendas para su mantenimiento particular, la colocación de macetas sobre la vía pública y la apropiación de sendas peatonales colindantes con las edificaciones. Todas ellas tratan de distanciar, física y visualmente, las ventanas y fachadas de las viviendas con el resto del espacio libre y remarcar esta separación entre lo público y lo privado. A continuación, se detalla cada una de las clases definidas.

#### 4.1 Ocupaciones

Se han identificado 225 actos de ocupación en el espacio público, de los cuales 208 se corresponden con la colocación de macetas al pie de las viviendas, tanto en los entornos de los portales de acceso, como de las fachadas y ventanas de las viviendas bajas (Tabla 2) (Figura 4). El mayor número se ha identificado en el PD de Orcasitas, siempre vinculados a las viviendas unifamiliares, tanto para embellecer los accesos, como para aumentar el distanciamiento con las ventanas (Figura 5). Por el contrario, en Puerta Bonita y Virgen del Pilar se asocian mayoritariamente a las viviendas plurifamiliares. En Puerta Bonita se colocan principalmente para ocupar esquinzos y espacios “muertos” que generan los retranqueos de las fachadas y separar el tránsito peatonal del pie de las ventanas de los bajos (Figura 5). Muchas de estas ocupaciones se han acompañado con el vallado del espacio ocupado (apropiación de senda peatonal). En Virgen del Pilar se colocan principalmente con fines ornamentales, aprovechando los muretes y esquinzos que dejan las escaleras de acceso a los portales (Figura 5).

El resto de las ocupaciones identificadas se corresponde con la colocación de esculturas en jardineras apropiadas, lo que aumenta la sensación de control sobre ese espacio, aunque su fin sea únicamente el ornamental. Estas se han identificado en las jardineras colindantes a las viviendas unifamiliares del PD de Orcasitas y en las jardineras apropiadas por las comunidades de vecinos en Virgen del Pilar (Figura 5), en espacios alejados de los principales flujos de tránsito peatonal, como en el caso anterior.

Tabla 2. Clasificación y caracterización de las ocupaciones, apropiaciones y transformaciones

Clasificación	Uso del suelo	Caracterización			Tipos identificados
		Vinculación con el espacio residencial	Efectos en el espacio público	Iniciativa	
Ocupación	Senda peatonal Jardinera	Pie de la vivienda	Mejora y ornato	Individual y colectiva	Macetas (208) Esculturas (17)
Apropiación	Jardinera		Distanciamiento físico y visual		
			Sensación de propiedad privada	Jardineras apropiadas mantenidas (822)	
	Senda peatonal		Distanciamiento físico y visual	Jardineras apropiadas descuidadas (60)	
Transformación	Jardinera	Distanciamiento físico y visual	Individual	Jardineras eliminadas (108)	
		Desconexión de trayectos peatonales			Colectiva
	Senda peatonal Jardinera	Distanciamiento físico y visual	Colectiva Individual y colectiva	Ascensores (7) Rampas creadas (42)	
Pérdida de zonas verdes	Mejora de la accesibilidad				

Legenda: entre paréntesis se señala el número de apropiaciones identificadas para cada tipo en las áreas de estudio

Fuente: elaboración propia.



Figura 4. Cartografía de las ocupaciones, apropiaciones y transformaciones ciudadanas en las áreas de estudio



Leyenda: no se representa la localización de los ascensores y esculturas localizados en la vía pública

Fuente: elaboración propia.



Figura 5. Ocupaciones del espacio público



Legenda: PD Orcasitas (arriba izquierda), Puerta Bonita (arriba derecha) y Virgen del Pilar (abajo)  
Fuente: elaboración propia.

## 4.2 Apropiaciones

Se han identificado 1.137 actos de apropiación en los espacios interbloque analizados, de los cuales la mayoría se corresponde con la apropiación de jardineras colindantes a las fachadas de la vivienda para su cuidado y mantenimiento por sus vecinos, tanto de forma individual como colectiva (por las comunidades de propietarios) (Tabla 2) (Figura 4).

La apropiación del espacio libre para el cuidado y mantenimiento de un pequeño jardín con arbustos, flores y bulbos, entre otras plantas, muchas veces rodeado con setos de laurel o aligustre, generalmente de fácil mantenimiento, se ha presentado en estos barrios casi desde el origen. La investigación sobre el Gran San Blas dirigida por el sociólogo Mario Gaviria en 1968 ya revela que los vecinos de esta gran pieza urbana que presentaba un mínimo tratamiento de sus espacios libres empezaron a plantar y a cuidar jardincillos minúsculos alrededor de las fachadas de las viviendas para embellecer el espacio y romper con su monotonía y simplismo (Gaviria, 1968). Este hecho es observado en muchas fotografías de la época, incluidas las aéreas, en otros barrios similares sin urbanizar hasta hace pocas décadas (Figura 6).

Actualmente siguen teniendo esta función ornamental, aunque en muchos casos también se mantienen para establecer un límite físico y controlar la privacidad. Son muchos los casos identificados en los que el entorno ajardinado se ha vallado, limitando el acceso a estas zonas colindantes a los edificios mediante la instalación de una cancela, aunque a veces esta sea más disuasoria que eficaz (Figura 7), acompañándose a veces de carteles que avisan de que se trata de una propiedad privada, aunque no lo sea. Otros casos, principalmente asociados a las viviendas unifamiliares, han sido mucho más descarados, realizando este cierre mediante muros con verjas de obra con el fin de incorporar los espacios ajardinados de la vía pública a su vivienda o edificio, a modo de jardín privado, privando incluso a los transeúntes del deleite de observar estos jardines (Figura 7). Muchas de estas apropiaciones se facilitan por la configuración del espacio construido. Los retranqueos, esquinazos o configuraciones en forma de L, la posición de la edificación a una cota diferente a la de la calle o la configuración del entorno construido formando espacios semicerrados son situaciones que favorecen las apropiaciones al facilitar su delimitación y compartimentación (Figura 7).

Cabe destacar que la mayoría de estas apropiaciones contribuyen a la mejora de la calidad urbana y a su embellecimiento, sin embargo, varias de ellas (60) únicamente responden al aumento de la privacidad y al distanciamiento de los pies de viviendas, ventanas y tendederos de la vía pública, encontrándose descuidadas y abandonadas (Figura 7), como el resto de las jardineras de estos barrios.



Figura 6. Jardines a los pies de las fachadas en la parcela G y Puerta Bonita



Leyenda: ajardinamientos de iniciativa vecinal en la parcela G (1968) (izquierda) y en Puerta Bonita (1967) (derecha) que contrastan con la desolación del resto del espacio libre  
Fuente: Gaviria (1968) y Geoportal del Ayuntamiento de Madrid – vuelo 1967.

Figura 7. Jardineras y zonas verdes apropiadas



Leyenda: Puerta Bonita (arriba) y parcela G (abajo). Obsérvese el abandono del resto de jardineras de la parcela G dominadas por las herbáceas espontáneas surgidas tras las lluvias del invierno  
Fuente: elaboración propia y Google Street View (arriba derecha).

De forma similar a las jardineras, se ha observado la apropiación de zonas peatonales colindantes a las fachadas de los edificios, a sus ventanas y tendedores para, como en casos anteriores, aumentar la privacidad y su distanciamiento del resto de la vía pública (Figura 8). En estos casos (181), lo que provocan es una desconexión de los itinerarios peatonales y un aumento de la sensación de confusión durante el tránsito por estos espacios.

Un efecto similar provoca el último tipo de apropiaciones identificado, el cierre de soportales y pasajes (74 casos). Estos son casos especiales ya que no se trata de apropiaciones típicas, porque el suelo es privado, sin embargo, se han incorporado al estudio porque sí influyen en las posibilidades de acceso a un suelo que sí es público. Esta tipología se ha observado en los dos barrios que presentan estas construcciones, Virgen del Pilar y el PD de Orcasitas (Figura 9). En Virgen del Pilar estos actos suponen la apropiación de los patios semicerrados que caracterizan a esta barriada para su único disfrute por parte de las comunidades de propietarios, que por otra parte son quienes los mantienen, aunque en su interior quedan elementos de gestión pública como el alumbrado. En el PD de Orcasitas se localizan en los soportales de los bloques situados alrededor de las plazas ajardinadas y limitan las posibilidades de tránsito entre las calles y éstas al restringir los itinerarios posibles a los extremos de los bloques, en las esquinas de las plazas. Tras su cierre, muchos de estos espacios pasan a usarse para guardar bicicletas, carritos y, en algunos casos, colocar macetas con plantas.



Figura 8. Sendas peatonales apropiadas



Leyenda: Puerta Bonita (izquierda) y parcela G (derecha)  
Fuente: elaboración propia.

Figura 9. Soportales y pasajes vallados



Leyenda: Virgen del Pilar (izquierda) y PD de Orcasitas (derecha). Atiéndase en esta última a las escaleras del fondo y a la intención en el diseño urbano de favorecer los flujos peatonales a través de estos espacios  
Fuente: Google Street View (izquierda) y elaboración propia (derecha).

### 4.3 Transformaciones

Por último, se han identificado 157 transformaciones ciudadanas en los barrios estudiados (Tabla 2), correspondientes principalmente a la eliminación de las jardineras colindantes a las viviendas unifamiliares del PD de Orcasitas mediante su cementación o solado (108) (Figura 4). Su razón es la misma que la que impulsa a los técnicos municipales a pavimentar zonas verdes en muchos sectores de la ciudad, evitar su cuidado y mantenimiento. En muchos casos se mantienen las pequeñas cercas de las jardineras para seguir favoreciendo un distanciamiento físico entre la fachada y la vía pública. A veces la jardinera no se elimina completamente, sino que se reduce dejando pequeños alcorques para la plantación de arbustos y, en otros casos, se aprovecha la superficie ganada para la colocación de macetas, de forma que se continúa manteniendo el ornato vegetal reduciendo el esfuerzo para su mantenimiento (Figura 10).

Otro caso de transformación identificado es la creación de rampas y plataformas inclinadas para salvar los tramos de escaleras existentes en la vía pública (42) (Figura 4). Todos estos casos se asocian a los accesos a las edificaciones residenciales, tanto unifamiliares como de los bloques y torres. Muchas de estas rampas son obras de calidad, que verdaderamente permiten la accesibilidad universal con pendientes adecuadas, pero también hay muchas de apariencia más artesanal, cuya principal función es facilitar el porte de objetos (carro, bicicleta, etc.) a través del plano inclinado salvando la escalera (Figura 11).

Finalmente, el último tipo observado también se corresponde con la mejora de la accesibilidad en estas barriadas. Se trata de la instalación de ascensores en edificios de viviendas que, por las características de los bloques abiertos y su reducido tamaño, deben localizarse en su exterior ocupando parte del espacio público (Figura 12). Este es el único caso de todos los presentados cuya realización se encuentra reglada y puede ser autorizada por la administración local. Se han identificado siete casos de este tipo distribuidos entre la parcela G, Virgen del Pilar y Puerta Bonita.



Figura 10, 11 y 12. Transformaciones del espacio público



Leyenda: jardinera solada y rampa artesanal en el PD de Orcasitas (izquierda y centro) y ascensor ubicado en un espacio interbloque de la parcela G (derecha)

Fuente: elaboración propia.

#### 4. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

En este trabajo se ha querido mostrar un fenómeno presente en polígonos urbanos de bloque abierto de múltiples ciudades (Castrillo Romón et al., 2016; Courbebaisse, 2021; Espinosa Sánchez, 2022; Rena Arroyo, 2016) que, pese a su trascendencia en la definición de límites, embellecimiento, diferenciación y adecuación de estos espacios libres ambiguos, monótonos y sin una asignación clara de uso, no había sido estudiado con el suficiente grado de sistematización ni profundidad para entender su trascendencia ni efectos en el uso del espacio público ni su diseño.

En los casos analizados, la pobreza de su diseño y tratamiento del suelo desde su precario origen, junto con la indeterminación de su propiedad registral —que ha provocado la escasa actividad de las administraciones públicas en su mantenimiento y mejora— han llevado a sus usuarios a actuar directamente sobre este vasto espacio contribuyendo a su urbanización y otorgándole atributos y carácter como “planificadores aficionados” que han aprovechado elementos y configuraciones del entorno construido como los retranqueos, esquinzos o las diferencias de cota entre la calle y las edificaciones para realizar estas modificaciones, aunque no siempre hayan atendido a las obligaciones que se le suponen al espacio público sobre el que intervienen, como su carácter abierto, su libre acceso y su multifuncionalidad (Bellet Sanfeliu, 2009). En efecto, pese a que se ha visto su trascendencia principalmente en el embellecimiento y mantenimiento de las zonas ajardinadas —más de la mitad de las zonas ajardinadas de Puerta Bonita y Virgen del Pilar son cuidadas por sus vecinos— y en la mejora de la accesibilidad y definición de los límites ligados a la privacidad de las viviendas, también han provocado la privatización y cierre de múltiples espacios públicos, privando de su uso y disfrute al resto de sus vecinos, y contribuyendo al carácter laberíntico de estos espacios al suprimir itinerarios peatonales.

Sin duda es necesario un ejercicio de identificación y reconocimiento de estos actos y, principalmente, de las necesidades de sus usuarios y vecinos en el momento en el que las administraciones públicas decidan asumir su papel de responsable de la urbanización y mantenimiento de estas barriadas, al igual que lo asumen con el resto de los sectores de la ciudad, para no caer de nuevo en el error de diseñar unos amplios espacios urbanos pobres, sin atributos ni cualidades, que acaban abandonados y desolados.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado gracias a la financiación del Ministerio de Universidades para la Formación de Profesorado Universitario.



## REFERENCIAS

- Ayuntamiento de Madrid (2021). Plan Especial de Incremento y Mejora de las Redes Públicas en Barrios de Promoción pública. Dirección General de Planificación Estratégica. Recuperado de: [https://www-2.munimadrid.es/fsdescargas/VISAE\\_WEBPUB/NTI/135-2019-01617/listado.htm](https://www-2.munimadrid.es/fsdescargas/VISAE_WEBPUB/NTI/135-2019-01617/listado.htm)
- Bellet Sanfeliu, C. (2009). Reflexiones sobre el espacio público. El caso de las ciudades intermedias. Espacios públicos y ciudades intermedias, IV Seminario de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad de los Andes.
- Blos, D. (2000). Los polígonos de vivienda social. Perspectivas hacia su recuperación en España, Francia y Brasil. Tesis doctoral. Universitat Politècnica de Catalunya.
- Castrillo Romón, M.A., Fernández Maroto, M. & Jiménez Jiménez, M. (2016). Hacia el mejoramiento urbano de un barrio funcionalista: debates e instrumentos para los espacios libres. *Bitácora Urbano Territorial*, 26(1), 23-32. doi: 10.15446/bitacora.v26n1.54626
- Courbebaisse, A. (2021). Appropriations habitantes dans les espaces intermédiaires des grands ensembles toulousains. *Projects des Paysage*, (24). doi: 10.4000/paysage.19680
- Espinosa Sánchez, E. (2022). Uso social al aire libre en tejidos urbanos de bloque abierto y crisis del espacio público contemporáneo. La relación entre la intensidad del uso estancial y las características de los lugares de acceso público en tres conjuntos de vivienda de la ciudad de Sevilla. Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Madrid.
- Gaviria, M. (1968). Gran San Blas. Análisis socio-urbanístico de un barrio nuevo español. *Revista Arquitectura*, 113-114, 1-154.
- Hurtado Torán, Eva (2003). El concurso de vivienda experimental. En *Un siglo de vivienda social (1903-2003)* (vol. 2) (pp. 65-67). Editorial Nerea
- Lasso de la Vega Zamora, M. (2003). El grupo de viviendas protegidas Virgen del Pilar. En *Un siglo de vivienda social (1903-2003)* (vol. 1) (pp.294-295). Editorial Nerea.
- López de Lucio, R. (2013). *Vivienda colectiva, espacio público y ciudad. Evolución y crisis en el diseño de tejidos residenciales 1860-2010*. Buenos Aires: Nobuko.
- López de Lucio, R., Ardura Urquiaga, A., Bataller Enguix, J.J. & Tejera Parra, J. (2019). *Madrid, 1900-2010. Guía de urbanismo y diseño urbano*. Madrid: Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible.
- Martínez Sarandeses, J., Herrero Molina, M.A. & Medina Muro, M. (1990). *Espacios públicos urbanos. Trazado, urbanización y mantenimiento*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo – Centro de Publicaciones.
- Martínez Sarandeses, J., Herrero Molina, M.A. & Medina Muro, M. (1999). *Guía de diseño urbano*. Madrid: Ministerio de Fomento – Centro de Publicaciones.
- Moya González, L., Ezquiaga Domínguez, J.M. & Inglés Musoles, F. (1983). *Barrios de Promoción Oficial, Madrid 1939-1976*. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos.
- Rena Arroyo, J.A. (2016) *Los espacios libres en Ciudad de México*. Tesis doctoral. Universidad Autónoma de Madrid.
- Rodríguez Suarez, I. (2022). *El derecho a la ciudad urbanizada*. Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Madrid.
- Rodríguez Suárez, I. (2023). Espacios libres indeterminados. El interbloque de los polígonos de vivienda periféricos de Madrid. *Ciudades*, 26, 1-20. doi: 10.24197/ciudades.26.2023
- Sendi, R., Aalbers, M.B. & Trigueiro, M. (2009). *Public Space in Large Housing Estates*. En *Mass Housing in Europe. Multiple faces of development, change and response* (pp. 131-156). Palgrave Macmillan.
- Tejera Parra, J. (1999). Las transformaciones físicas del espacio público, la recualificación difusa de los barrios. En *Madrid 1979-1999: la transformación de la ciudad en veinte años de ayuntamientos democráticos* (pp. 261-300). Gerencia Municipal de Urbanismo – Ayuntamiento de Madrid.



# UNA ADMINISTRACIÓN URBANIZADA: EL AYUNTAMIENTO DE MURCIA DURANTE EL BOOM INMOBILIARIO (2001-2008)

DIEGO GARCÍA MEJUTO<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*School of Architecture, Planning and Landscape, Newcastle University, Henry Daysh Building, Claremont Road, Newcastle upon Tyne, NE1 7RU, Reino Unido, diego.garcia-mejuto@ncl.ac.uk*

**Resumen.** Esta comunicación moviliza una conceptualización de la relación entre la administración local y el desarrollo urbano desarrollada fuera del contexto euroamericano para contribuir a la comprensión de un fenómeno español: el extraordinario proceso de urbanización que sufrió el país durante la década que precedió a la crisis financiera global iniciada en 2007-2008 y su relación con la administración local y regional. Adoptando la noción de 'urbanización de la administración' (*urbanization of the state*), propuesta por Hsing (2010) a partir del caso de China, examino hasta qué punto la administración local española y los procesos de desarrollo urbano se han constituido mutuamente durante dicho periodo. En primer lugar, realizo una adaptación de dicha noción al caso español, para luego ilustrar su aplicación mediante el análisis del caso del Ayuntamiento de Murcia, la capital de la región mediterránea española con la tasa más alta de artificialización del suelo en el período 1987-2011. Los resultados de dicho análisis apuntan al valor de la noción de la 'urbanización de la administración' para la teorización del caso español, y sugieren su potencial para la comprensión del vínculo entre la administración local y los procesos de urbanización en España más allá del boom inmobiliario.

**Palabras clave:** urbanización de la administración, procesos de urbanización, administración local, Murcia.

## AN URBANISED STATE: THE MUNICIPALITY OF MURCIA DURING THE PROPERTY DEVELOPMENT BOOM (2001-2008)

**Abstract.** This paper mobilises a conceptualisation of the relationship between the local state and urban development developed outside the Euroamerican context in order to contribute to the understanding of a Spanish phenomenon: the extraordinary urbanization process that the country underwent the decade before the global financial crisis initiated in 2007-2008 and its relationship between the municipal and regional state. Adopting the notion of the 'urbanization of the state', proposed by Hsing (2010) from the case of China, I examine to what extent the Spanish local state and urban development processes have constituted each other during that period. I firstly develop an adaptation of such a notion to the Spanish case, to then illustrate its application through the analysis of the case of the municipality of Murcia, the capital of the Mediterranean Spanish region with the highest rate of artificial land growth in the 1987-2011 period. The results of the analysis point at the value of the 'urbanization of the state' notion for the theorization of the Spanish case, and suggest its potential for understanding the link between the local state and urbanization processes in Spain following the property development boom.

**Keywords:** urbanization of the state, urbanization processes, local state, Murcia.



## 1. INTRODUCCIÓN

Mucho se ha escrito sobre el llamado boom inmobiliario que dominó la economía, la sociedad y las ciudades españolas desde finales de los 90 a la crisis iniciada en 2007. Aunque este fenómeno no es disociable de factores socioculturales y demográficos, la administración – en sus diferentes niveles – constituyó un actor fundamental en el mismo. Con raíces en el régimen franquista, el ‘modelo inmobiliario español’ (Naredo y Montiel Márquez, 2011) ha estado basado en una relación muy cercana entre el sector público y los sectores inmobiliarios y financieros. Este sector público ha incluido no solo la administración central sino también las regionales y municipales, que han buscado obtener recursos del capital inmobiliario en un contexto de financiación pública limitada (Coq-Huelva, 2013), a menudo resultando en prácticas de corrupción (Jiménez, 2009) y en la subordinación de la práctica del planeamiento a intereses inmobiliarios (Burriel, 2011). Las consecuencias de este modelo tras la crisis financiera global de 2007-2008 han sido dramáticas: además de las sociales y económicas (García, 2010; Romero et al., 2012), el colapso en la actividad promotora inmobiliaria resultó en un gran parque de viviendas sin vender y de suelo planificado para su desarrollo (Burriel, 2016).

Sin embargo, a pesar del reconocido papel del sector público en la facilitación, promoción y autorización de los procesos de urbanización durante el boom inmobiliario, la teorización de la relación entre la administración local y dichos procesos no ha resultado satisfactoria. La literatura sobre este tema ha tendido a centrarse en condiciones estructurales más que en la agencia local (López y Rodríguez, 2010) y a carecer de investigaciones empíricas en detalle. Esta comunicación propone contribuir a dicha teorización mediante la movilización de una conceptualización de la relación entre la administración local y el desarrollo urbano desarrollada fuera del contexto euroamericano: la ‘urbanización de la administración’ (*urbanization of the state*), propuesta por Hsing (2010) a partir de su estudio del caso de China. A pesar de las importantes diferencias institucionales, políticas y sociales entre ambos países, China es otro caso en el que la urbanización extrema del territorio ha estado acompañada por un régimen de acumulación basado en el uso y la transformación del suelo (Hsing, 2010; Lin, 2009), en el cual la administración local ha sido central en la promoción de los procesos de urbanización, a la vez que se ha beneficiado de la misma de varias maneras. En este sentido pretendo contribuir a debates actuales sobre urbanismo comparativo (Robinson, 2022) mediante el desarrollo de una teorización de la relación entre la administración local y los procesos de urbanización en España pensando el caso español ‘a través de otro lugar’ (Robinson, 2016).

Para ello, la comunicación presenta en primer lugar el concepto de la urbanización de la administración y su adaptación al caso español. A continuación, lo aplica al caso del Ayuntamiento de Murcia, la capital de la región mediterránea española con la tasa más alta de artificialización de suelo en el período 1987-2011. Concluyo la comunicación con un resumen de los resultados obtenidos y una reflexión sobre sus implicaciones para futuras investigaciones sobre cómo la crisis iniciada en 2007-2008 puede haber contribuido a la rearticulación de la relación entre la administración local y los procesos de urbanización en España.

## 2. PENSANDO ESPAÑA A TRAVÉS DE CHINA

### 2.1 La ‘urbanización de la administración’

Como han argumentado y demostrado en detalle varios autores (Hsing, 2010; Lin, 2009), el crecimiento y transformación radical de las áreas urbanas e infraestructuras en China ha estado vinculada de forma íntima con las dinámicas de acumulación del capital. En este sentido, las prácticas de la administración local en China muestran similitudes con otros casos más allá de sus fronteras, incluido en Europa y Norteamérica. La gobernanza urbana ha pasado de concentrarse en la distribución de recursos al llamado empresarismo urbano (Harvey, 1989) y la competitividad interurbana (Wu et al., 2007), y la administración local ha pasado a depender también de los ingresos relacionados con el uso y la transformación del suelo (Lin, 2009). El caso de China ha dado lugar a un cuerpo importante de publicaciones académicas sobre los procesos de urbanización en el país y su relación con la administración local, desde obras con un enfoque amplio y exhaustivo (Lin, 2009; Wu et al., 2007) hasta estudios empíricos detallados, que a menudo han adoptado o examinado críticamente marcos teóricos occidentales como la economía política crítica (Kan,



2019; Zhang et al., 2021), la máquina de crecimiento urbano (Guo et al., 2018; Wu et al., 2022) y el empresarialismo urbano (Guo et al., 2018; Liu y Yau, 2020).

La contribución de Hsing a este debate compagina una aproximación a la relación cambiante entre el mercado, el estado y la sociedad inspirada en Polanyi, y una atención detallada a los procesos a nivel micro. Concretamente, su propuesta consiste en ampliar una noción de la urbanización de la administración propuesta por un funcionario chino para conceptualizar cómo la administración local y los procesos de desarrollo urbano se han constituido mutuamente en China (2010, p. 27). Por una parte, la administración condiciona la urbanización mediante sus derechos de propiedad del suelo, sus competencias urbanísticas y fiscales, y el control de la movilidad rural-urbana. Por otra parte, la urbanización define, legitima y consolida el poder de la administración local mediante la provisión de ingresos cruciales derivados del desarrollo y compraventa de suelo, la ayuda en la extensión y consolidación de su control territorial, y oportunidades de promoción profesional para funcionarios. Además, Hsing sostiene que la administración local china está urbanizada en tres dimensiones: la física, la ideológica y la política. Pero abarcándolas a todas hay una dimensión territorial que, en su opinión, constituye la característica más significativa de la ‘estrategia de poder’ de la administración local (Hsing, 2010, p. 8). Hsing entiende el suelo y el control sobre el mismo como factores integrales al proceso de construcción de la administración local, en una estructura de poder dinámica en que entidades estatales locales a varios niveles compiten por control territorial e ingresos procedentes del suelo.

Una mera consideración superficial de las características específicas del fenómeno urbano chino advierte en contra de la aplicación directa de la noción de ‘urbanización de la administración’ a otros contextos. La urbanización china se debe situar dentro de la transición del país del socialismo hacia una economía de mercado (McGee et al., 2007), que ha combinado procesos de mercantilización y comercialización del suelo con la perdurabilidad de un estado fuerte con derechos significativos de propiedad y gestión del suelo urbano (Hin, 1999; Lin, 2014). El distintivo sistema dual de suelo urbano y suelo rural enmarca las dinámicas de urbanización, y de hecho el interfaz entre los dos tipos de suelo ha sido un foco importante de los procesos de urbanización (Lin, 2009). De forma más general, el aparato del estado chino es dinámico, variado y plagado de tensiones en lo que respecta tanto a relaciones entre las administraciones centrales y locales y a la competición entre diferentes órganos de la administración y entre éstos y colectivos rurales (Hsing, 2010). Sin embargo, al utilizar el concepto de la ‘urbanización de la administración’, adopto lo que Robinson (2016) ha denominado una estrategia ‘generativa’, que selecciona casos con características comunes para contribuir a la teorización de uno de ellos y explorar la aplicabilidad de una idea desarrollada a partir del otro. De esta forma realizo un ‘salto conceptual’ (Robinson, 2016, p. 23) que acerca y pone en conversación los fenómenos urbanos españoles y chinos. La intención, por tanto, no es examinar hasta qué punto el caso español se asemeja al chino – esto es, comprobar empíricamente la tesis de la ‘urbanización de la administración’ en España – sino utilizar el concepto como una lente epistemológica para mejorar la teorización del caso español.

## 2.2 La urbanización y la administración local española

Gran parte de la investigación académica sobre el caso español se ha centrado en dinámicas a nivel macro, incluyendo las prácticas de la administración central. Economistas políticos críticos han situado el boom de desarrollo inmobiliario dentro de los ciclos de sobreacumulación y crisis inherentes al capitalismo (Charnock et al., 2014; López y Rodríguez, 2010). Desde mediados del s. XX la economía española ha dependido de la expansión desproporcionada de los sectores de la construcción y el turismo, para intentar compensar en cierta medida las deficiencias del sector industrial en España, y de la promoción continua de la propiedad de vivienda. De forma más específica, la sobreproducción especulativa de espacio urbano desde mediados de los años 90 hasta la crisis iniciada en 2007-2008 se vio facilitada por una serie de factores económicos y sociales: la afluencia de excedentes de capital del noroeste de Europa; bajos tipos de interés; la disponibilidad de mano de obra de bajo costo y en gran medida migrante en el sector de la construcción; y el mayor desarrollo del turismo, incluyendo una mayor demanda de compra de segunda residencia (Charnock et al., 2014).

En el desarrollo del boom, la administración central ha desempeñado un papel clave. Ésta promulgó políticas que alimentaron lo que Brenner (2006) ha llamado ‘keynesianismo de precio de activos’: el incremento en el valor de los activos en manos de las familias para aumentar la demanda y así impulsar aún más el crecimiento económico (López y Rodríguez, 2011; Norris y Byrne, 2015). Éstos han incluido



subsidios fiscales para la compra de vivienda, la residualización de la vivienda social, y la desregulación del sector bancario y del préstamo hipotecario. En términos de transformación del suelo, un paso clave para posibilitar el boom inmobiliario a través de la liberalización del mercado del suelo fue la Ley 6/1998 sobre régimen del suelo y valoraciones. Mediante el incremento radical de la oferta de suelo potencialmente urbanizable, dicha Ley buscaba facilitar el desarrollo urbano y contener los precios del suelo y la vivienda. La administración central también se embarcó en una extraordinaria y sostenida inversión en infraestructuras desde principios de los años 90, que incrementó el valor de mercado de grandes zonas del territorio relativamente inaccesibles hasta entonces y reforzó la importancia del sector de la construcción en la economía española (Albalade et al., 2015).

Aunque las dinámicas supralocales e históricas posibilitaron y facilitaron el boom inmobiliario, en la literatura hay también un reconocimiento del importante papel de la administración local (tanto regional como municipal) en la conformación de los procesos de urbanización y la importancia de éstos en la constitución de dicha administración. Dentro de una estructura administrativa profundamente descentralizada, la administración local tiene en efecto amplias competencias sobre la regulación de la transformación del suelo, incluyendo el planeamiento urbanístico. En primer lugar, a la aprobación de la Ley 6/1998 le siguió el desarrollo de leyes autonómicas del suelo que proporcionaron una base legal para las competencias autonómicas, atribuidas constitucionalmente, en ordenación del territorio, planeamiento urbanístico y vivienda. En segundo lugar, dentro de dicho marco legislativo, los Ayuntamientos gozan de competencias propias en planeamiento, gestión, ejecución y disciplina urbanística. Esta autonomía, unida a la pasividad o complicidad de las instituciones regionales, permitió la subordinación de los intereses públicos a los privados (Burriel, 2011; Romero, 2010). Los cambios en la clasificación del suelo a través de acuerdos con promotores inmobiliarios se volvieron más frecuentes y se formalizaron en muchos casos mediante la figura del convenio urbanístico, a través del cual el Ayuntamiento se comprometía a modificar, realizar y aprobar instrumentos de planeamiento para posibilitar desarrollos urbanos específicos y proporcionar los servicios necesarios, mientras los promotores acordaban realizar cesiones a dicho Ayuntamiento más allá de las previstas por ley. Por último, la administración local ha intervenido directamente mediante la promoción pública de vivienda protegida y desarrollo infraestructural, este último particularmente importante a nivel regional en lo que se refiere al desarrollo de redes de transporte metropolitanas.

Por otro lado, se puede argumentar que la urbanización en sí ha contribuido a constituir la administración local en tres dimensiones principales. En primer lugar, el precio más elevado del suelo ha permitido a la administración incrementar sus ingresos fiscales. De hecho, a menudo se ha resaltado la dependencia de los municipios de fuentes de ingresos derivados del suelo como resultado de una insuficiencia financiera endémica.

*Tabla 1. Constitución mutua de la administración local y la urbanización en España y China*

	China (Hsing, 2010)	España
Administración local > urbanización	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Derechos de propiedad del suelo.</li> <li>• Planificación de usos del suelo y competencias fiscales.</li> <li>• Control de la movilidad rural-urbana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Legislación.</li> <li>• Planificación de usos del suelo y competencias fiscales.</li> <li>• Acción directa.</li> </ul>
Urbanización > administración local	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingresos por el desarrollo y compraventa de suelo.</li> <li>• Extensión y consolidación del control territorial.</li> <li>• Oportunidades de promoción profesional para funcionarios estatales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingresos por el desarrollo y compraventa de suelo.</li> <li>• Legitimación mediante la obtención y mantenimiento de apoyo político.</li> <li>• Potencial para la obtención de ganancias personales económicas y políticas.</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia.

La proporción más grande de los mismos proceden del parque inmobiliario (los impuestos sobre la propiedad del suelo urbano y el incremento del valor del mismo), pero los Ayuntamientos también han



obtenido ingresos significativos de fuentes diversas derivadas de la transformación y desarrollo del suelo: licencias urbanísticas, impuestos sobre la construcción y el desarrollo, venta de suelo público y transferencias (por ejemplo, en el caso de los convenios). Según Baza Román y Gobernado Rebaque (2016) los ingresos locales derivados de la transformación y desarrollo del suelo en el período 2005-2013 alcanzaron su máximo en 2006 con un 16.0 % de los ingresos totales de los municipios españoles. Las Comunidades Autónomas también obtienen ingresos derivados de los procesos de urbanización pero de fuentes no específicas a los mismos, por lo que no se consideran en esta comunicación. En segundo lugar, la urbanización también ha ayudado a legitimar socialmente el poder estatal local a través no solo del crecimiento económico y del empleo en su territorio, sino también de la generación de significado y promoción de consenso mediante la movilización de ideas de modernidad, orgullo cívico, identidad local, etc. Esto es particularmente relevante en los casos de megaproyectos y arquitectura icónica (Tarazona Vento, 2015, 2017). Por último, si en China la urbanización ha proporcionado oportunidades de promoción profesional, en España, en vista de los numerosos casos de corrupción derivada de la actividad urbanística (Jiménez, 2009; Moreno Zacarés, 2020), el interés para funcionarios y políticos locales parece haber tenido más que ver con la obtención de ganancias personales económicas y políticas. En base a la discusión precedente, la Tabla 1 sintetiza las modalidades mediante las que la urbanización y la administración local se han constituido mutuamente en China y España.

### **3. EL CASO DE MURCIA**

#### **3.1 Caso de estudio**

El resto de esta comunicación desarrolla una aplicación del marco analítico presentado en la sección anterior al caso del Ayuntamiento de Murcia, realizando un examen de la relación entre la administración local y los procesos de urbanización durante los primeros años del siglo XXI y hasta la crisis económica global de 2008. El municipio de Murcia no es solo la capital sino también el área más poblada de la Comunidad Autónoma que sufrió una tasa de aumento de superficie artificial más alta, después de Navarra, en el período 1987-2011 (Observatorio de la Sostenibilidad, 2016). El municipio ha experimentado una importante transformación urbanística durante el boom inmobiliario, que se puede describir a través de tres fenómenos diferenciados (Martí-Ciriquián y Moreno-Vicente, 2014): la transformación del centro histórico, el desarrollo de nuevas periferias terciarias y residenciales, que ha incluido la expansión de los llamados *resorts* de turismo residencial, y la urbanización progresiva de la Huerta de Murcia. Aunque la noción de administración local utilizada por Hsing incluye las instituciones regionales, debido a limitaciones de espacio esta comunicación se centra principalmente en las municipales. Sin embargo, se hará referencia a las primeras cuando sea necesario, en particular debido a su papel en la provisión del marco legislativo para la transformación del suelo en la región. Para la realización del análisis se han utilizado datos secundarios y literatura gris y publicaciones académicas sobre el caso de estudio.

#### **3.2 “Estatalizando” la urbanización**

La extraordinaria urbanización de suelo en el municipio de Murcia se dotó de un marco regulador mediante la aprobación en 2001 de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana del municipio, que habilitó un incremento substancial del parque de vivienda. Mediante un examen detallado de esta Revisión, Moreno Micol (n.d.) ha calculado que su capacidad residencial, con año horizonte el 2025, se corresponde a 990.000 habitantes, casi tres veces la población municipal en el momento de aprobación del plan. La cantidad de suelo planificado para desarrollo, sin embargo, ha seguido creciendo durante la vigencia del Plan a través de la adaptación de 2005 a la Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia, que implicó una reducción de los suelos no urbanizables en un 10 % (García-Martín et al., 2022), numerosas modificaciones puntuales, y el planeamiento de suelo urbanizable sin sectorizar. La Ley regional sucedió y adoptó los principios básicos de la Ley española sobre régimen del suelo y valoraciones de 1998, que había sentado las bases para la liberalización del mercado del suelo y el incremento del suelo urbanizable en todo el país.

El aumento significativo de la capacidad residencial del plan urbanístico municipal se ha visto también facilitado por una serie de prácticas de planeamiento no convencionales. Quizás la más notable haya sido



la firma de convenios urbanísticos entre el gobierno municipal y promotores inmobiliarios. Entre 2001 y 2007, el Pleno del Ayuntamiento aprobó ocho convenios, todos al norte del centro urbano, que implicaban la transformación de 1.215 hectáreas de suelo. Bajo estos convenios, el Ayuntamiento aceleraría la tramitación y aprobación de los instrumentos de planeamiento necesarios y, a su vez, recibiría cesiones directas de un total aproximado de 207 millones de euros y en especie que incluirían un estadio de fútbol de nueva construcción, la restauración de dos edificios históricos, dos nuevos campos de golf y varias escuelas infantiles (Ayuntamiento de Murcia, n.d.). Otra práctica similarmente controvertida fue la inclusión, en el planeamiento de grandes desarrollos, de zonas no urbanizables externas a los mismos. En la práctica esto otorgaba edificabilidad a zonas de valor medioambiental y la transfería a los sectores urbanizables. Llamada popularmente 'teletransporte', esta práctica fue autorizada por la adaptación del PGOU de 2005 y permitió a promotores incrementar la densidad de sus desarrollos mediante la compra de suelo no urbanizable a bajo precio y su posterior cesión al Ayuntamiento como 'áreas de conservación y mejora ambiental' (García-Martín et al., 2022).

De nuevo según Moreno Micol (n.d.), en 2017 todos estos cambios habían incrementado la capacidad del plan urbanístico a 1,184,513 futuros habitantes. Para dar servicio al crecimiento urbano previsto, el gobierno municipal preparó una serie de planes de infraestructuras hidráulicas, energéticas y de carreteras para las dos zonas principales de crecimiento en el municipio: el norte, donde los desarrollos de los convenios se realizarían, y el sur, al otro lado de la Sierra de Carrascoy y El Valle, donde los llamados resorts orientados al turismo residencial se estaban desarrollando.

### 1.3 Urbanizando la administración

Como se indicó anteriormente, los presupuestos municipales en España han dependido considerablemente de ingresos derivados de la transformación del suelo y, de forma más general, de la ocupación y el uso del suelo. En el caso de Murcia, la Tabla 2 detalla los ingresos asociados a la actividad urbanística en el Ayuntamiento de Murcia entre 2005 y 2012, varios años antes y después del comienzo de la crisis económica. Los tipos de ingresos escogidos son los mismos examinados por Baza Román y Gobernado Rebaque (2016) en su estudio sobre el impacto de los ingresos urbanísticos en los presupuestos municipales. Los datos en Murcia son consistentes con dicho estudio: antes de la crisis, los ingresos asociados a la actividad urbanística rondaban el 10 % del total de ingresos anuales. Estos ingresos han tendido a decaer significativamente, aunque de forma irregular, a partir de 2008.

Tabla 2. Ingresos asociados a la actividad urbanística en el Ayuntamiento de Murcia (2005-2012)

Tipo de ingresos	Derechos reconocidos netos (€)							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras	25.290.685	31.835.379	31.763.728	15.700.640	6.283.053	5.358.991	2.373.607	2.561.338
Tasas por licencias urbanísticas, cédulas de habitabilidad, licencias de primera ocupación y otros servicios urbanísticos	0,00	0,00	0,00	1.049.964	838.106	535.378	468.114	357.321
Ingresos por actuaciones de urbanización	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.450.334
Ingresos por aprovechamientos urbanísticos	80.078	0,00	36.145.931	19.194.558	0,00	19.426.325	20.090.824	235.807,82
Enajenación de terrenos	3.581.017	6.540	1.086.668	383.014	92.372	8.108.705	284.914,90	0,00
Total ingresos por actividad urbanística	28.951.780	31.841.918	68.996.328	36.328.175	7.213.532	33.429.399	23.217.460	7.604.800
Total ingresos	320.191.615	340.251.956	386.162.494	392.732.533	467.447.671	414.538.627	421.976.730	406.346.233
<b>Ingresos por actividad urbanística sobre total ingresos</b>	<b>9,04 %</b>	<b>9,36 %</b>	<b>17,87 %</b>	<b>9,25 %</b>	<b>1,54 %</b>	<b>8,06 %</b>	<b>5,50 %</b>	<b>1,87 %</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de Ayuntamiento de Murcia (2022)



Más allá del importante papel de la transformación del suelo en las finanzas locales, se puede decir que la urbanización de la administración local en Murcia ha tenido lugar – por lo menos en cuanto a intención – mediante al menos otras dos modalidades: la legitimación social de la acción de la administración y las ganancias personales económicas y políticas. En cuanto a la primera, ya se ha señalado la importancia del sector inmobiliario en el crecimiento económico y empleo en España, pero en el caso de Murcia se pueden identificar otras dos fuentes de legitimación. En primer lugar, uno de los mencionados convenios incluía la construcción y cesión al Ayuntamiento de un nuevo estadio para el equipo local de fútbol, el Real Murcia CF, además de un nuevo centro comercial. El nuevo estadio y el centro comercial asociado formaron parte de una tendencia más general de desarrollo de megaproyectos a menudo conectados con el turismo y el deporte en Norteamérica y Europa (Orueta y Fainstein, 2008), y que como se apuntó anteriormente servían como dispositivos generadores de consenso mediante la re-imaginación de la ciudad y la promoción del orgullo cívico. La construcción de un estadio de fútbol es particularmente pertinente dada la predominancia del fútbol en los hábitos deportivos y de ocio en España (Llopis-Goig, 2014) y la utilización del deporte para la construcción de identidades regionales o locales a lo largo de todo el país (McFarland, 2020). Además, en el caso de Murcia cabe afirmar que el planeamiento orientado al crecimiento urbano ha contribuido a un consenso que ha incluido las élites económicas y políticas, pero también una gran parte de propietarios o, utilizando el término propuesto por Logan y Molotch (2007, p. 29), ‘empresarios fortuitos’: recaudadores de rentas por coincidencia, por ejemplo al haber heredado una propiedad o haber adquirido una debido a su valor de uso (por ejemplo residencial o agrícola). Según Moreno Micol (2008), el suelo no urbanizable de Huerta había sufrido, entre 2001 y 2008, una reducción del 40%, incrementando de esta forma el valor de cambio de los terrenos afectados.

En segundo lugar, es importante resaltar los beneficios personales que los procesos de urbanización pueden haber proporcionado a ciertas personas con responsabilidades en su regulación. El planeamiento y desarrollo urbanístico en Murcia ha sido el objeto de dos procesos judiciales importantes y todavía en curso: el caso Umbra, que indaga en un presunto trato diferencial a promotores en seis de los ocho convenios; y el caso Barraca, que investiga una presunta trama de corrupción para concentrar los beneficios derivados de los procesos de transformación del suelo en el municipio. Estos casos se iniciaron, respectivamente, en 2010 y 2007, y entre ambos más de 20 personas del sector de promoción inmobiliaria y de la administración local, incluyendo el entonces alcalde, un exconcejal de urbanismo y varios altos funcionarios de urbanismo, han sido imputados con delitos que incluyen prevaricación, cohecho y malversación de fondos públicos.

#### 4. CONCLUSIÓN

Esta comunicación ha presentado una primera aproximación a la utilización del concepto de ‘urbanización de la administración’, propuesto por Hsing (2010) para la conceptualización de la relación entre la administración local y los procesos de urbanización en el caso chino, en el caso español. El examen del caso español en general y del Ayuntamiento de Murcia en particular sugiere que, a pesar de las diferencias contextuales en términos socio-económicos, políticos e institucionales, dicha conceptualización tiene potencial para su entendimiento y teorización. La relación de constitución mutua entre los procesos de urbanización y la administración local permanece vigente, si bien las modalidades mediante las que esto ocurre varían. Una diferencia que merece la pena señalar se refiere a la estructura multinivel de la administración y la relación de ésta con el territorio. Las luchas por ejercer y consolidar el poder sobre el territorio que caracterizan al caso chino no son relevantes en el caso español, donde, a pesar de tensiones entre diferentes instituciones, sus funciones y la coordinación entre ellas no dependen de los procesos de urbanización en sí.

La situación urbanística y del sector público en España ha cambiado substancialmente desde que la crisis financiera global estalló a finales de la primera década del siglo. El parón en la actividad transformadora del suelo no solo ha privado a los Ayuntamientos de una abundante fuente de ingresos derivados del desarrollo del suelo, sino que ha dejado unos tejidos urbanos dispersos, no necesariamente bien conectados a redes infraestructurales metropolitanas, y en ocasiones inacabados. Al mismo tiempo, la circulación del capital a través del circuito secundario de acumulación se ha derivado hacia procesos de financiarización, la extracción de rentas asociadas a la vivienda, y la mercantilización de espacios turísticos.



En suma, la relación entre la administración local y los procesos de urbanización ha cambiado, y la noción de la urbanización de la administración puede resultar útil para examinar hasta qué punto y de qué forma la administración local se puede haber “desurbanizado”, y si esta posibilidad puede apuntar hacia un futuro alternativo modelo urbanístico.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación ‘Liminal urbanization: the politics of unfinished urban space in Spain’ financiado por el Faculty Research Fund de la Faculty of Humanities and Social Sciences de Newcastle University.

## REFERENCIAS

- Albalade, D., Bel, G., y Fageda, X. (2015). When supply travels far beyond demand: Causes of oversupply in Spain’s transport infrastructure. *Transport Policy*, 41, 80-89. doi: 10.1016/j.tranpol.2015.03.004.
- Ayuntamiento de Murcia. (2022). Cuentas Anuales. Recuperado 10 de marzo de 2024, de <https://www.murcia.es/web/portal/cuentas-anuales-2017>.
- Ayuntamiento de Murcia. (n.d.). Protocolos y acuerdos urbanísticos. Recuperado 19 de mayo de 2021, de <https://www.murcia.es/web/urbanismo/protocolos-y-acuerdos-urbanisticos>.
- Baza Román, J., y Gobernado Rebaque, J. I. (2016). La actividad urbanística y la financiación de los ayuntamientos. El impacto de los ingresos urbanísticos en los presupuestos municipales (2005—2013). *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 19(1), 191-216.
- Brenner, R. (2006). *The Economics of Global Turbulence: The Advanced Capitalist Economies from Long Boom to Long Downturn, 1945-2005*. London: Verso Books.
- Burriel, E. L. (2011). Subversion of land-use plans and the housing bubble in Spain. *Urban Research & Practice*, 4(3), 232-249. doi: 10.1080/17535069.2011.616743.
- Burriel, E. L. (2016). Empty urbanism: The bursting of the Spanish housing bubble. *Urban Research & Practice*, 9(2), 158-180. doi: 10.1080/17535069.2015.1110196.
- Charnock, G., Purcell, T., y Ribera-Fumaz, R. (2014). *The Limits to Capital in Spain: Crisis and Revolt in the European South*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Coq-Huelva, D. (2013). Urbanisation and financialisation in the context of a rescaling state: The case of Spain. *Antipode*, 45(5), 1213-1231. doi: 10.1111/anti.12011.
- García, M. (2010). The breakdown of the Spanish urban growth model: Social and territorial effects of the global crisis. *International Journal of Urban and Regional Research*, 34(4), 967-980.
- García-Martín, F. M., Ros-Sempere, M., Silvente-Martínez, M. J., Sánchez-Balsalobre, P. F., y Bernal-Gallego, A. (2022). Murcia y el Plan General de 2001: De la planificación a la ejecución del urbanismo expansivo. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 54(212), 335-358. doi: 10.37230/CyTET.2022.212.4.
- Guo, Y., Zhang, C., Wang, Y. P., y Li, X. (2018). (De-)Activating the growth machine for redevelopment: The case of Liede urban village in Guangzhou. *Urban Studies*, 55(7), 1420-1438. doi: 10.1177/0042098017729788.
- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 71(1), 3-17. doi: 10.2307/490503.
- Hin, L. L. (1999). *Urban Land Reform in China*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Hsing, Y. (2010). *The Great Urban Transformation: Politics of Land and Property in China*. Oxford: Oxford University Press.
- Jiménez, F. (2009). Building boom and political corruption in Spain. *South European Society and Politics*, 14(3), 255-272. doi: 10.1080/13608740903356541.
- Kan, K. (2019). Accumulation without dispossession? Land commodification and rent extraction in peri-urban China. *International Journal of Urban and Regional Research*, 43(4), 633-648. doi: <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12746>.
- Lin, G. C. S. (2009). *Developing China: Land, Politics and Social Conditions*. Abingdon, UK; New York, NY: Routledge.
- Lin, G. C. S. (2014). China’s landed urbanization: Neoliberalizing politics, land commodification, and municipal finance in the growth of metropolises. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 46(8), 1814-1835. doi: 10.1068/a130016p.



- Liu, Y., y Yau, Y. (2020). Urban Entrepreneurialism vs market society: The geography of China's neoliberal urbanism. *International Journal of Urban and Regional Research*, 44(2), 266-288. doi: <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12859>.
- Llopis-Goig, R. (2014). The predominance of soccer in the sport and leisure habits of Spanish society. *Sport in Society*, 17(6), 824-841. doi: 10.1080/17430437.2014.882909.
- Logan, J. R., y Molotch, H. L. (2007). *Urban Fortunes: The Political Economy of Place (20th Anniversary Edition)*. Berkeley and Los Angeles, CA: University of California Press.
- López, I., y Rodríguez, E. (2010). *Fin de Ciclo: Financiarización, Territorio y Sociedad de Propietarios en la Onda Larga del Capitalismo Hispano (1959-2010)*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- López, I., y Rodríguez, E. (2011). The Spanish model. *New Left Review*, 69, 5-29.
- Martí-Ciriquián, P., y Moreno-Vicente, E. (2014). La transformación urbana y territorial de la ciudad de Murcia y su entorno (1977-2010). *Estudios Geográficos*, 75(276), 261-309. doi: 10.3989/estgeogr.201407.
- McFarland, A. (2020). A Team of Our Own: The Role of Local and Regional Identities in Spanish Sport. *The International Journal of the History of Sport*, 37(1-2), 12-32. doi: 10.1080/09523367.2020.1729133.
- McGee, T. G., Lin, G. C. S., Marton, A. M., Wang, M. Y. L., y Wu, J. (2007). *China's Urban Space: Development Under Market Socialism*. Abingdon, UK; New York, NY: Routledge.
- Moreno Micol, Á. (2008). *La Huerta de Murcia*.
- Moreno Micol, Á. (n.d.). *Análisis del Desarrollo del PGOU del Municipio de Murcia 2001-2017*.
- Moreno Zacarés, J. (2020). The Iron Triangle of Urban Entrepreneurialism: The Political Economy of Urban Corruption in Spain. *Antipode*, 52(5), 1351-1372. doi: 10.1111/anti.12637.
- Naredo, J. M., y Montiel Márquez. (2011). *El Modelo Inmobiliario Español y su Culminación en el Caso Valenciano (Icaria)*. Barcelona. .
- Norris, M., y Byrne, M. (2015). Asset price Keynesianism, regional imbalances and the Irish and Spanish housing booms and busts. *Built Environment*, 41(2), 227-243. doi: 10.2148/benv.41.2.227.
- Observatorio de la Sostenibilidad. (2016). 25 Años Urbanizando España: La Generación que Multiplicó la Superficie Artificial de una Forma Insostenible (URB16). Recuperado de <https://www.observatoriosostenibilidad.com/informes/>.
- Orueta, F. D., y Fainstein, S. S. (2008). The New Mega-Projects: Genesis and Impacts. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(4), 759-767. doi: 10.1111/j.1468-2427.2008.00829.x.
- Robinson, J. (2016). Thinking cities through elsewhere: Comparative tactics for a more global urban studies. *Progress in Human Geography*, 40(1), 3-29. doi: 10.1177/0309132515598025.
- Robinson, J. (2022). *Comparative Urbanism: Tactics for Global Urban Studies*. Oxford, UK: John Wiley & Sons.
- Romero, J. (2010). Construcción residencial y gobierno del territorio en España. De la burbuja especulativa a la recesión. Causas y consecuencias. *Cuadernos Geográficos*, 47(2), 17-46. doi: 10.30827/cuadgeo.v47i0.600.
- Romero, J., Jiménez, F., y Villoria, M. (2012). (Un)sustainable territories: Causes of the speculative bubble in Spain (1996–2010) and its territorial, environmental, and sociopolitical consequences. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 30(3), 467-486.
- Tarazona Vento, A. (2015). Santiago Calatrava and the 'Power of Faith': Global Imaginaries in Valencia. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39(3), 550-567. doi: 10.1111/1468-2427.12217.
- Tarazona Vento, A. (2017). Mega-project meltdown: Post-politics, neoliberal urban regeneration and Valencia's fiscal crisis. *Urban Studies*, 54(1), 68-84. doi: 10.1177/0042098015625025.
- Wu, F., Xu, J., y Gar-On Yeh, A. (2007). *Urban Development in Post-reform China: State, Market, and Space (1 edition)*. Abingdon, UK; New York, NY: Routledge.
- Wu, F., Zhang, F., y Liu, Y. (2022). Beyond Growth Machine Politics: Understanding State Politics and National Political Mandates in China's Urban Redevelopment. *Antipode*, 54(2), 608-628. doi: 10.1111/anti.12781.
- Zhang, M., Qiao, S., y Yan, X. (2021). The secondary circuit of capital and the making of the suburban property boom in postcrisis Chinese cities. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 0308518X21992773. doi: 10.1177/0308518X21992773.





# LA RECONFIGURACIÓN DEL MODELO TERRITORIAL PLANIFICADO: ARTICULACIÓN Y CENTRALIDAD URBANAS EN EL PONIENTE ALMERIENSE

NOELIA RUIZ MOYA<sup>1</sup>

LUIS MIGUEL SÁNCHEZ ESCOLANO<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Granada. Campus de Cartuja, S/N, Granada (España), noeliaruiz@ugr.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Granada. Campus de Cartuja, S/N, Granada (España), lmsescolano@ugr.es*

**Resumen.** La intensa especialización agraria que ha experimentado el Poniente almeriense en las últimas décadas ha generado cambios económicos, sociales, ambientales o institucionales que han redefinido su modelo de desarrollo. Los impactos más notables se reflejan en el esquema de articulación territorial, donde la funcionalidad diseñada por el Plan Subregional de Ordenación del Territorio (PSOT) a inicios del siglo XXI ha sido superada por la magnitud de las transformaciones experimentadas: reorientación productiva, movimientos migratorios y residenciales, evolución perfil socioeconómico de la población o localización de infraestructuras. Unas dinámicas que han reconfigurado la operatividad del sistema de asentamientos subregional acentuando así las tensiones espaciales: pauperización, degradación residencial o guetificación social en el que era el núcleo de referencia comarcal (El Ejido), frente a la hiperurbanización, sobreexplotación y masificación dotacional del entonces segundo (Roquetas de Mar).

La presente aportación aborda, por tanto, los desafíos que enfrenta el Poniente almeriense (Andalucía) para garantizar un desarrollo territorial más sostenible y racional, analizando el esquema de vertebración espacial diseñado por los instrumentos de ordenación del territorio desplegados en el ámbito, los conflictos derivados de su ejecución y gestión en las últimas décadas (2001-2021).

**Palabras clave:** Ordenación del territorio, Instrumentos de planificación, Modelos desarrollo, Articulación espacial, Almería.

## THE RECONFIGURATION OF THE PLANNED TERRITORIAL MODEL: URBAN ARTICULATION AND CENTRALITY IN THE WEST OF ALMERIA

**Abstract.** The intense agricultural specialisation that the Poniente Almeriense has experienced in recent decades has generated economic, social, environmental and institutional changes that have redefined its development model. The most notable impacts are reflected in the territorial articulation scheme, where the functionality designed by the Subregional Spatial Planning Plan (PSOT) at the beginning of the 21st century has been surpassed by the magnitude of the transformations experienced: productive reorientation, migratory and residential movements, evolution of the socio-economic profile of the population or the location of infrastructures. These dynamics have reconfigured the operation of the sub-regional settlement system, accentuating the spatial tensions: pauperisation, residential degradation or social ghettoisation in what was the regional nucleus of reference (El Ejido), as opposed to the hyper-urbanisation, over-exploitation and overcrowding of the then second (Roquetas de Mar).

This contribution therefore addresses the challenges faced by the Poniente Almeriense (Andalusia) in order to guarantee a more sustainable and rational territorial development, analysing the spatial structuring scheme designed by the spatial planning instruments deployed in the area, the conflicts arising from their implementation and management in recent decades (2001-2021).

**Keywords:** Territorial Management, Plans, Development Models, Spatial Articulation, Almería.



## 1. INTRODUCCIÓN.

El Poniente almeriense constituye uno de los ámbitos más dinámicos de Andalucía desde el último cuarto del siglo XX. A su emplazamiento litoral en la costa mediterránea se sumó su posición geoestratégica en el oriente andaluz, constituyendo el núcleo central del eje del Mediterráneo entre Málaga y Almería por la A-7 o Autovía del Mediterráneo (E-15) (Figura 1).

El protagonismo creciente del ámbito se podría datar en la década de los 1960, cuando la comarca pasó de ser un espacio rural de secano, salpicado de huertas y almendros entre grandes extensiones de pastizal extensivo, a convertirse en la despensa de Europa con el desarrollo de los cultivos hortícolas (Larrubia y Ocaña, 2014; Sánchez y Toro, 2020). Los nuevos almerienses que en masa fueron llegando desde comarcas y provincias vecinas desarrollaron aquí una agricultura de primor, muy rentable y tecnificada en un área caracterizada por suelos arenosos y raquíuticos, ralos en nutrientes por la intensa erosión eólica. Sin embargo, la cultura emprendedora de sus habitantes sostenida sobre una gran inversión privada originó un nuevo modelo de desarrollo agrario que combinaba técnicas tradicionales de la huerta mediterránea sobre enarenados, junto las estructuras tradicionales del parral que se terminaron cubriendo de plástico (Jiménez, 2011).

Surgen de este modo los invernaderos actuales, símbolo identitario del Sureste – especialmente, de la orla costera almeriense- y, que se han convertido en el motor del progreso de una zona históricamente deprimida. Estos generan una agricultura muy rentable por el aumento de su producción (con varias cosechas anuales) y con menos inputs de entrada (agua, suelo, fertilizantes) al tecnificar todo el proceso. Su presencia testimonial hasta 1960 (con 600 hectáreas en todo el Poniente) creció exponencialmente en las dos décadas siguientes, llegando a registrarse 12.000 hectáreas de cultivos bajo plástico en 1980 en el ámbito, principalmente en la almendra central del Campo de Dalías (entorno a los municipios de Dalías, El Ejido y la Mojenera) y de manera residual en las pequeñas vegas aluviales de Adra (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1981; Hernández, 1994).

Un modelo de desarrollo territorial que se consolida definitivamente a finales del siglo XX (en 1990) cuando los agricultores- propietarios de los invernaderos apuestan por la comercialización directa de sus productos, obviando cualquier tipo de intermediación empresarial. De este modo, comienzan a asociarse creando cooperativas con las que llevar su producto al mercado, dirigiéndose mayoritariamente al comercio exterior (esencialmente a Europa central) aprovechando la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea en 1986 (Rodríguez y Sánchez, 2016).

Comienza así la expansión generalizada de los cultivos invernaderos por todo el Campo de Dalías: el frente litoral, las pequeñas llanuras aluviales, vegas y ramblas cercanas. Todo ello con el apoyo de las Administraciones locales que facilitaron la inversión privada en la actividad sin advertir – ni sancionar- los impactos territoriales que estas decisiones iban ocasionando en la comarca: superación de la capacidad de carga del territorio, indisponibilidad de los recursos endógenos, sobreexplotación de acuíferos, sellado de suelos, degradación paisajística u ocupación de espacios forestales y protegidos (Sánchez, 2013).

Los gobernantes locales se enfocaron en los beneficios económicos, demográficos, urbanísticos o dotacionales que el modelo productivo estaba reportando, sin advertir las tensiones que comenzaban a surgir por la ocupación del espacio. Especialmente intensos fueron los relacionados con la estructuración de su sistema de asentamientos, ya que las dinámicas productivas incidieron en su histórica dispersión, haciendo inviables las soluciones locales adoptadas por los consistorios municipales.

Estos, desbordados por la intensidad y magnitud de los cambios, aceptan de buen grado la intervención autonómica, que decidió implementar un Plan Subregional de Ordenación del Territorio para solventar esas tensiones aplicando un enfoque geosistémico y supramunicipal (Junta de Andalucía, 2002; Rando, 2021).

Sin embargo, han transcurrido más de dos décadas desde la implementación de este instrumento en 2002, y las dinámicas del territorio han superado las soluciones que este diseñaba, generando así nuevos conflictos: redistribución de la población, funcionalidad de los núcleos de poblamiento, segregación residencial, urbanización excesiva del litoral, degradación de los asentamientos tradicionales, ineficiente distribución de los equipamientos, etc. Un sinfín de procesos que han desarticulado el territorio y a los que el plan ya no es capaz de enfrentar.



## 2. APUNTE METODOLÓGICO

La presente aportación tiene como objetivo abordar los desafíos a los que se enfrenta el Poniente almeriense para lograr un desarrollo territorial más sostenible y equilibrado. Para ello, se ha examinado el esquema de articulación espacial propuesto por los instrumentos de ordenación del territorio (regionales y subregionales) desplegados en el ámbito, identificando los conflictos derivados de su implementación y gestión para el periodo temporal 2001-2021.

Con este fin, hemos empleado una combinación de métodos, con protagonismo del analítico-deductivo que es habitual en las investigaciones de ciencias sociales, prevaleciendo el enfoque geosistémico e integral del territorio propio de la disciplina geográfica.

La complejidad de los procesos territoriales identificados en el Poniente almeriense nos ha llevado a utilizar fuentes cuantitativas y cualitativas que se detallan en la secuenciación de la investigación recogida a continuación:

En primer lugar, hemos realizado una exhaustiva revisión de los textos científicos que habían abordado estas cuestiones, así como de las referencias normativas e instrumentales que constituyen el ordenamiento jurídico de la planificación territorial en Andalucía y en la comarca almeriense. Examinamos, por tanto, el Plan de Ordenación del Territorio de la región (en adelante POTA) y el Plan Subregional de Ordenación del Territorio del Poniente Almeriense (en adelante PSOT), junto con otras herramientas de planificación sectorial con incidencia territorial en la construcción del modelo de desarrollo comarcal (instrumentos urbanísticos de los municipios comarcales, planes de infraestructuras, planes agrarios, hidrológicos o turísticos).

A continuación, se realiza un profundo análisis del esquema territorial diseñado por la planificación territorial en el área de estudio (POTA y PSOT), enfatizando en la funcionalidad que proponían para el sistema de asentamientos, así como los conflictos derivados de su implementación y gestión durante el periodo 2001-2021. Posteriormente, elaboramos varios índices demográficos, económicos y urbanísticos para observar la evolución de las tensiones espaciales identificadas en los planes a este respecto. Para ello empleamos varias fuentes:

Por un lado, los Censos de Población y Vivienda (1991, 2001 y 2021) con los que obtener los datos estadísticos oficiales sobre la evolución demográfica experimentada en el Poniente en la década previa a la elaboración del PSOT (1991-2001) y, después, durante su periodo de vigencia (2001-2021). Además, hemos utilizado el Nomenclátor del Instituto Nacional de Estadística para profundizar en la dinámica urbanística y poblacional que han experimentado los asentamientos urbanos de los dos municipios principales de la comarca: El Ejido y Roquetas de Mar.

Por otra parte, se han realizado varias salidas de campo al ámbito de estudio para profundizar en la identificación y reconocimiento de los procesos y conflictos existentes con el objeto de elaborar una cartografía (con ArcGis) sobre las actuales dinámicas espaciales – así como su funcionalidad-.

Finalmente, con todo ello, se pretende progresar en el reconocimiento científico de la articulación interna del Poniente y extraer lecciones que nos permitan avanzar en la resolución de las tensiones espaciales presentes en la comarca; y mejorar su gestión territorial.

## 3. RESULTADOS

El Sureste español y, especialmente las provincias del oriente andaluz, ha experimentado un histórico aislamiento territorial, económico e institucional. Este se ha derivado de su localización periférica con respecto a los centros de poder regional y nacional, contribuyendo a su debilidad socioeconómica y a una limitada disponibilidad de recursos. Unas circunstancias presentes en las comarcas más meridionales de la Andalucía Oriental como es el caso del Poniente almeriense (Garrido, Rodríguez y López, 2016; Rodríguez y Sánchez, 2016).

En esta última, las profundas transformaciones productivas que se produjeron desde 1990 con la expansión generalizada de los cultivos bajo plástico reconfiguraron las dinámicas sociales, económicas, urbanísticas o dotacionales de toda la comarca más allá de su marcada idiosincrasia (Hernández, 1994). Una de las características más reconocibles de este territorio era la atomización del poblamiento, con núcleos fragmentados y dispersos que tenían una evidente vocación rural en el traspais serrano de Gádor

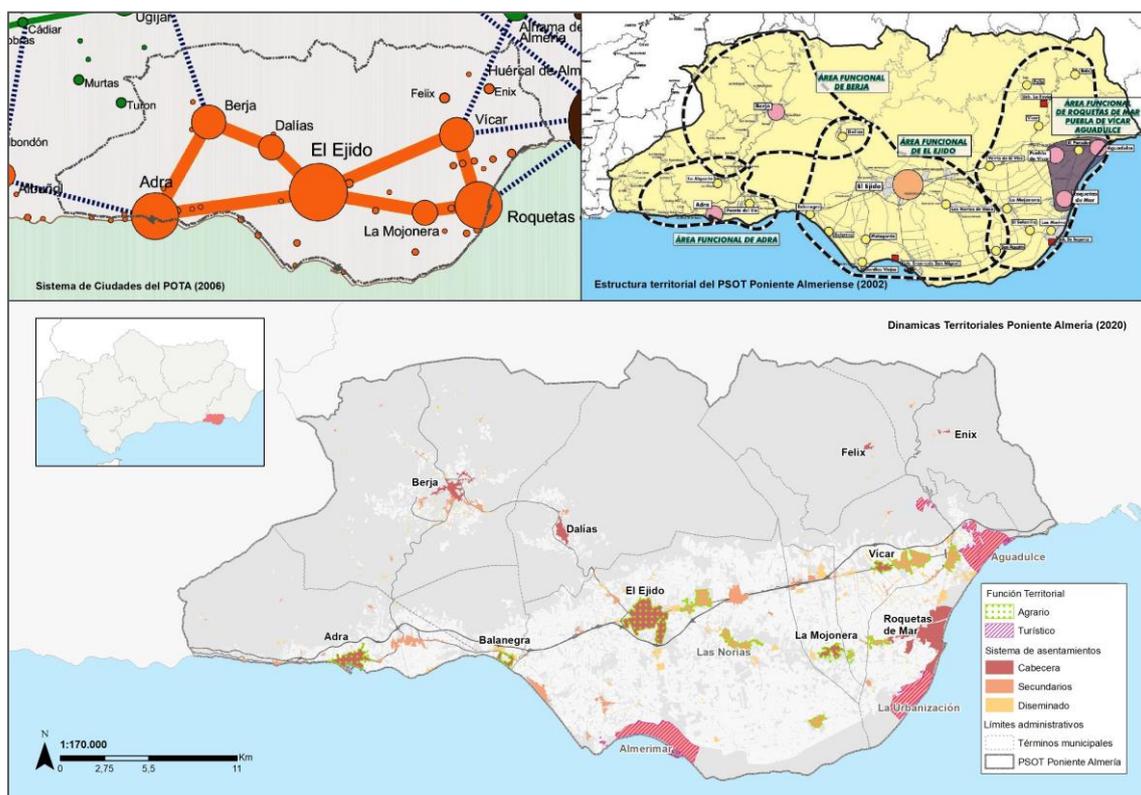


(Berja, Dalías, Felix y Enix), agrícola en la zona central del Campo de Dalías (El Ejido, Vícar y Adra) o costera en los asentamientos de Roquetas de Mar y Aguadulce (Figura 1).

No obstante, esa dispersión poblacional no era más que el reflejo de la desarticulación espacial del ámbito por la recurrente desatención de las Administraciones Públicas. De este modo, y en un intento de los gestores regionales por favorecer la inversión pública en la provincia – y en la comarca- comienzan a desarrollarse varias infraestructuras de comunicación con las que mejorar la articulación del Poniente: el enlace del ámbito con la A-92 en Viator, las mejoras de la N-340 que conectaba a los municipios del Campo de Dalías con Almería y la costa granadina o la puesta en marcha de la autovía del Mediterráneo (A-7) que uniría las ciudades costeras andaluzas con la Región de Murcia y el corredor levantino (Jiménez, 2011; Sánchez, 2013).

Y es que alcanzar el equilibrio regional y mejorar la articulación espacial exterior eran objetivos prioritarios de la Administración autonómica, que comienza a desarrollar su nueva política territorial teorizando en instrumentos de planificación que permitiesen corregir los desequilibrios existentes. Se aprueba así el Documento de Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía (1990) que diseñaría el Sistema de Ciudades regional que sería aprobado tres lustros después por el POTA (2006). Este proponía la vertebración de la región a través de su esquema de poblamiento donde las ciudades medias desempeñarían un rol decisivo al conectar el mundo rural con los grandes espacios urbanos (Junta de Andalucía, 1990; 2006).

Figura 1. El funcionamiento territorial del sistema de asentamientos del Poniente almeriense en la planificación territorial.



Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (2006). Plan Subregional de Ordenación del Territorio del Poniente Almeriense (2002). Elaboración propia.

Sin embargo, y pese a las inversiones que iban llegando, el sistema de asentamientos comarcal seguía formado por estructuras débiles y dispersas, y el plan regional decide reforzarlo otorgándole a El Ejido el rol protagonista del ámbito, convirtiéndola en una de las ciudades medias más destacadas del litoral oriental andaluz (Junta de Andalucía, 2006). La ciudad ya había asumido informalmente el papel de cabecera comarcal varios lustros atrás en el despegue económico del Campo de Dalías por su ubicación central y de cruce de caminos. Su proximidad a la N-340 le proporcionaba una conexión rápida y sencilla con los



municipios y comarcas vecinas, mientras el resto del territorio estaba recorrido por vías locales, estrechas y mal equipadas, lo que dificultaba el tránsito de vehículos pesados y la accesibilidad (Ruiz, 2023). Todo ello coadyuvó para que El Ejido se convirtiese en el centro de referencia del Poniente (Junta de Andalucía, 1990) y albergase las cifras económicas, demográficas o urbanísticas más destacadas del ámbito antes de atisbarse la intervención de cualquier instrumento de ordenación regional o subregional (Tabla 1).

Su rol como centro comarcal fue reforzado en el esquema propuesto por el Plan Subregional de Ordenación del Territorio del Poniente (PSOT) en 2002, consolidándola como cabecera comarcal al emplazar en ella los principales servicios y equipamientos supramunicipales: sanitarios, educativos, judiciales, comerciales o recreativos. Sin embargo, este temprano instrumento de ordenación – previo a la promulgación del POTA en 2006- señaló varias dinámicas internas que podrían condicionar la articulación diseñada a medio plazo (desarrollo de actividades turísticas, urbanización costera, ordenación del espacio agrícola o generación de campos de golf) (Junta de Andalucía, 2002).

De este modo, propone la configuración de varias áreas supramunicipales que ayuden al liderazgo comarcal de El Ejido (Figura 1):

El área funcional de Berja-Dalías, que se extendería al norte de la almendra central del Campo de Dalías, y en donde los invernaderos estaban ocupando masivamente las vegas tradicionales, transformando los paisajes y alterando los sistemas productivos rurales.

Adra capitanea el extremo occidental de la comarca, intentando extender su influencia territorial sobre los pequeños asentamientos de la Contraviesa granadina (Albuñol, Sorvilán y Polopos) que estaban replicando el modelo productivo del Poniente.

En la mitad oriental de la comarca se genera un dinámico hinterland supramunicipal liderado por Roquetas de Mar y Vícar. Esta área funcional englobaba las dinámicas rurales tradicionales de Felix y Enix en la Sierra de Gádor así como su incipiente turismo; la expansión de los invernaderos en el eje de la N-340 en la confluencia con la almendra central del Campo de Dalías (entorno a La Mojonera, La Puebla de Vícar, El Parador de las Hortichuelas; Las Marinas o El Solanillo) y el incipiente desarrollo turístico-litoral que estaba originando intensos crecimientos urbanísticos en el triángulo Aguadulce-Roquetas de Mar-La Puebla de Vícar.

Sin embargo, las dinámicas territoriales que se han sucedido tras la implementación del plan subregional han modificado la organización funcional que este diseñó. En las últimas dos décadas, los asentamientos litorales han registrado un vibrante desarrollo demográfico, económico y residencial, siendo Roquetas de Mar el municipio con los crecimientos más notables de la comarca, acumulando tasas del 96% de incremento poblacional en el periodo 2001-2021 o del 116% en su parque inmobiliario. Mientras, El Ejido registra cifras demográficas (el 44%) y residenciales (64%) más modestas en el mismo periodo, pasando de los 58.000 habitantes en 2001 a los 83.300 en 2021 (Tabla 1).

Tabla 1. Evolución de la población y las viviendas en el Poniente Almeriense (1991-2021).

	Habitantes		Viviendas (Totales)	
	1991-2001 (%)	2001-2021 (%)	1991-2001 (%)	2001-2021 (%)
Adra	9,35	15,92	23,57	33,68
Berja	-7,12	12,75	9,57	9,35
Dalías	3,25	12,88	0,43	57,55
El Ejido	39,89	43,94	63,58	64,67
Enix	8,30	106,90	0,00	138,68
Felix	-6,98	16,23	8,48	46,69
La Mojonera	38,99	18,20	35,62	17,14
Roquetas de Mar	86,63	96,35	48,40	114,99
Vícar	41,22	62,23	40,79	103,03
* Balanegra		44,75		
<b>PONIENTE</b>	<b>40,96</b>	<b>53,60</b>	<b>42,49</b>	<b>78,71</b>

Leyenda: \*Balanegra se constituye como un municipio independiente de Berja en 2015.

Fuente: INE. Censos de población y vivienda 1991-2021. Elaboración propia.



Por tanto, los datos exhiben el crecimiento exponencial de la primera ciudad sobre la segunda, basado todo ello en modelos de desarrollo distintos. Por un lado, El Ejido se ha convertido en la referencia urbana del Campo de Dalías, con una estructura territorial vinculada a la producción agrícola y un perfil social empleado en los invernaderos. De hecho, el 30% de la población municipal es de origen extranjero, eminentemente hombres jóvenes, emigrados de países africanos que llegan al Poniente para emplearse en los cultivos bajo plástico (Larrubia y Ocaña, 2014; Capote y Nieto, 2016). Su presencia mayoritaria provoca unas ratios de masculinización elevadas y una desestructuración de la población por género y edad (Tabla 2). Estos se localizan mayoritariamente en los asentamientos próximos a las zonas de cultivo, entorno a la vía de comunicación N-340 con Vícar (Pampanico, Santa María del Águila, El Viso, La Puebla de Vícar y el Parador de las Hortichuela) y la A-1050 que une la ciudad con Roquetas de Mar (Las Norias de Daza, La Mojonera o Cortijos de Marín).

Mientras tanto, Roquetas de Mar se ha erigido en la referencia funcional de la comarca optando por desarrollar un modelo turístico-residencial. En los últimos veinte años ha experimentado fuertes crecimientos demográficos, urbanístico, dotacionales o comerciales que le han permitido ampliar su papel institucional y su peso político en la comarca. Tanto así que se ha convertido en una de las ciudades medias de referencia del litoral regional al duplicar su población en apenas dos décadas, pasando de los 50.000 habitantes en 2001 a 98.300 en 2021 (INE, 2001; 2021). Además, su perfil social es más heterogéneo que el exhibido en El Ejido y, aunque el 26% de su población es de origen extranjero, estos son mayoritariamente jubilados centroeuropeos que residen en los asentamientos costeros de La Urbanización o Aguadulce por su proximidad al mar, las bondades climáticas y, manifiestamente, por su paisaje libre de plásticos (García, 2000; Larrubia y Ocaña, 2014; Ruiz, Sánchez y Navas, 2023; Tabla 2).

No obstante, estos no son los únicos municipios que muestran un intenso dinamismo en el área de estudio, pues los incrementos demográficos y residenciales son también elevados en otros núcleos del extremo oriental del Poniente como Vícar y Enix que están influenciados por la proximidad espacial a la pujanza de Roquetas de Mar (Tablas 1 y 2).

Tabla 2. Evolución del perfil sociodemográfico del Poniente Almeriense (1991-2021).

	1991			2001			2021		
	S.Migra.	%Ext.	R. H/M	S.Migra.	%Ext.	R. H/M	S.Migra.	%Ext.	R. H/M
Adra	-36	0,64	1,00	106	3,81	1,01	-182	14,45	1,05
Berja	-28	0,31	0,98	-73	3,58	1,00	181	13,78	1,05
Dalías	22	0,31	0,98	-17	1,52	0,97	37	7,62	0,98
El Ejido	48	0,88	1,03	910	14,96	1,18	2392	29,98	1,07
Enix	-3	4,98	0,90	3	5,36	1,10	31	20,56	1,23
Felix	-1	0,81	0,99	14	2,97	1,05	36	9,91	1,38
La Mojonera	44	0,35	1,04	218	21,92	1,30	-294	40,05	1,29
Roquetas de Mar	408	1,73	0,99	2729	13,93	1,08	2216	26,64	1,05
Vícar	21	0,56	1,04	-120	15,29	1,15	98	32,39	1,19
<b>PONIENTE</b>	<b>475</b>	<b>0,91</b>	<b>1,01</b>	<b>3770</b>	<b>12,36</b>	<b>1,11</b>	<b>4515</b>	<b>26,57</b>	<b>1,08</b>

Leyenda: S.Migra (Saldo migratorio); %Ext. (% de extranjeros); R. H/M (Ratio Hombres/ Mujeres).

Fuente: INE. Censos de población y vivienda 1991-2021. Elaboración propia.

Así, y por todo lo anterior, en los últimos lustros se está apreciando un cambio en la organización funcional diseñada por el plan subregional del Poniente, causada por el debilitamiento territorial de El Ejido en favor de Roquetas de Mar. Esto está originando variaciones en la distribución espacial de la población que están afectando a la cualificación, mantenimiento y ordenación de su sistema de asentamientos.

Un proceso que se suma al cambio en el esquema de poblamiento del litoral andaluz, donde los eslabones inferiores (núcleos secundarios o diseminados) del sistema están reforzando su protagonismo en detrimento de las cabeceras municipales (Sánchez y Ruiz, 2023). En el Poniente almeriense en 2019, el 44% de la población reside en los asentamientos secundarios frente al 52% que habita en las cabeceras. Sin embargo, aunque estas cifras señalen la preponderancia de los eslabones principales frente a los intermedios o informales, su evolución temporal nos muestra un crecimiento exponencial de estos últimos,



con un incremento del 13% de la población residente en dos décadas frente a la pérdida del 4,5% de los habitantes que ocupaban las cabeceras en ese mismo periodo (Ruiz y Cejudo, 2022).

Una dinámica que se ve matizada por el emplazamiento litoral o interior de los asentamientos. Así, mientras los núcleos costeros han visto reforzado su función territorial tras la ubicación de equipamientos y servicios supramunicipales junto a instalaciones comerciales, turísticas o recreativa; los interiores, han experimentado el proceso opuesto, debilitando su rol espacial por la ausencia de estos equipamientos públicos básicos que ha contribuido a la degradación y pauperización residencial o a la pérdida de efectivos demográficos (Ruiz, 2023).

Este proceso se ejemplifica en la evolución que han experimentado los principales asentamientos de la comarca, pues los núcleos litorales de Roquetas de Mar – La Urbanización o Aguadulce- han registrado intensos crecimientos por su localización costera y su tradicional dedicación turística (García, 2000). Sin embargo, han visto reconvertida su función de 2º vivienda vacacional a residencia principal por la redistribución de la población comarcal, que ha decidido trasladarse a estos núcleos al localizar junto a ellos los equipamientos y servicios comerciales, recreativos, administrativos o institucionales, además de tener mejores conexiones viarias con la capital y una mayor calidad constructiva en las residencias (Tabla 3; Figura 2). Estas circunstancias son compartidas por Almerimar, único asentamiento costero de El Ejido, que se ha beneficiado de este comportamiento y ha multiplicado por cuatro su población en el periodo 2001-2021; generando un continuum urbano en todo el frente litoral del Poniente a excepción de la isla ecológica que supone la presencia del Espacio Natural Protegido de Punta Entinas Sabinar (Figura 2).

Tabla 3. Evolución de la población en los núcleos urbanos de Roquetas de Mar (2001-2021).

	Año 2001	Año 2021	Tasa crecimiento (%)
Roquetas de Mar (cabecera)	23293	46720	100,58
Aguadulce	9558	17044	78,32
Campillo del Moro	4956	13058	163,48
Cortijos de Marín	1564	2629	68,09
Las Marinas	1499	4642	209,67
El Parador de las Hortichuelas	3717	9926	167,04
La Urbanización	2324	4190	80,29
El Solanillo	659	516	-21,70
<b>ROQUETAS DE MAR (municipio)</b>	<b>47570</b>	<b>98725</b>	<b>107,54</b>

Fuente: INE. Nomenclátor de población 2001-2021. Elaboración propia.

Por el contrario, los asentamientos interiores – aun cuando incrementan su población- muestran dinámicas espaciales distintas. Estos se localizan en el interior del mar de plástico, alejados de los equipamientos y servicios comarcales e incluso locales. Se encuentran al margen de los centros de decisión política y de los circuitos de inversión (pública y privada). Exhiben un espacio urbano muy degradado, con construcciones de baja calidad llegando en algunas ocasiones a polígonos de infravivienda (Checa, 2007; Nieto y Egea, 2019). Son asentamientos muy fragmentados socialmente y con fuerte problemas de estigmatización en el debate público, que han visto reforzado su rol de áreas inseguras por su orientación agraria, además de su ocupación mayoritaria por población extranjera o de bajos recursos. Esto es lo que ocurre en Las Norias de Daza, Santa María del Águila, San Agustín, Matagorda o El Solanillo (Tabla 4). Todo ello ha influido en el abandono de la población local tradicional de estos asentamientos en cuanto las condiciones económicas lo permitían, mudándose a los centros litorales señalados anteriormente.

Por tanto, de los procesos señalados podemos inferir que la presencia y accesibilidad a los servicios públicos ha sido una de las razones principales que han condicionado la reconfiguración territorial del Poniente almeriense. El dinamismo comarcal ha primado la localización de instalaciones deportivas, recreativas, comerciales o turísticas en los núcleos costeros y, especialmente, en Roquetas de Mar (Mapa 2). Circunstancias que, unidas a su pujanza socioeconómica y residencial la han convertido de facto en el centro de referencia del ámbito más allá del esquema propuesto por el plan subregional (Ruiz, Sánchez y Navas, 2023). Mientras tanto, El Ejido pierde relevancia y ve desdibujada su primacía supramunicipal, quizá



ejemplificada hoy únicamente en el Hospital de Alta Resolución (1996) que respondió a la demarcación territorial sanitaria de aquel tiempo.

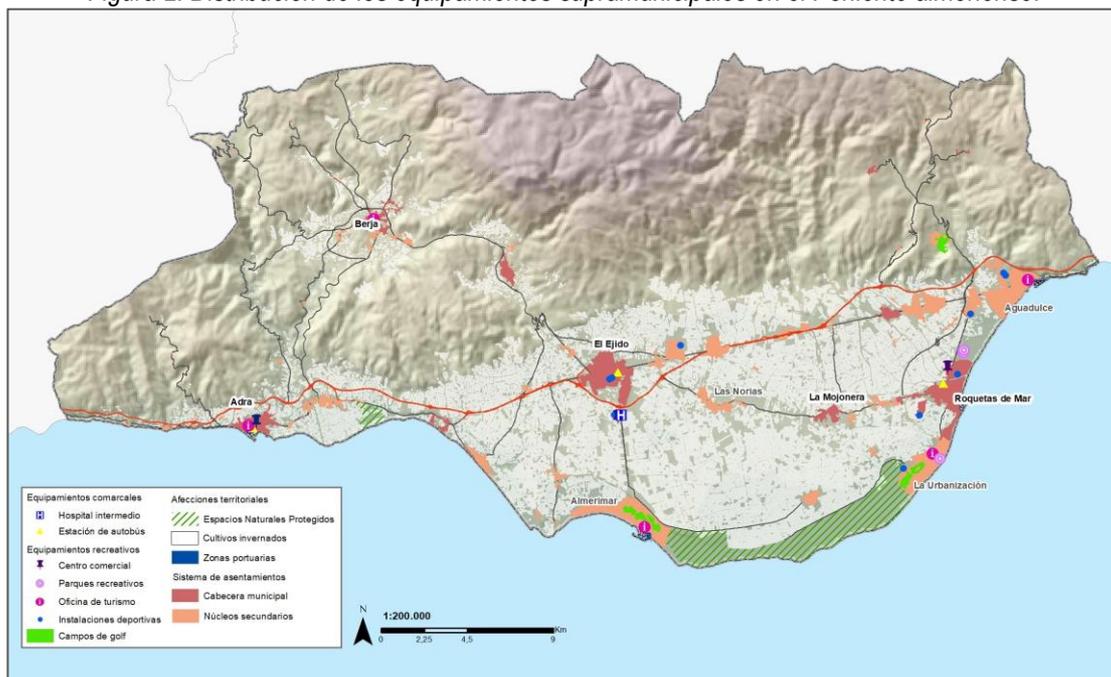
Tabla 4. Evolución de la población en los núcleos urbanos de El Ejido (2001-2021).

	Año 2001	Año 2021	Tasa crecimiento (%)
El Ejido (cabecera)	30312	44428	46,57
Almerimar	1778	9574	438,47
Balerna	3427	4619	34,78
Guardias Viejas	301	572	90,03
Matagorda	2042	2082	1,96
Las Norias	5219	7844	50,30
Pampanico	1451	1096	-24,47
San Agustín	2419	2626	8,56
Santa María del Águila	7685	10152	32,10
Tarambana	1076	1012	-5,95
<b>EL EJIDO (municipio)</b>	<b>55710</b>	<b>84005</b>	<b>50,79</b>

Fuente: INE. Nomenclátor de población 2001-2021. Elaboración propia.

Asimismo, el traspais interior del Poniente presenta un escenario radicalmente distinto al configurado por los asentamientos litorales. Berja y Dalías languidecen mostrando dinámicas propias de espacios rurales interiores donde su lejanía a las principales dotaciones supramunicipales son el principal condicionante de su estancamiento. Una situación similar a la descrita anteriormente ocurre en Adra que, aunque pueda parecer extraña por su ubicación en el frente costero y la presencia de algunos equipamientos locales, no ha conseguido liderar los procesos económicos de los núcleos orientales de la Costa Tropical de Granada o el mismo interior del Poniente y Alpujarra Almeriense (Ruiz, 2023). Por el contrario, Enix y Felix en la zona oriental han encontrado en su emplazamiento en la media ladera de la Sierra de Gádor la calidad paisajística necesaria para consagrarse como centro turístico y residencial interior, aprovechando la cercanía a Roquetas de Mar.

Figura 2. Distribución de los equipamientos supramunicipales en el Poniente almeriense.



Fuente: IECA. Datos Espaciales de Referencia de Andalucía. Elaboración propia.



#### 4. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Los espacios litorales se han consagrado en las regiones mediterráneas como unas de las áreas más dinámicas y vibrantes social, económica o urbanísticamente. Si bien, esa vitalidad genera tensiones recurrentes por la utilización de los recursos o la ocupación del espacio que, a menudo, intentan paliarse aplicando un enfoque supramunicipal con los instrumentos de ordenación del territorio. Sin embargo, estas herramientas enfrentan largos y tediosos procesos de elaboración y tramitación antes de ser implementadas en los territorios. Por ello, con frecuencia, son los instrumentos urbanísticos los que acaban definiendo el modelo territorial de los municipios a corto plazo, aplicando una visión deslavaza e individualista, pero más fácil y ágil de ejecutar.

El Poniente almeriense es uno de los espacios productivos más dinámicos del litoral andaluz y, pese a contar con un plan de ordenación territorial desde hace más de dos décadas, su desarrollo se ha llevado a cabo a través de instrumentos y normativas sectoriales (agrarias, hidrológicas, turísticas, urbanísticas) hasta configurar la realidad actual del espacio: una comarca costera dedicada a la producción hortofrutícola intensiva, donde el plástico predomina cubriendo más de 20.000 hectáreas de terreno. Por ello, este elemento que es económico y productivo, pero también identitario, presiona sobre los pocos suelos libres (espacios protegidos, áreas de interés paisajístico, espacios serranos/forestales y el frente litoral) del área de estudio. Un hecho al que se suma el incipiente éxito turístico de la región que colisiona con los impactos de la agricultura intensiva bajo plástico, buscando nichos espaciales (los enumerados anteriormente) aún no afectados por ella para presionarlos con su dinámica urbanística, recreativa o residencial.

Sin embargo, la organización funcional del esquema comarcal poco o nada tiene que ver con el que diseñase el plan subregional a inicios del siglo XXI. La intensidad de las dinámicas espaciales acontecidas ha reconfigurado completamente el modelo, máxime cuando la implementación del PSOT ha sido tan limitada. Su escasa ejecución y la ausencia de seguimiento desde la Administración autonómica han dificultado la eficacia de su gestión, favoreciendo la superación de sus propuestas, creando nuevas tensiones económicas, sociales, ambientales o residenciales en el ámbito sin haber resuelto previamente las que este ya señalara.

De todas ellas, la desestructuración del sistema de asentamientos puede que sea la que mayor trascendencia alcance. Pues este es el elemento esencial sobre el que vertebrar el territorio y coadyuvar a cohesionar la comarca, máxime en un entorno donde la atomización y dispersión espacial de los núcleos es el elemento identitario.

El fortalecimiento de las cabeceras municipales sobre eslabones de poblamiento inferiores e informales (diseminados y asentamientos secundarios) ha sido una de las máximas en la organización funcional de la comarca, junto con la dotación de servicios y equipamientos públicos. Precisamente, estos dos elementos han condicionado el devenir del Poniente almeriense, donde la realidad territorial ha superado a la organización dibujada por el PSOT. Los núcleos costeros (Aguadulce, La Urbanización, Roquetas o Almerimar) han reforzado su papel territorial, albergando los equipamientos y servicios supramunicipales hasta reconfigurar la distribución social, económica y residencial del ámbito. Mientras, los asentamientos interiores del Campo de Dalías han quedado olvidados de la intervención pública, fragmentados y estigmatizados. Procesos que han encontrado su opuesto en el dinamismo desbordante de Roquetas de Mar que, en apenas dos décadas, se ha consagrado como la capital indiscutible de la comarca y uno de los centros de referencia del litoral oriental andaluz, eclipsando la posición que una vez ostentó El Ejido.

#### REFERENCIAS

- Capote Lama, A. & Nieto Calmaestra, J.A. (2016). Marroquíes en las ciudades andaluzas: pautas de distribución espacial antes y después de la crisis económica. Estudio comparativo entre Granada y Almería. Libro de Actas, 703-704. XV Congreso de Población Española.
- Checa Olmos, J.C. (2007). Factores explicativos de la segregación residencial de los inmigrantes en Almería. *Revista internacional de sociología*, 48, 173-200. <https://doi.org/10.3989/ris.2007.i48.73>
- García Manrique, E. (2000): Los espacios turísticos del litoral andaluz. *Cuadernos Geográficos*, 30, 43-76. Recuperado desde: <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/1955>
- Garrido Cumbreña, M.; Rodríguez Mateos, J.C. & López Lara, E. (2016). El papel de las ciudades medias de interior en el desarrollo regional. El caso de Andalucía. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 71, 375-395. <https://doi.org/10.21138/bage.2287>



- Hernández Porcel, M.C. (1994): Agricultura y turismo en el campo de Dalías: posibles conflictos. Libro de Actas, 147-170. Simposio hispano-francés: desarrollo regional y crisis del turismo en Andalucía
- Instituto Nacional de Estadística (INE): Censos de Población y Vivienda 1991, 2001 y 2021. Recuperado desde: [https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica\\_C&cid=1254736176992&menu=ultiDatos&idp=1254735572981](https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176992&menu=ultiDatos&idp=1254735572981)
- Jiménez Díaz, J.F. (2011). Procesos de desarrollo en el Poniente Almeriense: Agricultores e inmigrados. *Revista de Estudios Regionales*, 90, 179-205. I.S.N.N.: 0213-7585
- Junta de Andalucía (1990): Documento de Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía. Sevilla: Consejería de Fomento y Obras Públicas.
- Junta de Andalucía (2002): Plan Subregional de Ordenación del Territorio del Poniente almeriense. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Junta de Andalucía (2006): Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Larrubia Vargas, R. & Ocaña Ocaña, M.C. (2014). Extranjeros en Andalucía: diversificación de las corrientes inmigratorias y sus patrones de distribución sobre el espacio andaluz. *ERIA*, 93, 101-119. Recuperado desde <https://reunido.uniovi.es/index.php/RCG/article/view/10326>
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (1981): Los cultivos forzados en Almería. Inventario agronómico y caracterización productiva de los cultivos forzados. Madrid: Dirección General de la Producción Agraria.
- Nieto Calmaestra, J.A. & Egea Jiménez, C. (Coord.) (2019). *Colectivos en desventaja social y habitacional: la geografía de las desigualdades*. Granada: Editorial Universidad de Granada.
- Rando Burgos, E. (2021). La disciplina territorial: especial referencia al caso andaluz. Instituto Nacional de Administración Pública. Recuperado el 26 de febrero de 2024 desde <https://laadministraciondia.inap.es/noticia.asp?id=1511874>
- Rodríguez Martínez, F. & Sánchez Escolano, L.M. (2016). Ciudades medias y nuevas perspectivas de desarrollo regional en el litoral mediterráneo andaluz. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, 151, 181-214. Recuperado desde <https://www.boletinrsg.com/index.php/boletinrsg/article/view/24>
- Ruiz Moya, N. (2023). Evaluación de la eficacia de la planificación territorial en el litoral mediterráneo andaluz. Estudio de casos. Universidad de Granada. Recuperado desde: <https://digibug.ugr.es/handle/10481/85093>
- Ruiz Moya, N. & Cejudo García, E. (2022): La desarticulación territorial del litoral mediterráneo oriental: el refuerzo del hábitat diseminado frente al debilitamiento de los núcleos principales. En Lois González, R. (Coord.) *¿Renacimiento rural? Los espacios rurales en época pos-pandemia*. Libro de Actas, 93-102. Asociación Española de Geografía.
- Ruiz Moya, N.; Sánchez Escolano, L.M. & Navas González, A. (2023). The Construction of Sustainable Territorial Models in the Aftermath of the Covid-19 Pandemic: Lessons from Medium-Sized Mediterranean Cities. En *Urban Dynamics in the Post-pandemic Period* (pp. 153-167). Springer.
- Sánchez Escolano, L.M. (2013). Modelo territorial innovador y articulación urbana en el Poniente almeriense. *Investigaciones Geográficas*, 59, 57-74. <https://doi.org/10.14198/INGEO2013.59.04>
- Sánchez Escolano, L.M. & Ruiz Moya, N. (2023). Las estructuras territoriales frente al desafío de la despoblación en Andalucía. En *Despoblación y mundo rural europeo mediterráneo: el caso de Andalucía* (pp. 319-336). Tirant Lo Blanch.
- Sánchez Escolano, L.M. & Toro Sánchez, F. J. (2020). Las ramblas de sureste español como medio de vida. *Cuadernos de Geografía*, 105, 75-96. <https://doi.org/10.7203/CGUV.105.18138>



## DISTRIBUCIÓN ESPACIOTEMPORAL DE LOS INCENDIOS DE VIVIENDA EN LA CIUDAD DE REUS (TARRAGONA) (2018-2021)

ÒSCAR SALADIÉ<sup>1,4</sup>

EDGAR BUSTAMANTE<sup>2</sup>

BENITO ZARAGOZÍ<sup>3</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Grupo de Investigación en Análisis Territorial y Estudios Turísticos, Universitat Rovira i Virgili, c. Joanot Martorell 15, 43480 Vila-seca, oscar.saladie@urv.cat*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Grupo de Investigación en Análisis Territorial y Estudios Turísticos, Universitat Rovira i Virgili, c. Joanot Martorell 15, 43480 Vila-seca, edgar.bustamante@urv.cat*

<sup>3</sup>*Departamento de Geografía, Grupo de Investigación en Análisis Territorial y Estudios Turísticos, Universitat Rovira i Virgili, c. Joanot Martorell 15, 43480 Vila-seca, benito.zaragozi@urv.cat*

<sup>4</sup>*Institut Universitari de Recerca en Sostenibilitat, Canvi Climàtic i Transició Energètica, Universitat Rovira i Virgili, c. Joanot Martorell 15, 43480 Vila-seca*

**Resumen.** Cada año se registra un elevado número de incendios de vivienda con pérdida de vidas humanas, lesiones de diversa gravedad y daños materiales. La mayoría de estos incendios son accidentales. Entre los factores de riesgo destacan las características de la vivienda y las condiciones socioeconómicas. Los objetivos de esta investigación son (i) analizar la distribución temporal de los incendios de vivienda en Reus durante el período 2018-2021, e (ii) identificar las variables de tipo socioeconómico y las vinculadas a las características de los edificios que influyen en la concentración de incendios en ciertas áreas de la ciudad. Hemos utilizado datos de incendios de vivienda proporcionados por *Bombers de la Generalitat de Catalunya* y bases de datos a nivel de sección censal del Instituto Nacional de Estadística y del Catastro. Los resultados indican que el promedio anual de incendios durante el periodo de estudio fue de 71,5 (0,68 por cada 1.000 habitantes y 1,76 por cada 1.000 hogares). Un 30,1 % ocurrieron en invierno y en un 28 % el inicio tuvo lugar entre las 12:01 y las 16:00 horas. Existe una correlación positiva ( $p < 0,001$ ) entre el número de incendios y la media de edad de los edificios ( $r_s = +0,55$ ), y una correlación negativa ( $p < 0,005$ ) con la renta bruta media por hogar ( $r_s = -0,37$ ).

**Palabras clave:** Incendios vivienda, distribución espaciotemporal, edad edificios, situación económica.

### SPATIOTEMPORAL DISTRIBUTION OF RESIDENTIAL FIRES IN THE TOWN OF REUS (TARRAGONA PROVINCE) (2018-2021)

**Abstract.** Residential fires occur every year, with loss of life, injuries of varying severity and material losses. Most of these fires are accidental. Risk factors include housing characteristics and socioeconomic conditions. The objectives of this research are to (i) analyse the temporal distribution of housing fires in Reus during the period 2018-2021 and (ii) identify socioeconomic variables and building characteristics associated with fire concentration in certain areas of the town. We used data on housing fires provided by the Catalan Fire Department and databases at the census section level of the Spanish National Institute of Statistics and the Spanish Cadastre. The results indicate that the average annual number of fires during the study period was 72 (0.69 per 1000 inhabitants and 1.76 per thousand households). Winter accounted for 30.1 %, and 28 % started between 12:01 and 16:00. There is a positive correlation ( $p < 0.001$ ) between the number of fires and the average age of buildings ( $r_s = +0.55$ ) and a negative correlation ( $p < 0.005$ ) with the average gross income per household ( $r_s = -0.37$ ).

**Keywords:** Residential fires, spatiotemporal distribution, age of buildings, economic condition.



## 1. INTRODUCCIÓN

Los incendios de vivienda generan importantes daños materiales, pérdidas económicas, lesiones de diferente gravedad y, en el peor de los casos, la pérdida de vidas humanas (Harvey et al., 2020; Fabra, 2024). Entre las principales causas de los incendios de vivienda producidos accidentalmente se encuentran aquellos que tienen su origen en dispositivos electrónicos, equipos eléctricos, sistemas calefacción, velas y materiales para fumar. Existen diferentes factores que aumentan la probabilidad de que se produzcan incendios de vivienda. Corcoran et al. (2011), basándose en el modelo de Jennings (1999), desarrollaron un nuevo modelo conceptual de incendios donde se incluyen un total de siete factores de riesgo: condiciones climáticas, entorno físico de la zona, características del vecindario, comportamiento de grupo, características de la vivienda, comportamiento individual y eventos en fechas destacadas del calendario. Posteriormente, una exhaustiva revisión de la literatura realizada por Jennings (2013) concluyó que los resultados de las investigaciones realizadas durante el último tercio del siglo XX muestran que la incidencia de los incendios está muy condicionada, en primer lugar, por las características socioeconómicas de los residentes y, en segundo lugar, por las condiciones de la vivienda y del vecindario. Ahora bien, teniendo en cuenta las investigaciones llevadas a cabo a partir del siglo XXI, Jennings (2013) añade otra variable a tener muy en cuenta, como es la que hace referencia a las características de la construcción.

Más recientemente, Ghassempour et al. (2022) han agrupado los factores de riesgo de incendios de vivienda, así como las muertes y lesiones asociadas, en cuatro grandes categorías:

- a) Características de las personas.
- b) Características del entorno construido.
- c) Condiciones socioeconómicas.
- d) Circunstancias del incendio.

En primer lugar, en cuanto a las características de las personas, el riesgo de incendios de vivienda aumenta en el caso de personas de edad avanzada (Taylor et al., 2023), jóvenes (Harpur et al., 2013), desempleados y personas con un bajo nivel educativo (Jonsson y Jadel, 2020), o con adicción al alcohol y/o al tabaco (Chikritzhs y Livingston, 2021). En segundo lugar, en cuanto al entorno construido, el riesgo de incendio es relativamente alto en pisos y apartamentos en mal estado, con presencia de colchones, ropa de cama y muebles tapizados (Thomas y Butry, 2016; Xiong et al., 2015) y, especialmente, en edificios situados en barrios antiguos o degradados (Granda y Ferreria, 2019). En tercer lugar, en cuanto a las condiciones socioeconómicas, el riesgo de incendios de vivienda es mayor en las zonas más desfavorecidas desde el punto de vista socioeconómico (Bispo et al., 2023; Vachuska, 2023), pudiéndose diferenciar más fácilmente estas zonas en las áreas urbanas que en las áreas rurales (Hossain y Smirnov, 2023). En cuarto, y último lugar, con respecto a las circunstancias del incendio, las fallas eléctricas, las actividades relacionadas con la cocina, los materiales para fumar y los artículos combustibles colocados demasiado cerca de los sistemas de calefacción facilitan el inicio de un incendio de vivienda (Ahrens, 2008; Xiong et al., 2017).

También hay que tener en cuenta que existen patrones temporales en el momento de evaluar el riesgo de incendios de vivienda. Este tipo de incendios ocurren con mayor frecuencia en invierno (Corcoran et al., 2011), cuando los sistemas de calefacción, ya sean eléctricos o utilizando algún tipo de combustible, están más tiempo en funcionamiento. En cambio, existen discrepancias teniendo en cuenta el momento del día en que ocurren los incendios de vivienda. En Finlandia la mayoría de los incendios de vivienda ocurren durante la noche (Stepanková y VIRRANTAU, 2013), mientras que en la India se inician en mayor medida durante la mañana (Singh et al., 2021).

Teniendo en cuenta la información anterior, los objetivos de esta investigación son (i) analizar la distribución temporal de los incendios de vivienda en Reus durante el período 2018-2021, e (ii) identificar las variables de tipo socioeconómico y las vinculadas a las características de los edificios que influyen en la concentración de incendios en ciertas áreas de la ciudad.



## 2. MÉTODOS

### 2.1 Área de estudio

La ciudad de Reus se encuentra en la Comunidad Autónoma de Cataluña (Figura 1), a unos 100 km en dirección suroeste desde Barcelona. El municipio contaba con 108.535 habitantes en 2023, siendo el segundo con más población de la provincia de Tarragona, después de la capital, de la cual dista 20 km. De acuerdo con la información obtenida en diferentes bases de datos del Instituto Nacional de Estadística, la edad media de la población era de 41,7 años, las personas de  $\geq 65$  años representaban el 18,6 % del total y el 80 % de la población era nacida en España. La renta media bruta por hogar ascendía a 38.861 € y el paro registrado era del 12,4 %. El 80,1 % del VAB era aportado por el sector servicios. El tamaño medio de los hogares era de 2,6 personas y un 25,7 % eran hogares unipersonales. Según la base de datos del Catastro, los edificios tenían una antigüedad de 55 años de promedio. El crecimiento urbano de Reus tiene un marcado componente concéntrico (Pau, 2023). Alrededor del núcleo antiguo se han desarrollado un par de ensanches (antiguo y nuevo) y, posteriormente se han producido diversos procesos urbanizadores de carácter disperso, generando nuevos barrios que, en algunos casos, tienen un origen de autoconstrucción.

Los datos a nivel de sección censal muestran importantes diferencias en algunos de los indicadores disponibles: edad media de las personas (máx. 49,5 – mín. 33,6 años), personas  $\geq 65$  años (máx. 35,4 % - mín. 7,5 %), tamaño medio del hogar (máx. 3,3 personas – mín. 2,1 personas), hogares unipersonales (máx. 45,2% - mín. 16,9 %), población extranjera (máx. 39,4 % - mín. 3,5 %), renta media bruta por hogar (máx. 73.289 € - mín. 20.769 €), y antigüedad media de los edificios (máx. 117 años – mín. 21 años).

### 2.2 Datos y metodología

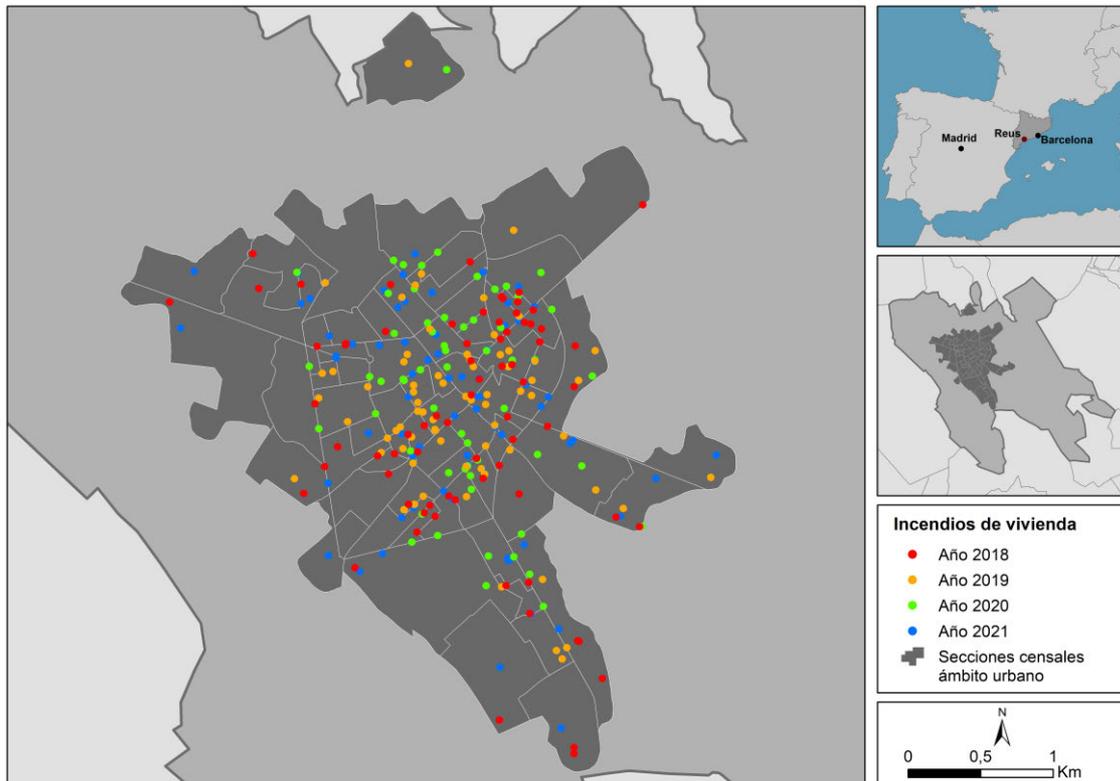
El Centro de Atención y Gestión de Llamadas de Urgencia 112 de Cataluña centraliza las llamadas de emergencia recibidas a través del número 112 y las clasifica según el tipo de intervención requerida. La incidencia se notifica al servicio (o servicios) de emergencia más adecuado: Bomberos, Sistema de Emergencias Médicas y/o Policía. Cuando se requiere la intervención de los primeros, el personal técnico especialista operador de control activa los recursos necesarios y adecuados para dar respuesta a la emergencia. El Cuerpo de Bomberos de la *Generalitat de Catalunya* da respuesta a las emergencias en toda Cataluña, con la única excepción de la ciudad de Barcelona, que cuenta con su propio cuerpo de bomberos. No obstante, la ayuda es mutua en caso de ser necesaria.

Los datos de incendios de vivienda en Reus durante los años 2018, 2019, 2020 y 2021 fueron facilitados por la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamentos (DGPEIS). Para cada incendio se dispone de la siguiente información: fecha (día, mes y año), hora en que se informó del incendio y coordenadas UTM. No se ha podido disponer de información más detallada (personas afectadas, gravedad de las lesiones, grado de afectación de las viviendas y causas del incendio) por motivo de protección de datos, siendo una limitación de este estudio.

Mediante el test de Kruskal-Wallis (no paramétrico) se ha comparado si las diferencias entre los rangos de las cuatro series de datos son estadísticamente significativas y, en caso afirmativo, qué par o pares de series lo son. También se ha analizado la distribución temporal de los incendios teniendo en cuenta la época del año en que se produjo (invierno, primavera, verano y otoño) y el momento del día en que se notificó el incendio (frangas horarias homogéneas de 4 horas). A nivel espacial, se ha visualizado la concentración de incendios de vivienda mediante la aplicación de la función de estimación de densidad de *Kernel*. Se trata de una técnica de análisis espacial ampliamente utilizada para determinar patrones espaciales de diferentes tipos de emergencia (Saladié et al., 2022). También se ha calculado la ratio de incendios por habitante y por vivienda, tanto para el conjunto de la ciudad como a nivel de sección censal. A partir de diferentes bases de datos del Instituto Nacional de Estadística y del Catastro, el número de incendios por sección censal se ha comparado con un conjunto de variables sociodemográficas y económicas, así como también con la edad de los edificios, para determinar si existen correlaciones (Spearman) estadísticamente significativas.



Figura 1. Área de estudio y distribución espaciotemporal de los incendios de vivienda: Reus (2018-2021)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGPEIS.

### 3. RESULTADOS

#### 3.1 Distribución temporal de los incendios de vivienda

En la Tabla 1 se muestra el número de incendios de vivienda en Reus durante los años 2018, 2019, 2020 y 2021, el promedio anual del período 2018-2021, y el promedio anual de incendios por cada 1.000 habitantes y por cada 1.000 viviendas. El número de incendios de vivienda durante el periodo de estudio fue, de promedio, 71,5. Teniendo en cuenta el número de habitantes y de viviendas, fue de 0,68 incendios por cada 1.000 habitantes y de 1,76 por cada 1.000 viviendas. En base anual, el número de incendios osciló entre los 79 de año 2021 y los 62 del año 2020. Este tipo de emergencia disminuyó un -13,9 % durante el primer año de la pandemia COVID-19, cuando se produjo el confinamiento más estricto, en relación al año anterior. Y la diferencia fue del -21,5 % respecto al año posterior. No obstante, las diferencias no son estadísticamente significativas. El valor H del test de Kruskal-Wallis es 1,3763 ( $p=0,711$ ).

Tabla 1. Incendios de vivienda en Reus y ratio por cada 1.000 habitantes y 1.000 viviendas (2018-2021)

Año	Incendios Vivienda (IV)	IV / 1.000 habitantes	IV / 1.000 viviendas
2018	73	0,71	1,80
2019	72	0,69	1,78
2020	62	0,59	1,53
2021	79	0,74	1,95
$\bar{x}$ 2018-2021	71,5	0,68	1,76

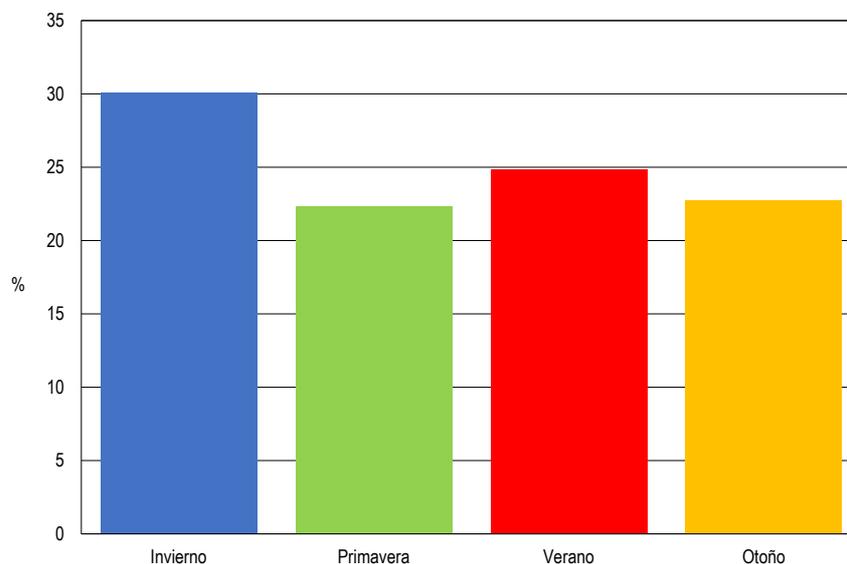
Fuente: Elaboración propia a partir de datos DGPEIS e INE.

La Figura 2 visualiza la distribución estacional de los incendios de vivienda para el conjunto del periodo de estudio. Como se puede observar, es durante la estación fría del año cuando se produce un mayor número de incendios, con un 30,1 % del total. En segundo lugar, se encuentra verano con un 24,8 %. Las



dos estaciones equinocciales tienen valores muy parecidos: 22,7 % en otoño y 22,4 % en primavera. Por su parte, la Tabla 2 muestra la distribución de los incendios de vivienda teniendo en cuenta el momento del día en que se iniciaron. Durante el período 2018-2021 más de un 70 % se concentraron durante la segunda mitad del día, destacando la franja horaria entre medio día y las cuatro de la tarde con más de una cuarta parte del total. La franja horaria entre las cuatro y las ocho de la mañana se encuentra en el extremo opuesto con poco más de tres de cada cien incendios de vivienda registrados.

Figura 2. Distribución estacional de los incendios de vivienda en Reus (2018-2021)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos DGPEIS.

Tabla 2. Incendios de vivienda en Reus y ratio por cada 1.000 habitantes y 1.000 viviendas (2018-2021)

Franja horaria	Incendios Vivienda	Franja horaria	Incendios Vivienda
00:01-04:00	12,9 %	12:01-16:00	28,0 %
04:01-08:00	3,2 %	16:01-20:00	21,0 %
08:01-12:00	12,2 %	20:01-00:00	22,7 %

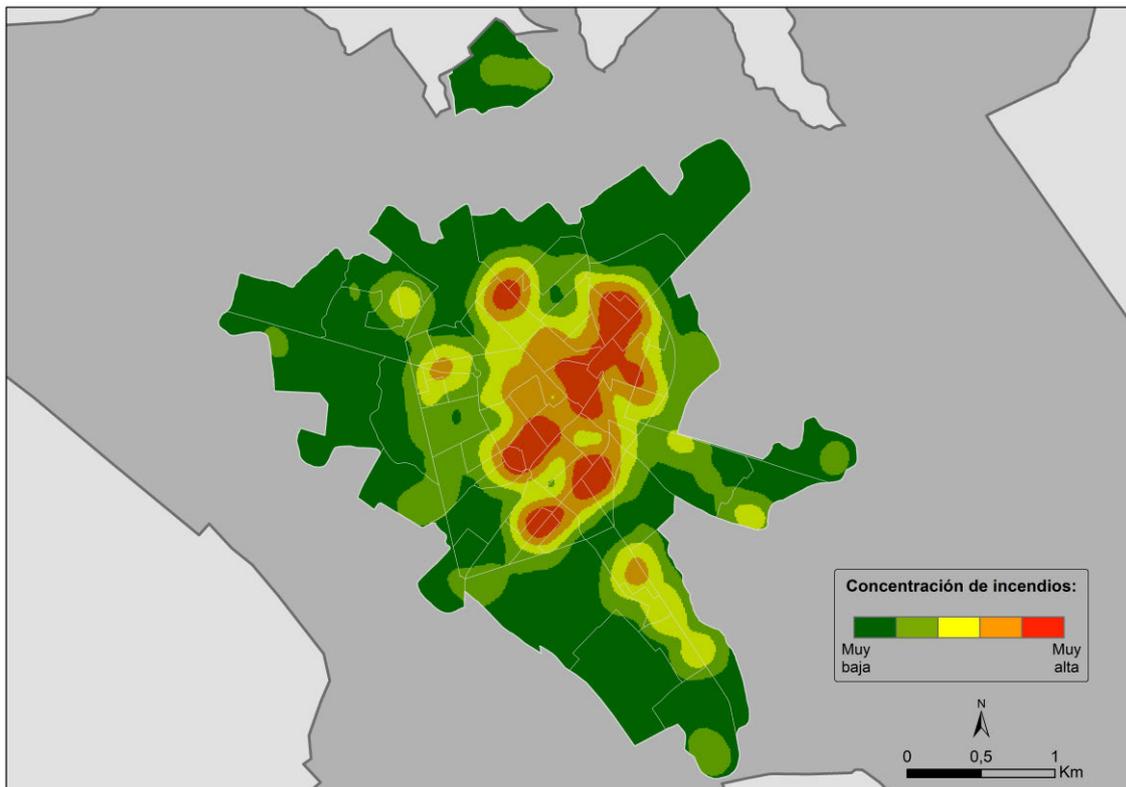
Fuente: Elaboración propia a partir de datos DGPEIS.

### 3.2 Distribución espacial de los incendios de vivienda

La Figura 1 muestra la distribución espacial de los 286 incendios de vivienda ocurridos en Reus durante el período 2018-2021. Este mapa permite percibir que es en el centro de la ciudad, coincidiendo con el núcleo antiguo, donde hay una mayor cantidad de este tipo de emergencias, mientras que su número es mucho menor cerca del perímetro urbano. Esta percepción queda confirmada con los resultados que se muestran en la Figura 3, que va más allá de la mera distribución y zonifica el núcleo urbano teniendo en cuenta la mayor o menor concentración de incendios de vivienda. No obstante, no existe un único núcleo de máxima concentración (color rojo) en el centro geográfico de la ciudad a partir del cual descienda la concentración de incendios de vivienda. Existen hasta cinco núcleos con la máxima concentración de incendios de vivienda, ocupando cada uno de ellos una mayor o menor superficie. El de mayor tamaño comprende el núcleo antiguo y se extiende, en dirección noreste, a través del ensanche antiguo (urbano tradicional) y el ensanche nuevo (ordenación cerrada). El que tiene una menor superficie ocupa la parte septentrional del ensanche antiguo. Los otros tres núcleos con una mayor concentración de incendios se encuentran en el ensanche nuevo. Finalmente, los dos núcleos aislados con la segunda mayor concentración de incendios (color naranja), se corresponden con una zona de crecimiento reciente (viviendas en hilera) y de viviendas de protección oficial (ordenación abierta), al este y al sur, respectivamente, del núcleo antiguo.



Figura 3. Concentración espacial de incendios de vivienda en Reus (2018-2021)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos DGPEIS.

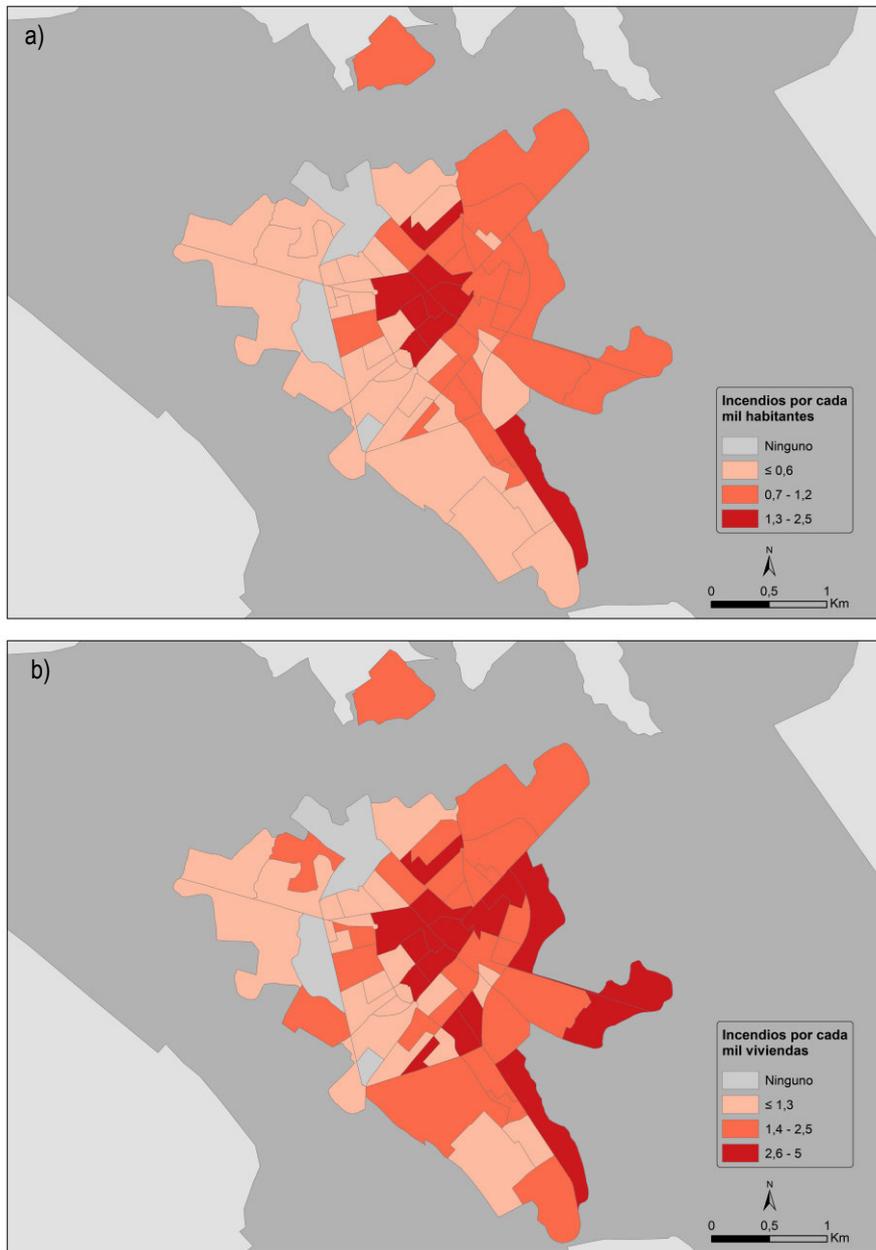
La Figura 4 muestra el promedio anual de incendios de vivienda por cada 1.000 habitantes (a) y por cada 1.000 viviendas (b) durante el período 2018-2021 en cada una de las 66 secciones censales en que está dividida la ciudad de Reus. En relación a la ratio de incendios por habitante, un total de siete secciones censales (10,6 % del total) se encuentran dentro del umbral superior y, de éstas, cinco están situadas de manera contigua, correspondiendo al núcleo antiguo y al ensanche antiguo. La mayoría de las secciones censales situadas en el umbral inmediatamente inferior (36,4 %) se encuentran concentradas en la zona oriental del ensanche nuevo, mientras que las que se encuentran en el umbral con una menor concentración de incendios de vivienda (48,5 %) se encuentra, mayoritariamente, en la zona occidental del mismo ensanche. Únicamente en tres secciones censales (4,5 %) no se produjo ningún incendio de vivienda durante el periodo 2018-2021, todas ellas en zonas residenciales de ordenación abierta o con viviendas en hilera.

El patrón de distribución espacial muestra ciertas diferencias cuando el análisis de los incendios tiene en cuenta la cantidad de viviendas. Las secciones censales con un mayor número de incendios pasan a ser 16 (24,2 %), manteniéndose en el centro de Reus (núcleo antiguo y ensanches) y aumentando su presencia en el extremo oriental del ensanche nuevo. El número de secciones censales en el siguiente intervalo aumenta ligeramente (37,9 %), pero desplazándose a la zona meridional del núcleo urbano, más allá del ensanche nuevo. Por consiguiente, hay un descenso de las secciones censales con un menor número de incendios por cada 1.000 viviendas (33,4 %).

Finalmente, la Tabla 3 muestra el coeficiente de correlación entre el número de incendios por cada 1.000 viviendas y siete variables, indicando su P-Valor. De los resultados obtenidos se desprende que existe una correlación positiva, estadísticamente significativa, en el caso de los hogares unipersonales, la edad media de los edificios y el porcentaje de población extranjera; y una correlación negativa, estadísticamente significativa, con la Renta Bruta Media por hogar. Los resultados no son estadísticamente significativos en relación al tamaño medio del hogar, el promedio de edad de los residentes y la presencia de población con edad igual o mayor de 65 años. Es decir, el número de incendios de vivienda es mayor en aquellas secciones censales con edificios más viejos, con un mayor porcentaje de población extranjera, un mayor porcentaje de hogares en donde únicamente reside una persona y con una menor capacidad económica.



Figura 4. Promedio anual de incendios de vivienda en Reus (2018-2021) por 1.000 habitantes (a) y viviendas (b)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos DGPEIS e INE.

#### 4. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Los resultados obtenidos han permitido alcanzar los objetivos planteados en esta investigación. En relación al primero de éstos (analizar la distribución temporal de los incendios de vivienda), no hay diferencias interanuales estadísticamente significativas. Existe, como no podía ser de otra manera, una variabilidad interanual, pero sin llegar a suponer cambio alguno en el patrón. El promedio anual es de 71,5 incendios de vivienda durante el período 2018-2021. No obstante, hay que destacar la disminución acaecida durante el año 2020. En este sentido, Suzuki y Manzello (2022) observaron que los incendios residenciales disminuyeron en Tokio y San Francisco durante los respectivos confinamientos decretados por los gobiernos para hacer frente a la COVID-19, mientras que se mantuvieron estables en número en



Londres y Nueva York. Una disminución también detectada por Francis et al. (2024) en el conjunto de Inglaterra. La justificación es que un mayor número de personas en casa (en el caso de España el primer confinamiento estuvo vigente entre el 16 de marzo y el 21 de junio de 2020) pudieron evitar el inicio de un incendio que, en caso de producirse, tenía más probabilidades de que fuese extinguido sin necesidad de llamar a los servicios de emergencia (Ghassempour et al., 2021).

Tabla 3. Coeficiente de correlación entre el número de incendios por cada 1.000 viviendas y diferentes variables socioeconómicas a nivel de sección censal en Reus (2018-2021)

Variable	$r_s$	P-Valor
Renta Bruta Media por hogar	-0,37	$p < 0,005$
% Hogares unipersonales	+0,29	$p < 0,05$
Tamaño medio hogar	-0,04	$p = 0,727$
Promedio de edad	-0,24	$p = 0,055$
% Población $\geq 65$ años	-0,16	$p = 0,209$
% Población extranjera	+0,47	$p < 0,001$
Edad media edificios	+0,55	$p < 0,001$

Fuente: Elaboración propia a partir de datos DGPEIS, INE y Catastro.

La distribución intranual de los incendios muestra que hay una mayor concentración en invierno, resultado coincidente con, entre otros, el estudio llevado a cabo por Corcoran et al. (2011). Es durante la estación fría del año cuando están en funcionamiento un mayor número de aparatos eléctricos, entre los cuales se encuentran algunos sistemas de calefacción, y que en caso de cortocircuito pueden generar un incendio. Hay otros sistemas de calefacción no eléctricos que funcionan con combustibles y que también son susceptibles de generar un incendio de vivienda. Finalmente, en el caso de Reus, la distribución horaria de los incendios muestra una clara concentración de los mismos durante la segunda mitad del día, especialmente en la franja horaria comprendida entre medio día y las cuatro de la tarde, coincidiendo con una mayor frecuencia de actividades que aumentan el riesgo de generar, accidentalmente, un incendio de vivienda. No obstante, el hecho de no contar con información relativa al origen de los incendios en Reus, no permite determinar patrones temporales vinculados a una determinada causa, ya sea un cortocircuito eléctrico (López, 2021), un descuido mientras se cocinaba (López, 2024), un accidente por el uso de velas debido a situaciones de pobreza energética (Puente, 2016), o a dormirse mientras se estaba fumando (Baña, 2005).

En relación al segundo objetivo de este estudio (identificar las variables de tipo socioeconómico y las vinculadas a las características de los edificios que influyen en la concentración de incendios en ciertas áreas de la ciudad), los resultados son consistentes con los mostrados en la literatura académica. Existen unas variables sociodemográficas y económicas que aumentan el riesgo de que se produzca un incendio en una vivienda. En nuestro caso de estudio, el número de incendios aumenta en las zonas con una mayor cantidad de hogares con rentas bajas (Bispo et al., 2023; Vachuska, 2023) y, a su vez, con una mayor presencia de población extranjera, que en el caso de ser originaria de países en vías de desarrollo tiene una menor capacidad económica (Gastón-Guiu et al., 2021), generando importantes desigualdades, también de tipo social, que incluyen el acceso a la vivienda (Vicente, 2023). Una tercera variable a tener en cuenta es la antigüedad de los edificios, que indirectamente se podría relacionar con su estado de conservación. El riesgo de incendio aumenta en edificios en malas condiciones o en zonas con un entorno de edificación más degradado (Granda y Ferreria, 2019; Masoumi et al., 2019; Xiong et al., 2015), que tienden a tener una mayor antigüedad. Espacialmente, y teniendo en cuenta las variables anteriormente citadas, en el caso de Reus es en el núcleo antiguo y en las zonas adyacentes de los dos ensanches existentes (antiguo y nuevo) donde están presentes los valores más elevados de concentración de incendios de vivienda.

Un análisis en profundidad de todos los factores que implican un aumento en el riesgo de incendio de vivienda puede ayudar a las autoridades públicas a diseñar e implementar medidas preventivas para reducir el riesgo y, por consiguiente, las consecuencias de los incendios en caso de producirse (Al-Hajj et al., 2023), posibilitando, de este modo, que las comunidades sean más resilientes (Dinić, 2023). Es necesario minimizar al máximo el número de incendios de vivienda para evitar que generen pérdidas materiales y, principalmente, que no se produzcan lesiones y muertes, ya sea por las llamas o por el humo. Algunos de



los riesgos tienen un componente vinculado con los hábitos de las personas, como por ejemplo el hecho de fumar, especialmente justo antes del momento de ir a dormir o bien si se combina con la ingesta de alcohol u otras drogas (Chikritzhs and Livingston, 2021). Por tanto, deben mantenerse aquellas campañas diseñadas para evitar el tabaquismo, no únicamente por los problemas de salud que directamente genera el humo del tabaco, también en relación al riesgo de incendios de vivienda. No obstante, muchos de los incendios están vinculados al hecho de residir en edificios con un sistema eléctrico deficiente. Las personas que residen en este tipo de viviendas difícilmente pueden escoger donde vivir, puesto que su situación socioeconómica no permite pagar, ya sea en propiedad o alquiler, viviendas en mejor estado. Por consiguiente, la administración debe liderar la reducción de la brecha social y económica entre la población. Existe un importante segmento de la misma que, pese a poder contar con un trabajo remunerado, difícilmente llega a final de mes.

Ahora bien, el riesgo de incendio, y el hecho de que sus consecuencias sean muy graves, no se circunscribe únicamente a edificios en mal estado (incluyendo el sistema eléctrico), donde reside población con un bajo nivel económico y originaria de países en vías de desarrollo. El diseño de los edificios y, especialmente, los materiales utilizados en la construcción de los mismos, juegan un papel muy importante, más aún frente a los denominados “incendios estructurales de nueva generación” (González de Reparaz, 2024). Tanto la administración pública como el sector privado vinculado a la construcción deben velar para que el riesgo de incendio, asociado al diseño y los materiales de los edificios, quede minimizado. Los edificios deben contar con la máxima seguridad posible, tanto desde el punto de vista de la prevención (Manes y Rush, 2022), como de la limitación de daños en caso de producirse un incendio.

Este estudio está alineado con el Objetivo de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas número 11, que pretende lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Los esfuerzos futuros deben orientarse a conocer con mayor profundidad el perfil socioeconómico de las personas afectadas por incendios de vivienda, las características de las viviendas, la causa de los incendios y las afectaciones de los mismos, tanto materiales como sobre las personas.

**Agradecimientos:** Nuestro agradecimiento a la DGPEIS por facilitar los datos. Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de ADAPTOUR (PID2020-112525RB-I00; MCIN/AEI/10.13039/501100011033), SGR 2021-SGR00657 y el Programa Martí i Franquès (2020PMF-PIPF-16, Universitat Rovira i Virgili – Diputació de Tarragona).

## REFERENCIAS

- Ahrens, M. (2008). Home smoke alarms: the data as context for decisión. *Fire Technology*, 44, 313-327, doi: 10.1007/s10694-008-0045-9
- Al-Hajj, S., Thomas, L., Morris, S., Clare, J., Jennings, C., Biantoro, C., Garis, L. & Pike, I. (2023). Community fire risk reductions: Longitudinal assessment for homesafe fire prevention program in Canada. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 20, doi: 10.3390/ijerph20146369
- Baña, C. (2005, agosto). Un hombre muere mientras dormía al incendiarse su colchón. *La Voz de Galicia*. Recuperado de [https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/espana/2005/08/05/hombre-muere-dormia-incendiarse-colchon/0003\\_3958041.htm](https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/espana/2005/08/05/hombre-muere-dormia-incendiarse-colchon/0003_3958041.htm)
- Bispo, R., Vieira, F.G., Bachir, N., Espadinha-Cruz, P., Lopes, J.P., Penha, A., Marques, F.J. & Grilo, A. (2023). Spatial modelling and mapping of urban fire occurrence in Portugal. *Fire Safety Journal*, 138, doi: 10.1016/j.firesaf.2023.103802
- Chikritzhs, T. & Livingston, M. (2021). Alcohol and fire risk. *Nutrients*, 13, doi: 10.3390/nu13082777
- Corcoran, J., Higgs, G., Rohde, D. & Chhetri, P. (2011). Investigating the association between weather conditions, calendar events and socio-economic patterns with trends in fire incidence: An Australian case study. *Journal of Geographical Systems*, 13, 193-226, doi: 10.1007/s10109-009-0102-z
- Dinić, J.M. (2023). Quantification of fire resilience in urban communities: Evidence from the city of Novi Pazar, Serbia. *Polish Journal of Environmental Studies*, 32, 3525-3533, doi: 10.15244/pjoes/165893
- Fabra, M. (2024, febrero 25). Todos los fallecidos en el incendio del edificio devorado en Valencia quedaron atrapados en las plantas más altas. *El País*. Recuperado de <https://elpais.com/espana/comunidad-valenciana/2024-02-25/todos-los-fallecidos-en-el-incendio-del-edificio-devorado-en-valencia-que-dieron-atrapados-en-las-plantas-mas-altas.html>



- Francis, H., Taylor, M., Fielding, J., Oakford, G. & Appleton, D. (2024). Comparison of fire injuries during and pre-COVID-19 restrictions. *Fire Safety Journal*, 143, doi: 10.1016/j.firesaf.2023.104074
- Gastón-Guiu, S., Treviño, R., & Domingo, A. (2021). La brecha africana: desigualdad laboral de la inmigración marroquí y subsahariana en España, 2000-2018. *Migraciones. Publicación Del Instituto Universitario De Estudios Sobre Migraciones*, 52, 177–220. doi: 10.14422/mig.i52.y2021.007
- Ghassempour, N., Tannous, W.K., Agho, K.E., Avsar, G. & Harvey, L.A. (2022). Comparison of causes, characteristics and consequences of residential fires in social and non-social housing dwellings in New South Wales, Australia. *Preventive Medicine Reports*, 28, doi: 10.1016/j.pmedr.2022.101860
- Ghassempour, N., Tannous, W.K., Avsar, G., Agho, K.E. & Harvey, L.A. (2021). Estimating the total number of residential fire-related incidents and underreported residential fire incidents in New South Wales, Australia by using linked administrative data. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18, doi: 10.3390/ijerph18136921
- González de Reparaz, M. (2024, marzo 1). Incendios estructurales de nueva generación. Observatorio de Prevención de Riesgos y Accidentes OPRA. Recuperado de <https://opra.info/incendios-estructurales-de-nueva-generacion/>
- Granda, S. & Ferreria, T.M. (2019). Assessing vulnerability and fire risk in old urban areas: Application to the historical centre of Guimarães. *Fire Technology*, 55, 105-127, doi: 10.1007/s10694-018-0778-z
- Harpur, A., Boyce, K.E. & McConnell, N. (2013). An investigation into the circumstances surrounding fatal dwelling fires involving very young children. *Fire Safety Journal*, 61, 72-82, doi: 10.1016/j.firesaf.2013.08.008
- Harvey, L.A., Ghassempour, N., Whybro, M. & Tannous, W.K. (2020). Health impacts and economic costs of residential fires (RESFIRES study): Protocol for a population-based cohort study using linked administrative data. *British Medical Journal Open*, 10, doi: 10.1136/bmjopen-2020-037709
- Hossain, Md.R. & Smirnov, O. (2023). Analysing the risk factors of residential fires in urban and rural census tracts of Ohio using panel data análisis. *Applied Geography*, 151, doi: 10.1016/j.apgeog.2020.102863
- Jennings, C.R. (1999). Socioeconomic characteristics and their relationship to fire incidence: A review of the literatura. *Fire Technology*, 35, 7-34, doi: 10.1023/A:1015330931387
- Jennings, C.R. (2013). Social and economic characteristics as determinants of residential fire risk in urban neighborhoods: A review of the literatura. *Fire Safety Journal*, 62, 13-19, doi: 10.1016/j.firesaf.2013.07.002
- Jonsson, A. & Jadell, H. (2020). Identifying sociodemographic risk factors associated with residential fire fatalities: A matched case control study. *Injury Prevention*, 26, 147-152, doi: 10.1136/injuryprev-2018-0403062
- López, C. (2024, febrero 5). Alertan de un incendio en la cocina de una vivienda de la Rúa de Galicia en Ribeira. *Diario de Arousa*. Recuperado de <https://www.diariodearousa.com/articulo/o-barbanza/alertan-incendio-cocina-vivienda-rua-galicia-palmeira-ribeira-4707184>
- López, S. (2021, diciembre 31). L'edifici incendiat a Nou de la Rambla per un curtcircuit tenia diversos pisos públics ocupats. *Betevé*. Recuperado de <https://beteve.cat/societat/edifici-incendiat-nou-rambla-curtcircuit-pisos-publics-ocupats/>
- Manes, M. & Rush, D. (2022). A comprehensive investigation of the impacts of discovery time and fire brigade response on life safety and property protection in England. *Indoor and Built Environment*, 32, 242-361, doi: 10.1177/1420326X221141404
- Pau (2023) Mapa del creixement urbà de Reus. RPubS by Rstudio. Recuperado de [https://rpubs.com/SwInG/creix\\_urba\\_reus](https://rpubs.com/SwInG/creix_urba_reus)
- Puente, A. (2016, noviembre 16). Així és el protocol que havia d'haver salvat la vida a la morta per pobresa energètica a Reus. *elDiario.es*. Recuperado de [https://www.eldiario.es/catalunya/aixi-protocol-pobresa-energetica-reus\\_1\\_3733415.html](https://www.eldiario.es/catalunya/aixi-protocol-pobresa-energetica-reus_1_3733415.html)
- Saladié, O. & Bustamante, E. (2022). Aumento de rescates en espacios naturales durante Semana Santa 2021 en Cataluña: una consecuencia indirecta de la COVID-19. *Investigaciones Geográficas*, 78, 27-45, doi: 10.14198/INGEO.20763
- Singh, P.P., Sbnani, C.S. & Kapse, V.S. (2021). Hotspot analysis of structure fires in urban agglomeration: A case of Nagpur City, India. *Fire*, 4, doi: 10.3390/fire4030038
- Spatenková, O. & VIRRANTAU, K. (2013). Discovering spatio-temporal relationships in the distribution of building fires. *Fire Safety Journal*, 62, 49-63, doi: 10.1016/j.firesaf.2013.07.001



- Suzuki, S. & Manzello, S.L. (2022). The influence of COVID-19 stay at home measures on fire statistics sampled from New York City, London, San Francisco, and Tokyo. *Fire Technology*, 58, 679-688, doi: 10.1007/s10694-021-01177-z
- Taylor, M., Francis H. & Fielding, J. (2023). Old age and fire injury. *Journal of Fire Sciences*, 41, 6-31, doi: 10.1177/07349041231153040
- Thomas, D.S. & Butry, T. (2016). Identifying residential fires involving upholstered furniture within the National Fire Incident Reporting System. National Institute of Standards and Technology, US Department of Commerce. doi: 10.6028/NIST.TN.1845
- Vachuska, K. (2023). Neighborhood racial and economic composition predicts incidence of various emergency services responses. *Socius: Sociological Research for a Dynamic World*, 9, 1-15, doi: 10.1177/23780231231157679
- Vicente, T. (2023). Inmigración y desigualdades: el desafío de la inclusión en la sociedad vasca. En *Dimensiones desde la desigualdad* (pp. 111-136). Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco.
- Xiong, L., Bruck, D. & Ball, M. (2015). "Comparative investigation of 'survival' and fatality factors in accidental residential fires. *Fires Safety Journal*, 73, 27-47, doi: 10.1016/j.firesaf.2015.02.003
- Xiong, L., Bruck, D. & Ball, M. (2017). Unintentional residential fires caused by smoking-related materials: Who is at risk?. *Fire Safety Journal*, 90, 148-155, doi: 10.1016/j.firesaf.2017.04.020





# OCUPAR ES HABITAR: RESISTENCIA POR EL DERECHO AL CENTRO DE LA CIUDAD DE JOÃO PESSOA/PB (BRASIL) A PARTIR DE OCUPACIONES URBANAS

CAMILA COELHO SILVA<sup>1</sup>

DORALICE SÁTYRO MAIA<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal da Paraíba e Departamento de Ensino – Instituto Federal do Sertão Pernambucano, João Pessoa/PB/Brasil, doc.camilacoelho@gmail.com

<sup>2</sup> Departamento de Geociências, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa/PB/Brasil, doralicemaia@hotmail.com

**Resumen.** Esta proposición pretende analizar el papel de las ocupaciones urbanas en la producción del espacio urbano central de la ciudad de João Pessoa/Paraíba/Brasil, a partir de la reciente acción/ocupación denominada João Pedro Teixeira. Organizada y liderada por el MLB (*Movimento de Luta nos Bairros, Vilas e Favelas*) y formada por cerca de 40 familias, ocupó el Edificio *Nações Unidas*, expropiado desde 2019 por la municipalidad para proponer un centro comercial popular, aunque actualmente ha sido destinado a la producción de viviendas financiadas por el *Programa Minha Casa, Minha Vida – Requalificação*, dirigido a familias con renta bruta familiar mensual de hasta R\$ 2.640,00 (MCMV – Nivel 01). La metodología consiste en una revisión bibliográfica, entrevistas a sectores del poder público y líderes/miembros de la ocupación, así como observación *in situ*. Las ocupaciones reivindican el viejo centro no sólo como un espacio de importancia histórica, de la reproducción del capital, o incluso de paso, sino también como espacio para la vivienda popular. Se espera, por tanto, dar visibilidad a la (r)existencia de la población empobrecida que vive y reivindica el centro de la ciudad, así como a la lucha por el derecho a una vivienda digna y al área central, contribuyendo así a la justicia social.

**Palabras clave:** Ocupaciones urbanas, resistencia, viejo centro, vivienda popular, João Pessoa/PB.

## OCUPYING IS INHABITING: RESISTANCE FOR THE RIGHT TO THE CITY CENTER OF JOÃO PESSOA/PB (BRASIL) THROUGH URBAN OCCUPATIONS

**Abstract.** This proposition aims to analyze the role of urban occupations in the production of the central urban space of the city of João Pessoa/Paraíba/Brazil, based on the recent action/occupation called João Pedro Teixeira. Organized and led by MLB (*Movimento de Luta nos Bairros, Vilas e Favelas*) and made up of around 40 families, it occupied the *Nações Unidas* Building, expropriated since 2019 by the city council to propose a popular shopping center, although it is currently used for the production of financed housing through the *Minha Casa, Minha Vida – Requalificação* Program, aimed at families with a gross monthly family income of up to R\$2,640.00 (MCMV – Range 01). The methodology consists of a bibliographical review, interviews with sectors of public power and leaders/members of the occupation, in addition to on-site observation. The occupations claim the old center not only as a space of historical importance, for the reproduction of capital, or even for transit, but also as a space for popular housing. It is expected, therefore, to give visibility to the (r)existence of the impoverished population that lives and demands the city center, as well as the fight for the right to decent housing and the central area, thus contributing to social justice.

**Keywords:** Urban occupations, resistance, old center, popular housing, João Pessoa/PB.



## 1. INTRODUCCIÓN

Los centros históricos han sido objeto de debate y preocupación en ciudades de las más diversas realidades, y en Brasil han requerido atención continua por parte de los investigadores dedicados al espacio urbano. En las últimas décadas, se observa que los barrios centrales, generalmente caracterizados por contar con buena infraestructura, puestos de trabajo (ya sea formales o informales) y oferta de servicios públicos, se convierten cada vez menos en lugares de residencia, no muy diferente de lo que resulta de los procesos de centralización, donde el espacio se funcionaliza cada vez más, convirtiéndose casi exclusivamente en un lugar para actividades terciarias.

Con la expansión de las ciudades, más allá del proceso de conformación del área central, es decir, la centralización, ocurre lo que Corrêa (1989) denomina descentralización, cuando surgen otras centralidades. Así, el área central, o el centro principal de la ciudad, experimenta intensas modificaciones y, en muchos casos, se vuelve "obsoleto".

En el proceso de expansión de la trama urbana, del desarrollo económico y del aumento de la población, surgen nuevas centralidades. Estos nuevos lugares reciben actividades consideradas "nobles" (Vargas; Castilho, 2009), así como a la población más acomodada. En su lugar, en los centros antiguos, se establecen actividades menos rentables, a veces informales y/o ilegales, ejercidas por residentes/usuarios de bajo o ningún poder adquisitivo. De esta manera, el vaciamiento de los centros de las ciudades y su consiguiente deterioro están directamente relacionados con las formas de producción y consumo. Es en esta coyuntura donde se generan vacíos urbanos en el corazón de las ciudades y surgen y se reproducen diversas modalidades de vivienda popular, como las favelas (chabolas), viviendas colectivas precarias en forma de villas y conventillos, y ocupaciones (Rolnik & Botler, 2004; Bonduki, 2004).

Las ventajas de que la población de bajos ingresos resida en los centros antiguos, incluso en condiciones de habitabilidad precarias, son evidentes cuando se comparan con las viviendas en las periferias, marcadas por largas distancias, un sistema de transporte público ineficiente (cuando existe), falta de infraestructura, entre otros. En cuanto al valor que tienen las áreas centrales para diversos segmentos sociales, Kowarick expone:

[...] para muchos - residentes, trabajadores, transeúntes, ONGs, movimientos sociales, organismos públicos, agentes privados -, es mucho más que solo valor de cambio que sigue la lógica del lucro, a menudo de carácter eminentemente especulativo. También es valor de uso, lugar de trabajo y residencia, espacio de lucha por la apropiación de beneficios urbanos, centro reivindicativo para el acceso a bienes y servicios - especialmente vivienda digna - necesarios para la vida en las ciudades (Kowarick, 2007, p. 177).

Si por un lado se observa el deterioro de los centros y la aparición de viviendas precarias en su área, por otro lado, se observa la producción de viviendas sociales en áreas distantes y periféricas. Este proceso se observa en todo el territorio brasileño, donde la producción de viviendas de interés social continúa siguiendo la lógica de producción periférica de la ciudad, una lógica patrocinada por el Estado, que ha intensificado problemas urbanos ambientales, de movilidad, de gestión pública y, consecuentemente, de calidad de vida, haciendo que las ciudades sean cada vez más insostenibles (Instituto Pólis, 2012, p. 13).

Como señala el Instituto Pólis (2012), millones de brasileños se ven afectados por condiciones precarias de vivienda resultantes del modelo de desarrollo económico y político desigual del país. Este modelo alimenta y profundiza la concentración de ingresos en manos de unos pocos, priorizando el interés privado y la obtención de beneficios en detrimento de los intereses públicos y colectivos. Una prueba de ello es la expansión de aproximadamente el 40% del número de brasileños que viven en favelas en los últimos 12 años, según un avance de los datos del Censo Demográfico 2022, divulgado por el Instituto Brasileiro de Geografía y Estatística (IBGE).

También cabe destacar que en 2019, el déficit habitacional estimado para Brasil fue acerca de 5,9 millones de hogares, de los cuales 5 millones están ubicados en áreas urbanas y 832 mil en áreas rurales. En términos relativos, el número total representa el 8,0% del total de hogares particulares permanentes e improvisados del país (Fundação João Pinheiro [FJP], 2021, p.113).

A pesar de la importancia del área central urbana para cuestiones como la vivienda, el trabajo, el espacio de lucha por el derecho a la ciudad, las políticas habitacionales y patrimoniales no han valorado estos segmentos. El espacio concebido (Lefebvre, 1991), establecido a partir de políticas, programas e intervenciones públicas, a menudo busca la valorización del área centrada principalmente en grandes inversores y en el turismo, mientras que las familias pobres son expulsadas, sin interés en la permanencia



y mejora de las viviendas existentes; se las ignora, perdiendo la oportunidad de utilizarlas como una de las soluciones para el mantenimiento del patrimonio y la vitalidad de esta zona. Es el dominio del espacio como mercancía en detrimento del espacio como uso, como hábitat, en una búsqueda constante del fortalecimiento de la ciudad como negocio (Carlos, Volochko & Alvarez, 2015).

En este sentido, se destaca la omisión del Estado en la gestión de lo suelo urbano. Esencial para la producción de viviendas, la tierra es un elemento no producido y no reproducible, hecho que lleva a la reflexión y la acción sobre la existencia de tantos inmuebles vacíos o subutilizados en áreas dotadas de infraestructura y mejores condiciones de vida.

Es el caso de la ciudad de João Pessoa-Paraíba, fundada en 1585. Su centro histórico es un espacio marcado por contradicciones: aunque presenta un alto déficit habitacional, viviendas precarias y ocupaciones que revelan la demanda de vivienda y el interés/necesidad de la población empobrecida por vivir en el centro de la ciudad, tiene un número significativo de edificaciones desocupadas o subutilizadas. En 2019, el déficit habitacional de la Región Metropolitana de João Pessoa registró un índice de 46.937 hogares que se consideraban viviendas precarias, cohabitación o carga excesiva del alquiler, siendo 42.487 referentes al área urbana (FJP, 2021).

Dada la explotación de los alquileres en las viviendas colectivas precarias de alquiler en los centros, las limitaciones de infraestructura y servicios públicos en las periferias y el gran número de inmuebles vacíos y subutilizados en las áreas centrales, ya en la década de 1980 surge la discusión sobre el derecho de la población de bajos ingresos a vivir con dignidad en la zona central urbana (Instituto Pólis, 2012). Con el propósito de fomentar la lucha por el derecho a una vivienda digna, el proceso de formación de movimientos populares sociales cobra forma y sigue activo en todo el territorio brasileño, suscitando acciones que reclaman la efectivización del derecho a la vivienda y a la ciudad.

Las ocupaciones urbanas son legitimadas en este sentido. Cuestionan el incumplimiento de las determinaciones legales garantizadas por la Constitución Brasileña de 1988 y por legislaciones posteriores, como el Estatuto de la Ciudad. Simultáneamente, como señalan Anitelli y Tramontano (2016, p. 80), instan a los poderes públicos instituidos - Ejecutivo, Legislativo y Judicial - a tomar una posición sobre la cuestión, lo que evidencia la oposición de tales representantes públicos a los intereses de la población más pobre, demostrada por las numerosas reintegraciones de posesión. En Paraíba, por ejemplo, el 64,9% de los casos de desalojo o amenaza de desalojo tienen como agente promotor a la administración pública directa (gobierno municipal, estatal y federal) (Lôro, 2021).

Este contexto se ha presentado con el fin de aclarar mejor la razón de esta exposición, que tiene como objetivo analizar el papel de las ocupaciones urbanas organizadas en la producción del espacio urbano central de la ciudad, a partir de la reciente acción/ocupación denominada João Pedro Teixeira. La ocupación fue organizada y liderada por el MLB - *Movimento de Luta nos Bairros, Vilas e Favelas* (Movimiento de Lucha en los Barrios, Villas y chabolas) y está formada por alrededor de 40 familias. La acción tuvo lugar en el Edificio *Nações Unidas*, de propiedad hasta entonces privada, que había permanecido desocupado durante años. Desde 2019, este edificio fue expropiado por el ayuntamiento para proponer un centro comercial popular, aunque actualmente ha sido destinado a la producción de viviendas financiadas por el Programa *Minha Casa, Minha Vida* (MCMV - Mi casa, Mi vida, programa social del gobierno brasileiro para financiamiento de viviendas) - *Requalificação*, dirigido a familias con un ingreso familiar bruto mensual de hasta R\$ 2.640,00, equivalente a dos salarios mínimos brasileños en 2023 (MCMV - Nivel 01).

El texto presenta reflexiones iniciales de la investigación de doctorado en curso, así como del Proyecto de Extensión titulado "Ocupar es habitar: cartografía social en el centro histórico de João Pessoa-PB", también en ejecución, ambos desarrollados en el ámbito de la Universidad Federal da Paraíba-UFPB. La metodología utilizada para la investigación y, por consiguiente, para este artículo, consiste en revisión bibliográfica, entrevistas con sectores del poder público implicadas en la cuestión de la vivienda y líderes/miembros de la ocupación, así como observación in situ. Además, se utilizaron como fuentes de información los sitios web oficiales del Ministerio de las Ciudades del Gobierno Federal, del Ayuntamiento de João Pessoa/PB y de los institutos municipal y nacional de protección del patrimonio.

En Brasil, históricamente las ocupaciones reivindican el área no solo como espacio de importancia histórica, de reproducción del capital o incluso de paso, sino también como espacio de vivienda popular. Se espera, por lo tanto, dar visibilidad a la (r)existencia de la población empobrecida que vive y reclama el centro de la ciudad, así como la lucha por el derecho a una vivienda digna y al área central, contribuyendo así a la justicia social.



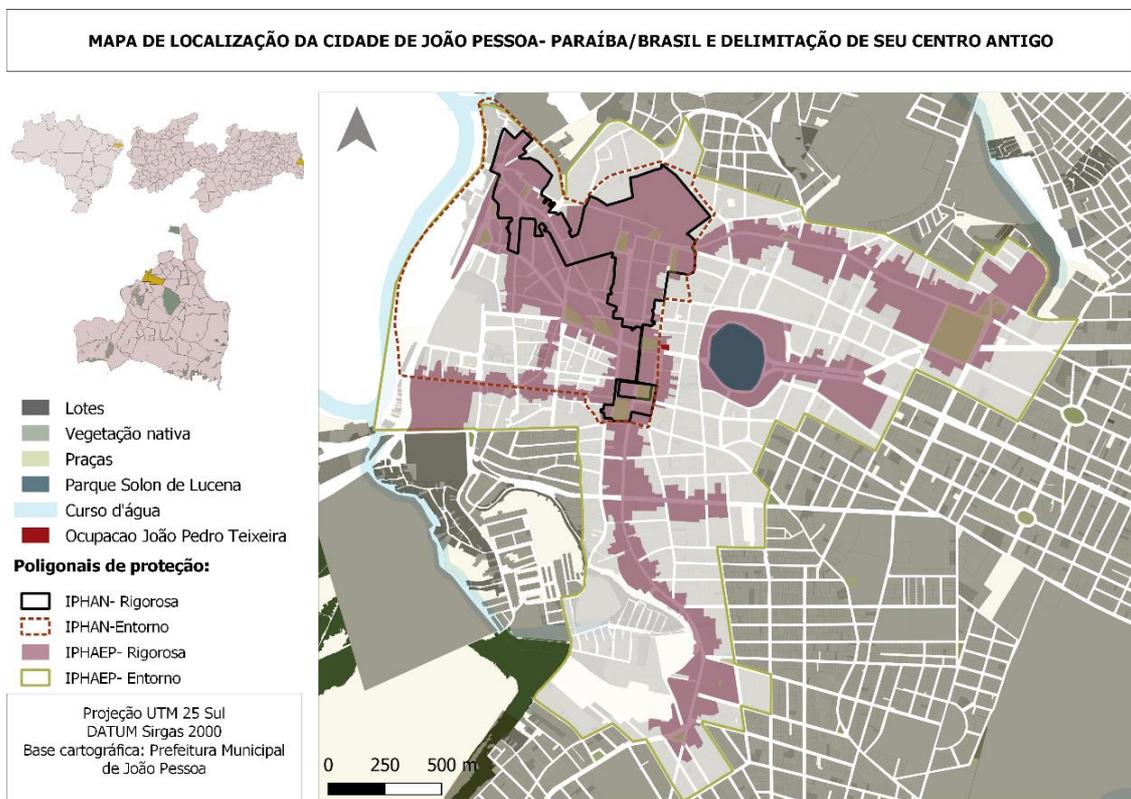
## 2. EL CENTRO ANTIGUO DE JOÃO PESSOA/PB: TANTAS CASAS SIN GENTE, TANTA GENTE SIN CASA - ¿ESPACIO PRODUCIDO PARA QUIÉN?

El centro antiguo o núcleo primario corresponde a "los tejidos antiguos que pueden haberse formado: por evolución a partir de los caminos rurales; y por planificación del conjunto o de determinados sectores" (Capel, 2002, p.440). Se denomina centro antiguo, centro histórico o centro tradicional de la ciudad de João Pessoa, lo que según Maia (2008, s/n), corresponde al "área urbana aún centrada en las unidades morfológicas que dieron origen a la ciudad - márgenes del río *Sanhauá* y Bajo Llano Costero (colina) - y que determinaron la denominación de las dos compartimentaciones: Ciudad Baja y Ciudad Alta", división habitual de las ciudades de origen portugués, que ocurrió en algunas ciudades brasileñas siguiendo la estrategia de defensa de los colonizadores.

El centro antiguo de João Pessoa, dividido en dos porciones definidas por la topografía accidentada de la ciudad - ciudad baja (vinculada principalmente al barrio *Varadouro*) y ciudad alta (representada por el barrio Centro) -, es una zona donde se estableció un diversificado patrimonio histórico de distintos períodos compuesto por iglesias, conventos, sobrados, caserones, etc., y donde se desarrolló un mix de actividades comerciales, servicios y viviendas desde los inicios de la constitución y crecimiento de esta ciudad. Este espacio ha permanecido dinámico y vivo hasta el día de hoy, a pesar de la degradación física de gran parte de los inmuebles y de la infraestructura urbana, así como frente a las nuevas centralidades que acompañaron su expansión y el desplazamiento de las viviendas de clases medias y elites, sobre todo, hacia la orla marítima a partir de los años 1960 - 1970.

Parte de su centro antiguo fue delimitado y protegido aún en 1982 a nivel estatal por el Instituto del Patrimonio Histórico y Artístico del Estado de Paraíba (IPHAEP), habiendo sido revisado y ampliado el perímetro de protección en 2004. En 2007, la protección a nivel federal fue efectivizada por el Instituto del Patrimonio Histórico y Artístico Nacional (IPHAN), reforzando la importancia de esta área (Scocuglia, 2010) (Figura 1).

Figura 1. Localización de la ciudad de João Pessoa-PB/Brasil y delimitación de su centro antiguo a partir de las poligonales de protección al patrimonio



Fuente: Proyecto Cartográfico: Leticia Bomfim; Elaboración: Camila Silva, 2024.



Hasta la década de 1990, varios factores contribuyeron fuertemente a la degradación del centro antiguo de la ciudad. En primer lugar, la omisión del poder público municipal con respecto al área. En segundo lugar, mientras los barrios de la zona costera y los alrededores de la Av. *Epitácio Pessoa* estaban siendo valorados, el área central de João Pessoa fue dejada de lado, siendo desvalorizada en términos inmobiliarios y comerciales, condición agravada por el pésimo estado de conservación de las edificaciones, algunas de las cuales ya estaban en proceso de ruina (Maia, 2000; Scocuglia, 2010).

Desde la década de 1980, se han llevado a cabo diversas acciones de rehabilitación urbana en el centro antiguo de la ciudad, aunque de manera puntual, enfocadas en la restauración y recuperación del patrimonio edificado o parte del tejido urbano, con la clara intención de implementar y expandir actividades turísticas (Ferreira, 2017). La cuestión habitacional fue - y sigue siendo - ignorada y poco contemplada, al igual que las problemáticas sociales que involucran la zona y la multiplicidad del habitar que esta posee, y, como era de esperarse, tales acciones no logran consolidarse.

Como consecuencia de todos estos factores, se constata un cuadro preocupante en cuanto al mantenimiento de la vitalidad del sector. Consultando los censos de 2000 y 2010 del IBGE (cuadro 01), se percibe que los barrios que componen el área central de la ciudad de João Pessoa no pudieron convertir, hasta entonces, el proceso de vaciamiento por el cual pasan desde finales del siglo XX: el *Varadouro* pasó de 4.098 a 3.720 residentes; El *Centro* tenía 4.998 habitantes en 2000 y en 2010 cayó a 3.644; en 2000, el barrio de *Trincheiras* concentraba 8.765 residentes y una década después cayó a 6.995 habitantes. La excepción es el barrio de *Tambiá*, que mostró un aumento de 369 residentes entre las décadas de 2000 y 2010.

En una entrevista proporcionada por uno de los arquitectos que forma parte del equipo actual del IPHAEP, teniendo como tema conductor la evaluación de la situación actual del centro antiguo de João Pessoa, aparece otro factor negativo, la pandemia de COVID-19:

Mira, creo que en 2023 el centro está viviendo aún una fase como de recuperación de la pandemia de manera general. En la pandemia, mayoritariamente todos los inmuebles quedaron cerrados por cuestiones de seguridad y también por cuestiones financieras, donde muchas empresas tuvieron que cerrar. (...) Veíamos mucho comercio que resistió durante la pandemia, pero luego tuvieron que cerrar. Y poco a poco vamos viendo que hay algunos inmuebles, principalmente en las áreas más comerciales aún del centro, en general que han sido sustituidos por nuevos emprendimientos, comercio, servicio. (...) No hay un movimiento muy fuerte o de retomada o de ocupación del centro (arquitecto del IPHAEP, comunicación personal, 11 de octubre de 2023).

El cuadro de degradación del centro histórico de João Pessoa se ve reforzado por la inexistencia de una política urbana, habitacional y patrimonial eficiente que promueva de manera adecuada su reaprovechamiento en términos de infraestructura, edificaciones, calles, plazas, actividades de comercio y servicios, es decir, del potencial constructivo, urbanístico, de vitalidad y urbanidad de estas áreas.

La cuestión habitacional fue introducida en las iniciativas de intervención en el área de importancia histórica por el poder público a partir del año 2002, con la implementación del Programa de Rehabilitación de Sitios Históricos (PRSH). Desarrollado por Municipalidad de João Pessoa en asociación con la Caja Económica Federal – CAIXA. El programa proponía el suministro de líneas de financiamiento para reforma de caserones, con el objetivo de estimular el uso habitacional, asociado o no al uso comercial y de servicio (Silva, 2015). Desde entonces, solo en 2018 se efectivizó un proyecto que propuso la revitalización de edificios históricos y su transformación en unidades habitacionales, puntos comerciales y de servicios. Se trata de la Villa *Sanhauá*, cuya idea inicial data de 2007, bajo la denominación de Proyecto/Programa *Moradouro*, partiendo de otra gestión municipal. El conjunto de caserones fue donado a la Municipalidad de João Pessoa después de un largo proceso de negociación, al ser perdonadas las deudas del Impuesto Predial y Territorial Urbano (IPTU) que excedían el valor de los inmuebles.

La Villa *Sanhauá*, situada en la ciudad baja, transforma el conjunto de ocho caserones de las décadas de 1920 y 1930 en diecisiete unidades habitacionales, seis puntos comerciales y una unidad institucional. El público objetivo de la intervención refuerza las intenciones turísticas de la propuesta: para las unidades habitacionales eran básicamente personas físicas que desarrollan actividades culturales, artesanales o que promueven la valorización de los elementos típicos de la región nordeste brasileña y cuya renta familiar mensual entre 01 (uno) y 10 (diez) salarios mínimos, con el objetivo de "permitir la ocupación adecuada de las áreas centrales, estimular las actividades culturales y garantizar la preservación del patrimonio histórico" (Rafael, 2021, n.p.).



Respecto a este proyecto, llama la atención el argumento de que es este público (personas relacionadas a actividades culturales) quien proporciona la ocupación "adecuada" de la zona. La selección del perfil de quien puede habitar en la intervención es reflejo de las acciones del poder público para el centro histórico, que acaba por promover la expulsión de la población residente e intensificar la condición de abandono. Mientras tanto, la población que realmente necesita vivienda no es contemplada.

Ante esta condición, se cuestiona la intención turística y mercadológica de las intervenciones ocurridas hasta entonces en el centro antiguo de João Pessoa, que se mostraron insuficientes para la conversión de la pérdida poblacional y para el mantenimiento de la vida existente. Se destaca también que João Pessoa no tenía registro de expropiación y destino de inmuebles para vivienda social en áreas centrales hasta 2022. Entre todas las contradicciones, está la Ocupación João Pedro Teixeira, que resulta de una acción colectiva por el derecho a la vivienda en el centro de la ciudad.

### 3. LA OCUPACIÓN JOÃO PEDRO TEIXEIRA Y LA LUCHA POR EL DERECHO AL CENTRO DE LA CIUDAD

#### 3.1 El ocupar - cuerpo y acción

Para alcanzar la necesidad básica de la vivienda, como Lima (2017, p. 28) señala, "parte del hiperpreariado se une a la lucha organizada, originando activismos sociales que comienzan a ofrecer resistencia y a disputar el espacio citadino contra los agentes privados y el Estado". Así, cuando ocupan edificios abandonados, los movimientos terminan legitimando legalmente dicho acto haciendo uso de los principios de la propia legislación brasileña, sobre todo de la obligación de cumplir con la función social de la propiedad, ya que dichos edificios permanecían sin uso, ociosos, en medio del contexto de alto déficit habitacional. De esta manera, revelan numerosos problemas responsables del agravamiento de las desigualdades, como la ineficiencia del Estado en la regulación de la propiedad privada de la tierra, convirtiéndola en un bien inalcanzable para muchos.

En João Pessoa, se observa la actuación de varias organizaciones, conjunta o individualmente, en los procesos políticos relacionados con las luchas sociales: Movimiento Nacional de Lucha por la Moradía (MNLM-PB), Tierra Libre – Movimiento Popular del Campo y de la Ciudad, Movimiento de Lucha en los Barrios, Villas y Chabolas (MLB), Unión Nacional de Moradía Popular (UNMP), Movimiento por el Derecho a la Moradía (MDM) y Consejo Nacional de Apoyo a la Moradía (CONAM), entre otros (Lima, 2017).

Entre las diversas manifestaciones organizadas por los movimientos sociales mencionados anteriormente, un caso reciente que demuestra esta demanda y refuerza la necesidad de discutir sobre el derecho a una vivienda adecuada y, consecuentemente, a la ciudad, así como de acciones más efectivas para reducir las desigualdades, es el de la ocupación João Pedro Teixeira - JPT, cuyo nombre homenajea al líder de las Ligas Campesinas de *Sapé*, en Paraíba, João Pedro Teixeira, asesinado el 02 de abril de 1962, por orden de los latifundistas del estado.

En la madrugada del 05 de abril de 2022, alrededor de 40 familias, lideradas por el MLB, ocuparon tres pisos del edificio *Nações Unidas*, ubicado en el centro antiguo de la ciudad de João Pessoa, frente a la plaza Vidal de Negreiros, más conocida como Ponto de *Cem Réis*, un área de gran movimiento durante el horario comercial. El edificio de cinco pisos funcionaba anteriormente como un centro empresarial, compuesto por áreas destinadas a tiendas en la planta baja y salas para diversos usos en los cuatro pisos superiores, con un total de 54 unidades que ahora se convierten en viviendas. El último piso y el área técnica requieren cuidados estructurales, ya que están apuntalados debido a la falta de impermeabilización en el techo, por lo que no fueron ocupados. La edificación fue expropiada en 2019 por la municipalidad para funcionar como un centro comercial popular, pero desde entonces estaba desocupada.

Según la coordinadora del movimiento, el MLB ha estado organizado en el estado de Paraíba durante aproximadamente 12 años, durante los cuales han movilizad tres ocupaciones, siendo la JPT la tercera. En una entrevista, los miembros, al ser cuestionados sobre la elección del edificio, destacan que el movimiento nacional indica que las ocupaciones deben realizarse en el centro de la ciudad, debido a la mayor visibilidad de la zona, con el fin de denunciar la falta de vivienda. Señalan que el edificio *Nações Unidas* (Figuras 02, 03 y 04) es uno de los que presenta mejores condiciones estructurales en la zona, por lo que fue elegido. La coordinadora relata cómo se llevó a cabo la ocupación:



[...] fue un proceso principalmente de movilización de las familias, porque básicamente se necesita el edificio y las personas. Y fue durante el período al final de la pandemia, ¿verdad? Entonces fue un período en el que nuestro Brasil estaba pasando por todas las dificultades que conocemos, ¿verdad? La falta de empleo, muchas personas viviendo en la calle. Familias que realmente vivían en la calle. Y la dificultad que las familias tenían para pagar el alquiler. Entonces desarrollamos el trabajo principalmente en una comunidad allí en *João Paulo II*, que es la comunidad *Citex* [...]. Nos organizábamos en reuniones a veces quincenales y otras veces semanales con las familias. Con la idea de conocer a las personas, que es un proceso fundamental, la organización que ustedes mencionan aquí de la ocupación es el resultado de eso. Hay una serie de reglas aquí en la ocupación que buscamos cumplir al máximo en la práctica. También pasamos por este proceso de conocer a la familia, fue un proceso que duró unos ocho meses. Antes de venir aquí a ocupar el edificio, llegamos a hacer algunas manifestaciones en la municipalidad, en el gabinete del alcalde mismo, ocupamos allí y reclamamos la vivienda de las familias. Y no tuvimos respuesta como siempre. Entonces vimos que la única salida realmente sería, de hecho, construir una ocupación. Y organizamos a las familias y el 4 de abril [...] ocupamos aquí, creo que era medianoche, un poco más tarde de medianoche. Nunca lo olvido. Y también contamos con el apoyo del partido que el MLB construye, que es Unidad Popular por el Socialismo. Contamos con el apoyo del Movimiento de Mujeres *Olga Benário*, de la Unión de la Juventud de la Rebelión, y pudimos ocupar el edificio aquí. Y estamos aquí hasta hoy (coordinadora del MLB, comunicación personal, 18 de octubre de 2023).

Figuras 2, 3 y 4. Imágenes del edificio *Nações Unidas* después de la ocupación



Fuente: Elaboración propia, 2023

El relato mencionado anteriormente destaca que la colectividad y la organización son la esencia del movimiento, un proceso de construcción colectiva en el que diversas familias se conocen y se unen en busca de una causa común, que es asegurar su vivienda. Se observa una transformación en todos los involucrados, quienes comienzan a cambiar sus percepciones sobre lo que significa vivir en comunidad, lo que es la ciudad, lo que implica ser ciudadano y cuáles son sus derechos. Esta transformación se refleja en los testimonios de los residentes de la ocupación, como este:

(...) como dije que venía a la ocupación, al MLB, dije que vendría a militar, a trabajar junto con otras personas que saben lo difícil que es tener una vivienda en este país, una vivienda digna, y sabemos que estos gobernantes no se preocupan por la vivienda para la población, un derecho que se nos niega. Estar en la ocupación hoy es un momento de mucha (...) victoria, de mucho logro. Aquí sabemos que estamos juntos, luchando por nuestro derecho a la vivienda, (...) y también estamos sumando fuerzas con otros y viendo el rostro de otras personas que están en la calle pensando en tener la conquista de su propia casa, de su vivienda. Para mí, la ocupación es un símbolo de mucha fuerza y resistencia. (Residente A, comunicación personal, 18 de octubre de 2023).

Al ocupar un edificio subutilizado en el centro de la ciudad, los movimientos sociales ponen de manifiesto que el centro es un lugar posible para la clase trabajadora, más allá del trabajo. El movimiento enfatiza que la recalificación de edificios en áreas centrales e históricas, con infraestructura y accesibilidad, son pasos importantes en la lucha por la Reforma Urbana.



Sin embargo, la propuesta inicial presentada un día después de la ocupación, en una reunión entre la Coordinación del MLB y la Secretaría Municipal de Habitación (Semhab), fue de colocar a las familias de la ocupación en el programa de auxilio alquiler (cuyo valor es de R\$ 350,00) e incorporarlas al programa de vivienda del municipio, que tenía dos residenciales en progreso, con la previsión de entrega en dos años, en un área más alejada del centro de la ciudad. Desde entonces, la ocupación sigue en diálogo con la municipalidad, resistiendo y luchando por el derecho a una vivienda digna y por la permanencia en este edificio.

### 3.2 El Programa Mi Casa, Mi Vida – Recalificación y la esperanza de permanencia

Como señala el Instituto Pólis (2012, p.39), a lo largo del proceso de urbanización brasileño, debido a los bajos salarios de los trabajadores y a la escasez de políticas públicas de vivienda de interés social, la demanda de vivienda se ha acumulado en gran medida. Desde el Banco Nacional de Habitación (BNH) hasta los programas vinculados a la Caja Económica Federal y finalmente al Programa MCMV, han pasado décadas, aunque aún no han satisfecho la demanda de vivienda digna.

Aunque el Programa MCMV ha producido viviendas sociales con un alto porcentaje de subsidio, la mayor cantidad de unidades construidas se ha dirigido a lo que se conoce como el "rango de mercado", financiada por la población de bajos ingresos medios. Una de las mayores críticas al programa es que ha priorizado áreas periféricas de las ciudades para la implementación de viviendas de interés social, muchas veces poco urbanizadas o deshabitadas, con grandes extensiones de tierra que facilitan la implementación de megaemprendimientos estandarizados, alejando a sus beneficiarios de sus lugares de trabajo, de los servicios urbanos básicos y de la dinámica urbana en la que estaban insertos. El Estado fue negligente en la elección, cuando le correspondía, y en el control sobre la ubicación de estos emprendimientos inmobiliarios, influenciado por intereses económicos y comerciales de los agentes privados involucrados. La falta de regulación del desarrollo urbano por parte del Estado conlleva numerosos problemas, que intensifican la demanda de vivienda digna, como la expansión territorial, la periféricización de la población de menores ingresos, los problemas de movilidad urbana y el déficit de servicios públicos básicos de educación, salud, cultura, recreación, etc., para la población contemplada por el programa.

Aquí se plantea una gran contradicción entre los intereses del mercado inmobiliario y la verdadera demanda de vivienda digna. Cuando se piensa en áreas que ya cuentan con la infraestructura necesaria para la vida, como son las áreas urbanas centrales, los agentes privados muestran poco interés debido al valor de los terrenos/edificios y a las especificidades de los proyectos que se desarrollarán en edificios vacantes, lejos de la estandarización, la rapidez y la producción en masa, elementos que definen su alto lucro.

Es notorio que el alto costo de la tierra y la rehabilitación de edificios deteriorados hace que el costo de una unidad habitacional en un área de valor histórico sea más alto que una vivienda ubicada en otras áreas urbanas, especialmente en las zonas periféricas.

Entre 2018 y 2022, el país atraviesa un proceso de inflexión política, marcado por el ascenso de grupos políticos de extrema derecha. El Ministerio de las Ciudades fue extinto, el Programa MCMV fue discontinuado en 2020 y dio paso al Programa *Minha Casa Verde e Amarela* (Mi Casa Verde y Amarilla), eliminando espacios institucionales de participación popular y diálogo entre el gobierno y la sociedad, intensificando la criminalización de los movimientos sociales y sus líderes, con opresión y violencia. Además, hay que considerar el impacto de la epidemia de Covid-19, que generó, en el ámbito de la problemática habitacional, un aumento significativo de personas desahuciadas, desalojadas o amenazadas de desalojo en todo el país (Cardoso, 2023).

Con el cambio de gobierno, el Programa MCMV, retorno a través de la Medida Provisional nº 1.162, del 14 de febrero de 2023, convertida en la Ley nº 14.620, del 13 de julio de 2023, con la propuesta de avanzar en términos de una mejor ubicación de los emprendimientos habitacionales, garantizando la proximidad al comercio, a los equipamientos públicos y al acceso al transporte público.

Desde los cambios en las reglas, que tienen como una de las prioridades el aprovechamiento del stock inmobiliario de las áreas urbanas centrales para la promoción de viviendas de interés social a través del Programa MCMV Recalificación/Retrofit y el incentivo a los emprendimientos autogestionarios a través del MCMV Entidades, se ha percibido un cambio por parte del poder público municipal y estatal en cuanto a la inserción, en la agenda de la vivienda social, de propuestas insertadas en el centro antiguo de la ciudad de João Pessoa.



En este sentido, a partir de una entrevista con una de las arquitectas de la Secretaría Municipal de Habitación de João Pessoa, se tuvo conocimiento de dos propuestas de vivienda de interés social en el área y financiadas por el Programa MCMV, efectivamente las primeras iniciativas en el centro antiguo de la ciudad en toda su historia, siendo una de ellas para el edificio *Nações Unidas*, ocupado por el MLB (cuyo proyecto arquitectónico ya estaba aprobado por el IPHAEP, esperando solo la convocatoria del Programa).

La información inicial proporcionada a la ocupación JPT por parte de la Secretaría Municipal de Habitación era que el edificio en cuestión estaría destinado al Nivel 02 del Programa MCMV (equivalente a ingresos familiares brutos mensuales de R\$ 2.640,01 a R\$ 4.400,00, de dos a un poco menos de cuatro salarios mínimos), lo que no contemplaría a los ocupantes actuales, que tienen ingresos proporcionales al Nivel 01. La lucha por la permanencia en el centro antiguo continuó, frente a los intentos de reintegración de posesión y, posteriormente, a las rondas de diálogo entre la municipalidad y la ocupación. En octubre de 2023, cuando tuvo lugar la entrevista con la arquitecta del organismo en cuestión, el proyecto ya se había definido como de Nivel 01, sin embargo, se dijo que los miembros de la ocupación estaban negociando con la secretaria de vivienda del municipio para ir a otro conjunto del programa, por voluntad propia, ubicado en el barrio *Alto do Mateus*, lejos del centro antiguo de la ciudad. La información proporcionada causa extrañeza, dada la motivación de la elección del lugar para llevar a cabo la ocupación y la legitimidad de la lucha por la vivienda digna. Por otro lado, el liderazgo de la ocupación afirma que las unidades habitacionales ubicadas en este barrio alejado del área central fueron prácticamente impuestas por el organismo, lo que parece más coherente con los hechos observados.

Hasta que, el 21 de noviembre de 2023, a través de la Portaria MCID N° 1.482, el Residencial *Nações Unidas* fue aceptado como propuesta de emprendimiento habitacional encuadrada en el ámbito de la línea de atención de provisión subsidiada de unidades habitacionales nuevas en áreas urbanas con recursos del Fondo de Arrendamiento Residencial (FAR), integrante del Programa MCMV, contemplando exactamente el número de unidades habitacionales correspondiente a la cantidad de familias que componen la ocupación João Pedro Teixeira.

Esta propuesta forma parte de un conjunto de medidas y proyectos para el centro antiguo de la ciudad, denominado Programa "*Viva o Centro*", anunciado el 12 de diciembre de 2023, fruto de una asociación entre el Gobierno del Estado y la Municipalidad de João Pessoa, que no se limita a la cuestión habitacional, incluyendo acciones dirigidas a infraestructura, cultura, turismo, seguridad, movilidad, incentivos, exenciones fiscales, entre otros. Se estima que las inversiones sean de alrededor de R\$ 400 millones, equivalente a un poco más de 74 millones de euros.

Más recientemente, el 26 de febrero de 2024, la Comisión de Constitución, Justicia, Redacción y Legislación Participativa (CCJ) de la Cámara Municipal de João Pessoa (CMJP) aprobó la Medida Provisoria (MP) 42/2024, que autoriza al Poder Ejecutivo a donar el Edificio *Nações Unidas* al FAR para la construcción de unidades habitacionales del Programa Mi Casa, Mi Vida.

La ocupación JPT consideró las publicaciones de la orden y la medida provisional como una victoria para la lucha que moviliza, aunque continúa en diálogo con la municipalidad en busca de alguna garantía formal de que sus miembros serán los beneficiarios para residir en el Residencial *Nações Unidas*. Así, se está delineando un hito en la lucha organizada por la vivienda digna para la población de bajos ingresos en el centro antiguo de João Pessoa.

### 3.3 El derecho a vivir dignamente en el centro de la ciudad: ¿una utopía posible?

Existe un cierto consenso entre los estudiosos de que la conservación de los centros históricos debe realizarse principalmente a través del uso residencial vinculado a otros usos que fomenten la diversidad, permitan la permanencia de los residentes (y no solo la presencia de transeúntes en ciertas horas del día) y sean coherentes con la función de vivir. Durante décadas, numerosas cartas patrimoniales (documentos que fundamentan la formación de profesionales en el campo de la intervención y restauración) han destacado esta importancia, como la Declaración de São Paulo de 1989:

Las poblaciones marginadas, ocupantes de los centros históricos urbanos de todas las naciones, deben poder mejorar verdaderamente su calidad de vida diaria a través de proyectos de restauración y reciclaje que también consideren sistemas de estándares acordes con la dignidad y ciudadanía de las poblaciones (IPHAN, s.f.).

Sin embargo, la teoría y la práctica van en direcciones opuestas. Como demostró Ferreira (2017) en su tesis, en la realidad de las prácticas de preservación en Brasil se observa "una brecha entre la rehabilitación



de las áreas históricas y la valoración deseada del uso residencial" (Ferreira, 2017, p.213), especialmente en lo que respecta a la retención de residentes de bajos ingresos, dada la escasa representación de casos que promueven la integración entre las acciones, incluso después de la creación de varios programas y fondos de financiamiento. Además, las políticas patrimoniales y habitacionales aún no han logrado llevar a cabo una acción conjunta y equilibrada sobre la cuestión de la vivienda en los centros históricos.

Este hecho dificulta encontrar soluciones efectivas para el problema. Mientras las acciones del gobierno estén condicionadas por el poder económico del sector privado, es poco probable que se vea el centro histórico como algo más que su potencial económico, turístico y cultural, y la cuestión de la vivienda seguirá siendo relegada, con la justificación de menores ganancias y altos costos de rehabilitación (en comparación con los grandes conjuntos habitacionales periféricos). Además, mientras el sector privado sea el principal condicionante de las decisiones, los movimientos populares de lucha por la vivienda y los demás ciudadanos no tendrán voz en las decisiones de gestión urbana y seguirán siendo tratados como "objetos" y no como "sujetos" de acción (Maricato, 2002). En este contexto, como señalan Anitelli y Tramontano (2016), los términos que definen la vivienda fundamentalmente como un producto inmobiliario necesitan ser revisados.

Aún es pronto para afirmar que el cambio se llevará a cabo, pero se está trazando el camino hacia él. A nivel nacional, el cambio en las reglas del Programa MCMV apunta en esa dirección, al priorizar la utilización del stock inmobiliario de los centros urbanos para la promoción de viviendas de interés social a través del MCMV Recalificación/Retrofit y alentar los emprendimientos autogestionarios a través del MCMV Entidades. También vale la pena mencionar el recientemente lanzado "*Imóvel da Gente*" (Nuestro Inmuble, anunciado el 26 de febrero de 2024), el Programa de Democratización de Inmuebles del gobierno federal, una iniciativa que busca destinar estratégicamente los inmuebles del Estado para las políticas públicas prioritarias, teniendo en cuenta la función social y ambiental, con un diálogo federativo y con la sociedad, beneficiando áreas de educación, salud, asistencia social, seguridad alimenticia, cultura y deporte, y priorizando la oferta de vivienda, la regularización de la propiedad, las obras de infraestructura y los equipamientos de diversas políticas públicas (Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, 2024).

A nivel local, se puede entender todo el movimiento estimulado por la lucha por la vivienda de la Ocupación João Pedro Teixeira, que resultó en la donación del edificio *Nações Unidas* - hasta entonces en posesión de la municipalidad de João Pessoa - al FAR para la construcción de unidades habitacionales del Programa MCMV, como un primer paso (guiado por los programas federales mencionados aquí) para alcanzar el derecho a una vivienda digna en el centro de la ciudad para la clase trabajadora. Por lo tanto, se destaca la importancia de las ocupaciones urbanas organizadas en la producción del espacio urbano central y su potencial para garantizar los derechos humanos fundamentales, así como para mantener la vida en estas áreas.

Intervenciones como estas son necesarias no solo para reducir el déficit habitacional, sino también para pensar en un sentido alternativo de ciudad, una ciudad pensada y vivida por todos y para todos, más allá del mundo de la mercancía. Esta es la esencia de la lucha de los movimientos sociales.

#### 4. CONCLUSIONES

Este artículo se propuso analizar el papel de las ocupaciones urbanas en la producción del espacio urbano central de la ciudad de João Pessoa/PB/Brasil, a partir de la movilización de la reciente ocupación autodenominada João Pedro Teixeira. Históricamente, esta área de la ciudad ha sido poco cubierta por las acciones de los movimientos sociales que luchan por la vivienda y, en este sentido, es importante analizar la cuestión desde el punto de vista de la existencia de esta ocupación y del contexto actual de las políticas públicas que buscan promover la vivienda social en las áreas urbanas centrales.

Las ocupaciones organizadas de inmuebles vacíos o subutilizados en los centros históricos, además de proporcionar refugio a diversas familias, son un instrumento importante en el debate sobre la política de vivienda, impulsadas por la reivindicación del cumplimiento de la función social de la propiedad y, aún más, de la reforma urbana y el derecho a la ciudad. En este sentido, denuncian la ausencia e ineficiencia del Estado en la atención a la demanda de vivienda y en el cumplimiento de la legislación brasileña, a veces



poniéndose al servicio de los intereses privados de la clase dominante y relegando los derechos básicos de la gran masa trabajadora del país.

Observar las cifras del déficit habitacional nacional/local, la cantidad de inmuebles vacíos o subutilizados en los centros históricos y su consiguiente deterioro, así como la ineficacia de las políticas habitacionales hasta el momento, refuerza la urgencia de pensar en los movimientos de lucha por la vivienda y sus ocupaciones no solo como una acción reivindicativa, sino también como una oportunidad para una política de repoblación de estos espacios, con diversidad social. Es, sobre todo, una oportunidad para tratarlos como sujetos de construcción y de decisión en la gestión urbana, en la misma medida y con la misma importancia que los demás agentes involucrados.

Las recientes acciones y políticas promovidas por el gobierno federal presentadas aquí y su influencia en las políticas municipales de promoción de vivienda social en el centro histórico de João Pessoa se perfilan como una dirección efectiva para la ardua lucha de los movimientos sociales por la vivienda, pero aún es pronto para afirmar si se llevarán a cabo como se proponen. Para hacer posible el acceso de la población de bajos ingresos a una zona con buena infraestructura, accesibilidad y servicios, y romper con la estructura de segregación socioespacial (Villaça, 2001), es necesario vincular o suelo urbano a los intereses de toda la sociedad, y no solo de un grupo con intereses privados e individuales. La acción y mediación del Estado son fundamentales.

Se observa, por último, que los movimientos sociales y sus ocupaciones organizadas, destacando aquí la Ocupación João Pedro Teixeira, se posicionan como agentes protagonistas de los procesos de transformación dentro de sus propios territorios, al llevar a cabo luchas colectivas y legítimas. Además, su presencia en los centros antiguos los convierte en potenciales agentes de mantenimiento de la vitalidad de dichas áreas, y, en consecuencia, del patrimonio que sobrevive al deterioro al ser utilizado, habitado, y ocupado.

Agradecimientos: Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de doctorado titulado “La vivienda digna es central: Consonancias y disonancias entre la lucha por la vivienda y la producción de vivienda social en el antiguo centro de João Pessoa-PB”, en el ámbito del Programa de Posgraduación en Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Federal de Paraíba, gracias a la licencia de la actividad docente otorgada por el Instituto Federal del Sertão Pernambucano y al financiamiento de la investigación a través del Plazo nº 2082/2023, por la Fundación de Apoyo a la Pesquisa del Estado de Paraíba (FAPESQ).

## REFERENCIAS

- Anitelli, F., & Tramontano, M. (2016). Abandonados por uns, ocupados por outros: edifícios de apartamentos no centro paulistano. *Revista Brasileira De Estudos Urbanos E Regionais*, 18(1), 77-91. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2016v18n1p77>
- Bonduki, N. (2004). *Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria* (4ª ed.). São Paulo: Estação Liberdade.
- Capel, H. (2002). *Morfología de la Ciudad. Sociedad, Cultura y paisaje urbano*. Ediciones Del Serbal, Barcelona.
- Cardoso, A. (2023, 8 de novembro). Política Habitacional no Brasil: balanço do ciclo recente [Palestra]. In *Seminário Internacional - Habitação e direito à cidade: Um olhar Latino-Americano*. FAUUSP. <https://www.youtube.com/watch?v=pfweJyzL10o>
- Carlos, A. F. A.; Volochko, D.; Alvarez, I. A. P. (Orgs.). (2015). *A cidade como negócio*. São Paulo: Contexto.
- Carrión, F. M. (2000). Centro histórico: relación social, globalización y mitos. In: Carrión, F. M. (Ed.). *Desarrollo cultural y gestión en centros históricos*. Quito, Ecuador: Flacso. p.179-192.
- Corrêa, R.L. (1989). *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática.
- Ferreira, A. C. A. (2017). *Casa sem pessoas para pessoas sem casa: a reabilitação de áreas históricas e o uso habitacional na realidade brasileira*. [Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte]. Repositório Institucional da UFRN. <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/25057>
- Fundação João Pinheiro (2021). *Déficit habitacional no Brasil – 2016-2019*. Belo Horizonte: FJP. [https://fjp.mg.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/21.05\\_Relatorio-Deficit-Habitacional-no-Brasil-2016-2019-v2.0.pdf](https://fjp.mg.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/21.05_Relatorio-Deficit-Habitacional-no-Brasil-2016-2019-v2.0.pdf)
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (n.d.). *Cartas Patrimoniais*. <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>



- Instituto Polis (2012). *Moradia é central: lutas, desafios e estratégias*. São Paulo: Instituto Polis. [https://polis.org.br/wp-content/uploads/2014/08/Moradia-e-Central\\_2012.pdf](https://polis.org.br/wp-content/uploads/2014/08/Moradia-e-Central_2012.pdf)
- Kowarick, L. (2007). Áreas centrais de São Paulo: dinamismo econômico, pobreza e políticas. *Lua Nova*, São Paulo, n.70, p.171-211. <https://doi.org/10.1590/S0102-64452007000100008>
- Lei nº 14.620, de 13 de julho de 2023 (2023). Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida e dá outras providências. Presidência da República. Recuperado de [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2023-2026/2023/Lei/L14620.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2023-2026/2023/Lei/L14620.htm)
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Traducción de Donald Nicholson-Smith. Oxford: Blackwell.
- Lima, T. A. (2017). *O hiperpreariado em movimento: a territorialização contraditória da luta por moradia em João Pessoa-PB*. [Tese de Doutorado em Geografia; Centro de Ciências Exatas e da Natureza, Universidade Federal da Paraíba], João Pessoa, Brasil.
- Lôro, J. (2021). Paraíba – Panorama dos conflitos fundiários urbanas na Paraíba. En FNRU - Fórum Nacional de Reforma Urbana (Org.). *Panorama dos conflitos fundiários no Brasil [livro eletrônico]: Relatório 2019- 2020*. Porto Alegre: CDES Direitos Humanos. Recuperado de [https://forumreformaurbana.org.br/wp-content/uploads/2023/12/Panorama-2019-2020\\_vfinal\\_atualizada.pdf](https://forumreformaurbana.org.br/wp-content/uploads/2023/12/Panorama-2019-2020_vfinal_atualizada.pdf)
- Maia, D. S. (2008). Ruas, casas e sobrados da cidade histórica: entre ruínas e embelezamentos, os antigos e os novos usos. En *X Coloquio Internacional de Geocrítica*, Universidad de Barcelona, Barcelona, Espanha. Recuperado de [https://www.ub.edu/geocrit/-xcol/150.htm#\\_edn1](https://www.ub.edu/geocrit/-xcol/150.htm#_edn1)
- Maia, D. S. (2000). *Tempos lentos na cidade: permanências e transformações dos costumes rurais na cidade de João Pessoa-PB*. [Tese de Doutorado em Geografia Humana; Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo], São Paulo, Brasil.
- Maricato, E. (2002) *As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil*. En Arantes, O.; Vainer, C.; Maricato, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. (pp. 121-192). Petrópolis: Vozes.
- Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, Brasil. (2024, febrero 27). Programa Imóvel da Gente vai impulsionar o uso do patrimônio público em benefício da população. Recuperado 29 de febrero de 2024, de GOV.BR: <https://www.gov.br/gestao/pt-br/assuntos/noticias/2024/fevereiro/programa-imovel-da-gente-vai-impulsionar-o-uso-do-patrimonio-publico-em-beneficio-da-populacao>
- Portaria MCID Nº 727, de 15 de junho de 2023 (2023). Formaliza a abertura de procedimento de enquadramento e contratação de empreendimentos habitacionais e estabelece a meta de contratação no âmbito da linha de atendimento de provisão subsidiada de unidades habitacionais novas em áreas urbanas com recursos do Fundo de Arrendamento Residencial, integrante do Programa Minha Casa, Minha Vida. Ministério das Cidades. Recuperado de <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-mcid-n-727-de-15-de-junho-de-2023-490410212>
- Portaria MCID Nº 1.482, de 21 de novembro de 2023 (2023). Divulga as propostas de empreendimentos habitacionais enquadradas no âmbito da linha de atendimento de provisão subsidiada de unidades habitacionais novas em áreas urbanas com recursos do Fundo de Arrendamento Residencial, integrante do Programa Minha Casa, Minha Vida. Ministério das Cidades. Recuperado de <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-mcid-n-1.482-de-21-de-novembro-de-2023-524905456>
- Rafael, T. (2021, abril 16). *Villa Sanhauá. Habitação + Comércio + Serviço*. Recuperado em 20 feb. 2024, de <https://storymaps.arcgis.com/stories/0fa3581ef67f4bbca6e0d845ed96c508?play=true&speed=medium>
- Rolnik, R., & Botler, M. (2004). Por uma Política de Reabilitação de Centros Urbanos. *Revista ÓCULUM*, Campinas: PUC, SD. Recuperado de [www.usp.br/srhousing/rr/docs/por\\_uma\\_politica\\_de\\_reabilitacao\\_de\\_centros\\_urbanos.pdf](http://www.usp.br/srhousing/rr/docs/por_uma_politica_de_reabilitacao_de_centros_urbanos.pdf)
- Scocuglia, J. B. (2010). *Imagens da cidade: patrimonialização, cenários e práticas sociais*. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB.
- Silva, C. C. (2015). *Ser/estar/viver invisível: avaliando as condições de habitabilidade e informalidade das habitações coletivas precárias de aluguel no bairro Varadouro, João Pessoa-PB*. [Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba]. Repositório Institucional da UFPB. <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/tede/8380>
- Villaça, F. (2001). *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP.



# HABITABILIDAD Y CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO URBANO EN LOS FRACCIONAMIENTOS CERRADOS DE CIUDAD JUÁREZ

ARQ. ANDREA GUZMÁN CHÁVEZ<sup>1</sup>

DR. RAMÓN LEOPOLDO MORENO MURRIETA<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Estudiante de la Maestría en Planificación y Desarrollo Urbano en la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, Av. Del Charro 450 Norte, al233394@alumnos.uacj.mx.*

<sup>2</sup>*Profesor Investigador en la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, Av. Del Charro 450 Norte, ramon.moreno@uacj.mx.*

**Resumen.** Ciudad Juárez, conocida antiguamente como Paso del Norte, muestra al interior de su territorio una diversidad de aspectos de orden urbanístico, social, histórico y cultural que se han logrado integrado en su estructura y en los distintos asentamientos que tejen el espacio urbano, en el cual se desarrollan usos y prácticas, relacionados con la habitabilidad que se vive en los espacios de esta ciudad fronteriza y que impregnan un sentido por parte de los residentes de ocupar el territorio y los espacios públicos, a través de los asentamientos humanos que se establecen en distintos puntos geográficos de la ciudad.

El objetivo de este estudio es explicar los procesos relacionados con la habitabilidad y los mecanismos que utilizan los residentes para crear elementos emblemáticos que se originan en el uso y prácticas que tienen en su lugar de residencia de tipología cerrada. La estrategia metodológica de este estudio, parte de un enfoque fenomenológico, el cual triangula aspectos arquitectónicos, sociológicos, geográficos y de integración por medio de los testimonios de residentes, sus experiencias vividas, así como la cartografía y fotografía como elementos sustantivos de identificación de las principales vivencias de sus actores y cuáles son los factores que llevan a los usuarios de los espacios públicos de estos conjuntos habitacionales a sentirse parte de la ciudad.

**Palabras clave:** habitabilidad, espacio urbano, fraccionamientos cerrados.

## HABITABILITY AND CONSTRUCTION OF URBAN SPACE IN THE CLOSED HOUSING CONDITIONS OF CIUDAD JUÁREZ

**Abstract.** Ciudad Juárez, formerly known as Paso del Norte, exhibits within its territory a diversity of urban, social, historical, and cultural aspects that have been integrated into its structure and various settlements that shape the urban space. Within this space, there are uses and practices related to the livability experienced in the areas of this border city, imbuing a sense of ownership of the territory and public spaces among residents through the human settlements established in different geographical points of the city.

The aim of this study is to elucidate the processes related to livability and the mechanisms residents employ to create emblematic elements originating from the use and practices within their closed-type residential areas. The methodological approach of this study is grounded in a phenomenological perspective, which triangulates architectural, sociological, geographical aspects, and integration through residents' testimonies, their lived experiences, as well as cartography and photography as substantive elements for identifying the main experiences of its actors and determining the factors that lead users of public spaces in these residential complexes to feel part of the city.

**Keywords:** habitability, urban space, closed housing developments.



## 1. INTRODUCCIÓN

Habitar la ciudad forma parte de las acciones que realiza el individuo en cualquier parte de sus principales asentamientos: barrio, colonia o fraccionamiento, en las cuales el residente establece mecanismos para lograr cubrir sus necesidades como lo son vivienda, alimentación, educación, salud y trabajo. Así mismo es en donde define sus objetivos y metas a desarrollar.

En este sentido, visualizar la cotidianidad construida por los habitantes en una ciudad nos lleva a pensar en las formas en que se modifican las acciones establecidas por ellos en cualquier momento, tiempo o espacio determinado. Así la ciudad, le permite identificar procesos especiales al momento de interactuar individual o colectivamente, en un entorno que se edifica como parte del accionar diario de los residentes, además de las interacciones generadas en el lugar donde se habita lo cual ayuda a entender los procesos internos que suceden en la vida urbana, nos ayuda a entender el habitar de las personas.

La cotidianidad y los retratos que se producen en la ciudad permite vincular las formas de pensamiento que se establece en cada rincón o asentamiento que compone la misma. Las formas de relacionarse con el espacio y con otros, las actividades llevadas a cabo en los lugares, la forma de formar las comunidades, la construcción de hogares, así como la selección de una determinada vivienda integran el mosaico de acciones que interesa destacar en este estudio, sobre relacionarlas con los paisajes urbanos, el habitar y las experiencias que se manifiestan en un área específica de cómo se vive y piensa la ciudad, específicamente los fraccionamientos o urbanizaciones cerradas.

A partir de la década de los dos mil, dentro de México la formación de vivienda se ha popularizado con la tipología de fraccionamiento cerrado. Esta tipología cuando se realiza desde su proyección inicial cuenta con espacios bien definidos dentro de un límite, comúnmente una barda o reja, donde podemos encontrar que las vialidades, el área verde, las viviendas y, en algunos lugares, incluso espacios de ocio distribuidos dentro de este límite. Sin embargo, en ocasiones este tipo de cierres fueron implementados sobre conjuntos donde originalmente no se tenía en cuenta este tipo de barreras, por lo tanto, la clausura de vialidades o áreas verdes no es tan desapercibida y para la población puede ser incluso desconfigurante de su sentido de ciudad.

Los fraccionamientos cerrados, son un fenómeno que se ha estudiado desde diferentes perspectivas tanto en Ciudad Juárez, como en México y Latinoamérica. En un punto de vista social, se ha buscado como la violencia da origen a esta acción privatizante y cómo es que los habitantes de estos conjuntos pueden tener un impacto positivo en su sentimiento de seguridad, brindándoles hasta un sentimiento de mejor calidad de vida, así mismo se ha encontrado que en la sociedad ha provocado una segregación y división de clases por causa de esta exclusión. Desde el punto más físico, se ha analizado el impacto que se tiene en movilidad y en la construcción del tejido urbano en toda la ciudad.

De acuerdo con lo que dice Rosa (2018, p. 164) los habitantes deben tener el derecho de acceder y utilizar de forma equitativa todos los lugares sin importar la diversidad social o la diferencia de estatus socioeconómico, sociodemográfico y sociocultural. Dentro de un fraccionamiento cerrado se puede contar con áreas verdes, construcciones de uso común e incluso vialidades bien estructuradas, pero se plantea la cuestión de si son realmente públicas al tener un acceso controlado, donde las únicas personas que pueden hacer uso de ellos son los residentes de ese fraccionamiento y sus visitas. Por lo tanto, estas limitaciones creadas por la misma comunidad en los fraccionamientos cerrados provocan que el espacio deje de ser un sitio de encuentro social y cultural, aunque en su interior puedan contener un ambiente sano y de comunidad, en el exterior se encuentra un entorno diferente e incluso contrastante.

Destacar las tipologías que se asumen en el establecimiento de los fraccionamientos cerrados en una ciudad es un elemento importante para entender la configuración de la estructura urbana que se edifica hoy en día, sobre todo si estos responden a un determinado grupo económico orientado a satisfacer una necesidad específica en cuanto a ofrecer condiciones particulares que no todo el resto de los residentes pueden obtener como: accesos controlados, lugar privilegiado en cuanto a ubicación, tipo de vivienda de acuerdo a modelos diseñados para cubrir los requerimientos de ese grupo, ofrecer posibilidades de exclusividad o distinción, seguridad como un mecanismo de contribuir a la protección del individuo y del grupo que decide establecerse en este tipo de modalidades en el crecimiento urbano.

Existe en la ciudad una tendencia de crecimiento en la creación de fraccionamientos cerrados, hoy en día en la ciudad la mayoría de los nuevos conjuntos habitacionales que se construyen se realizan con esta tipología y nos encontramos con una nueva visión del contexto que existe en las zonas habitacionales. En las colonias construidas entre los años 50's y 70's resulta difícil distinguir los límites que separan un



fraccionamiento de otro, se tiene un contexto urbano homogéneo y se encuentran espacios dedicados al público que son fácilmente identificables y que además permiten a los habitantes apropiarse del lugar. Sin embargo, el nuevo contexto que encontramos es de barreras muy claras entre conjuntos, donde los residentes, visitantes y trabajadores de la zona se ven obligados a habitar espacios que en un origen podrían no tener este objetivo, o apropiándose de lugares de una forma distinta a como sucede en los conjuntos habitacionales abiertos.

Por otro lado, el territorio y el lugar donde se asientan estos fraccionamientos permite entender la asociación que tiene con la promoción de un mercado inmobiliario que ofrece sus mejores armas para lograr una integración de grupos homogéneos que comparten los mismos intereses y preocupaciones de un mayor bienestar para su familia, en esos mecanismos donde la experiencia de los habitantes por decidirse a vivir en un fraccionamiento cerrado, identifica un imaginario de un habitar y un espacio urbano y social particular, con sus realidades inmediatas y los significados desprendidos de ellos.

Las preguntas centrales de este estudio giran en relación con ¿Cómo se relacionan los fraccionamientos cerrados con la habitabilidad y la construcción del espacio urbano?, ¿Qué procesos surgen en la convivencia cotidiana entre los residentes? ¿Cuáles son los mecanismos que construyen en una ciudad fronteriza como Juárez estos sucesos?

Para responder las anteriores interrogantes, se parte del proceso metodológico de la etnometodología, es decir “las actividades mundanas y comunes que las personas realizan en la sociedad. El significado, la producción de la situación social y un interés por la vida cotidiana” (Ritzer, 1993, p 264), combinado con el trabajo de campo entre los que se destaca la observación no participante, además de utilizar la cartografía y fotografía como elementos para referenciar las experiencias y el lugar donde residen los habitantes, para identificar los principales procesos urbanos que se generan en los espacios comunes de los fraccionamientos cerrados. Sentido que de acuerdo con Ritzer (1993, p.292), “las personas emplean sus procedimientos prácticos no sólo para vivir su vida cotidiana, sino también para manufacturar los productos de la institución” en este caso la forma de apropiación del habitar en los fraccionamientos cerrados.

El trabajo se organiza en dos vertientes principales: la ubicación en el contexto de la relación entre el habitar y las experiencias de la conexión que se encuentra con la ciudad y el lugar donde se elige vivir. En un segundo momento como parte de las formas simbólicas que eligen los residentes se parte de la aplicación de instrumentos cuantitativos y cualitativos para el cruce de información que conduzca a la descripción general de nuestros conceptos claves.

Considerando al habitar como un proceso que desarrollan los individuos en el espacio donde viven: casa, ciudad, trabajo; donde realizan interacciones cotidianas en las que distintas posiciones y prácticas (habitus) se entretajan para canalizar los mecanismos propios de cada sujeto en el asentamiento urbano que habita y el grupo que lo rodea.

En este sentido, la relación que se establece en un determinado lugar para vivir responde a las formas de vinculación que adopta el sujeto en ese espacio, su acción, formas de establecer relaciones, habilidad de integración al grupo, permanencia, y asumir los propios valores que lo identifican como ser humano: prácticas personales y colectivas, roles sociales, decisiones y posiciones ante las respuestas a los comportamientos que suceden en su medio.

La conexión entre habitar, prácticas sociales y espacio social sería reforzado de acuerdo a Marc Augé (2009, p. 125) “al lugar objetivo al espacio donde se inscriben marcas objetivas de identidad, relación e historia (monumentos funerarios, iglesias, lugares públicos, escuelas, etc.) y lugar simbólico a los modos de relación con el otro que prevalecen en aquél (residencia, lenguaje, intercambios); no lugares objetivos son los espacios de tráfico, comunicación y consumo, y no lugares subjetivos son los modos de relación con el exterior que prevalecen en aquéllos: tránsitos, mensajes, anuncios, códigos”.

Agregado a lo que dice Maya (2013, p. 17) la habitabilidad se entenderá como el proceso de equilibrio entre el proceso el hombre y su entorno y en conjunto con la incorporación de otras variables como: el espacio físico y social, la idea de seguridad estructural y la de higiene”

Concepto que aunado a lo anteriormente señalado permite vincular como en una ciudad en particular se tejen este tipo de relaciones que son expresadas de manera directa entre cómo se construye los procedimientos para mejorar o escalar nuevos niveles de relación con el entorno y los mecanismos que genera el propio hombre cuando decide donde habitar.

Así la relación entre este segundo concepto -habitar- y la habitabilidad forman parte de la dualidad que nos permite concretar ideas específicas de la relación entre entorno y el hombre que ha ido construyendo en forma armónica o no su propia concepción de cómo se organiza el espacio urbano en el que vive.



El paisaje urbano entonces es resultado de las diversas acciones que se implementan en el territorio físico y en los cuales los productos no son siempre beneficiosos para el mismo residente, en el que se imponen las condiciones mismas del lugar, la realidad del paisaje de la ciudad está en constante modificación y la ubicación en donde se interviene será clave detonante en esa construcción de esta información de la colonia o el fraccionamiento en donde se ubica el habitar de sus residentes.

De acuerdo con Cabrerizo (2010, p.184) son las huellas de las acciones, materialidades más o menos visibles, que imponen sus órdenes al medio, construyendo y reconstruyendo el territorio en una diversidad de espacios únicos: sus paisajes. La ciudad se convierte en una red donde las intervenciones, la planeación, los asentamientos, servicios, economía, política, religión entre otros serán fieles representantes de los cambios en las imágenes del espacio y del paisaje urbano, la historia un elemento sobresaliente en esta telaraña de fuerzas humanas que configuran sustantivamente el medio donde se asienta la realidad de los habitantes en la ciudad.

Entonces “El espacio urbano por lo tanto está estructurado, no se organiza al azar, y los procesos sociales que se refieren a él expresan, los determinismos de cada tipo y de cada periodo de la organización social” (Acuña, 2005, p.43).

Es importante destacar la importancia que tiene en la ciudad los elementos del paisaje, el espacio y los imaginarios dada la virtud y la relación que se gestan en ellos al momento de dibujar sus conexiones entre su definiciones y aplicaciones que estructuran los elementos que identifican a la cotidianidad en la vida urbana y las transformaciones que se manifiestan en el medio físico donde se establecen las acciones de los hombres, y en el cual la tipología del paisaje y del espacio urbano serán aquellos que cambien sustantivamente la forma y la imagen que se estable en los asentamientos urbanos.

La ciudad es un espacio donde coinciden distintos elementos de entender la cotidianidad, las respuestas que los individuos asumen a esa construcción de un espacio social, se determinan por las vivencias personales y colectivas que tienen por un lado, por el otro, el ambiente físico, económico, demográfico, cultural, ideológico, se integran en el sendero como una fuerza invisible que cambian las formas de pensar y actuar, donde lo subjetivo y objetivo se vuelven un mecanismo de acción vivida y sentida. “El tipo, forma y estado exterior del paisaje urbano es la expresión física de la estructura material del hábitat urbano, generada en diversos procesos y por factores a lo largo del tiempo” (Pérez, 2000, p.33).

## **2. GEOGRAFÍA DEFENSIVA EN CIUDAD JUÁREZ: LOS FRACCIONAMIENTOS CERRADOS.**

El crecimiento urbano de Ciudad Juárez ha tenido distintas etapas y procesos de organización territorial que ha conducido a crear asentamientos humanos en distintas tipologías, muchas de las cuales han respondido a situaciones de violencia que llevo a la ciudad a producir una geografía defensiva, evidenciado en la manera en que se han construido los diferentes conjuntos habitacionales, dando como resultado una ciudad fragmentada y polarizada hacia ciertos puntos del territorio de Juárez, sobre todo en la parte norte, centro y oriente en donde se establecen principalmente los fraccionamientos con tipología de cerrados. El mapa 1 ilustra los principales periodos de crecimiento histórico de la ciudad y donde se pueden observar 10 etapas principales las cuales se describen en las siguientes categorías:

Etapa fundacional y crecimiento, identificada como el nacimiento y origen de la ciudad, que se señalan con los números 1 y 2 de los periodos 1856- 1960, el territorio urbano gira en torno al centro y la parte poniente en algunos casos.

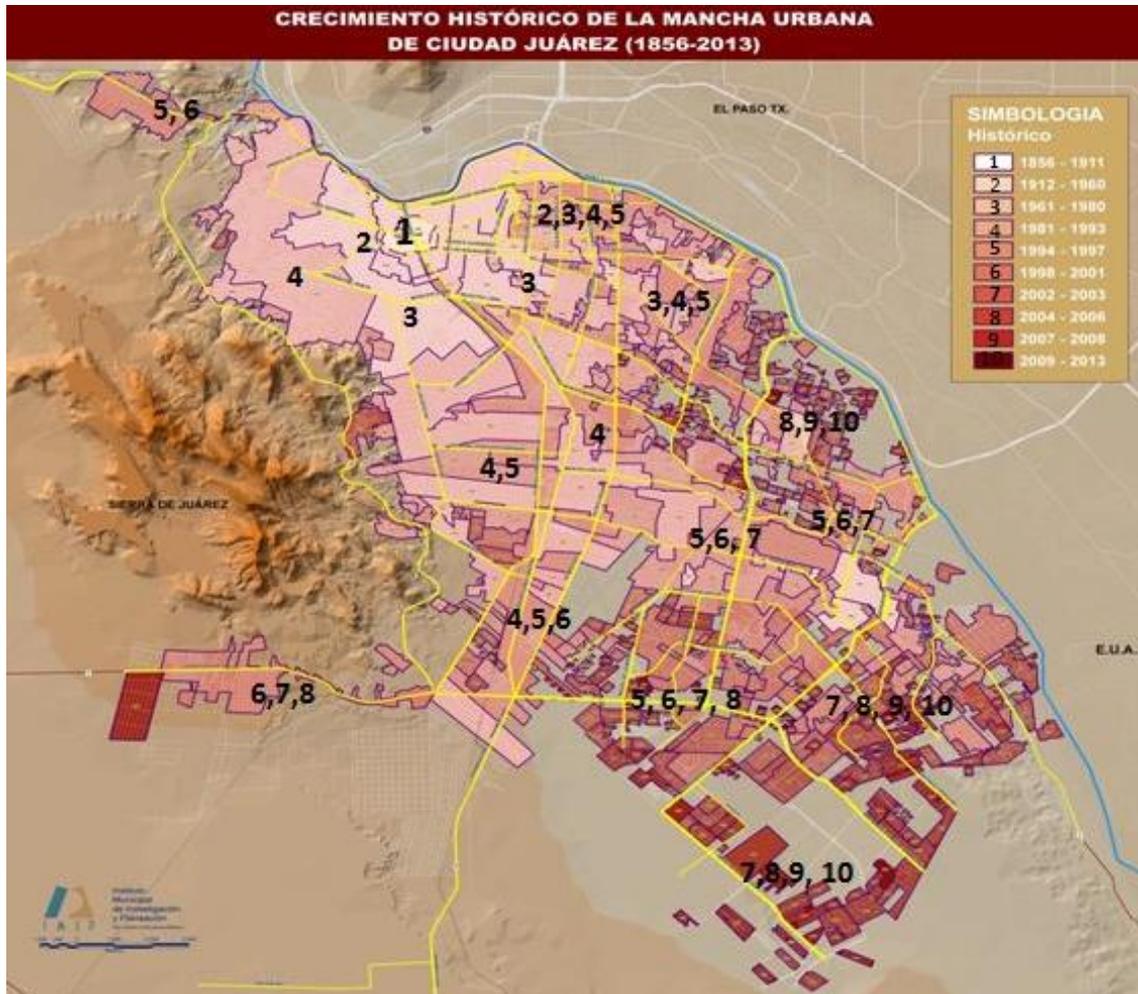
Periodo de crecimiento y expansión, la ciudad crece rápidamente y se difunde a la partes sur y nororiente de la misma, marcados con los números 3-5, cobijados en los periodos 1961-1997 con programas económicos y de imagen de la misma con los Programas Nacional Fronterizo y de Industrialización Fronteriza, nuevos pobladores llegan a habitar el territorio juarense como se observa en el mapa 1, en esta etapa donde las nuevas formas de ocupar el suelo de la ciudad se refugian en las figuras del condominio y las urbanizaciones cerradas como formas de privilegiar distinción y exclusividad y por otro brindar una seguridad a grupos de clase media y alta.

Desarrollo, consolidación y nuevas formas de hacer ciudad , etapa que se ve reflejada en los años de 1998 a 2013, periodo en el cual la oferta y demanda de vivienda de interés social es uno de los factores que producen migración a Ciudad Juárez ante el boom que se realizaba en la misma producto de la demanda de trabajadores a la industria maquiladora y los servicios, que se entretienen en el territorio del



sur, oriente y sur oriente con distintos conjuntos habitacional para clase media y baja, incluyendo algunas viviendas en fraccionamientos para este tipo de población, la expansión de la mancha urbana se anotan con los números 6-10 del mapa citado.

Mapa 1. Crecimiento Histórico de Ciudad Juárez 1856-2013.



Fuente: Instituto Municipal de Investigación y Planeación (2014). Plan de Desarrollo Urbano de Ciudad Juárez.

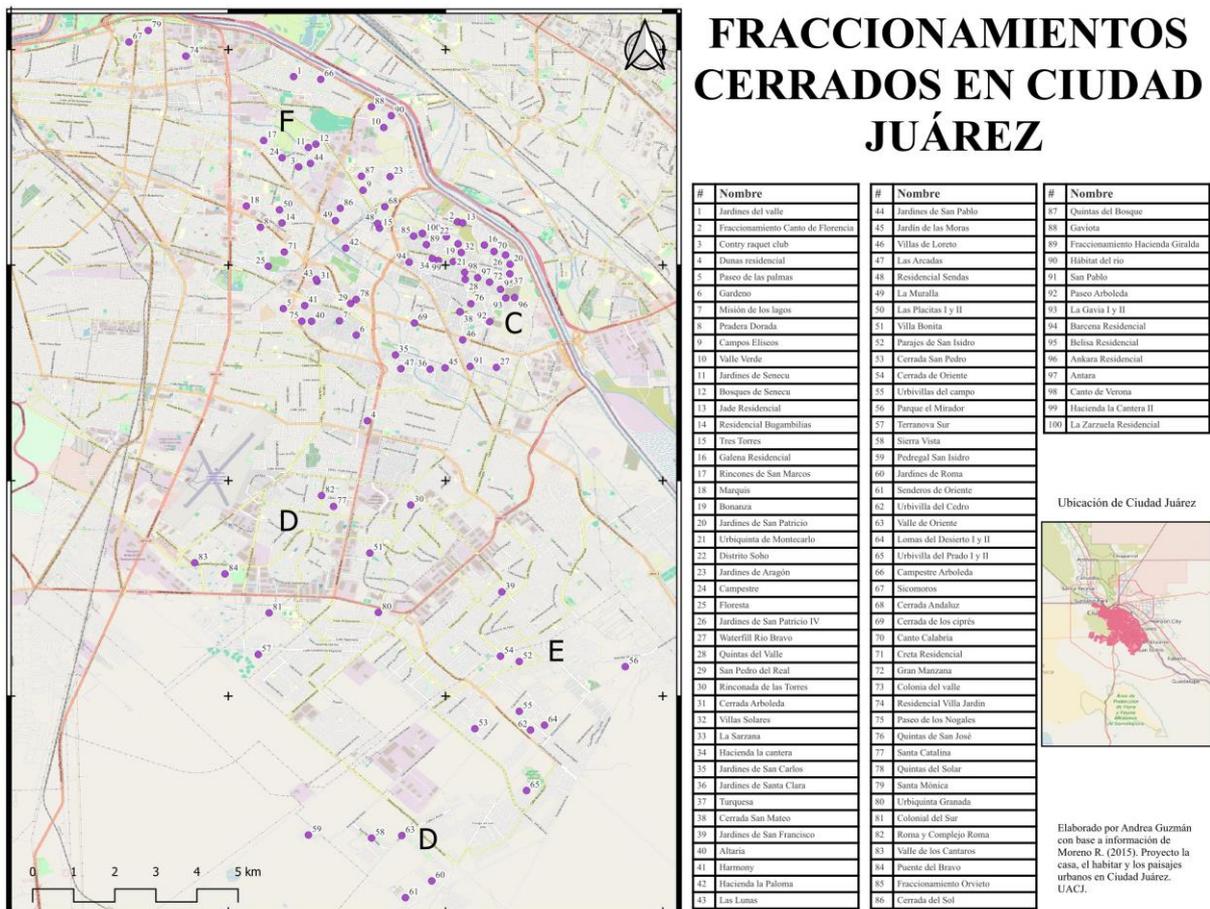
Las tres etapas descritas anteriormente y relacionadas con el mapa 1, establecen pautas en el territorio de Juárez en la organización de su espacio urbano, e interesa ubicar en tiempo la construcción, diseño y edificación de los fraccionamientos cerrados, para distinguir grupos, establecer nuevos paisajes urbanos y además identificar el imaginario para la población residente de estos grupos habitacionales que se ubican en esencia en el mapa 2, el cual describe la ubicación de algunos de ellos registrados mediante recorridos de campo y fuentes secundarias.

Como se observa en el mapa 2, se registran al menos 90 fraccionamientos cerrados en toda la ciudad, lo importante de esta cartografía es ilustrar la distribución geográfica de estas urbanizaciones en la ciudad. Para ello se agrega las categorías de Fundación (F), Concentración (C), Dispersión (D) y Expansión (E) para ilustrar como se han establecido en el territorio de Juárez, estas fueron obtenidas por el trabajo de observación y de campo que se han realizado en la ciudad para identificar este tipo de asentamientos urbanos. Así entonces, la etapa fundacional de los fraccionamientos cerrados en Juárez, se ubica en una zona conocida como de integración ecológica, en la que las distintas propuestas arquitectónicas e inmobiliarias dieron paso a estos conjuntos habitacionales, esta concentración (C) del mapa 2, permite ver una zona y área saturada en cuanto al espacio urbano que se construyó en los sesentas y se empezó a ampliarse en este territorio, donde sus actores principales son profesionistas y de la clase media.



En cuanto a la dispersión (D) la zona sur oriente dibuja otro paisaje para los Fraccionamientos cerrados, que es brindar seguridad a la población de clase base bajo esta modalidad pero sin el diseño arquitectónico ostentoso que se manifiesta en las etapas F y C, aunado a esta etapa se encuentra la Expansiva con similares cualidades que la D, pero se orienta en los planes de desarrollo del mercado inmobiliario introducido en estas áreas de la ciudad, lo cual ha originado procesos segregatorios en algunas de las mismas, así como generado acciones delictivas en algunos de ellos por ejemplo en Villa Bonita y Parajes San Isidro ( 51 y 52 del mapa 2), en otros el abandono de vivienda producto de crisis económica, el no pago de la misma y actos vandálicos son parte del paisaje creado en este tipo de asentamientos como Urbi villa del Cedro y Valle de oriente (señalados con los números 62 y 63) son parte de la muestra del espacio urbano que se ha edificado en esta parte de Juárez.

Mapa 2 Ubicación de Fraccionamientos cerrados en Ciudad Juárez.



Fuente: Diseño de Andrea Guzmán (2024) en base a información de Moreno R. (2015). Proyecto la casa, el habitar y los paisajes urbanos en Ciudad Juárez. UACJ.

En relación a las categorías construidas en el mapa 2, los paisajes que se captaron para los fraccionamientos cerrados en Juárez, presentan algunas características en el diseño, en el entorno y los elementos que ocurren cotidianamente en la vida de sus residentes y su relación con el espacio urbano donde se asientan, por ejemplo en la figura 1, incluye dos fotografías de la zona nororiental correspondiente a la áreas que se definió como fundación de los fraccionamientos cerrados, en la foto A el acceso, la reja y parte de las áreas verdes que se incluyen como parte de su arquitectura, mientras que en la foto B, el abandono o no pago del crédito hipotecario, hace que las prácticas de las constructoras oferten a costos menores la vivienda en el fraccionamiento cerrado.



*Figura 1. Paisajes urbanos en la zona fundacional de los fraccionamientos cerrados*



Fuente: Ramón L. Moreno (2015) Archivos de Trabajo de campo

Por su parte la figura 2, representa la zona de concentración de los fraccionamientos cerrados en el territorio de la antigua zona ecológica o del valle de Juárez en la cual el diseño arquitecto tiene cambios en sus accesos y mensajes emblemáticos para ofrecer al residente un imaginario del lugar con comodidad, elegancia y distinción en algunos casos, a esto agrega Saucedo (2016, p. 3) .En el ámbito residencial se pasó del modelo urbanístico de barrio y colonia, a la definición de fraccionamientos, los cuales se desarrollaron a partir de la constitución de los partidos en la zona agrícola del Valle de Juárez y hacia el poniente y sur de la ciudad contigua a la estructura urbana consolidada. Significado que enfatiza los procesos de invasión del mercado inmobiliario que se ha aplicado en la promoción de estas urbanizaciones cerradas en estas áreas agrícolas o de reserva que con la llegada de capital nacional y federal permitieron el crecimiento de estos conjuntos habitacionales que se muestran en la figura 2, en la foto B, la promoción vía espectaculares donde se ofrece al posible residente y/o consumidor una opción que se ajuste a sus ideales y sueños. En la foto A, el acceso de uno de los fraccionamientos cerrados que se localiza en el área de concentración ya descrita en el mapa 2, aquí se incluye la caseta y su fachada arquitectónica, para ofrecer un paisaje que lleve al residente a adquirir esta vivienda.

*Figura 2 paisajes urbanos en la etapa de concentración de los fraccionamientos cerrados en Ciudad Juárez*



Fuente: Andrea Guzmán (2024) Archivos de Trabajo de campo.



Los paisajes e imaginarios del espacio urbano en las zonas de dispersión y expansión de los fraccionamientos cerrados en las áreas del sur y sur oriente, representan una realidad diferente al que se observa en las figuras 1 y 2, en estos casos, el abandono de vivienda producto de crisis económicas y financieras del 2008 al 2012, han impactado de manera directa en la ocupación de estos conjuntos habitacional, mostrando así escenarios desoladores en cuanto a la convivencia, usos y prácticas de sus residentes.

Para la zona de concentración que se ha denominado Zona de Integración Ecológica por el Instituto Municipal de Planeación e Investigación (IMIP) de la ciudad en la época en que el problema de la inseguridad en la ciudad se estaba presentando, en la década de los dos mil, las constructoras empezaron a optar por esquemas de colonias basadas en los fraccionamientos cerrados. Según lo que menciona Enríquez (2007, p.10) gran parte de la población de clase media y alta empezaron a preferir comprar su vivienda con esta tipología y el resto de la población que no escogía comprar en nuevos fraccionamientos, optaba por cerrar sus colonias con diferentes métodos de barrera para copiar esta acción privatizadora y así fomentar un sentimiento de seguridad.

La Zona de Integración Ecológica, como se menciona anteriormente, en su origen estaba compuesta por campos y sembradíos, con alguna vivienda de tipo campestre o asentamientos agrícolas, lo cual era fomentado por el paso de las acequias dentro del espacio. Gracias a la presión de los agentes inmobiliarios por permisos para construcción de conjuntos habitacionales nuevos, junto con el crecimiento hacia el oriente, se empieza a cambiar las reformas que denominaban de forma rural la tierra de esta zona.

Para el año 2023, en la propuesta del Plan de Desarrollo Sustentable 2040, se vuelve a estudiar la zona y se encuentra que la densidad de población se encuentra ya en un promedio de 55 viviendas por hectárea, cuando se había planificado una densidad no mayor a 50 viviendas por hectárea, también se establece que existe una falta de equipamiento y servicios en la zona debido a la falta de donación de m<sup>2</sup> para la implementación de elementos de esta índole y nos hace hincapié en que la morfología encontrada en la zona ha provocado una segregación socioespacial que relega el espacio público a un segundo plano, además de haber perdido la predominancia ambiental y ecológica que se planteaba en un principio.

Los siguientes relatos hablan de la relación entre la habitabilidad y la construcción del espacio urbano en el fraccionamiento cerrado:

“me agrada el lugar, tiene plusvalía y genera tranquilidad que es lo importante, por eso decidí comprar en este fraccionamiento, además se asegura la privacidad de mi familia y eso es fundamental, por otra parte, me desagrada los constantes conflictos que han ido surgiendo entre los vecinos, se supone que la promoción era un lugar pacífico y con armonía, pero estos se resuelven” (Masculino, 60, casado, 15 años viviendo en fraccionamiento cerrado, La Moraleja).

“me agrada el lugar, es tranquilo, este fraccionamiento si bien es cierto está alejado de algunos servicios y áreas de la ciudad en las que transito cotidianamente ha representado una buena decisión, ya que he cubierto algunas necesidades como vivir en un lugar seguro, donde la paz y tranquilidad ha reinado, no niego que en ocasiones me he asustado con algunos cuentos de asaltos y violencia dentro del mismo, sobre todo en algunas calles del fraccionamiento donde hay vecinos nuevos que aún no conocemos y el problema es que como solo hay un acceso al mismo eso no produce algunas sensaciones de desagrado y de incomodidad” ( Femenino, 37, casada, 5 años viviendo en fraccionamiento cerrado, Rinconada de las Flores).

Acciones individuales que reflejan un paisaje en busca de seguridad y tranquilidad, conflictos con vecinos nuevos, tránsito saturado, perros sueltos, usos de los parques internos para socializar, participación en decisiones del comité vecinal, el lugar, la vivienda, comodidad, son algunos procesos que resultan de la triangulación del paisaje y que surge en la nueva forma de crear espacio urbano, donde los elementos creados ayudan a esta idea de defensa, seguridad y calidad de vida que se da en el habitar de las urbanizaciones y/o fraccionamientos cerrados, ante el complejo mundo que se ha instaurado a través del tiempo y espacio en Ciudad Juárez.

### 3. REFLEXIONES FINALES

La construcción del espacio urbano en una localidad fronteriza como lo es Ciudad Juárez tiene sus matices en las decisiones no solo individuales sino colectivas que derivan del gobierno municipal, los inversionistas privados y los habitantes. El otorgamiento de significados específicos en la cotidianidad de



sus residentes permea la manera de edificar imágenes de la colonia o fraccionamiento donde se vive, el muro y el encerramiento son parte de estas contribuciones sociales, culturales, políticas y urbanísticas que se desprenden en los fraccionamientos cerrados, se vive una segregación o una distinción entre los integrantes que en ocasiones no la perciben ni la detecta, solo cuando algún conflicto surge en el conjunto habitacional.

El imaginario se relaciona con el paisaje y espacio urbano en cuanto el habitante asume su posición de residente en una comunidad que busca el encierro en respuesta a condiciones externas que surgen en el resto de la ciudad, como lo son la violencia y la inseguridad. Estas razones expuestas son las que llevan a los residentes a constituirse como agentes defensivos, primero con la familia y segundo con vecinos y amigos creando fortalezas en algunas situaciones y vulnerabilidades en otras, ejemplos claros de estas situaciones son la falta de espacio público sin privatizar, paisajes urbanos que fomentan el sentimiento de inseguridad, una falta de equipamiento público para abastecer la necesidad de la población.

Dentro de las diferentes zonas de la ciudad podemos encontrar como es que se ha ido permeando esta idea de mejor forma de área habitacional a aquellas que se encuentran detrás de las limitaciones creadas, promoviendo que las personas que no tienen la capacidad económica de adquirir una vivienda en las zonas donde los fraccionamientos se proyectaron originalmente cerrados, siga esta tipología aplicada en las viviendas que ya se encuentran construidas. Esto da lugar a que la ciudad se encuentre como una ciudad amurallada, que el paisaje principal sean las bardas, casetas y vialidades con falta de características de habitabilidad.

Así el pensar en el significado de experimentar y pensar en el lugar donde ahora se habita, forma parte de las complejidades que ocurren el mundo social y geográfico de la ciudad, donde tenemos un Juárez envuelto en bardas y rejas, donde el espacio público ha sido privatizado y la población encuentra cada vez más difícil el formar una comunidad.

## REFERENCIAS

- Acuña P. (2005). Análisis formal del espacio urbano: aspectos teóricos. Lima. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes. Universidad de Perú.
- Augé M. (2009). Los No lugares: espacios del anonimato: Antropología de la Modernidad. Madrid: Gedisa.
- Cabrerizo, C y Rodríguez I. (2010). Ciudad y territorio en clave de paisaje urbano contemporáneo en España y México. Cuadernos de Vivienda y Urbanismo. 3(6), 182-195.
- Enriquez, J. (2017) Entre el miedo y la distinción. El estado actual del fraccionamiento cerrado en las ciudades fronterizas de Tijuana, Nogales y Ciudad Juárez. Estudios Fronterizos, vol. 8, núm. 15, pp. 9-49.
- Fuentes J. (2000). Imágenes e Imaginarios urbanos: su utilización en los estudios de las ciudades. Ciudades, 46, 3-10.
- Instituto Municipal de Investigación y Planeación. (2023). Plan de Desarrollo Urbano Sostenible del Centro de Población 2040.
- Méndez E. (2014). Narrar los Pueblos Imaginarios del Turismo: una narrativa del patrimonio cultural. ACR. Arquitectura, Ciudad y Región, 1, 11-23
- Moreno R. y Rascón N. (2012). Espacio Social y transformaciones urbanas: análisis de los fraccionamientos cerrados en Ciudad Juárez. Ponencia. I Coloquio Internacional Globalización y Territorios: Impactos y respuestas en las ciudades. Hermosillo, 1-15.
- Paz, B. (2011). Una mirada artística del paisaje urbano. UNED, espacio, tiempo y forma, (VII) 24, 395-415.
- Pérez E. Paisajes urbanos en nuestras ciudades. Bitácora. 4 (1), 33-37.
- Rementería I. (2009). Influencia del paisaje urbano en la configuración del imaginario. Zainak, 32, 709-725.
- Ritzer G. (1993). Teoría Sociológica Contemporánea. Madrid: Mc Graw Hill.
- Rosa, P. C. (2018). Exclusiones del espacio público de los habitantes de la calle en la ciudad de Buenos Aires. Territorios, 39, 157-173.
- Saucedo, R. (2016) El impacto de la urbanización de los fraccionamientos en Ciudad Juárez. Caso de Estudio: zona de integración ecológica. Ponencia. VI Congreso Nacional de Suelo Urbano. Pachuca, 1-17. Plan de Desarrollo Urbano de Ciudad Juárez.

## MATERIAL CARTOGRÁFICO.

Instituto Municipal de Investigación y Planeación (2014). Plan de Desarrollo Urbano de Ciudad Juárez.



**FOTOGRAFÍA, CARTOGRAFÍA Y ENTREVISTAS.**

Moreno R. (2015). Proyecto la casa, el habitar y los paisajes urbanos en Ciudad Juárez. UACJ (Universidad Autónoma de Ciudad Juárez)

Guzmán, Andrea (2024) Recorridos de Campo.



# Eje 2

## Ciudad-conectividad

Transportes, movilidad, sistemas, redes y conexiones



**LA CIUDAD “VEINTE-TREINTA”**

MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI



# UN MARCO CONCEPTUAL PARA LA IDENTIFICACIÓN DE UMBRALES ESPACIOTEMPORALES DE LA CONVERGENCIA ENTRE ACTIVIDADES EN LÍNEA Y LA ACCESIBILIDAD ESPACIAL MEDIANTE ENTORNOS URBANOS SIMULADOS

RAÚL F. ELIZONDO-CANDANEDO<sup>1</sup>

ALDO ARRANZ-LÓPEZ<sup>2,3</sup>

JULIO A. SORIA-LARA<sup>1,4</sup>

ANTONIO PÁEZ<sup>5</sup>

<sup>1</sup> *Transport Research Centre -TRANSyT-. Universidad Politécnica de Madrid, España*

<sup>2</sup> *Zaragoza Logistics Center (ZLC). Zaragoza, España*

<sup>3</sup> *Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER), Esch-sur-Alzette, Luxemburgo*

<sup>4</sup> *Instituto de Economía, Geografía y Demografía. CSIC Madrid, España*

<sup>5</sup> *School of Earth, Environment and Society, McMaster University, Hamilton, ON, Canada*

**Resumen.** La planificación de la accesibilidad espacial enfrenta tiempos desafiantes. La alta penetración de las e-actividades (teletrabajo, compras y ocio por internet) ha permitido a las personas superar las restricciones espacio-temporales impuestas por su rutina diaria. En este contexto, es necesario nuevos marcos de trabajo que incorporen las e-actividades en la planificación de accesibilidad. Este estudio propone el marco denominado "accesibilidad aumentada" para identificar umbrales espacio-temporales en los que las e-actividades son más competitivas que las actividades en persona. A nivel metodológico, se combinan conceptos de geografía del tiempo y análisis de elasticidad que sirven para estimar umbrales espacio-temporales de accesibilidad para seis configuraciones urbanas simuladas: desde entornos policéntricos y compactos hasta dispersos y monocéntricos. Los resultados indican que las e-actividades son más competitivas en entornos dispersos para mantener altos niveles de accesibilidad espacial. No obstante, y dadas las implicaciones sociales y espaciales, los umbrales se analizan para diferentes modos de transporte y perfiles socioeconómicos. La comunicación concluye discutiendo cómo las e-actividades aumentan los niveles de accesibilidad espacial y su impacto en la formulación de políticas.

**Palabras clave:** Accesibilidad espacial, geografía del tiempo, actividades por internet, entorno urbano

## A CONCEPTUAL FRAMEWORK TO IDENTIFYING SPATIOTEMPORAL THRESHOLDS OF THE CONVERGENCE BETWEEN ONLINE ACTIVITIES AND SPATIAL ACCESSIBILITY THROUGH SIMULATED URBAN ENVIRONMENTS

**Abstract.** Spatial accessibility planning is facing challenging times. The high penetration of e-activities (e-working, e-shopping, e-leisure) has empowered people to overcome space-time constraints in daily routines. New knowledge is needed to incorporate e-activities into accessibility planning and to define new conceptualizations, methods, and quantifiers that recognize digital and in-person accessibility in real life. This study proposes a new framework, "augmented accessibility", to identify space-time thresholds in which e-activities are more competitive than in-person activities. By being aware of these thresholds, people could save travel time and allocate the saved time to reach other destinations in person, thereby increasing their overall spatial accessibility. Time geography concepts and elasticity analysis are combined, estimating space-time thresholds for six simulated spatial settings: from polycentric and compact cases to sprawled and monocentric cases. The results indicate that e-activities are more competitive in sprawled settings for retaining high spatial accessibility levels and increased travel distances. The social and policy implications of space-time thresholds are discussed for each simulated spatial setting by estimating and comparing critical travel distances for different transport modes. The conference paper closes by discussing how e-activities augment spatial accessibility levels and their impact on policymaking.

**Keywords:** Spatial accessibility, time geography, online activities, urban environment



## 1. INTRODUCCIÓN

La planificación de la accesibilidad es un enfoque crucial que apoya a los profesionales y formuladores de políticas en la consecución de resultados de planificación sostenibles (Banister, 2008; Handy, 2020). Este enfoque enfatiza la importancia de medir el potencial de poder acceder a un destino que ofrece una determinada variedad de oportunidades y servicios cercanos. Este objetivo se alcanza a través de la evaluación de las medidas de accesibilidad (Farrington, 2007; Kwan, 2003). Sin embargo, el uso creciente y la adopción de las actividades digitales (e-activities en adelante), ha revolucionado cómo la población participa en la vida económica y social de las ciudades (Pradhan et al., 2021). Un argumento extendido es que las e-activities permiten reducir su tiempo de viaje sin disminuir sus niveles de accesibilidad; pudiendo invertir el tiempo ahorrado para acceder a otros equipamientos y/o servicios más próximos espacialmente a su hogar o lugar de trabajo (Le Vine et al., 2016). En este contexto, las e-activities generan una realidad híbrida donde lo digital y lo espacial coexisten, permitiendo a las personas reasignar y reprogramar sus actividades diarias en tiempo y espacio.

Con el objetivo de analizar dicha realidad híbrida, las medidas de accesibilidad a nivel de individuo basadas en la geografía del tiempo de Hägerstrand (1970) son de especial interés. El cálculo de medidas de accesibilidad individuales requiere de tres elementos principales: (i) el sistema de uso del suelo, incluidos su ubicación espacial y características (ej., proximidad, diversidad, densidad); (ii) el sistema de transporte, que se refiere a las infraestructuras disponibles, los modos de transporte y la combinación de horarios de transporte; y (iii) las condiciones individuales y sociales para la interacción espacio-temporal, que incluyen un conjunto de restricciones legales y físicas (Geurs y Van Wee, 2004). No obstante, las e-activities se revelan como algo revolucionario en cuanto a la concepción y cálculo de la accesibilidad. Con más del 60% de la población mundial haciendo un uso intenso de las e-activities después del brote de COVID-19 (Banco Mundial, 2021), la capacidad de reprogramar cómo se llevan a cabo las actividades diarias (físicas o digitales) está creciendo y alterando los tres componentes antes descritos.

Aunque el estudio de las relaciones entre las e-activities y la movilidad ha sido de interés por más de 30 años, existe un vacío de conocimiento en cuanto a cuándo realizar una actividad por internet es más conveniente que hacerlo físicamente para ahorrar tiempo de desplazamiento que puede ser dedicado a otras actividades. En otras palabras, es necesario establecer una serie de umbrales de accesibilidad espacio-temporales que indiquen en qué momento las actividades físicas deberían ser reemplazadas por las e-activities con el fin de incrementar los niveles de accesibilidad global de los individuos.

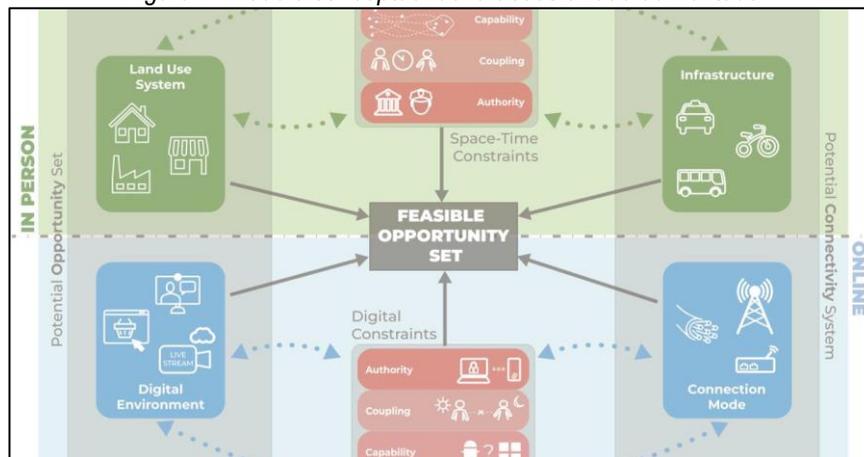
Con el objetivo de explorar potenciales respuestas, esta comunicación presenta un marco teórico-práctico denominado "Accesibilidad Aumentada", y que permite estimar empíricamente una serie de umbrales espacio-temporales para distintos escenarios urbanos, que abarcan desde entornos policéntricos y compactos hasta entornos urbanos dispersos y monocéntricos. Los umbrales calculados indicarían los puntos de inflexión en los que un aumento de la distancia de viaje desencadenaría en una disminución drástica de los niveles de accesibilidad espacial. El resto de la comunicación se estructura del siguiente modo: el apartado 2 presenta el marco teórico-práctico de la accesibilidad aumentada. El apartado 3 describe los métodos utilizados, y el apartado 4 muestra los principales resultados. El apartado 5 cierra esta comunicación con las principales conclusiones y futuros retos de investigación.

## 2. ACCESIBILIDAD AUMENTADA

El marco de "accesibilidad aumentada" reconoce que la accesibilidad digital y espacial no son realidades independientes, sino que su creciente integración conforma una única realidad híbrida (Cavallaro y Dianin, 2022). La accesibilidad aumentada está conformada por tres componentes que se describen en el resto de este apartado: (i) el conjunto potencial de oportunidades, (ii) el sistema potencial de conectividad, y (iii) las restricciones espacio-temporales y digitales (Figura 1). El resto del apartado, describe el marco ilustrado en la figura 1.



Figura 1. Modelo conceptual de la accesibilidad aumentada



Fuente: elaboración propia

## 2.1 Número de equipamientos/servicios potencialmente accesibles

El número de equipamientos/servicios potencialmente accesibles abarca todas las actividades urbanas que se llevan a cabo bien física o digitalmente. Asumiendo una realidad híbrida, los equipamientos potencialmente accesibles están sujetos a dos aspectos: (i) el sistema de uso del suelo y (ii) el entorno digital.

El sistema de uso del suelo engloba el número y la ubicación de diversos equipamientos/servicios accesibles físicamente, como trabajos, tiendas, centros de salud y lugares recreativos. Por otro lado, el entorno digital consiste en los sitios web y el software de comunicación digital (ej., zoom, Teams, etc.), que permite la interacción digital y el consecuente ahorro de tiempo de viaje (Ioannides et al., 2008). Miller (2005) argumenta que, bajo unas condiciones adecuadas, el entorno digital puede expandir sin límites el número de equipamientos/servicios potencialmente accesibles. Por ejemplo, mediante servicios como las Redes Privadas Virtuales (VPN), las personas pueden acceder a bienes y servicios desde áreas geográficamente muy alejadas, como ropa comercializada en otros países o contenido de plataformas de streaming exclusivo de otras regiones.

En cuanto a las formas de interacción, la accesibilidad espacial permite la participación sincrónica, es decir, interactuar en tiempo y espacio con una única actividad. Por ejemplo, una persona podría acceder a un comercio sólo en el lugar que está físicamente ubicado y en el horario de apertura. No obstante, el entorno digital permite la desvinculación espacio-tiempo, aumentando las posibilidades de interacción. En particular, la accesibilidad aumentada identifica tres modos adicionales de interacción: (i) presencia asíncrona (en ubicaciones específicas, pero no en tiempo real), (ii) telepresencia sincrónica (en tiempo real, pero en ubicaciones diferentes, como en reuniones virtuales) y (iii) telepresencia asíncrona (interacción no en tiempo real y desde ubicaciones diferentes, como correos electrónicos) (Miller, 2004). Por ejemplo, y en relación con las compras por internet, éstas expanden las opciones de compra superando restricciones como los horarios de las tiendas físicas (Schwanen y Kwan, 2008). Amazon, por ejemplo, actúa como un centro comercial digital donde tanto grandes como pequeñas tiendas pueden ofrecer sus productos (Zhai et al., 2019). Asimismo, servicios de streaming como Netflix, HBO y Amazon Prime desvinculan la interacción con los horarios tradicionales de cine y televisión, permitiendo una experiencia más flexible en tiempo y espacio (Mokhtarian et al., 2006).

Es importante señalar que la realización de una actividad bien físicamente o por internet dependerá de las características del entorno urbano. Presumiblemente, en áreas urbanas compactas y policéntricas, la accesibilidad espacial tiende a ser mayor que en zonas dispersas, debido a la mayor densidad y diversidad de oportunidades en persona (Pyrialakou et al., 2016). En estos contextos, las e-actividades pueden perder competitividad, ya que los viajes son usualmente más cortos. Por otro lado, en áreas con altos grados de dispersión urbana el entorno digital jugará un papel fundamental en proveer de niveles adecuados de accesibilidad a sus habitantes, dadas las mayores distancias entre destinos y el menor número de equipamientos/servicios físicos (Clarke et al., 2015).



## 2.2 Sistema de conectividad potencial

El sistema de conectividad potencial es el segundo componente clave que conforma la accesibilidad aumentada, y su calidad depende de: el modo de conexión y la infraestructura. El modo de conexión se define como la combinación de modos de transporte específicos (ej., automóvil, transporte público, movilidad peatonal) y sus costos asociados (ej., tiempo de viaje, coste económico) (Pawlak et al., 2015), así como dispositivos digitales para conectarse al entorno digital (ej., ordenador portátil, tablets, smartphones, televisión) (Bert van Wee et al., 2013; Yin et al., 2011). Desde el punto de vista del sistema de transporte, la existencia de opciones multimodales es un factor que aumenta la accesibilidad espacial. La movilidad activa (caminar y bicicleta) es la más equitativa y sostenible porque son económicos y respetuosos con el medio ambiente (Vale et al., 2016); sin embargo, su capacidad para cubrir distancias más largas es limitada. Los modos motorizados (principalmente transporte público y vehículos privados) proporcionan opciones para cubrir distancias más largas. Sin embargo, sus costos ambientales, financieros y sociales son mayores, especialmente los asociados con el vehículo privado (Farber y Páez, 2011). En relación con las conexiones digitales, los dispositivos móviles como smartphones, ordenadores portátiles y tablets son las herramientas más adecuadas para conectarse al entorno digital en sin experimentar restricciones espacio-temporales. En este sentido, cabe destacar que ciertos grupos de población se enfrentan a dificultades a la hora de adquirir dispositivos digitales. Por ejemplo, un hogar de bajos ingresos puede tener acceso solo a un ordenador fijo que utiliza toda la familia, y que limita el potencial acceso al entorno digital por parte de todos los miembros de la familia. El resultado es que algún miembro o todos podrían experimentar desigualdades en términos de accesibilidad espacial, al compararlos con una familia de altos ingresos (Robinson et al., 2015).

El sistema de conectividad potencial, además de estar afectado por las características urbanas, también se ve afectado por regulaciones, permisos, legislación e inversiones (Wang, 2021). Por ejemplo, el desarrollo de carriles segregados para el transporte público depende de la voluntad de las autoridades públicas para promover el transporte público frente al uso de modos motorizados privados. De la misma manera, los formuladores de políticas podrían limitar el acceso en automóvil a ciertas áreas en los centros de las ciudades (ej., zonas de bajas emisiones). En cuanto a la disponibilidad y calidad de la infraestructura digital, la inversión en digitalización es un aspecto relevante. Por ejemplo, la calidad de la conexión al entorno digital cambia cuando es a través de ADSL o fibra óptica. Al igual que en el subapartado anterior, las e-actividades son más competitivas en contextos espaciales con distancias más largas entre orígenes y destinos, aunque sujetas a la calidad de la infraestructura digital y una dotación deficiente de sistemas de transporte (Helminen y Ristimäki, 2007).

## 2.3 Restricciones espacio-temporales y digitales

El tercer y último componente de la "accesibilidad aumentada" aborda las restricciones espacio-temporales y digitales, que influyen en la capacidad de interactuar en persona y digitalmente con los equipamientos/servicios según las características del individuo, sus preferencias y aspiraciones (Lachapelle y Jean-Germain, 2019). Estas restricciones se dividen en tres tipos: capacidad, acoplamiento y autoridad (Schwanen y Kwan, 2008; Van Wee y Witlox, 2021).

Las restricciones de capacidad se centran en las habilidades, recursos y capacidades individuales necesarios para participar y acceder a diferentes lugares, lo cual puede afectar significativamente las decisiones sobre cómo hacerlo. Por ejemplo, las personas de edad más avanzada con limitaciones para conducir y que vivan en entornos urbanos dispersos, pueden experimentar dificultades para acceder físicamente a determinados equipamientos (Ranković Plazinić y Jović, 2018). Asimismo, el uso de e-actividades está estrechamente ligado a la capacidad económica para adquirir dispositivos digitales, el nivel educativo y las actitudes (positivas o negativas) hacia la tecnología (Heeks, 2022). Además, la alfabetización digital es una restricción clave para el uso efectivo del entorno digital en términos de acceso a información, interacción en línea y uso de herramientas. Por ejemplo, los jóvenes con habilidades tecnológicas aprovechan la accesibilidad digital, mientras que aquellos sin acceso a estos medios pueden verse limitados a actividades en persona, reduciendo su accesibilidad. A pesar de esto, ciertos grupos de población como las personas mayores podrían preferir la accesibilidad física sobre la digital por distintos motivos.



Las restricciones de acoplamiento se refieren a los límites que enfrentan las personas debido a las necesidades de otros para realizar ciertas actividades (Neutens et al., 2010). Por ejemplo, familias con niños donde ambos adultos trabajen experimentarán restricciones de acoplamiento generadas por el cuidado de los niños. Es estos casos, es esperable que las e-actividades alivien estas restricciones, especialmente con modos de conexión inalámbrica que permiten acceso al entorno digital en cualquier momento y lugar (Kenyon, 2010). Por ejemplo, los padres pueden responder a correos mientras los niños juegan en un parque y mantener interacciones sociales a través de servicios de mensajería.

Las restricciones de autoridad están relacionadas con reglamentos y leyes que regulan las interacciones espacio-temporales, incluyendo restricciones de género en ciertos contextos geográficos. La administración pública puede limitar la accesibilidad al no desarrollar infraestructuras adecuadas para caminar o acceder en bicicleta. Además, pueden existir restricciones de acceso digital dependiendo de la ubicación del usuario (Lutz, 2019). Por ejemplo, la población china no tiene acceso a los servicios de Google por cuestiones geopolíticas. Otro ejemplo son los horarios de apertura comercial establecidos bien por la administración pública competente o el dueño del comercio.

### 3. METODOLOGÍA

El proceso metodológico que se presenta a continuación tiene por objetivo calcular una serie de umbrales de accesibilidad espacio-temporales, que variarán en función de las características del entorno urbano. Dichos umbrales ilustran puntos de inflexión donde, dada la distancia entre origen y destino, realizar una actividad digitalmente es más competitivo que hacerlo en persona, permitiendo a los individuos ahorrar tiempo de viaje y usarlo para acceder físicamente a otros destinos sin comprometer sus niveles de accesibilidad espacial.

El cálculo de los umbrales de accesibilidad espacio-temporales comprende dos pasos: (i) cálculo de los equipamientos/servicios potencialmente accesibles por un individuo; (ii) implementar análisis de elasticidad sobre el cálculo anterior.

#### 3.1 Cálculo de los equipamientos/servicios potencialmente accesibles

Este primer cálculo implica la combinación del concepto de Área de Ruta Potencial y de una función que simula una configuración urbana determinada.

El Área de Ruta Potencial (PPA en sus siglas inglesas), fue desarrollado por Hägerstrand (1970) en el marco de la geografía del tiempo y formalizado por Lenntorp (1976). El PPA refiere al espacio geográfico dentro del cual una persona puede moverse durante un período de tiempo determinado. Este concepto considera las limitaciones y restricciones de espacio y tiempo, tales como la velocidad de desplazamiento del modo de transporte utilizado y la cantidad de tiempo disponible para viajar. En resumen, el PPA representa el alcance espacial que una persona puede cubrir en un cierto tiempo, considerando sus restricciones de tiempo y movilidad. Dado que dichas restricciones son parcialmente determinadas por las características urbanas, se simulan seis funciones que representan la distribución espacial de los equipamientos/servicios para cada uno de ellos (Figura 2 y Tabla 1), y que influirán en el PPA.

Finalmente, los equipamientos/servicios potencialmente accesibles (EPA) son estimados mediante la combinación del  $PPA_{norm}$ —es decir, el PPA en términos relativos al área potencial máxima alcanzable según la velocidad promedio del modo de transporte y el tiempo disponible para viajar (Ecuación 1), y de la función que simula la distribución espacial de equipamientos/servicios para cada entorno urbano (Ecuación 2).

$$PPA_{norm} = \sqrt{1 - \left(\frac{ds}{R}\right)^2}$$

Ecuación 1. PPA en términos relativos al modo de transporte

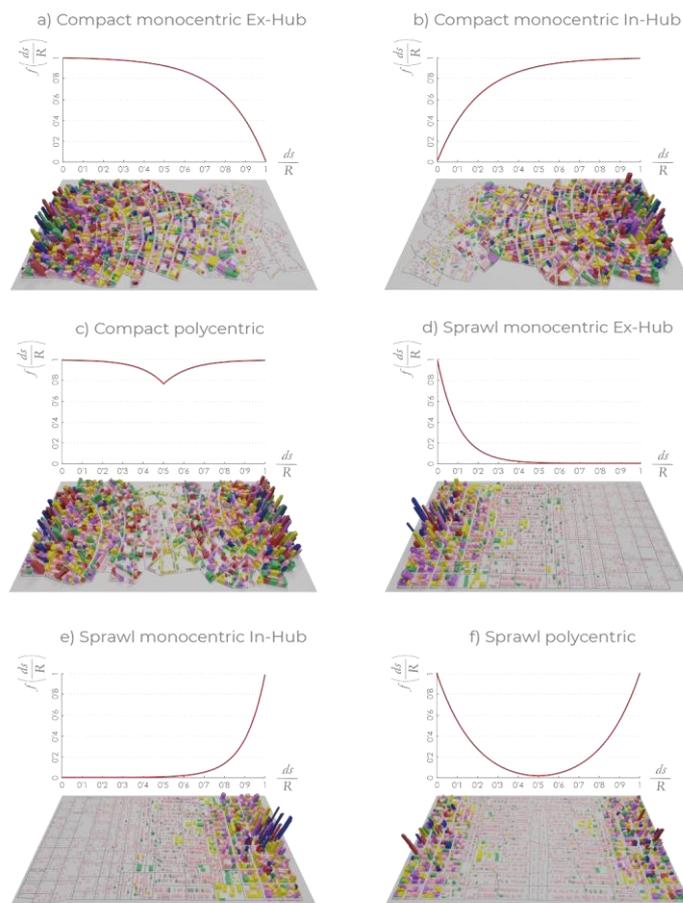
$$EPA = PPA_{norm} \cdot f\left(C, \frac{ds}{R}\right);$$

Ecuación 2. Equipamientos/servicios potencialmente accesibles

Donde: ds es la distancia entre el punto de origen y los destinos deseados y R es la máxima distancia de viaje en función del modo de transporte y el tiempo disponible.



Figura 2. Representación gráfica y función de EPA para los entornos urbanos simulados



Fuente: elaboración propia

Tabla 1. Resumen de las configuraciones espaciales simuladas.

Entorno urbano simulado	Características de su sistema de usos del suelo y transporte
Ciudad monocéntrica compacta desde el nodo de actividad	Los viajes tienen lugar desde los centros de oportunidades hacia lugares con un menor número de equipamientos/servicios y bajas densidades. La movilidad activa puede volverse predominante en los centros de actividad, mientras que los modos de transporte motorizados podrían proporcionar acceso a una amplia gama de equipamientos dentro de un tiempo de viaje razonable.
Ciudad monocéntrica compacta hacia el nodo de actividad	En este caso, los viajes tienen lugar desde lugares con pocos equipamientos/servicios hacia centros un centro de actividad. Dadas las distancias, destaca el papel de los modos de transporte motorizados públicos y privados sobre la movilidad activa.
Ciudad policéntrica compacta	Este entorno se caracteriza por presentar dos centros urbanos cercanos entre sí. Ambos centros garantizan un fácil acceso a equipamientos dentro de distancias de viaje cortas que fomentan la movilidad activa, el transporte público y reduciendo la dependencia de vehículos privados. La dirección del viaje no es relevante en esta configuración, ya que los centros de oportunidades están ubicados en ambas direcciones.
Ciudad monocéntrica dispersa desde el nodo de actividad	Los viajes de las personas se dan desde un centro urbano con altas densidades hacia espacios con muy bajas densidades de equipamientos, e incluso sin la presencia de ellos. Al mismo tiempo, la red de transporte en los centros de oportunidades podría ofrecer un nivel de servicio más alto en comparación con los lugares con escasos equipamientos/servicios, donde podría experimentar un declive gradual en la calidad y capacidad del nivel de servicio, lo que potencialmente resulta en un transporte público menos confiable y costoso.
Ciudad monocéntrica dispersa hacia el nodo de actividad	En este entorno simulado, los viajes de las personas ocurren desde lugares con pocos equipamientos/servicios hacia los centros de oportunidades. Dadas las distancias para acceder al centro urbano, el modo de transporte principal para llegar a los centros de oportunidades sería vehículos privados.
Ciudad policéntrica dispersa	Este entorno urbano se basa en dos centros urbanos separados por largas distancias. Aunque estos centros desempeñan un papel central en sus áreas respectivas, la gran distancia entre ellos disminuye considerablemente las interacciones entre sí. Esto conduce a un desarrollo urbano menos completo entre ambos centros debido a la falta de diversidad de usos del suelo en esas áreas. La dirección del viaje no es relevante en esta configuración, ya que los centros de oportunidades están ubicados en ambas direcciones.



### 3.2 Estimación de umbrales de accesibilidad espacio-temporales

Una vez que se estiman los equipamientos potencialmente accesibles (EPA, Apartado 3.1), se implementan los análisis de elasticidad sobre estos valores. Calcular su elasticidad permite analizar la respuesta de los niveles de accesibilidad espacial a las variaciones en la distancia de viaje entre el origen y el destino. Cuando el valor de elasticidad es igual a 1, el umbral de accesibilidad es identificado. Para ello, se utiliza la siguiente fórmula:

$$e(Q)_x = \frac{x_i}{Q} \cdot \frac{\partial Q(x)}{\partial x_i}; \text{ siendo } x_i \in \mathbf{x}, \text{ para } i \in \mathbb{N}$$

Con el fin de comparar los umbrales en los seis entornos urbanos simulados, la elasticidad se calcula por deciles. Así pues, el décimo decil corresponde al porcentaje de accesibilidad espacial en la cuál la elasticidad equivale a 1. Una vez que supera el décimo decil, conforme se aumenta un punto porcentual la distancia recorrida para acceder al destino deseado, la accesibilidad del individuo disminuye de manera no lineal. Además, para sistematizar esta comparación, el porcentaje de equipamientos potencialmente accesibles (EPA) se compara con el máximo de equipamientos potencialmente accesibles para una simulación urbana isotrópica.

Finalmente, los valores de elasticidad obtenidos en términos porcentuales se transforman en distancias específicas de viaje. Para ello se asume que cada individuo puede dedicar un tiempo de viaje máximo diario de 1 hora. Además, las distancias específicas de viaje se calculan para cuatro modos de transporte a los que se les asigna una velocidad constante (50 km/h para automóviles; 35 km/h para transporte público; 10 km/h para bicicletas; y 4 km/h para caminar) y se exploran las implicaciones socio-espaciales de las distancias para cuatro perfiles de individuos: (i) empleados jóvenes con habilidades tecnológicas, (ii) estudiantes universitarios, (iii) personas mayores, y (iv) familias con niños.

## 4. RESULTADOS

La Figura 3 muestra los umbrales de accesibilidad espacio-temporales para cada una de las configuraciones urbanas simuladas. En base a estos umbrales, la transformación en distancias específicas de viaje para diferentes modos se muestra en la Tabla 2. El resto del apartado, analiza estas distancias para cada uno de los entornos urbanos simulados.

### Ciudad compacta monocéntrica desde el nodo de actividad

Las distancias identificadas varían desde los 29,75 km para viajes en automóvil hasta 1,42 km para desplazamientos a pie. Se espera que los jóvenes empleados con habilidades tecnológicas tengan altos niveles de accesibilidad debido a la combinación de modos de transporte disponibles y sus preferencias por realizar actividades por internet (ej., compras y ocio por internet). En el caso de los estudiantes universitarios, y asumiendo unos ingresos bajos o nulos, dependerán más del transporte público y modos de movilidad activa. En el caso de que la distancia a la universidad desde su lugar de residencia fuera mayor a las identificadas, implementar políticas de aprendizaje por internet evitaría largas distancias y les permitiría mantener o aumentar sus niveles de accesibilidad espacial. Las personas mayores encontrarían en el transporte público y la movilidad a pie las opciones más factibles, ya que limitaciones físicas propias de la edad les impedirían moverse en coche o bicicleta. Asumiendo que la población más envejecida sufre la brecha digital, este entorno urbano les permitiría realizar sus actividades diarias sin disminuir su accesibilidad espacial. Por último, las familias con niños en este tipo de entorno urbano dependerán principalmente del automóvil privado, dado que su cadena de actividades es más compleja. Por ejemplo, deben dejar a los niños en la escuela, ir a trabajar, acudir a las actividades extraescolares e ir a comprar. Aunque algunas de estas actividades podrían realizarse de manera física, las actividades digitales podrían ser adecuadas para ahorrar tiempo de viaje en aquellas actividades no obligatorias (ej., ocio, compras).

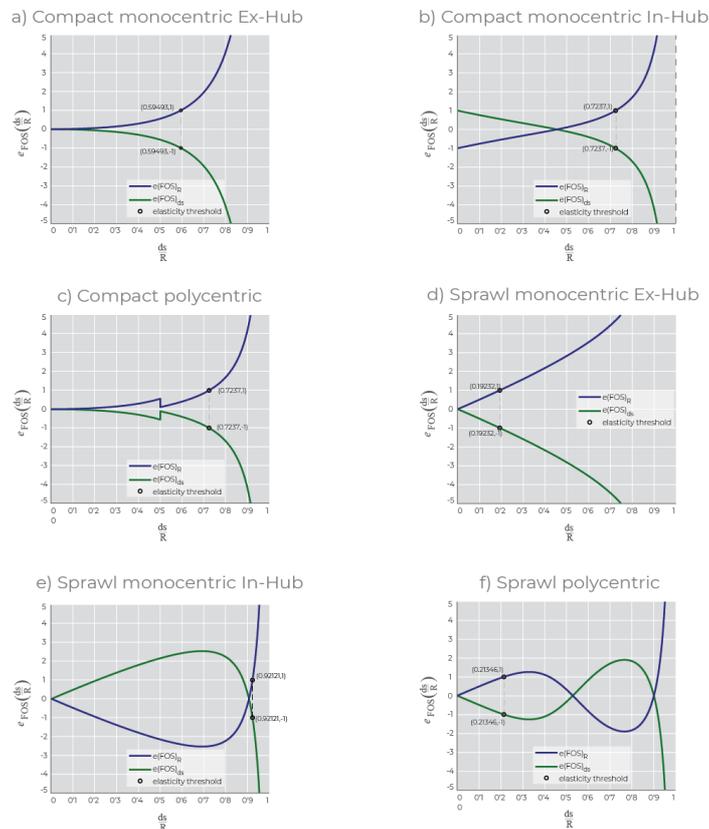
### Ciudad compacta monocéntrica hacia el nodo de actividad

En este entorno urbano simulado, las distancias identificadas varían desde los 36,19 km para viajes en coche hasta los 2,90 km para viajes a pie. Debido a la direccionalidad del viaje, las personas aumentarían



gradualmente su accesibilidad espacial hasta las distancias identificadas, aunque también podrían ser superadas con más facilidad. En general, aunque la accesibilidad espacial en ubicaciones cercanas al lugar de residencia podría ser menor, los jóvenes empleados con habilidades tecnológicas, los estudiantes universitarios y las familias con niños podrían enfrentar condiciones similares a los que viven en el anterior entorno urbano simulado. Sin embargo, las personas mayores podrían experimentar desventajas en

Figura 3. Funciones de elasticidad para los seis entornos urbanos simulados.



Fuente: elaboración propia

Tabla 2. Distancias específicas derivadas de los umbrales espacio-temporales

	Entorno urbano simulado					
	Ciudad compacta			Ciudad dispersa		
	Monocéntrica		Policéntrica	Monocéntrica		Policéntrica
	Hacia afuera	Hacia adentro		Hacia afuera	Hacia adentro	
<b>Umbral espacio-temporal</b>	59.49%	72.37%	72.37%	19.23%	92.12%	21.34%
<i>Distancias específicas (km) donde las e-activities son más competitivas que las actividades físicas</i>						
<i>Transport mode</i>						
Car (50 km/h)	29.75	36.19	36.19	9.61	46.06	10.67
Public transport (35 km/h)	12.49	25.33	25.33	6.73	32.24	7.47
Bicycle (10 km/h)	3.57	7.24	7.24	1.92	9.21	2.13
Walking (4 km/h)	1.42	2.90	2.90	0.77	3.68	0.85



términos de accesibilidad a un potencial destino diario como es el comercio por dos razones. En primer lugar, dependiendo de sus condiciones físicas, las distancias a pie podrían ser demasiado grandes para transportar bolsas. En segundo lugar, la brecha digital les impediría sustituir las compras físicas por las compras por internet. En estos casos, el transporte público sería la opción más adecuada para este perfil de usuario.

### *Ciudad compacta policéntrica*

Las distancias identificadas en este entorno urbano simulado varían desde los 36,19 km para los viajes en coche hasta los 2,90 km para la movilidad a pie. En base a esto, se posiciona como el entorno urbano más ventajoso en términos de accesibilidad espacial. Los cuatro perfiles socioeconómicos podrían cubrir sus necesidades diarias y el uso de e-actividades estaría en función de sus preferencias y hábitos. Además, este entorno urbano promovería los modos de transporte más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público). Por ejemplo, los estudiantes universitarios que pueden viajar en transporte público en los otros dos entornos compactos podrían cubrir casi el doble de la distancia en bicicleta para llegar a la universidad.

### *Ciudad dispersa monocéntrica desde el nodo de actividad*

Las distancias derivadas de los umbrales espacio-temporales varían desde los 9,61 km para los viajes en automóvil privado hasta los 0,77 km para movilidad a pie. Esto sugeriría una alta dependencia de los modos motorizados, especialmente el coche, que les permitiría cubrir las distancias más largas y retener mayores niveles de accesibilidad espacial. Adicionalmente, la disminución significativa en las distancias de viaje otorgaría a las e-actividades un papel central para ahorrar tiempo de viaje a la vez que se incrementan los niveles de accesibilidad espacial. Los jóvenes empleados con habilidades tecnológicas dependerían más intensamente del teletrabajo que en los entornos compactos para ahorrar un tiempo de viaje considerable y aumentar así sus niveles de accesibilidad. Los estudiantes universitarios podrían experimentar dificultades para llegar a su universidad, incluso en automóvil, sin disminuir su accesibilidad espacial. Dado que la universidad podría ser su actividad central, surgen dos opciones: (1) incorporar programas de aprendizaje por internet que eviten que disminuyan su accesibilidad; y (2) planificar un sistema de usos del suelo que apueste por la densidad y la diversidad de éstos en el entorno próximo de la universidad. Las personas más envejecidas enfrentarían desventajas más severas relacionadas con la accesibilidad. Como se ha mencionado anteriormente, las compras y el ocio se espera que sean actividades centrales en sus rutinas diarias. Sin embargo, sus limitaciones para conducir y moverse en bici debido a impedimentos físicos, sumados a la brecha digital, los haría altamente dependientes del transporte público. De lo contrario, las distancias identificadas para movilidad a pie les limitarían el acceso a un amplio rango de actividades. De manera similar a los anteriores entornos urbanos, las familias con niños probablemente dependerían en gran medida de los viajes en automóvil debido a sus densas rutinas de actividad (ej., trabajo, escuela, actividades extracurriculares, compras). Aunque podrían cubrir distancias relativamente largas en coche, no es seguro que pudieran superar los umbrales de accesibilidad espacio-temporales identificados. Bajo estas condiciones, algunas actividades que no están espacialmente fijas (por ejemplo, compras) deberían completarse por internet para ahorrar tiempo de viaje y mantener los niveles de accesibilidad deseables. Otra alternativa sería reubicar espacialmente o agrupar algunas de sus actividades en espacios más próximos.

### *Ciudad dispersa monocéntrica hacia el nodo de actividad*

Las distancias inferidas a partir de los umbrales espacio-temporales varían desde los 46,06 km para movilidad en coche hasta los 3,68 km para movilidad peatonal. Bajo estas condiciones, los modos motorizados (coche y transporte público) podrían ser la opción modal más adecuada para los jóvenes empleados con habilidades tecnológicas. No obstante, esto no garantizaría que pudiesen acceder a todos los equipamientos/servicios deseados. Sin embargo, sus preferencias y hábitos hacia las e-actividades les permitirían superar fácilmente las restricciones espacio-temporales para seguir realizando las tareas deseadas sin disminuir sus niveles de accesibilidad espacial. El teletrabajo sería particularmente útil para alcanzar este objetivo. Los estudiantes universitarios pueden experimentar una disminución sustancial en su accesibilidad, ya que la distancia cubierta por el transporte público es un 30% menor que en los entornos compactos. Por lo tanto, no solo las clases por internet, sino también otras actividades diarias (por ejemplo, compras, ocio) deberían realizarse digitalmente para ahorrar tiempo de viaje y aumentar su accesibilidad espacial. Las personas mayores, sujetas a distancias a pie extensas y brecha digital, podrían enfrentar



exclusión social. Políticas de alfabetización y adaptación digital podrían mitigar este efecto. Finalmente, la situación para las familias con niños sería similar a la de las ciudades monocéntricas dispersas hacia el nodo de actividad.

#### Ciudad dispersa policéntrica

En este último entorno urbano simulado, las distancias de viaje identificadas varían desde 10,67 km para viajes en coche hasta los 0,85 km para viajes a pie. De manera global, y debido a los niveles de dispersión urbana, realizar actividades en persona sin disminuir los niveles de accesibilidad espacial sería un desafío. No obstante, cabe destacar que este entorno es más favorable que los otros entornos urbanos dispersos simulados. En este contexto, las e-actividades también serían necesarias para mantener unos niveles de accesibilidad espacial aceptables. Las distancias mostradas en la Tabla 2 indican que las restricciones espacio-temporales para los cuatro grupos socioeconómicos podrían ser similares a las experimentadas en las ciudades dispersas monocéntricas desde el nodo de actividad.

## 5. CONCLUSIONES Y DISCUSIÓN

Esta comunicación introduce y desarrolla el marco teórico-práctico denominado “accesibilidad aumentada”, que permite identificar una serie de umbrales de accesibilidad espacio-temporales que indican cuándo realizar una actividad digitalmente es más competitivo que hacerlo en persona. Esto permitiría a los individuos ahorrar parte de su tiempo máximo de viaje y asignarlo para acceder a otros equipamientos/servicios en persona, aumentando así sus niveles de accesibilidad espacial. Los resultados muestran cómo las e-actividades podrían desempeñar un papel más prominente en entornos urbanos dispersos cuando el viaje en automóvil es imposible. Por el contrario, la mayor eficiencia de los sistemas de usos del suelo y transporte en entornos urbanos compactos promueven alternativas de movilidad sostenibles, y las e-actividades se postularían como una opción modal adicional que permite a las personas reprogramar sus tareas y prácticas de movilidad diarias.

En base a los resultados obtenidos, la accesibilidad aumentada podría ser útil para la formulación de políticas de transporte urbano, al mismo tiempo que plantea nuevos desafíos en los procesos de planificación. Un problema importante tiene que ver con la conocida limitación en la implementación de enfoques de planificación de accesibilidad en la práctica, principalmente asociada con barreras institucionales (Silva et al., 2017) y las discrepancias procedimentales entre planificadores de uso del suelo y transporte que tienen diferentes objetos de planificación, información y métodos (Te Brömmelstroet y Bertolini, 2008). Al considerar el ámbito digital, la accesibilidad aumentada ignora a actores adicionales de la administración local involucrados en la digitalización, lo que podría limitar aún más los espacios de diálogo para la discusión y el debate. A pesar de estos problemas, la accesibilidad aumentada proporciona ideas novedosas sobre cómo los individuos asignan su tiempo entre actividades digitales y físicas, un tema relevante para comprender mejor las relaciones entre la demanda de transporte y la forma urbana (Lyons et al., 2018).

## REFERENCIAS

- Allen, J., Farber, S., 2020. A Measure of Competitive Access to Destinations for Comparing Across Multiple Study Regions. *Geogr. Anal.* 52, 69–86. <https://doi.org/10.1111/gean.12188>
- Andreev, P., Salomon, I., Pliskin, N., 2010. Review: State of teleactivities. *Transp. Res. Part C Emerg. Technol.* 18, 3–20. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2009.04.017>
- Arranz-López, A., Mejía-Macias, L.M., Soria-Lara, J.A., 2022. E-shopping and walking accessibility to retail, in: *Transportation Research Procedia*. Elsevier B.V., pp. 298–305. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.039>
- Arranz-López, A., Soria-Lara, J.A., Pueyo-Campos, Á., 2019. Social and spatial equity effects of non-motorised accessibility to retail. *Cities* 86, 71–82. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.12.012>
- Banister, D., 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transp. Policy* 15, 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>



- Bertolini, L., le Clercq, F., Kapoen, L., 2005. Sustainable accessibility: A conceptual framework to integrate transport and land use plan-making. Two test-applications in the Netherlands and a reflection on the way forward. *Transp. Policy* 12, 207–220. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2005.01.006>
- Boisjoly, G., El-Geneidy, A.M., 2017. The insider: A planners’ perspective on accessibility. *J. Transp. Geogr.* 64, 33–43. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.08.006>
- Borg, K., Smith, L., 2018. Digital inclusion and online behaviour: five typologies of Australian internet users. *Behav. Inf. Technol.* 37, 367–380. <https://doi.org/10.1080/0144929X.2018.1436593>
- Budnitz, H., Tranos, E., Chapman, L., 2020. Telecommuting and other trips: an English case study. *J. Transp. Geogr.* 85, 102713. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102713>
- Buehler, R., Pucher, J., Gerike, R., Götschi, T., 2017. Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria, and Switzerland. *Transp. Rev.* 37, 4–28. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1177799>
- Cao, X.J., 2012. The relationships between e-shopping and store shopping in the shopping process of search goods. *Transp. Res. Part A Policy Pract.* 46, 993–1002. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2012.04.007>
- Cavallaro, F., Dianin, A., 2022. Combining transport and digital accessibilities in the evaluation of regional work opportunities. *J. Transp. Geogr.* 98, 103224. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103224>
- Clarke, G., Thompson, C., Birkin, M., 2015. The emerging geography of e-commerce in British retailing. *Reg. Stud. Reg. Sci.* 2, 371–391. <https://doi.org/10.1080/21681376.2015.1054420>
- Couclelis, H., 2000. From Sustainable Transportation to Sustainable Accessibility: Can We Avoid a New Tragedy of the Commons?, in: Janelle, D.G., Hodge, D.C. (Eds.), *Information, Place, and Cyberspace*. Springer, Berlin, Heidelberg, Berlin, pp. 341–356.
- Dal Fiore, F., Mokhtarian, P.L., Salomon, I., Singer, M.E., 2014. “Nomads at last”? A set of perspectives on how mobile technology may affect travel. *J. Transp. Geogr.* 41, 97–106. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.08.014>
- Dijst, M., 2004. *ICTs and Accessibility: An Action Space Perspective on the Impact of New Information and Communication Technologies*.
- e Silva, J.D.A., Melo, P.C., 2018. Home telework, travel behavior, and land-use patterns: A path analysis of British single-worker households. *J. Transp. Land Use* 11, 419–441. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2018.1134>
- Elldér, E., 2020. Telework and daily travel: New evidence from Sweden. *J. Transp. Geogr.* 86, 102777. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102777>
- Elldér, E., 2017. Does telework weaken urban structure–travel relationships? *J. Transp. Land Use* 8, 39–55.
- Ellegård, K., Svedin, U., 2012. Torsten Hägerstrand’s time-geography as the cradle of the activity approach in transport geography. *J. Transp. Geogr.* 23, 17–25. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.03.023>
- Farber, S., Páez, A., 2011. Running to stay in place: the time-use implications of automobile oriented land-use and travel. *J. Transp. Geogr.* 19, 782–793. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.09.008>
- Farrington, J.H., 2007. The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *J. Transp. Geogr.* 15, 319–330. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.11.007>
- Frank, L., Dirks, N., Walther, G., 2021. Improving rural accessibility by locating multimodal mobility hubs. *J. Transp. Geogr.* 94, 103111. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103111>
- Geurs, K.T., van Wee, B., 2004. Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *J. Transp. Geogr.* 12, 127–140. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>
- Golub, A., Martens, K., 2014. Using principles of justice to assess the modal equity of regional transportation plans. *J. Transp. Geogr.* 41, 10–20. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.07.014>
- Hägerstrand, T., 1970. What About People in Regional Science? *Pap. Reg. Sci.* 66, 1–6.
- Handy, S., 2020. Is accessibility an idea whose time has finally come? *Transp. Res. Part D Transp. Environ.* 83, 102319. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102319>
- He, S.Y., Hu, L., 2015. Telecommuting, income, and out-of-home activities. *Travel Behav. Soc.* 2, 131–147. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2014.12.003>
- Heeks, R., 2022. Digital inequality beyond the digital divide: conceptualizing adverse digital incorporation in the global South. *Inf. Technol. Dev.* 28, 688–704. <https://doi.org/10.1080/02681102.2022.2068492>
- Helminen, V., Ristimäki, M., 2007. Relationships between commuting distance, frequency and telework in Finland. *J. Transp. Geogr.* 15, 331–342. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.12.004>



- Hubers, C., Dijst, M., Schwanen, T., 2018. The fragmented worker? ICTs, coping strategies and gender differences in the temporal and spatial fragmentation of paid labour. *Time Soc.* 27, 92–130. <https://doi.org/10.1177/0961463X15609830>
- Ioannides, Y.M., Henry G. Overman, Esteban Rossi-Hansberg, A., Kurt Schmidheiny, 2008. The Effect of Information and Communication Technologies on Urban Structure. *Cities*.
- Kenyon, S., 2010. The impacts of Internet use upon activity participation and travel: Results from a longitudinal diary-based panel study. *Transp. Res. Part C Emerg. Technol.* 18, 21–35. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2009.04.014>
- Kim, H.M., Kwan, M.P., 2003. Space-time accessibility measures: A geocomputational algorithm with a focus on the feasible opportunity set and possible activity duration. *J. Geogr. Syst.* 5, 71–91. <https://doi.org/10.1007/s101090300104>
- Kim, S.N., 2017. Is telecommuting sustainable? An alternative approach to estimating the impact of home-based telecommuting on household travel. *Int. J. Sustain. Transp.* 11, 72–85. <https://doi.org/10.1080/15568318.2016.1193779>
- Kononova, A., Chiang, Y.H., 2015. Why do we multitask with media? Predictors of media multitasking among Internet users in the United States and Taiwan. *Comput. Human Behav.* 50, 31–41. <https://doi.org/10.1016/j.chb.2015.03.052>
- Kwan, M., 2000. Gender differences in space-time constraints.
- Kwan, M., 1998. Accessibility : A Comparative Analysis Using a Point-based Framework. *Geogr. Anal.* 30, 191–216.
- Lachapelle, U., Jean-Germain, F., 2019. Personal use of the Internet and travel: Evidence from the Canadian General Social Survey's 2010 time use module. *Travel Behav. Soc.* 14, 81–91. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.10.002>
- Le Vine, S., Latinopoulos, C., Polak, J., 2016. Analysis of the relationship between internet usage and allocation of time for personal travel and out of home activities: Case study of Scotland in 2005/6. *Travel Behav. Soc.* 4, 49–59. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2016.01.003>
- Le Vine, S., Lee-Gosselin, M., Sivakumar, A., Polak, J., 2013. A new concept of accessibility to personal activities: Development of theory and application to an empirical study of mobility resource holdings. *J. Transp. Geogr.* 31, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.04.013>
- Lee, Y., Circella, G., 2019. ICT, millennials' lifestyles and travel choices, 1st ed, *Advances in Transport Policy and Planning*. Elsevier Inc. <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2019.08.002>
- Lenntorp, B. 1976. Paths in space-time environments. A time-geographic study of movement possibilities of individuals. *Lund studies in geography. Série B, human geography*, (44).
- Li, S. (Alex), 2023. Revisiting the relationship between information and communication technologies and travel behavior: An investigation of older Americans. *Transp. Res. Part A Policy Pract.* 172, 103689. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103689>
- Liao, F., van Wee, B., 2017. Accessibility measures for robustness of the transport system. *Transportation (Amst)*. 44, 1213–1233. <https://doi.org/10.1007/s11116-016-9701-y>
- Line, T., Jain, J., Lyons, G., 2011. The role of ICTs in everyday mobile lives. *J. Transp. Geogr.* 19, 1490–1499. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.07.002>
- Lucas, K., 2012. Transport and social exclusion: Where are we now? *Transp. Policy* 20, 105–113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>



# INTERACCIONES ENTRE FLUJOS TURÍSTICOS Y MOVILIDAD COTIDIANA DE RESIDENTES: UN ANÁLISIS A TRAVÉS DE LA LITERATURA

WILLIAN TAVARES CERINO<sup>1</sup>

AARON GUTIÉRREZ<sup>2</sup>

MARTA BENAGES-ALBERT<sup>3</sup>

<sup>1</sup>*Departament de Geografia, Universitat Rovira i Virgili, Carrer de Joanot Martorell, 15, Vila-Seca, [willian.tavares@urv.cat](mailto:willian.tavares@urv.cat)*

<sup>2</sup>*Departament de Geografia, Universitat Rovira i Virgili, Carrer de Joanot Martorell, 15, Vila-Seca, [aaron.gutierrez@urv.cat](mailto:aaron.gutierrez@urv.cat)*

<sup>3</sup>*School of Architecture, Universitat Internacional de Catalunya, Carrer de la Immaculada, 22, Barcelona [martabenages@uic.cat](mailto:martabenages@uic.cat)*

**Resumen.** Esta revisión de la literatura examina los estudios que exploran el impacto del turismo en la movilidad cotidiana de los residentes, con especial atención a la percepción de la población. Se emplea una revisión de literatura con enfoque en cuatro preguntas clave. La metodología se basa en la búsqueda en la base de datos Web of Science, abarcando documentos publicados entre 2014 y 2023. Fueran seleccionados trece artículos para análisis. Los resultados muestran que los estudios sobre el impacto de turismo en la movilidad de residentes son escasamente abordados. Se resalta la necesidad de comprender las diferencias en percepciones entre distintos grupos de residentes. La investigación identifica áreas de estudio deficientemente exploradas, como la relación entre transporte público, percepciones de residentes y uso turístico, así como los conflictos de poder generados en espacios compartidos. Se sugiere una agenda de investigación futura que incluye un enfoque holístico, considerando características urbanas, perfiles turísticos y percepciones de los residentes mediante métodos cualitativos.

**Palabras clave:** “Turismo”, “impacto”, “movilidad”, “residentes” y “percepciones”

**Abstract.** This literature review examines studies exploring the impact of tourism on residents' everyday mobility, with particular attention to the population's perception. A literature review is employed focusing on four key questions. The methodology is based on searches in the Web of Science database, covering documents published between 2014 and 2023. Thirteen articles were selected for analysis. The results show that studies on the impact of tourism on residents' mobility are sparsely addressed. The need to understand differences in perceptions among different groups of residents is emphasized. The research identifies areas of study that are poorly explored, such as the relationship between public transportation, residents' perceptions, and tourist use, as well as power conflicts generated in shared spaces. A future research agenda is suggested, including a holistic approach considering urban characteristics, tourist profiles, and residents' perceptions through qualitative methods.

**Keywords:** “Tourism”, “impact”, “mobility”, “residents”, and “perceptions”

## 1. INTRODUCCIÓN

Las diversas elecciones de movilidad realizadas por los turistas ejercen una presión adicional sobre el equilibrio de los destinos, que deben conciliar las actividades cotidianas de los residentes con la afluencia turística (Miravet et al., 2021). Durante períodos de alta afluencia, es probable que los residentes experimenten una transformación en la identidad de su entorno urbano (Daly et al., 2021), lo que afecta directamente sus preferencias de movilidad y puede provocar adaptaciones en sus patrones de desplazamiento para evitar áreas congestionadas (Morfopos et al., 2023). A pesar de la amplia investigación existente sobre movilidad y turismo (Le-Klaehn et al., 2014; Miravet et al., 2021; Onghena &



Milano, 2015), se observa una falta de estudios centrados en el análisis de cómo el turismo influye en la movilidad cotidiana de los residentes.

En este sentido, la comprensión de cómo residentes y turistas comparten y utilizan estos espacios, así como sus patrones de desplazamiento, se vuelve fundamental para interpretar las interacciones entre estos grupos (Chen et al., 2022; Le-Klähn et al., 2015). Esta conexión intrínseca entre el turismo y la movilidad, junto con los importantes cambios transformadores que pueden generar en el espacio, subraya la necesidad de investigaciones sobre cómo los residentes son afectados en su movilidad por los flujos turísticos. El incremento de estos flujos turísticos, impulsado por la búsqueda de un mayor atractivo urbano, genera una sobrecarga en las infraestructuras, servicios de transporte y una disminución de la calidad de vida (Le-Klähn & Hall, 2015; Morfopos et al., 2023). Aunque es un tema relevante, partimos de la hipótesis de que aún existe un vacío en la literatura científica respecto al análisis del impacto del turismo en la movilidad cotidiana de los residentes. Para verificar esta hipótesis, esta investigación propone una revisión de la literatura para identificar, analizar y sintetizar estudios centrados en el impacto del turismo en la movilidad de la población, comprendiendo el qué se estudia y cómo se estudia.

## 2. MÉTODO

Para analizar los estudios relacionados con el impacto del turismo en la movilidad cotidiana de los residentes, fue desarrollado una revisión de literatura. El objetivo principal fue identificar tanto los temas de investigación como los enfoques metodológicos empleados. Para realizar la revisión, se utilizó la base de datos Web of Science (WoS). Siguiendo la metodología propuesta por De Sousa et al. (2018), se estableció un límite temporal para la inclusión de documentos, abarcando aquellos publicados en la última década (2014 a 2023). Esta decisión se tomó para gestionar eficientemente el volumen de información, y se aseguraba la pertinencia y actualidad de los contenidos revisados.

*Figura 1: Palabras clave utilizadas en la búsqueda bibliográfica*

("touris\*" OR "Visitor") AND ("local" OR "resident\*") AND ("impac\*" OR "behavio\*" or "percepti\*") AND ("mobilit\*" or "public transport\*" or "public space\*") AND Article (Document Types) AND ≥ 2014 ≤ 2023 (Publication Years)

Fuente: Desarrollado por los autores

Para alcanzar el modelo presentado en la figura I, se realizaron múltiples búsquedas adicionales. Este proceso se distinguió por su carácter experimental, implicando la inclusión y exclusión de palabras clave con el propósito de lograr una aproximación más precisa al objetivo general de la investigación. Algunas de las referencias seleccionadas se enfocan en otros aspectos de la movilidad y/o el turismo; sin embargo, al analizarlas, se observó que también abordan el impacto en la movilidad cotidiana, lo que demuestra su pertinencia para el estudio.

*Tabla 1: Objetivos, preguntas de investigación y análisis temático de los artículos seleccionados*

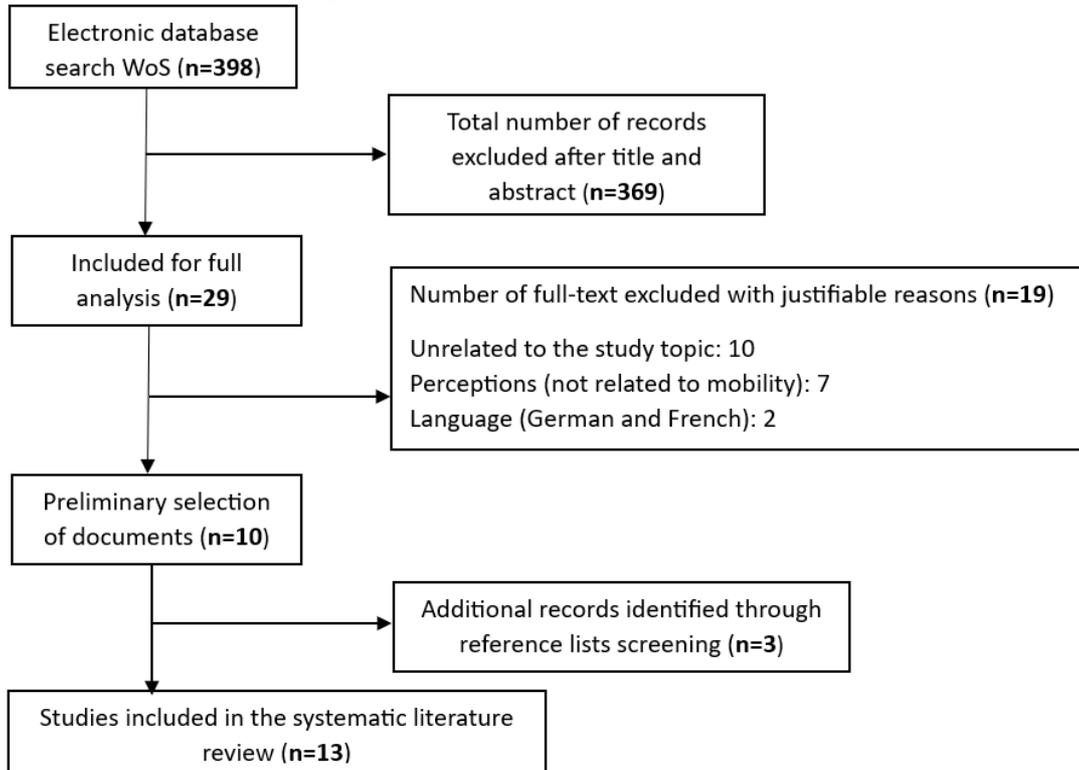
Objetivos	Preguntas
1) Revisar los estudios sobre el impacto del turismo en la movilidad cotidiana de residentes, clasificando principales temas abordados y sus resultados e implicaciones.	1) ¿Cuáles son las principales líneas de investigación en este ámbito?
2) Identificar vacíos en esta línea de investigación, necesidades de conocimiento y proponer una agenda de investigación futura.	2) ¿Qué fuentes de información se utilizan? ¿Qué metodologías se aplican?
	3) ¿Cuáles son los resultados y sus implicaciones?
	4) ¿Qué áreas de estudio requieren de más información e investigación futura?

Fuente: Desarrollado por los autores



La Tabla I presenta la estructura elaborada para la revisión de la literatura de los artículos seleccionados, resaltando el objeto de investigación y las preguntas planteadas. Para una caracterización y análisis más detallado de los artículos seleccionados para la revisión, se utilizaron las herramientas de software *VOSviewer* y *Research Rabbit*. Este enfoque buscaba realizar un análisis que permitiera, explorar y visualizar las tendencias emergentes y áreas específicas de cada artículo, así como identificar patrones temáticos y relaciones entre los documentos.

Figura 2: Estructura de selección de artículos



Fuente: Desarrollado por los autores

La búsqueda en la base de datos WoS generó inicialmente una selección de 398 documentos. Posteriormente, tras revisar los títulos y resúmenes de cada documento, se excluyeron aquellos que no estaban directamente relacionados con el tema de estudio. Este proceso condujo a la identificación de veintinueve artículos que cumplían con los criterios de inclusión establecidos. La siguiente etapa implicó la lectura completa de los veintinueve documentos seleccionados para identificar aquellos centrados en el análisis del impacto del turismo en la movilidad cotidiana de los residentes. Se seleccionaron diez artículos en esta fase. Además, se incluyeron tres documentos relevantes mediante el método *Snowball*, lo que supuso un total de trece artículos para el análisis final.

### 3. RESULTADOS

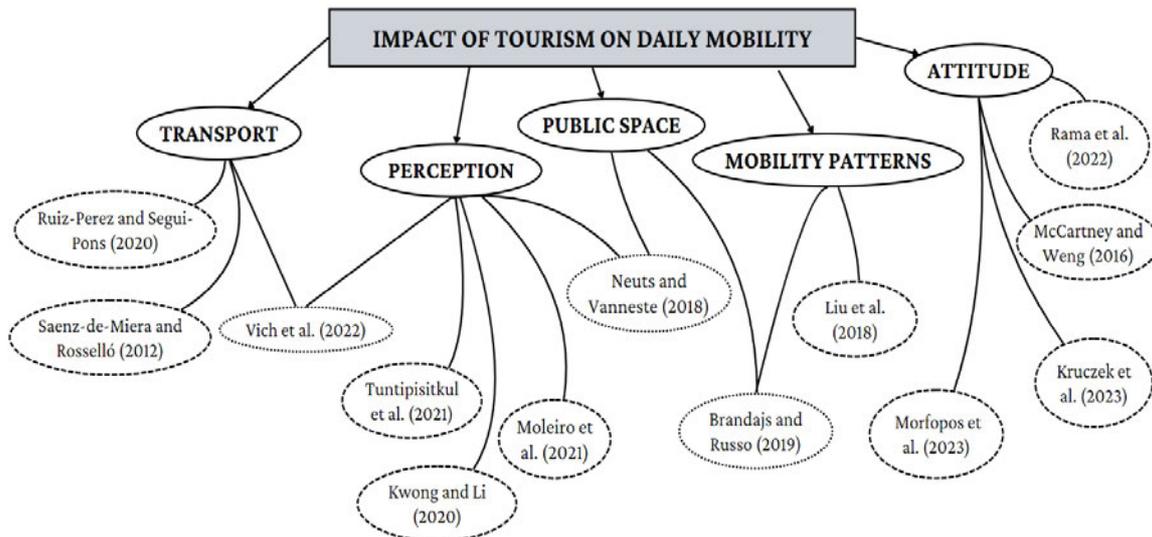
#### 3.1 Análisis y caracterización

Para avanzar en la caracterización de los artículos seleccionados y comprender las principales líneas de análisis, la investigación empleó la aplicación *VOSviewer*, una herramienta de software especializada en la construcción y visualización de redes bibliométricas. A través de esta herramienta, se identificaron las palabras más recurrentes en los resúmenes, títulos y palabras claves de los artículos, así como sus principales relaciones. Entre las palabras más frecuentes y con mayor interconexión se encontraron “turismo”, “ciudad”, “comportamiento”, “industria”, “transporte” y “espacios públicos”. Posteriormente,



utilizando la información recopilada en *VOSviewer* como punto de partida, se llevó a cabo un segundo paso hacia una caracterización más completa de los artículos seleccionados, utilizando la herramienta *Research Rabbit*. Esta última facilitó el análisis de los trabajos previos más relevantes en el ámbito de estudio y proporcionó una comprensión general de las líneas de investigación seguidas por los artículos seleccionados.

Figura 3: Principales líneas de investigación



Fuente: Creado por los autores con base en las aplicaciones *Research Rabbit* y *VOSviewer*

A partir de esta información, se diseñó la estructura de la Figura III, que identifica las cinco principales áreas de análisis en el ámbito del impacto del turismo en la movilidad cotidiana. Esta figura funciona como una representación visual que esquematiza la integración de las investigaciones seleccionadas y sus principales líneas de análisis. La categorización por cinco temas, como se muestra en la Figura III, se llevó a cabo mediante el análisis de las citas presentes en los trabajos seleccionados para la revisión, utilizando la herramienta *Research Rabbit*. A través de este enfoque, fue posible identificar las principales redes de referencias existentes sobre el tema y, correlacionando con las líneas de investigaciones de los artículos. Se identificaron cinco variables principales relacionadas con el estudio del impacto del turismo en la movilidad cotidiana de los residentes.

### 3.2 Temas clave identificados

Un primer aspecto que merece destacarse, y quizás uno de los más significativos, es la escasez de literatura existente sobre el impacto del turismo en la movilidad de los residentes. Los estudios disponibles abordan el impacto del turismo en la movilidad de los residentes como una variable más dentro de los efectos turísticos. Si bien es importante analizar estos impactos de manera integral, resulta crucial adoptar un enfoque más específico centrado en la movilidad. En este sentido, de los trece documentos seleccionados, solo los estudios de Morfopos et al. (2023) tienen como eje central de investigación el análisis del impacto del turismo en la movilidad cotidiana de los residentes. Los demás artículos seleccionados tratan el impacto del turismo, pero lo consideran como una variable más entre otras.

La movilidad de residentes y turistas se presenta como una variable esencial para la dinámica turística, siendo un elemento crucial en el desarrollo de destinos (Saenz-de-Miera & Rosselló, 2012). Más que un simple movimiento físico, la movilidad de ambos grupos implica una interacción profunda con las relaciones sociales del entorno, otorgando significado al movimiento (Kwong & Li, 2020), es decir, los turistas generan una dinámica de interacciones al desplazarse, impactando los residentes, que también influyen en las actividades turísticas. Según Morfopos et al. (2023), en las temporadas turísticas, los residentes suelen tener impactos en su movilidad, tales como dificultades para encontrar espacios de estacionamiento, un aumento en la congestión del tráfico y la evitación de ciertas zonas debido a las dificultades para acceder a determinados lugares.

La dinámica resultante de esta interacción, como indican las investigaciones, revela variaciones significativas según las características urbanas, demográficas y la tipología específica de turistas



(Brandajs & Russo, 2021; Morfopos et al., 2023; Neuts & Vanneste, 2018). Por ende, el impacto en la movilidad cotidiana de los residentes varía en función de múltiples variables, destacando la necesidad de abordajes diferenciados en la gestión turística local.

En la misma línea de análisis, Brandajs and Russo (2021) señalan que los cruceristas pueden afectar tanto la movilidad diaria de los residentes como la de otros visitantes. Reforzando esta idea, Moleiro et al. (2021) resaltan que la presencia de turistas puede obstaculizar el acceso de los residentes a espacios públicos, generando dificultades en el uso de infraestructuras y transporte público cuando hay una afluencia turística. Para contrarrestar estas externalidades negativas en la interacción entre turistas y residentes, una oferta sólida de transporte público en destinos turísticos puede desempeñar un papel crucial (Vich et al., 2022). Esto no solo contribuye directamente a mejorar la gestión turística, sino también a influir positivamente en las percepciones de los residentes respecto a las actividades turísticas.

Para examinar la interacción entre turistas y residentes, diversas investigaciones destacan la importancia de comprender la percepción de la población (Kwong & Li, 2020; Moleiro et al., 2021; Vich et al., 2022). La atención a la percepción adquiere una relevancia particular debido a una tendencia en la cual las percepciones negativas tienden a desencadenar actitudes desfavorables hacia los turistas, mientras que las percepciones positivas mayormente generan actitudes positivas (Moleiro et al., 2021). La comprensión de estas percepciones se convierte, en este sentido, en un aspecto clave para la gestión del turismo, especialmente en lo que respecta a la movilidad cotidiana de residentes. Estas percepciones, como indica Tuntipisitkul et al. (2021), pueden ofrecer una visión multidimensional de cómo los residentes interpretan las transformaciones locales relacionadas con el turismo. Sin embargo, como destaca Kruczek et al. (2023), estas percepciones no son uniformes y pueden variar entre los residentes jóvenes y los residentes mayores.

El transporte adquiere una importancia crucial al considerar que la congestión del tráfico, el hacinamiento y la espera en el transporte público son los aspectos más influyentes en la dinámica entre residentes y turistas (McCartney & Weng In, 2016). Una posible solución, como sugieren Neuts and Vanneste (2018), es la diversificación de los modos de transporte en regiones turísticas, lo cual puede contribuir a mitigar la sensación de aglomeración entre los residentes, mejorando así su percepción del impacto en su movilidad cotidiana. En la misma línea, Morfopos et al. (2023) enfatizan que la mejora del transporte público y de la infraestructura vial son elementos esenciales para una mejora del espacio urbano turístico. Asimismo, McCartney & Weng In (2016) señalan que el desarrollo de servicios públicos diversos puede influir en actitudes y percepción más favorables de los residentes hacia el turismo.

Las investigaciones seleccionadas resaltan que el tamaño de la población y la estructura urbana de cada región ejercen una influencia en los patrones de movilidad tanto de los residentes como de los visitantes (Liu et al., 2018; Morfopos et al., 2023; Neuts & Vanneste, 2018). La falta de planificación en relación con estos patrones de movilidad puede ocasionar congestión vial, lo que perjudica tanto a los turistas, al reducir su tiempo de visita, como a los residentes, debido a la saturación del transporte, ya sea público o privado. Esto subraya la importancia de comprender estos patrones de movilidad y como afecta los residentes para diseñar estrategias efectivas de gestión de la movilidad y del turismo.

Estos patrones de movilidad, al igual que el uso del espacio público, exhiben variaciones significativas según el grupo analizado. El estudio de Brandajs and Russo (2021), centrado en un espacio específico (plaza), revela que los turistas tienden a permanecer alrededor de 30 minutos, los cruceristas (visitantes), alrededor de 15 minutos, mientras que los residentes, que la utilizan como ruta de paso o punto de encuentro, se quedan en promedio solo 5 minutos. Reforzando este análisis, Kwong & Li (2020) señalan que, en zonas turísticas de gran afluencia, el desplazamiento de los residentes puede ser afectado, obligándolos a adaptar sus patrones de movilidad para evitar las zonas turísticas concurridas.

#### 4. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

La revisión de la literatura reveló que el impacto del turismo en la movilidad de los residentes se analiza principalmente a través de cinco variables clave (ver Figura III): transporte, percepción, espacios públicos, patrones de movilidad y actitudes. Sin embargo, se observa que este impacto en la movilidad ha sido abordado principalmente de manera indirecta, con excepción del estudio realizado por Morfopos et al.



(2023), lo que señala una brecha en investigaciones específicas sobre el impacto del turismo en la movilidad cotidiana de residentes.

En lo que respecta a los temas predominantes en la literatura, resulta destacable el análisis de los cambios en los patrones de movilidad de los residentes como resultado del turismo (Kwong & Li, 2020), lo cual incide directamente en su experiencia y percepción del uso del espacio urbano. El transporte, también fue un tema destacado, ya sea debido al incremento del tráfico generado por el turismo (Saenz-de-Miera & Rosselló, 2012), la percepción de aglomeración (Neuts & Vanneste, 2018), la preocupación por la seguridad (Vich et al., 2022), o el impacto del turismo en las preferencias de viaje (Morfofos et al., 2023). Sin embargo, a pesar de analizar el impacto del turismo, los estudios a menudo no profundizan en este tema, tratando la movilidad como una variable más de impacto y no como el objeto central de investigación.

Desde el punto de vista metodológico, se observa una similitud notable entre las investigaciones seleccionadas: predominantemente son empíricas y adoptan un enfoque cuantitativo. Además, la mayoría de los estudios (siete de trece) no incluían como área de análisis una ciudad turística a nivel mundial (en términos de afluencia de turistas).

Respecto a la muestra, algunas investigaciones utilizaron muestras previamente desarrolladas por entidades del Gobierno o por grupos de investigación (Rama et al., 2022; Ruiz-Perez & Seguí-Pons, 2020; Saenz-de-Miera & Rosselló, 2012; Vich et al., 2022). Este enfoque ofrece ventajas en la accesibilidad a datos y recursos, y en la consistencia y fiabilidad de los datos recopilados. Este enfoque ofrece ventajas en cuanto a accesibilidad a datos y recursos, y en la consistencia y fiabilidad de los datos recopilados. No obstante, también puede presentar limitaciones en la representatividad y la capacidad de capturar la complejidad de los fenómenos estudiados, dado que las fuentes de datos son amplias y no se enfocan en el impacto del turismo en la movilidad cotidiana.

Los métodos cuantitativos se utilizaron de forma amplia en la investigación, empleando una variedad de herramientas como análisis geoespaciales, encuestas, bases de datos de redes sociales y cuestionarios. En relación a las preguntas sobre cómo impacta el turismo en la movilidad de los residentes, se observó que en los cuestionarios y encuestas se formularon preguntas o afirmaciones directas, especialmente mediante la escala Likert, tales como: El desarrollo turístico aumenta los problemas de tráfico de mi barrio zona (McCartney & Weng In, 2016); elección de diferentes itinerarios de viaje como consecuencia del turismo (Morfofos et al., 2023); riesgo por presencia de turistas en un espacio público (Vich et al., 2022); experimenta molestias por el tráfico en zonas turísticas (Neuts & Vanneste, 2018); observa congestión excesiva en algunos espacios públicos/transporte público (Moleiro et al., 2021). Aunque estos enfoques proporcionan información básica, no permiten una comprensión profunda de la temática.

La investigación ha abordado el impacto del turismo en diversas áreas como el espacio público, la economía y la vivienda. Sin embargo, pocos estudios se han centrado específicamente en la percepción de los residentes sobre cómo el turismo afecta su movilidad, lo cual podría limitar las conclusiones y aumentar el riesgo de sesgo. Se han identificado tres áreas clave que requieren un análisis más profundo:

I) La relación entre la oferta de transporte público en destinos turísticos, las percepciones de los residentes y su uso por parte de los turistas es un área poco explorada. Investigar cómo la disponibilidad de transporte público influye tanto en la gestión turística como en las actitudes de los residentes hacia las actividades turísticas es esencial. II) Los conflictos de poder generados por la interacción entre turistas y residentes en espacios compartidos es otra área de investigación identificada. Aunque la literatura sobre la ocupación de espacios públicos por parte de los turistas es extensa, se ha prestado poca atención a cómo esta interacción puede influir en que los residentes eviten determinados espacios y en sus pautas de desplazamiento. III) Considerando que los residentes son los actores directamente afectados por los cambios inducidos por el turismo, su percepción es fundamental para la formulación de estrategias de gestión turística efectivas y para mejorar la calidad de vida. En futuras investigaciones, esta línea de estudio debe ser prioritaria. Además, resulta crucial examinar las variadas percepciones entre los diferentes grupos de edad de los residentes en relación con el impacto del turismo en su movilidad cotidiana.

En resumen, la revisión de la literatura permitió identificar áreas clave que requieren mayor atención en la investigación sobre el impacto del turismo en la movilidad de los residentes. Estas lagunas de conocimiento no solo revelan la complejidad del fenómeno, sino que también señalan nuevas direcciones para futuras investigaciones.

En este contexto, es crucial adoptar un enfoque holístico en futuras investigaciones que considere las especificidades urbanas, los perfiles de los turistas y la interacción entre la oferta de transporte público con las percepciones de los residentes y el uso por parte de los turistas. Estos aspectos son esenciales para



cubrir las lagunas existentes y contribuir a estrategias de gestión del turismo que mejoren la movilidad cotidiana de los residentes y, por ende, su calidad de vida.

## REFERENCIAS

- Brandajs, F., & Russo, A. P. (2021). Whose is that square? Cruise tourists' mobilities and negotiation for public space in Barcelona. *Applied Mobilities*, 6(3), 289-313. <https://doi.org/10.1080/23800127.2019.1576257>
- Chen, Z., Yang, J., Liu, X., & Guo, Z. (2022). Reinterpreting activity space in tourism by mapping tourist-resident interactions in populated cities. *Tourism Recreation Research*, 1-15. <https://doi.org/10.1080/02508281.2022.2093551>
- Daly, P., Dias, Á. L., & Patuleia, M. (2021). The Impacts of Tourism on Cultural Identity on Lisbon Historic Neighbourhoods. *Journal of Ethnic and Cultural Studies*, 8(1), 1-25.
- De Sousa, L. M. M., Firmino, C. F., Marques-Vieira, C. M. A., Severino, S. S. P., & Pestana, H. C. F. C. (2018). Revisões da literatura científica: Tipos, métodos e aplicações em enfermagem. *Revista portuguesa de enfermagem de reabilitação*, 1(1), 45-54.
- Ioannides, D., & Gyimóthy, S. (2020). The COVID-19 crisis as an opportunity for escaping the unsustainable global tourism path. *Tourism Geographies*, 22(3), 624-632. <https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1763445>
- Kruczek, Z., Szromek, A. R., & Żemła, M. (2023a). Attitudes towards development of tourism among young citizens of a tourism city. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 21(6), 677-689. <https://doi.org/10.1080/14766825.2022.2125322>
- Kruczek, Z., Szromek, A. R., & Żemła, M. (2023b). Attitudes towards development of tourism among young citizens of a tourism city. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 21(6), 677-689. <https://doi.org/10.1080/14766825.2022.2125322>
- Kwong, Y. M., & Li, Y. (2020). In-place or out-of-place? Host-guest encounter under 'One Country, Two Systems'. *Current Issues in Tourism*, 23(12), 1460-1479. <https://doi.org/10.1080/13683500.2017.1398218>
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers. Revista de Sociologia*, 3, 219. <https://doi.org/10.5565/rev/papers/v3n0.880>
- Le-Klaehn, D.-T., Gerike, R., & Hall, C. M. (2014). Visitor users vs. non-users of public transport: The case of Munich, Germany. *Journal of Destination Marketing & Management*, 3(3), 152-161.
- Le-Klähn, D.-T., Roosen, J., Gerike, R., & Hall, C. M. (2015). Factors affecting tourists' public transport use and areas visited at destinations. *Tourism Geographies*, 17(5), 738-757. <https://doi.org/10.1080/14616688.2015.1084527>
- Liu, Q., Wang, Z., & Ye, X. (2018). Comparing mobility patterns between residents and visitors using geo-tagged social media data. *Transactions in GIS*, 22(6), 1372-1389. <https://doi.org/10.1111/tgis.12478>
- Marquet Sardà, O. (2015). Redescubrir la proximitat urbana. Componentes socioespaciales de la movilidad cotidiana sostenible en Barcelona [Ph.D. Thesis, Universitat Autònoma de Barcelona]. En *TDX (Tesis Doctorals en Xarxa)*. <https://www.tdx.cat/handle/10803/314178>
- McCartney, G., & Weng In, W. L. (2016). House of Cards—An analysis of Macao's resident support for tourism and casino development. *Tourism and Hospitality Research*, 16(2), 144-157. <https://doi.org/10.1177/1467358415600215>
- Miravet, D., Domènech, A., & Gutiérrez, A. (2021). What prompts tourists to become public transportation users at their destination? The case of a Mediterranean city. *Travel Behaviour and Society*, 24, 10-21. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2021.01.007>
- Moleiro, D. F., Carneiro, M. J., & Breda, Z. (2021). Assessment of residents' perceptions and attitudes towards the appropriation of public spaces by tourists: The case of Aveiro. *International Journal of Tourism Cities*, 7(4), 922-942.
- Neuts, B., & Vanneste, D. (2018). Contextual Effects on Crowding Perception: An Analysis of Antwerp and Amsterdam. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 109(3), 402-419. <https://doi.org/10.1111/tesg.12284>
- Onghena, Y., & Milano, C. (2015). Certezas e incertezas del turismo: Movilidad y encuentro. *Notes internacionales CIDOB*, 116.



[https://www.cidob.org/es/content/download/60671/1831209/version/23/file/NOTES%20116\\_ONGHENA%20%26%20MILANO\\_CAST.pdf](https://www.cidob.org/es/content/download/60671/1831209/version/23/file/NOTES%20116_ONGHENA%20%26%20MILANO_CAST.pdf)

- Rama, M., Carral, E., González-García, S., Torres-Feijó, E., del Rio, M. L., Moreira, M. T., & Feijoo, G. (2022). Balance between hosts and guests: The key to sustainable tourism in a Heritage city. *Sustainability*, 14(20), 13253. <https://doi.org/10.3390/su142013253>
- Ruiz-Perez, M., & Segui-Pons, J. M. (2020). Transport Mode Choice for Residents in a Tourist Destination: The Long Road to Sustainability (the Case of Mallorca, Spain). *SUSTAINABILITY*, 12(22), 9480. <https://doi.org/10.3390/su12229480>
- Saenz-de-Miera, O., & Rosselló, J. (2012). The responsibility of tourism in traffic congestion and hyper-congestion: A case study from Mallorca, Spain. *Tourism Management*, 33(2), 466-479. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2011.06.015>
- Tuntipisitkul, P., Tsusaka, T. W., Kim, S. M., Shrestha, R. P., & Sasaki, N. (2021). Residents' perception of changing local conditions in the context of tourism development: The case of Phuket Island. *Sustainability*, 13(16), 8699. <https://doi.org/10.3390/su13168699>
- Vich, G., Gutiérrez, A., Delclòs-Alió, X., Tomàs-Porres, J., & Miravet, D. (2022). Presence of tourists and perceived safety from COVID-19 among local bus users: Evidence from a Mediterranean city. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 14, 100599. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100599>



# ACCESIBILIDAD Y JUSTICIA SOCIAL EN MOVILIDAD URBANA PARA UN URBANISMO MÁS SOSTENIBLE

LUIS SANTOS Y GANGES<sup>1</sup>

ARTURO VICENTE RUIZ<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, Avenida de Salamanca nº 18, 47014 Valladolid (España), luis.santos.ganges@uva.es*

<sup>2</sup>*Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, Avenida de Salamanca nº 18, 47014 Valladolid (España), arturo.vicente@uva.es*

**Resumen.** La movilidad urbana no es ajena al paradigma de la sostenibilidad. Afrontamos un apartado específico de la dimensión social de la movilidad urbana, la accesibilidad, entendida como una herramienta útil por su vinculación con la justicia social en el transporte y con la gestión urbana sostenible, pues la posibilidad de participación en el espacio público determina el potencial de interacción y el desarrollo de procesos como la segregación socio-espacial.

Se trabaja la conceptualización integral del término partiendo de su relación con el modelo urbanístico actual y el modelo de movilidad hegemónico, poniendo en cuestión las propuestas de trabajo con base en sistemas de indicadores, que deberían apoyarse en conceptos precisos y en atributos que cuantifiquen la accesibilidad en la intención de detectar el impacto de las medidas adoptadas.

Esto da paso a una reflexión en la que ponen de manifiesto, por un lado, las limitaciones operativas halladas en los sistemas de indicadores de accesibilidad, tales como el tratamiento independizado de los distintos modos de desplazamiento, la validación de una inexistente accesibilidad genérica o una deliberada incompreensión de las características y las variables socioeconómicas relativas a la población en su conjunto; y, por otro lado, los retos ligados a dichas limitaciones.

**Palabras clave:** Movilidad urbana, accesibilidad, justicia social, urbanismo sostenible, sistemas de indicadores.

## ACCESSIBILITY AND SOCIAL JUSTICE IN URBAN MOBILITY TO ACHIEVE A MORE SUSTAINABLE URBANISM

**Abstract.** Urban mobility is not separate from the paradigm of sustainability. We face a specific section of the social dimension of sustainable urban mobility, accessibility, understood as a useful tool because of its link with social justice in transport and sustainable management of urban areas, since the possibility of participation in public space determines the potential for interaction and the development of processes such as socio-spatial segregation.

We work on the integral conceptualisation of the term starting from its relationship with the current urban planning model and the hegemonic mobility model, questioning the proposals for work based on systems of indicators, which should be based on precise concepts and attributes that quantify accessibility with the intention of detecting the impact of the measures adopted.

This gives way to a reflection in which they highlight, on the one hand, the operational limitations found in the accessibility indicator systems, such as the independent treatment of the different modes of travel, the validation of a non-existent generic accessibility or a deliberate misunderstanding of the characteristics and socio-economic variables relating to the population as a whole; and, on the other hand, the challenges linked to these limitations.

**Keywords:** Urban mobility, accessibility, social justice, sustainable urbanism, indicator systems, operability.



## 1. INTRODUCCIÓN Y APUNTES PREVIOS SOBRE EL CONCEPTO DE SOSTENIBILIDAD EN MOVILIDAD URBANA

El objetivo de esta comunicación es reflexionar sobre el empleo operativo del concepto de accesibilidad en los sistemas de indicadores que tratan de medir el nivel de accesibilidad. Para ello se plantea el estudio de experiencias seleccionadas, a partir del cual evaluar su potencial de operatividad, pues se conciben como una ayuda a instituciones gestoras del espacio urbano para seleccionar qué planes o actuaciones concretas llevar a cabo como parte de una gestión urbanística que, en último término, transforme y dirija el modelo de movilidad hacia la meta común de lograr ámbitos urbanos más sostenibles.

Como actividad humana, la gestión del espacio urbano y la movilidad han experimentado la conquista discursiva del concepto de sostenibilidad. Se califica de medioambiental, económica y socialmente insostenible el modelo de movilidad actual y su traslación espacial debido al contexto socioeconómico del presente siglo que, sumado a ciudades menos densas y progresivamente más dispersas, ha supuesto un incremento de la movilidad urbana, del tiempo y distancia de los desplazamientos y de las externalidades negativas de su configuración.

Para hablar de la sostenibilidad del modelo nos apoyamos en la eficiencia del mismo, medida por los crecientes costes asociados al desplazamiento y los transportes, derivados del modelo urbano. Antes de centrarnos en la cuestión de los costes, vamos a exponer algunas consideraciones que establecen el marco de lo sostenible en la movilidad urbana y subyacen a la propia calificación del modelo como sostenible o insostenible:

1.- Los desplazamientos que realizan las personas en la ciudad o el territorio generalmente no son una finalidad por sí mismos, sino que son dependientes de las actividades que se desarrollan en dicho ámbito.

2.- No todos los medios de transporte tienen la misma incidencia en la calificación de sostenibilidad del modelo de movilidad. Existen datos suficientes e incontestables que nos permiten afirmar que los vehículos privados suponen el medio de transporte con el más bajo aprovechamiento del suelo, con índices de exclusión más altos entre colectivos vulnerables y que menos potencia las interacciones sociales y las actividades económicas de base local.

3.- Del modelo de movilidad dependerán variables tan diversas como las actividades que podemos aspirar a realizar sobre el espacio urbano, la manera de afrontar el tener personas a nuestro cargo, el acceso al mercado laboral, si el aire que respiramos en la ciudad está más o menos contaminado... variables todas ellas relacionadas, en último término, con una calidad de vida determinada por una serie de derechos sociales. Hablar de sostenibilidad en movilidad urbana no puede reducirse a la lucha contra el cambio climático o la mejora del paisaje urbano, aunque también sean cuestiones a considerar.

4.- La movilidad se puede entender como acción colectiva o como acción individual. Como acción colectiva, se entiende desde el diseño de políticas de transporte urbano que son exponentes de una serie de actores encajados en tiempo y espacio y de las relaciones de poder que establecen en la estructura jerárquica de la sociedad, nunca como acontecimientos aleatorios. Como acción individual, se explica desde los desplazamientos de la movilidad cotidiana, la escala mínima de movilidad, a partir de la conjunción interactiva y recíproca entre la oferta del transporte y la demanda (Miralles, 2002). Estas dos perspectivas, si bien complementarias, se traducen en que el actual modelo de movilidad convierte en un problema individual la necesidad colectiva que supone el movimiento en el espacio urbano, por lo que asistimos consecuentemente al abandono de la formulación de soluciones colectivas a estas necesidades.

Recuperando la cuestión de los costes del modelo de movilidad urbana y su ineficiencia desde una perspectiva de sostenibilidad, debemos señalar la cuestión de su percepción por parte de la colectividad como uno de los principales retos de hoy en día. Toda actividad vinculada al movimiento tiene asociada una serie de costes, que pueden ser tomados o no en cuenta por el individuo para la elección del modo de trasladarse, algo fundamental a la hora de evaluar el impacto del trayecto. Sin embargo, muchos de estos costes quedan ocultos porque son asumidos por la colectividad y se desconoce su magnitud real; porque se ignoran en tanto que el beneficio personal inmediato prima frente a paliar costes que son sufridos por colectivos de la sociedad con menos recursos; o porque son costes que tienen una trascendencia en el tiempo, lo cual hace que no se integren en la percepción del usuario.

Se reconocen de esta forma costes medioambientales, externalidades económicas e impactos sociales y ambientales, según la dimensión a la que afectan de forma prioritaria. Dado que no es objeto de este escrito profundizar en ellos, vamos a centrarnos únicamente en ese impacto social y ambiental del modelo de movilidad, interrelacionados en tanto que las consecuencias de unos sobre otros se entrecruzan,



provocando que comentarlos de manera estanca desde el plano de vista teórico resulte ineficiente. Algunos costes que se pueden definir como más ambientales, son el impacto visual de las infraestructuras sobre el paisaje urbano, la contaminación acústica provocada por el tráfico o la afección a la calidad del aire debido a la contaminación atmosférica. Entre los costes sociales podemos hablar de la perspectiva sanitaria asociada a factores ambientales, el riesgo vial o las pérdidas de tiempo productivo y no productivo que se acumulan en las áreas metropolitanas relacionados con la congestión. Sin embargo, entre los diversos impactos sociales nos interesan aquí la desigualdad social y la estructura actual de la movilidad urbana.

## 2. SOBRE EL CONCEPTO DE ACCESIBILIDAD EN EL CAMPO DE LA MOVILIDAD URBANA

Para perfilar el concepto de accesibilidad en movilidad urbana debemos hacer unas consideraciones previas. Hasta hace poco, la movilidad se consideraba una actividad cuya manifestación material era el transporte, una herramienta mecánica superpuesta sobre la ciudad que se limitaba a dar solución a la necesidad de conexión que tenían las distintas áreas urbanas. Sin embargo, la literatura reciente acerca de esa relación se inclina por un reencuentro entre movilidad y ciudad a partir de una relación dialéctica donde son los individuos que se mueven los que suscitan el interés técnico y político. También se extrae de la literatura reciente el reencuentro bidireccional entre ciudad y transporte, desterrando la relación causal en la que una era la causa o consecuencia del otro, en tanto que el transporte es generador de disfunciones en el medio social urbano en proporciones desiguales, según los modos de desplazamiento que tratemos, al mismo tiempo que se sitúa en el foco la comprensión de las dinámicas territoriales urbanas en que se insertan esos modos (Cebollada y Miralles, 2003).

En definitiva, comenzar a considerar el transporte como la expresión fenomenológica de la movilidad, que se identifica como acto complejo que posibilita participar en las distintas actividades urbanas, permite formalizar la triada ‘transporte, movilidad, ciudad’, establecida dentro de un marco complejo como es el asentamiento urbano, lugar en continua transformación ya sea por factores externos, por su gestión interna o por fenómenos propios de la actividad social y las luchas simbólicas.

Es de esta interrelación de tres conceptos de la que surge la correspondencia entre el modelo de movilidad urbana y el modelo urbano de ciudad, que en el fondo es lo que define la planificación y la gestión de los espacios urbanos. Entre ambos existe una reciprocidad que influye en la cotidianeidad de los habitantes de la ciudad y, en su materialización, depende de esa opción política por la que se apueste, dando lugar a una nueva relación de doble dirección entre cuestiones que integran la dimensión social de la movilidad urbana: los desplazamientos urbanos que llevan a cabo los habitantes del espacio urbano determinan esa cotidianeidad, del mismo modo que a la vez la actividad diaria del individuo determina los desplazamientos urbanos que necesita realizar, atravesados ambos hechos por la opción política determinada.

Sin embargo, el modelo de movilidad se encuentra actualmente tensionado debido a las dinámicas de las últimas décadas en la gestión del modelo urbano, asociadas a las bajas densidades extensivas, la reestructuración policéntrica de los ámbitos urbanos, la descentralización de los lugares de trabajo hacia la periferia o la ausencia de mezcla de usos en áreas determinadas debido a una zonificación que sólo sirve a los intereses inmobiliarios. Son tres las consecuencias más directas. En primer lugar, los desplazamientos son cada vez más necesarios en número, ya pertenezcan a la esfera productiva o reproductiva, así como más dispersos en el espacio y en el tiempo, difuminándose los patrones de movilidad a la estructura de la red de transporte. En segundo lugar, el modelo territorial de ciudad y sus diferencias internas requieren la continua adaptación de la estructura de la red de transporte. En tercer y último lugar, estas dinámicas influyen notablemente en el reparto modal de los viajes, pues han aumentado los desplazamientos diarios realizados en transporte privado y la población que depende de ellos. Cualquiera de las tres supone motivo suficiente para cuestionar la eficiencia actual del modelo de movilidad.

Por último, la reinterpretación de los conceptos ‘transporte, movilidad, ciudad’ también repercutirá en la relación del derecho a la movilidad ligado al derecho a la ciudad. Podemos entender el derecho a la ciudad como la apropiación colectiva del espacio urbano por las clases populares, ya sea para usarlo o para reconfigurarlo, y se materializa en el acceso de las personas al conjunto del territorio urbano sin excepciones, garantizando la inclusión de los ciudadanos en las distintas esferas urbanas. En este sentido, hemos apuntado que de la movilidad de los habitantes de la ciudad depende su capacidad de participación



en el territorio urbano sin excepciones y su grado de autonomía. De igual forma, se habla de la noción de movilidad urbana en el sentido de un derecho de todos los ciudadanos, pues ésta actúa como catalizadora de la cohesión social y territorial por su potencial de fomentar la equidad social.

En estos términos introducimos el concepto de accesibilidad en movilidad urbana. Para empezar a establecer los preceptos teóricos con los que vamos a abordar el concepto, partimos de que los desplazamientos sobre el espacio urbano se deben enmarcar en una referencia espaciotemporal en la que inseparablemente existen limitantes que condicionan el propio movimiento. Esos limitantes se pueden entender en términos de fricción de tiempo (durante los períodos correspondientes a actividades ineludibles no es viable ir de un lugar a otro) o en términos de fricción de la distancia sobre el espacio (según la distribución de las actividades sobre el espacio o las características del sistema de transporte), y todas ellas que llevan implícitas un valor de dificultad. Pero eso no define la accesibilidad general como tal, ya que es una visión incompleta de la cuestión. Esta accesibilidad general debe indisolublemente atender de igual forma la definición de accesibilidad en términos físicos, sociales o económicos, que condiciona la relativa facilidad para superar una distancia. No obstante, también se deben considerar aquellos limitantes externos o internos del individuo destilados de las diversas realidades sociales, indisolubles a su propia existencia tanto individual como conjunta, dentro de una estructura de relaciones sociales. Sólo así caracterizaríamos el concepto de ‘accesibilidad’ general en la movilidad urbana de manera completa.

Por lo tanto, las circunstancias personales del individuo, como son el nivel de renta, la posición en el estrato social o la condición de clase, y las distintas características individuales, como la edad, el sexo, la procedencia sociolingüística, las capacidades mentales y físicas o la dependencia, condicionan antes que nada situaciones como la elección modal, los motivos que generan el desplazamiento, los tiempos dedicados, las condiciones del desplazamiento o la competencia en la utilización de los medios de transporte mecánicos, supeditándolos a que existan o no estos condicionantes, antes siquiera de considerar las fricciones temporales o espaciales. Incluso la propia demanda de movilidad se ve condicionada. Sería simplista y tendencioso asumir que la demanda de transporte del usuario es de libre elección, que depende únicamente de factores imbricados en la vida cotidiana de los usuarios, como las actividades que realizan en su esfera productiva o reproductiva, pues no todos los individuos parten de una situación de igualdad para enfrentarse al modelo de movilidad.

Reconocemos así que en el modelo de movilidad urbana actual existen colectivos con un mayor grado de vulnerabilidad a la hora de enfrentarse a los desplazamientos sobre el espacio urbano, lo que definirá su grado de satisfacción desde el punto de vista de la participación en la ciudad. Este reconocimiento permite visualizar los conflictos sociales derivados y agravados por la movilidad urbana, colocando en el centro del debate cuestiones de justicia social. Paralelamente, también se pone de manifiesto la imposibilidad de base de hablar de una accesibilidad genérica para todas las personas. Existirán individuos que, debido a sus circunstancias personales y características individuales, contarán con una capacidad deficiente para afrontar la utilización de los diversos medios y modos de transporte, destapándose el modelo de movilidad como una fuente de desigualdades en la ciudad, lo que reforzará procesos de marginación, segregación socioespacial y exclusión laboral e impedirá a ciertos colectivos gozar del pleno derecho a la movilidad y, consecuentemente, al derecho a la ciudad.

La carencia de alternativas de transporte asequibles y accesibles dentro del actual modelo de movilidad supone la génesis para el concepto de ‘pobreza de transporte’, muy pertinente en términos de accesibilidad y justicia social. Este concepto se acuña en un breve escrito que lleva por nombre “Understanding transport poverty”, publicado por el Parlamento Europeo en octubre de 2022, y tiene por objetivo sentar unas bases teóricas para la profundización en los mecanismos de medición de la pobreza del transporte, creando una herramienta analítica de estudio de la movilidad urbana que pueda servir de guía en las políticas europeas encaminadas a mitigar estas desigualdades sociales. La herramienta propuesta en el texto se funda en la aplicación de indicadores que aporten claridad en la toma de decisiones particularizadas para evaluar y hacer seguimiento de este fenómeno, suponiendo que estos permitirán dimensionar la escala real y la magnitud del problema a la hora de plantear soluciones.

La utilización de indicadores por parte de organismos supranacionales no es algo original en este documento de trabajo. Para cuestiones relacionadas con la sostenibilidad general encontramos el caso de los sistemas de Indicadores de Desarrollo Sostenible elaborados por la División de Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible, en cumplimiento del capítulo 40 de la Agenda 21, formulados asimismo para ayudar en la adopción de políticas de desarrollo sostenible a todos los niveles.



Este llamamiento supone la razón de ser primigenia de los distintos sistemas de indicadores de sostenibilidad, tanto de los centrados en áreas o campos concretos, caso del transporte, como de los relativos a fenómenos generales.

A continuación, abordaremos la cuestión específica de los indicadores de accesibilidad y su operatividad. Desde principios de los años 2000, con el desarrollo de las investigaciones de las redes de transporte público en las ciudades, la comunidad científica interesada en la movilidad urbana ha dedicado grandes esfuerzos a construir un sistema de indicadores que permitan medir la accesibilidad (Cordhomme, 2019: 11) y, hasta hoy día, esta accesibilidad es tomada como una variable analítica en movilidad urbana, asumiendo que su implementación permite calificar la toma de decisiones según principios de equidad y eficiencia, ya que afecta a los procesos de marginación, segregación socioespacial y exclusión social.

La metodología que se ha seguido parte de una revisión de documentos que tratan sobre sistemas de indicadores, bien sea porque proponen la construcción desde el inicio de un sistema o bien porque tratan experiencias de aplicación de un sistema concreto en un ámbito determinado, seleccionados por criterios de calidad y de reconocimiento por parte de autores que han tratado la materia, para posteriormente efectuar un análisis según la Figura 1 del que extraer conclusiones sobre potenciales limitaciones debido a su formulación -si esta guarda relación con las concepciones de accesibilidad y sostenibilidad expuestos- y sobre su operatividad en términos de aplicación y espacialización, verificando si estos sistemas de indicadores mantienen relación con determinados patrones de gestión urbana o si conducen a modelos de movilidad urbana que puedan ser realmente catalogados como accesibles.

### 3. UNA REVISIÓN DE ALGUNOS INDICADORES DE ACCESIBILIDAD EN MOVILIDAD URBANA

Entendemos por sistemas de medición de accesibilidad a partir de indicadores (o, simplemente, sistemas de indicadores) aquellos procedimientos metodológicamente justificables que permiten cualificar o cuantificar la accesibilidad de un medio de transporte dentro del modelo de movilidad, en términos de conectividad y frecuencia, permitiendo así valorar el beneficio e impacto que supondrá para el usuario la realización de medidas de mejora en una red o que afecten al desarrollo urbano o priorizar unas inversiones frente a otras. Estos sistemas dan asimismo pie a otras aplicaciones, tales como comparar el índice de accesibilidad entre distintos medios de transporte, calculado mediante la diferencia de accesibilidad a las oportunidades y actividades de un ámbito. En nuestro caso, vamos a centrarnos en aquellos sistemas de indicadores ligados a espacios urbanos.

En primer lugar, estos procedimientos deben disponer de una base conceptual precisa que nos permita saber qué datos necesitaremos para construir el sistema. En este sentido, ya hemos abordado una conceptualización de la ‘accesibilidad general’ en movilidad urbana. Sin embargo, ésta no es empleada en toda su complejidad en la elaboración de los indicadores que hemos revisado. De hecho, hay una enorme variedad de tipos de indicadores de accesibilidad, casi tanta como trabajos en los que se han empleado. Unos se centran únicamente en conectividad territorial genérica en términos de tiempo y condiciones de viaje, otros en la facilidad de alcanzar determinados destinos considerados una serie de puntos de partida, los hay también que se centran en el análisis económico de la accesibilidad (Monzón, 1988: 22).

De la revisión efectuada se destilan los siguientes tipos de accesibilidad existente o potencial, cada uno de ellos configurado en base a unas componentes y variables distintas, en ocasiones interconectadas. Desde la dimensión geográfica podemos distinguir los siguientes tipos de accesibilidad atendidos:

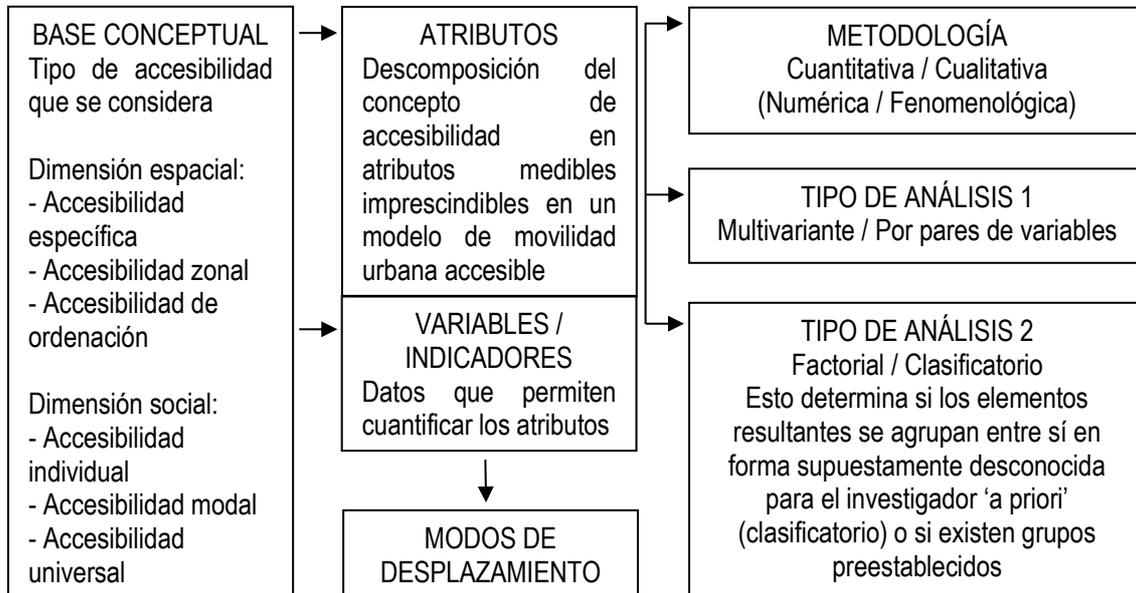
1.- Accesibilidad específica: vinculada a la concepción del transporte como expresión mecánica de la movilidad que se implanta sobre el territorio de manera autónoma y desligada de los procesos de la ciudad. Describe el grado de conectividad entre un punto y una nube de puntos situadas en el espacio que refleja las oportunidades del área urbana. Se mide en términos de duración del trayecto, la distancia del mismo, la frecuencia del servicio, los trasbordos o la variación del servicio según el momento.

2.- Accesibilidad zonal: vinculada a puntos de interés concretos, introduciendo una dimensión espacial y temporal además de la dimensión territorial, mide el grado de conectividad entre dos puntos, sean cuales sean. Al contrario que en el caso de la accesibilidad zonal, el punto de partida no está fijado previamente. Parte de la idea de que la localización de las actividades de primera necesidad es lo que las hace accesibles de base para la colectividad, atendiendo únicamente al hecho de que se encuentren situadas en un ámbito con alto grado de conectividad.



3.- Accesibilidad de ordenación: consiste en medir la accesibilidad de una red de transporte perteneciente a un medio de transporte concreto en un ámbito determinado, vinculándola a la estructura de ocupación y usos del suelo de la zona de estudio. Entre otras aplicaciones, permite calcular el porcentaje de población situado a menos de una distancia determinada de una parada de transporte público o de un aparcamiento disuasorio. Sin embargo, asume que la accesibilidad es homogénea entre la ciudadanía.

Figura 1. Procedimiento de análisis de los sistemas de indicadores de accesibilidad estudiados.



Fuente: Elaboración propia a partir de Godin, A. (2012); Camagni, R., Gibelli, M. C. & Rigamonti, P. (2002); Díaz Muñoz, M. de los A., de Carvalho Cantergiani, C., Salado García, M. J., Rojas Quezada, C. & Gutiérrez Martínez, S. (2007); Monzón de Cáceres, A. (1988); Kwok, R. C. W., & Yeh, A. G. O. (2004); y Cordhomme, Baptiste (2019).

Desde la perspectiva social reconocemos tres tipos:

1.- Accesibilidad individual: no se vincula en ningún caso al punto de partida o llegada de un trayecto, sino que sus variables tienen que ver con una variedad de circunstancias personales, pues entiende que la accesibilidad se mide en función de éstas y no de un lugar de residencia o un destino. Requiere disponer de información personal sobre las circunstancias de un conjunto de individuos y sobre cuestiones relacionadas con la localización espacial, como el uso del suelo, lo cual dificulta su utilización. Si bien se menciona en varios trabajos, no se han encontrado experiencias que traten este tipo de accesibilidad.

2.- Accesibilidad modal: centra el interés en las pautas de desplazamiento de los individuos, más concretamente en la elección modal. El objeto, de nuevo, es el individuo y son sus circunstancias personales y condiciones socioeconómicas las variables empleadas, diferenciándose de la accesibilidad individual en que no hay voluntad de espacialización de los resultados.

3.- Accesibilidad universal: se refiere a la accesibilidad física, es decir, a la medición del grado de inclusión de personas con movilidad reducida en las redes de transporte. Pone el enfoque en el porcentaje sobre el total de la flota o infraestructuras adaptadas a esas condiciones de minusvalía.

Una vez el sistema de medición de accesibilidad mediante indicadores establece la base conceptual del concepto que está trabajando, todas las experiencias revisadas siguen un proceso muy similar para la construcción y configuración del modelo. En primer lugar, según la conceptualización de accesibilidad que toman, descomponen el concepto estableciendo una serie de atributos medibles que se consideran imprescindibles para lograr lo que cada sistema entienda por una movilidad urbana accesible. En segundo lugar, se definen las variables, los indicadores propiamente dichos, que son los datos que permiten cuantificar esos atributos. Finalmente, interpretando y cruzando los datos de una serie de indicadores que están ligados a unos atributos, se conforma un sistema de indicadores adecuados a la escala de trabajo del modelo.

La conclusión extraída de la revisión de trabajos referenciados es que los atributos que debe tener una "movilidad urbana verdaderamente accesible" difieren enormemente de unos indicadores a otros, lo cual es lógico entendiendo que cada uno de ellos emplea una conceptualización propia del término



accesibilidad. Mientras que el trabajo de Godin (2012) emplea como atributos “la acumulación de oportunidades en el territorio, la eficiencia de la infraestructura de transporte y la libre elección modal” para evaluar la accesibilidad, o el de Camagni *et al.* (2002) se refiere a “la competitividad del transporte público, el carácter colectivo del mismo o la diferencia de tiempo para un mismo desplazamiento según si este es en transporte público o privado”; vemos cómo la construcción del indicador de Díaz *et al.* (2007) emplea como atributos “unos patrones de movilidad caracterizados por un número poco elevado de desplazamientos, un uso mayoritario de medios no motorizados, un sistema de transporte público eficaz y espacialmente equitativo y un modelo urbano caracterizado por la densidad, la mezcla de uso y por el bajo impacto ambiental y social de las infraestructuras de transporte”.

Esta cuestión afecta directamente a la enorme diversidad de indicadores que también se han localizado en los diferentes trabajos consultados. Sin pretender entrar a fondo en la cuestión, pues no es objeto de esta comunicación hacer una revisión profunda sobre los indicadores como tal, algunos de los indicadores más repetidos son: nº de viajes motorizados, nº de viajes no motorizados, demanda por viajes anuales, reparto modal, tiempo de viaje, distancia media, frecuencia del servicio del transporte público, nº de líneas de un servicio de transporte colectivo, longitud media del recorrido, calidad del servicio medido en tiempo-velocidad comercial, tamaño de la flota del transporte público, sus operadores, población con acceso a paradas múltiples, índice de rodeo de la red de autobuses o grado de conectividad de un lugar concreto.

Cabe hacer tres comentarios acerca de esta cuestión de los indicadores. En primer lugar, la mayoría de ellos hacen referencia a cuestiones relacionadas con el transporte público, lo cual cobra sentido entendiendo que, de facto, el transporte público es más accesible que el vehículo motorizado privado y no presenta las limitaciones de desplazamiento que tienen ir a pie o en bicicleta. En segundo lugar, tal y como adelantaba Monzón en 1998, muchos de ellos corresponden a los de tipo topológico, que consideran exclusivamente las distancias entre los nodos del grafo de la red, y es cierto que no es muy común que los indicadores empleados para esta cuestión tengan una vertiente no espacial, aunque de nuevo esto es completamente dependiente de la conceptualización de accesibilidad que se haya tomado inicialmente. En tercer y último lugar, la mayor parte de los indicadores son retrospectivos, apenas hay ejemplos de variables tomadas a futuro, lo cual resulta paradójico entendiendo que una de las aplicaciones de los indicadores es determinar qué medidas sobre lo ya existente mejorarán la accesibilidad en la movilidad de una ciudad.

Tras este acercamiento global a los indicadores de accesibilidad y las cuestiones que subyacen a su configuración, recuperamos una cuestión previamente tratada. Al comienzo del apartado, hablábamos de los sistemas de medición de accesibilidad a partir de indicadores como “procedimientos metodológicamente justificables que permiten cualificar y/o cuantificar la accesibilidad”. De esta forma, planteábamos discretamente una dicotomía entre modelos cualitativos y cuantitativos que está presente en los distintos trabajos revisados. La totalidad de las experiencias revisadas abogan por métodos cuantitativos, propios de modelos matemáticos de análisis y del trabajo con base en indicadores. Sirvan como ejemplo los trabajos de Monzón (1998), vinculado a la accesibilidad individual; el trabajo de Kwok y Yeh (2004), cuyo objetivo es establecer un índice de accesibilidad para definir una brecha en función de la elección modal, comparando la accesibilidad entre transporte público y transporte privado en términos de diferencias de densidad entre las redes, estructura y velocidad de desplazamiento; o el trabajo de Cordhomme (2019), en el que sigue una serie de seis etapas sucesivas de construcción matemática, determinando una serie de entidades encadenadas, a fin de crear un indicador de accesibilidad específica de transporte público que luego aplica en Lille mediante procedimientos basados en un sistema de información geográfica -SIG-.

Los tres ejemplos expuestos utilizan una metodología cuantitativa, pero no es el único rasgo compartido. Todos ellos emplean un tipo de análisis multivariante, estudiando la variabilidad conjuntamente frente a las técnicas basadas en pares de variables. Además, desde una óptica estadística, todos ellos rehúyen el análisis factorial, cuyo objetivo es conseguir unos factores que expliquen la co-variación existente entre un cierto número de variables, y emplean un análisis clasificadorio “por conglomerados”. Esto significa que los elementos resultantes se agrupan entre sí en forma supuestamente desconocida para el investigador a priori, debido a que, con los sistemas de medición de accesibilidad mediante indicadores, resulta complejo proponer grupos antes de conocer los resultados. La explicación de por qué se utilizan este tipo de análisis estadísticos puede deberse a que facilita la lectura de las conclusiones obtenidas, lo cual es un beneficio atendiendo a esa finalidad de los sistemas de indicadores de ayudar a las instituciones públicas a la hora de seleccionar ciertas medidas de mejora o priorizar determinadas inversiones.

Por último, es pertinente indicar que, en algunos de los trabajos revisados, se hace referencia a la metodología cualitativa como única posibilidad de introducir la perspectiva social del individuo, difícilmente



cuantificable ni espacializable, a través de una aproximación fenomenológica y no numérica, aunque ninguno de ellos la aborda directamente. En este sentido, es pertinente señalar el trabajo de Farrington (2007), quien reformula el concepto de accesibilidad como elemento central para el estudio de la movilidad cotidiana y cede protagonismo a estos colectivos sociales, sustituyendo las metodologías cuantitativas que invisibilizaban su existencia por metodologías cualitativas, dándoles voz e introduciendo una nueva y compleja dimensión de análisis y gestión de la movilidad urbana.

#### **4. CONCLUSIONES SOBRE LA OPERATIVIDAD REAL DE LOS INDICADORES DE ACCESIBILIDAD**

Una vez conocemos cómo se formulan los indicadores, qué facetas de la accesibilidad pueden abordar y sus metodologías, en este apartado revisamos cómo se traduce el análisis elaborado en soluciones concretas en el plano de la gestión urbanística, cómo se espacializan las necesidades detectadas y su impacto. Para empezar, ya advertimos algunas problemáticas reconocidas por algunos de los propios autores citados previamente:

1.- A pesar de que su finalidad es crear una ayuda a los responsables de la toma de decisiones para adoptar políticas que puedan mejorar esta cuestión, la realidad es que estos son en ocasiones dejados de lado por su dificultad de comprensión y por la complejidad de elaboración de los mismos (Godin, 2012: 11).

2.- Los indicadores rara vez comparan medios o modos de transporte, centrándose en hacer un análisis relativo a uno en particular, lo que dificulta una lectura articulada de los mismos que, en la práctica, es la que refleja la relación existente entre los medios de transporte y el sistema urbano (García-Schilardi, 2014: 41).

3.- El diseño de los propios indicadores de accesibilidad está limitado por la posibilidad de acceder a cierta información, e incluso cuando ésta es accesible, conviene cuestionarse antes la calidad de los datos antes de darlos por buenos (Díaz *et al.*, 2007: 46).

Partimos de la hipótesis de que se necesitan nuevas aproximaciones a la cuestión de la accesibilidad en el fenómeno urbano de la movilidad, que no ignoren aquellos factores que puedan suponer un problema y que se funden en el resultado espacial de la interacción entre estos factores según la escala del territorio objeto de análisis. Los enfoques sistemáticos, basados en datos, que supuestamente justifican las políticas de gestión o la asignación de recursos, desvirtúan la complejidad de la cuestión de la accesibilidad en movilidad urbana.

Además, no es posible hablar de operatividad basándonos en la aplicabilidad en SIG de los resultados obtenidos en el trabajo espacial de los indicadores, pues esa modelización espacial no implica una traslación directa a la gestión urbanística. Si se evitan determinadas cuestiones referentes a la accesibilidad debido a su complejidad de trasladar al espacio o si no se dispone de una base conceptual precisa, se produce una disociación insalvable entre las propuestas destiladas de los modelos de trabajo y las soluciones aportadas a las necesidades reales del espacio urbano y de aquellos individuos que puedan encontrar obstáculos en el modelo de movilidad, reduciendo al máximo las posibilidades de un impacto integral en dicho modelo. Estimamos, pues, que los sistemas de indicadores analizados tienen limitaciones en el campo de la dimensión social, en especial en la relación entre accesibilidad y justicia social.

##### **4.1 El soslayo de la dimensión social ligada al concepto de accesibilidad**

Si bien es evidente que no es posible abordar una cuestión como la accesibilidad en la movilidad urbana proponiendo metodologías de estudio, análisis y trabajo a demanda, individualizadas para cada caso, el hecho de incluir la realidad de los usuarios en términos de grupos y colectivos permitiría una lectura más fiel de la realidad con el objetivo de dar una respuesta operativa desde el punto de vista pragmático. A pesar de ello, todo lo referido al usuario del sistema de transporte, el ente generador de los actos que dan pie al fenómeno de la movilidad, es excluido de la construcción de estos sistemas:

1.- Se produce una deliberada incompreensión de las características y condiciones de la ciudadanía (edad, sexo, procedencia sociolingüística...) y de las variables socioeconómicas relativas a la población en su conjunto (renta, nivel de formación...) cuando éstas influyen en la accesibilidad como poco con la misma pregnancia que las cuestiones formales y morfológicas del terreno y la red de transportes. Esto supone,



por un lado, caer en la generalización de que existe una accesibilidad homogénea para toda la población, cuando ya hemos argumentado ampliamente que esto no es así y, por otro lado, asumir que la demanda y las pautas de movilidad son de libre elección y no tienen condicionantes previos que moldean la elección. La realidad es que los perfiles sociodemográficos de nuestras ciudades, los estilos de vida de su población y los cambios que están experimentando en las últimas décadas constituyen un factor fundamental en la explicación de los patrones de movilidad y no deben olvidarse a la hora de interpretarlos (Díaz *et al.*, 2007: 47).

2.- Los indicadores de accesibilidad rara vez consideran distintos medios de transporte de forma conjunta y articulada, con lo que, condicionada o no, se desprecian variables como la elección modal o las condiciones de confort de un desplazamiento.

En la literatura revisada, se esgrimen dos motivos fundamentalmente que justifican no tratar este aspecto social de la accesibilidad en la construcción de los indicadores. El primero es la carencia de datos completos y coherentes para evaluar el alcance de estas cuestiones con intensidad. El segundo es la dificultad que entraña aún hoy día el modelizar determinados tipos de datos con precisión, sobre todo los relacionados con cuestiones de comportamiento humano, que tienen cierto grado de aleatoriedad. Sea cual sea el motivo, ninguno de estos aspectos mencionados previamente se puede escindir de la accesibilidad si es que se pretende emplearla como herramienta para medir la sostenibilidad del modelo de movilidad. Y si estos aspectos no se pueden modelizar dentro del marco de los sistemas de indicadores, consideramos pertinente poner en duda la idoneidad de los indicadores para el fin que se proponen, pues rehúyen una cuestión fundamental que va ligada a la operatividad del sistema.

#### **4.2 La imprecisa conceptualización en el diseño de los indicadores de accesibilidad**

El hecho de no contar con una definición consensuada de accesibilidad, sumado a la ambigüedad de un concepto que es habitualmente empleado de manera vaga e interesadamente sesgada, resta cualquier atisbo de precisión conceptual. Los sistemas de indicadores de accesibilidad referidos adoptan el concepto como un medio para reflejar exclusivamente la perspectiva espacial y territorial de la accesibilidad, poniendo el foco sobre cuestiones como el patrón de uso del suelo del territorio, la conectividad entre áreas, los flujos de individuos o la distancia medida en unidades temporales.

Además, si bien tratar la movilidad urbana es indisoluble de abordar la accesibilidad en todo su conjunto, no se deben confundir los términos a la hora de estructurar el discurso, pues no son reemplazables. Por más que actualmente la movilidad se pueda entender como la capacidad de desplazarse que los habitantes de las ciudades tienen para acceder a la vida social y participar en el espacio urbano como ciudadanos de pleno derecho, son dos conceptos diferenciados. De hecho, en muchos casos un incremento en movilidad no siempre resulta en una mejora de accesibilidad sino al contrario. Una mejora de la accesibilidad nunca puede medirse en términos de incremento de la construcción de infraestructuras de transportes o de la gestión de sistemas de transportes, pues estaríamos obviando por completo las dimensiones temporales y sociales derivadas de los limitantes que hemos introducido anteriormente.

Sin embargo, el concepto de accesibilidad no es el único tratado de forma incompleta -o directamente errónea- en la formulación de los sistemas de indicadores de accesibilidad. Cuando hemos hablado de la triada 'movilidad, transporte, ciudad' argumentábamos que no se puede hablar del transporte urbano como un elemento técnico introducido en el espacio público de la ciudad para desplazarse de punto a punto, pues la literatura reciente ya tenía esa visión ampliamente superada. Sin embargo, en la formulación de los indicadores se consideran las redes de transporte urbano como herramientas mecánicas implantadas sobre el territorio sin relación ni con la ciudad ni con el fenómeno global que supone la movilidad, desde el punto de vista exclusivo del rendimiento, la minimización de impactos y el gasto de recursos, despojándolas de su carácter de construcción social con entidad propia, que ha influido en la conceptualización de tiempo y espacio en la ciudad y que determina el potencial de interacción de la ciudadanía en el acto de moverse sobre el espacio urbano, cuestiones íntimamente ligadas a la accesibilidad en movilidad urbana.

La utilidad del diseño de estos indicadores, organizados sobre componentes que buscan abordar un fenómeno tan complejo como lo es la movilidad urbana, no puede detenerse en aproximaciones parciales, menos aún cuando se reconoce que esto se hace intencionadamente para evitar la complejización de la herramienta. Si por su naturaleza los indicadores no permiten una aproximación global y articulada de la cuestión, es probable que la solución sea generar otras herramientas que nos acerquen a la correcta interpretación y valoración de los distintos aspectos de la cuestión en toda su complejidad (Díaz *et al.*, 2007:



46), acercándonos así hacia medidas realmente operativas a pesar de lo vago del concepto que nos ocupa, reconociendo que es difícilmente espacializable.

## **5. EPÍLOGO: HACIA UNA GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS ESPACIOS URBANOS Y DE LA MOVILIDAD A PARTIR DE LA ACCESIBILIDAD Y LA JUSTICIA SOCIAL**

Resolver las demandas de desplazamiento de los habitantes del espacio urbano garantizando la igualdad de oportunidades, manteniendo criterios de equidad y justicia social, adaptándose a las necesidades diversas de las características colectivas e individuales de los ciudadanos y buscando que la accesibilidad alcance el grado máximo de universalidad pasa por la intervención de los agentes públicos, pues si el hecho de satisfacer necesidades en materia de movilidad quedara en manos de los agentes económicos, estos primarían sus intereses particulares frente al interés general, dejando atrás a aquellos individuos vulnerables afectados por falta de autonomía y procesos de segregación socio-espacial y marginación del espacio público.

La planificación urbanística y la gestión de la movilidad como expresión mecánica de los desplazamientos sobre el territorio han tenido tradicionalmente lógicas y momentos diferentes. La segunda sólo se realizaba una vez detectada la demanda, es decir, una vez llevada a la práctica la primera. Una gestión sostenible de la movilidad urbana y los espacios públicos en los términos expuestos pasa irremediamente por la coordinación y articulación del planeamiento urbano y el modelo de movilidad que se pretende. Sólo si la planificación del transporte forma parte esencial de la planificación urbanística, ideando ordenaciones estructuradas globalmente, se conseguirá contribuir a la resiliencia urbana. No sirven únicamente los análisis modelizados mediante sistemas de indicadores, por útil que sea la información que éstas aportan, pues éstos deben traducirse en soluciones espaciales estructurales, integrales y operativas en términos de gestión del espacio urbano.

Es evidente que los desplazamientos en modos no motorizados, es decir, los recorridos a pie y en bicicleta, son los más universales y accesibles, seguidos a su vez de los desplazamientos que se llevan a cabo en transporte público, que no son universales ni accesibles de facto, pero son más accesibles y democráticos que el vehículo motorizado privado desde su concepción teórica. Presentamos para cerrar este texto una recopilación de patrones de gestión urbana que siguen estas ideas:

1.- Modelos urbanos de baja demanda de movilidad motorizada: frente a las transformaciones en los hábitos de los habitantes, en la ocupación de suelo de las ciudades y en los modelos productivos que aumentan la dependencia del vehículo privado motorizado y las necesidades de desplazamiento de los habitantes, se propone un patrón de gestión orientado a introducir determinaciones urbanísticas que reduzcan la necesidad de desplazarse, procurando que, si es necesario hacerlo, estos se produzcan en distancias cortas y en modos de transporte que permitan una mayor interacción social.

Estas experiencias reconocen la influencia de la estructura urbana en los patrones de movilidad de la población y la necesidad de evitar la ciudad dispersa con densidades residenciales demasiado bajas, pues dificultan la utilización de formas de desplazamiento con mayores índices de inclusión social y accesibilidad. Además, la localización relativa de los usos del suelo respecto a infraestructuras de transporte no motorizado o colectivo permitirá acercar el punto de origen y la llegada de muchos de los desplazamientos cotidianos.

2.- Modelos urbanos orientados al transporte público: en la eficiencia y competitividad del transporte público frente al vehículo privado influyen una estructura de área urbana compacta, una densidad residencial alta y una integración de usos variada que, a su vez, permita la participación en el espacio urbano de todos los habitantes de la ciudad, sin excepción. Sin embargo, esto no significa que las redes de transporte público deban conectar absolutamente todos los puntos de la ciudad. Se debe tender a un consumo de suelo razonable y a priorizar el dar servicio a aquellos ámbitos donde abundan realidades sociales en riesgo de exclusión.

Para materializar este tipo de modelos orientados al transporte público se pueden abordar actuaciones de mejora de las redes de transporte público o se pueden emprender acciones que perjudiquen el transporte privado. La materialización en el territorio del modelo de movilidad no permite llevar a cabo actuaciones que mejoren de forma combinada la situación de todos medios de transporte en su conjunto. En su aplicación práctica, su recurso principal, el espacio, es finito. Siempre será pertinente por tanto establecer



limitaciones a la conducta de usuarios de ciertos modos de desplazamiento, así como al desarrollo de ciertos medios de transporte. Inevitablemente, quedarán modos de transporte perjudicados, lo cual se justifica desde el contrato social urbano, siguiendo criterios de interés colectivo y de beneficio a colectivos más vulnerables.

3.- Modelos urbanos orientados al peatón: a pesar de un sometimiento progresivo de las ciudades al vehículo privado motorizado durante el siglo pasado, las iniciativas a favor de los peatones no han dejado de ser numerosas. Sin embargo, rara vez ponían en cuestión la estructura y el diseño urbano convencional.

Hay que reconocer que la limitación de la distancia que puede ser recorrida a pie frente a otros medios de desplazamiento en un tiempo razonable, sumada a las potenciales limitaciones físicas de cada individuo, son motivos que han convertido a muchas ciudades en reticentes a la hora de apostar por modelos que creen en el acto de pasear la ciudad. Para apostar por estos modelos se debe tender a una cultura urbana del peatón en particular y de los modos de desplazamiento no motorizados en general, mediante una concienciación extendida y un compromiso que atañe a todos los agentes involucrados en el modelo de movilidad.

## REFERENCIAS

- Almeida García, F., Brunet Estarellas, P. J. & Coll López, M. (2005). Agenda 21: subsidiariedad y cooperación a favor del desarrollo territorial sostenible. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, (39), 423-446. Disponible en: <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/511>
- Ariza de la Cruz, J. M. (2022). La segregación socio-espacial en la ciudad de Madrid. Un enfoque desde la movilidad cotidiana. GEO Crítica: Revista electrónica de Geografía y ciencias Sociales. Universitat de Barcelona, 26 (3), 43-64. doi: [10.1344/sn2022.26.36769](https://doi.org/10.1344/sn2022.26.36769)
- Camagni, R., Gibelli, M. C. & Rigamonti, P. (2002). Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion. Ecological Economics, 40(2), 199-216. doi: [10.1016/S0921-8009\(01\)00254-3](https://doi.org/10.1016/S0921-8009(01)00254-3)
- Cebollada i Frontera, A. & Miralles Guasch, C. (2003). Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad. Documento de trabajo: Laboratorio de alternativas, 25/2003, 1-54. Disponible en: <https://fundacionalternativas.org/wp-content/uploads/2022/07/xmlimport-GVOoD4.pdf>
- Cordhomme, Baptiste (2019). Construction et utilisation d'un indicateur d'accessibilité aux transports en communs. Travail de fin d'études, Sciences de l'ingénieur. Université Lumière Lyon. Disponible en: <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02497409>
- Díaz Muñoz, M. de los A., de Carvalho Cantergiani, C., Salado García, M. J., Rojas Quezada, C. & Gutiérrez Martínez, S. (2007). Propuesta de un sistema de indicadores de sostenibilidad para la movilidad y el transporte urbanos: aplicación mediante SIG a la ciudad de Alcalá de Henares. Cuadernos de Geografía, (81-82), 31-50. Disponible en: <https://roderic.uv.es/items/ae38be26-4008-4fb1-8bd3-59362c660557>
- García-Schilardi, M. E., (2014). Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social. Bitácora Urbano Territorial, 24(1), 35-42. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74830875005>
- Godin, A. (2012). L'accessibilité en transport: Méthodes et indicateurs. Mémoire de maîtrise. École Polytechnique de Montréal. Disponible en: <https://publications.polymtl.ca/814/>
- Kiss, Monika / European Parliamentary Research Service. (2022). Understanding transport poverty. pp. 1-2, Strasbourg: European Parliament. Disponible en: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS\\_ATA\(2022\)738181\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA(2022)738181_EN.pdf)
- Kwok, R. C. W., & Yeh, A. G. O. (2004). The Use of Modal Accessibility Gap as an Indicator for Sustainable Transport Development. Environment and Planning A: Economy and Space, 36(5), 267-276. doi: [10.1068/a3673](https://doi.org/10.1068/a3673)
- Martens, K. (2017). Transport justice: designing fair transportation systems. New York: Routledge.
- Martín Urbano, P., Ruiz Rúa, A. & Sánchez Gutiérrez, J. I. (2011). Indicadores de sostenibilidad para el transporte: Una perspectiva estructural. XIII Reunión de Economía Mundial: Libro de Actas, 1-28. Universidad del País Vasco (UPV/EHU) de Donostia-San Sebastián.
- Miralles Guasch, C. (2002). Ciudad y transporte: el binomio imperfecto. Barcelona: Editorial Ariel S.A.
- Monzón de Cáceres, A. (1988). La accesibilidad individual como elemento de evaluación de los planes de transporte en la Comunidad de Madrid/España. Informes de la Construcción, 40(396), 21-38. doi: [10.3989/ic.1988.v40.i396.1549](https://doi.org/10.3989/ic.1988.v40.i396.1549)



Presidencia española del Consejo de la UE (2023, septiembre 21-23). Movilidad para las personas: Fomentar la cohesión social y territorial. (Declaración de Barcelona) Recuperado 17 de noviembre de 2023, de: <https://spanish-presidency.consilium.europa.eu/es/noticias/declaracion-barcelona-reunion-ministerial-transportes-21-y-22-septiembre/>



# LA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN LA PENINSULA IBERICA: SEMEJANZAS Y DIFERENCIAS

PILAR VEGA PINDADO

*Departamento de Geografía, Universidad de Salamanca  
pilarvegapindado@usal.es*

**Resumen.** El objetivo de esta investigación es analizar las semejanzas y diferencias en la forma, en los instrumentos, los métodos y el grado de implantación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible en España y Portugal. Para su realización se han revisado los contenidos metodológicos y temáticos de los Planes en ambos países, la importancia y tipología de las estadísticas utilizadas en relación con los desplazamientos urbanos, el peso de los procesos de participación en su desarrollo, así como el grado de implantación en las ciudades españolas y portuguesas. Una herramienta cualitativa utilizada en ambos casos ha sido la realización de entrevistas en profundidad a responsables de las Administraciones, profesionales y técnicos dedicados a la realización de estos planes, expertos en movilidad, representantes de entidades y asociaciones y políticos que han implantado estos planes.

Los resultados han permitido comprobar el importante grado de semejanza en ambos países tanto en el desarrollo de los instrumentos de planificación como en la implantación de medidas concretas sectoriales. Pero también existen diferencias en cuanto a los periodos de implantación y en lo que se refiere a los órganos de la Administración responsables de estas iniciativas.

**Palabras clave:** Plan de Movilidad Urbana Sostenible, Plano da Mobilidade Urbana Sostentável, Mobilidade suave, Movilidad sostenible

## SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING IN THE IBERICAN PENINSULA: SIMILARITIES AND DIFERENCES

**Abstract.** The object of this research is the analysis of the similarities and differences in the form, instruments, methods and degree of implementation of the Sustainable Urban Mobility Plans in Spain and Portugal. To carry them out, have been reviewed methodological and thematic contents of the Plans in both countries, importance and typology of statistics in relation to urban displacements, weight of the participation processes in their development, as well as the degree of implementation in Spanish and Portuguese cities. A qualitative tool used in both cases has been in-depth interviews with those responsible for the Administrations, professionals and technicians dedicated to the implementation of these plans, mobility experts, representatives of entities and associations, and politicians who have implemented these plans. Results have allowed to verify the important degree of similarity in both countries, in development of planning instruments, and in implementation of specific sectorial measures. But there are also differences regarding the implementation periods and the Administration bodies responsible for these initiatives

**Keywords:** Sustainable Urban Mobility Plan, Sustainable Mobility



## 1. OBJETIVOS, METODOLOGIA Y PROCEDIMIENTOS UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación tiene como finalidad analizar las semejanzas y diferencias en la implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en España y Portugal. Para ello, pretende conocer el origen y desarrollo de este instrumento de la planificación de la movilidad local, las metodologías aplicadas, los procesos de participación o no, y el grado de implantación territorial en ambos países se encuentran entre los objetivos de esta investigación.

Como ya se ha señalado, el ámbito de estudio se centra en España y Portugal por lo que se revisará la organización territorial de ambos países, los diferentes niveles competenciales en materia de movilidad, así como el marco legislativo que permita su desarrollo e implantación. Como es lógico, son los municipios españoles y portugueses en donde se centra el análisis.

En cuanto a los procedimientos utilizados para obtener la información se acudió en primer lugar a la revisión de las fuentes primarias: los propios planes que se realizaron en los distintos municipios españoles y portugueses. No ha sido una tarea fácil pues no siempre están disponibles en páginas web municipales; en algunos casos, tan solo aparece un pequeño resumen y no el documento completo.

Igualmente se ha trabajado con los documentos normativos y legislativos relacionados con la implantación obligatoria de estos planes.

Por otro lado, se ha buceado en la documentación existente en las administraciones responsables de estos planes para poder conocer el impacto territorial de los PMUS. En el caso español, son muchas las entidades que han tenido y tienen competencias en su desarrollo, desde el Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía, los institutos de la energía de las Comunidades Autónomas, los Fondos FEDER o las ayudas más recientes otorgadas por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Por tanto, la información está muy dispersa lo que hace más complejo este proceso. En el caso portugués, la información se centraliza en el Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP (IMT) lo que, en principio, resuelve parte del problema: Además se ha diseñado un registro online donde se permite a las cámaras municipales cumplimentar el estado de sus planes. Sin embargo, por el momento, aún no existen resultados detallados. Hay que señalar que, a pesar de ser una herramienta extendida se ha encontrado escasa información y de carácter muy general en ambos países.

Por ello se ha tenido que acudir a información cualitativa como las entrevistas en profundidad a aquellas personas con conocimiento y experiencia suficiente en la situación de los planes: profesionales en planificación de la movilidad, responsables políticos y técnicos en el ámbito estatal, regional y local, asociaciones y organizaciones de ciclistas, peatones y ecologistas, así como personas del mundo académico o técnicos de la administración.

## 2. MARCO EUROPEO DE LA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA

La primera vez que se señala la necesidad de transferir los desplazamientos en coche al transporte público y a los modos no motorizados es en 1990 cuando la Comisión Europea hizo público el Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano (Comisión Europea 1990). Unos años más tarde y en la idea de aplicar el Programa 21 de la Conferencia de Río de Naciones Unidas a nivel local, se celebró la Conferencia de Aalborg (1994) donde las ciudades se comprometieron a desarrollar el Programa 21, con la redacción la Carta de Aalborg donde se comprometen a reducir los modos motorizados y potenciar los medios más respetuosos con el medio ambiente. Es a partir de entonces cuando comienzan a implantarse las Agendas Locales 21 en el ámbito municipal y se asumen actuaciones en materia de transporte para lograr esa movilidad sostenible.

Ya en el siglo XXI la Comisión Europea presentó la Estrategia Temática para el Medio Ambiente Urbano y señaló la necesidad de que las autoridades locales realizaran Planes de Transporte Urbano Sostenible, señalando los aspectos concretos que deberían tratar como el planteamiento de todos los modos de transporte y la relación de la movilidad con los usos del suelo.

En 2006 se publicó el Libro Verde *Hacia una Nueva Cultura de la Movilidad Urbana* (Comisión Europea 2007) que situó a la ciudadanía en el centro de la planificación mediante el impulso de los modos no motorizados y del transporte público.



Dos años después, la Comisión se ocupó de los aspectos ambientales en el Libro Verde sobre Eficiencia Energética (2008) que recogía el compromiso europeo de reducir el 20% del consumo de energía primaria y señalaba la necesidad de tratar sectorialmente el ahorro en el transporte.

Un año después, en 2009, la Comisión aprobó el Plan de Acción de Movilidad Urbana para convertir las ciudades en laboratorios urbanos donde poner en práctica las pautas y herramientas de movilidad sostenible. Entre esas iniciativas se encontraba el impulso de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible con un planteamiento integrado que vinculaba el ahorro energético con el cambio climático y el transporte.

Para reforzar esta idea, en 2011 se publicó el Libro Blanco del Transporte *Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*, cuyo objetivo era reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para 2050 en un 60% respecto a los niveles del 1990 y donde se señalaba la importancia de que las ciudades elaboraran Planes de Movilidad Urbana.

Hubo que esperar, sin embargo, hasta 2013 para que la Comisión Europea hiciera pública la comunicación *Un concepto de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*, donde señalaba que los Planes debían adaptarse a la realidad de cada país. A partir de este momento, la Comisión impulsó el desarrollo de los Planes de Movilidad con apoyo técnico y financiero; en tal sentido, debe destacarse la publicación de la *Guía de Desarrollo e Implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible* (European Unión 2013) que proporcionaba directrices sobre cuál debía ser el proceso de planificación.

Finalmente, el Comité Europeo de las Regiones dio a conocer el *Paquete de Movilidad Urbana* (2014) que situaba la movilidad urbana como pieza central de las políticas de cohesión para el periodo comprendido entre 2014 y 2020. Con esa iniciativa, señalaba la necesidad de que estos Planes se integraran en Estrategias de desarrollo urbano y regional más amplias.

El Pacto Verde Europeo (2019), cuyo propósito era responder a los retos planteados por el cambio climático, estableció el objetivo de una economía europea neutra en carbono para 2050, previendo la reducción del 90% de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte. *La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente* (COM 2020, 789 final) reconocía la importancia de una movilidad accesible, asequible y justa para todas las personas.

Pero a partir de 2021, con *El nuevo marco de Movilidad Urbana de la UE* (2021, COM 811 final), se abandonó la insistencia de años anteriores en la planificación integral y comenzó a darse prioridad a soluciones sectoriales. Estas propuestas incidían en medidas concretas relacionadas con el transporte colectivo y público, la movilidad compartida, y los desplazamientos a pie y en bicicleta para aumentar su uso y lograr una movilidad puerta a puerta mejor y más eficiente desde el punto de vista energético. Todo ello contribuiría al mismo tiempo al bienestar de la ciudadanía. En este sentido, en 2023 la Comisión Europea insistió en su recomendación de que fueran las ciudades, a las que ya se les habían facilitado orientaciones y financiación suficientes, las responsables de elaborar e implantar los planes de movilidad urbana (Boletín Oficial de la Unión Europea, del 10.3.2023 C(2023) 1524).

Finalmente, sorprende la propuesta del Consejo y del Parlamento europeo en relación a la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) para garantizar una conectividad sostenible en Europa. Entre los principales acuerdos provisionales, se menciona la propuesta de que los nodos urbanos afectados por estas Redes deben establecer un plan de movilidad sostenible (PMUS) desde la fecha del acuerdo hasta el 2027. Esta propuesta permitirá a largo plazo integrar la movilidad de pasajeros y mercancías para todo el área funcional de ese nodo.

### 3. LA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN ESPAÑA Y PORTUGAL

En primer lugar, hay que tener en cuenta las diferencias en la organización territorial y administrativa entre los dos países. En España, el Gobierno Central gestiona, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las inversiones destinadas al desarrollo de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, transpone las directrices ambientales y de transporte europeas y da directrices metodológicas sobre su desarrollo. Posteriormente son las Comunidades Autónomas las que finalmente elaboran las políticas, estrategias y programas en cada territorio mediante un procedimiento administrativo que implementa y traspone nuevamente las directrices europeas y estatales, legisla en materia de movilidad, y gestiona las subvenciones destinadas a la implantación de PMUS en el ámbito municipal.



Por el contrario, Portugal tiene una organización territorial diferente en la que el Gobierno portugués centraliza la gestión y la planificación territorial. En el caso concreto de la movilidad, el responsable es el Instituto da Mobilidade e dos Transportes, un organismo central con jurisdicción sobre todo el territorio nacional con algunos servicios desconcentrados como las Direcciones Regionales de Movilidad y Transporte Norte, Centro, Lisboa y Vale do Tajo, Alentejo y Algarve. Este organismo cuenta con autonomía administrativa y financiera. Por su parte los Distritos, similares a nuestras provincias, solo son importantes a nivel estadístico y apenas tienen competencias en ordenación del territorio y el transporte.

### 3.1 La planificación de la movilidad urbana sostenible en España

En España, las primeras experiencias de planificación de la movilidad asociadas a los Planes de Acción de las AL21 donde se desarrollaban Planes de Transporte y/o movilidad urbana fueron impulsados por las Diputaciones de Cataluña y del País Vasco. En este sentido hay que destacar la aprobación de la Lei 9/2003 de Mobilitat de Catalunya donde se recogía por vez primera el instrumento de Planes de Movilidad Urbana. Por su parte, el Gobierno Vasco publicó en 2005 la primera *Guía metodología sobre la elaboración de planes de movilidad sostenible (IHOBE 2005)*.

En 2004, se aprobó la Estrategia de Desarrollo Sostenible y durante el siguiente año más de 900 municipios firmaron la Carta de Aalborg dando muestras de una gran sensibilidad ambiental. Tanto el País Vasco como Cataluña comenzaron a impulsar herramientas y a proporcionar recursos económicos para que sus municipios desarrollasen estas Agendas 21. Estas iniciativas incidían directamente en aspectos relacionados con el transporte urbano, con propuestas y planes de acción que recogían medidas de reducción de la movilidad motorizada que desarrollaban los primeros Planes de Movilidad. En el resto de las Comunidades Autónomas, aunque también se impulsaron Agendas Locales, las áreas temáticas iniciadas no contemplaban la planificación de la movilidad urbana en ese momento.

Estos primeros pasos fueron fundamentales para comenzar una nueva forma de analizar y gestionar la movilidad desde las corporaciones locales y desde el mundo profesional en España. Además, las directrices europeas obligaron a crear nuevos documentos entre los que se encontraba la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética E4 (2004-2012) donde aparecía claramente la figura de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para reducir el consumo energético. Se señalaba que para ello era necesaria una transferencia modal desde el uso del vehículo privado con baja ocupación hacia los modos más eficientes para lo que era necesario fomentar los usos menos consumidores de energía. La recomendación se hacía para las ciudades mayores de 50.000 habitantes (Ministerio Industria, Turismo y Comercio, 2004). Igualmente, el Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión (PNADE, 2004-2007) también señalaba los PMUS como una herramienta que ayudaría a lograr el cambio modal necesario para reducir las emisiones de gases de invernadero.

En 2004, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), y su posterior PITVI (2012), contemplaban los PMUS como instrumento de actuación para lograr la reconversión sostenible del transporte (Ministerio Fomento, 2012). Lo mismo ocurrió con la Ley 34/2007 de Calidad del Aire y protección Atmosférica o con la Estrategia Española de Cambio Climático (2007), que entendía los PMUS como una medida necesaria para la reconducción de los problemas ambientales de las áreas urbanas. De esta forma se sentaron las bases teóricas de la movilidad sostenible y las directrices de actuación.

En esos años aparecieron nuevos planteamientos en accesibilidad que fueron recogidos en el I Plan Nacional de Accesibilidad (2004-2012) que dedicaba una parte central a la movilidad de las personas con discapacidad. Para ello, ponía especial atención a los cambios que debían contemplarse en el diseño del espacio público y en los servicios de transporte público para adaptarse a las necesidades de las personas más vulnerables.

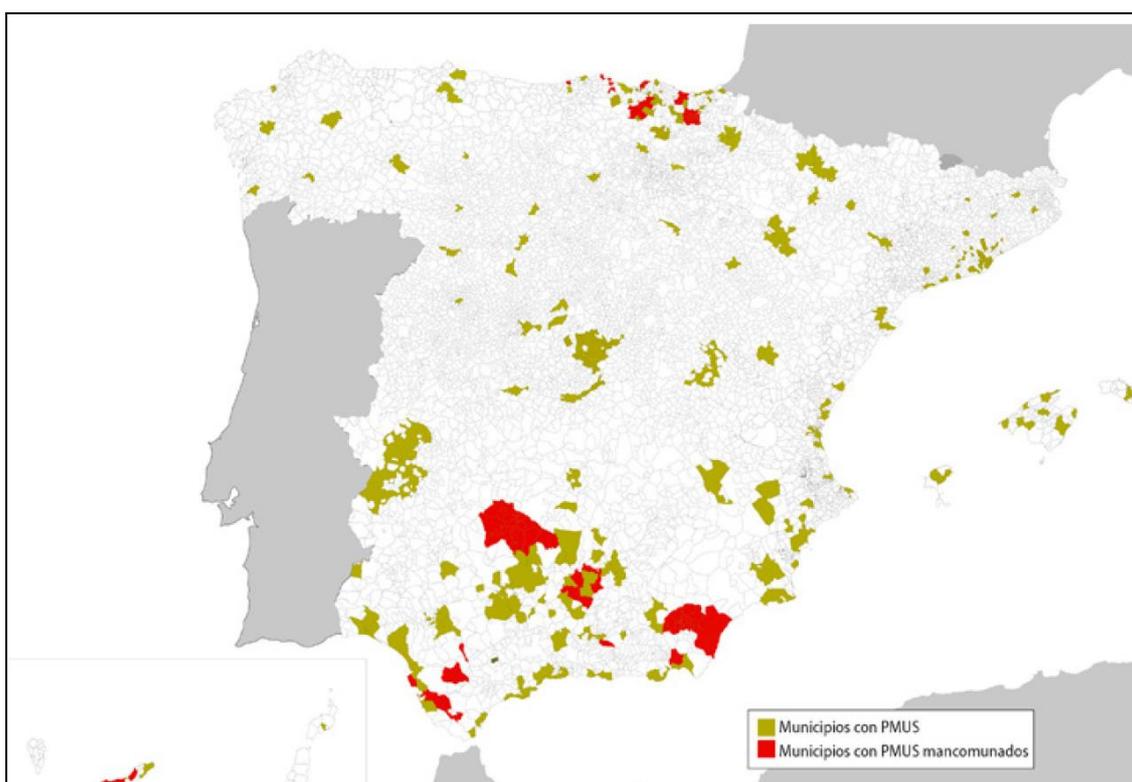
Desde entonces comenzaron a desarrollarse Planes de movilidad. En un primer momento, fue el Instituto de Diversificación y Ahorro Energético (IDAE) quien lo hizo por primera vez en el municipio de Getafe (2005) en Madrid, cuando aún no se contaba con una guía metodológica. Getafe sirvió como laboratorio de pruebas para elaborar la segunda Guía Práctica para la Elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (IDAE, 2006). El IDAE firmó entonces Convenios de Colaboración con las Comunidades Autónomas para adjudicar subvenciones que permitieran la información, formación y desarrollo de Planes de Movilidad en los que los ayuntamientos deberían aportar al menos un 40% del presupuesto. La crisis de 2008 impactó en el ritmo de elaboración de estos planes hasta que en 2014 volvió a acelerarse su elaboración debido al artículo 102 de la Ley 2 /2011 de 4 marzo de Economía Sostenible que obligaba a



contar con un PMUS aprobado a aquellos ayuntamientos que deseaban recibir las ayudas a los servicios de transporte público. (Vega, 2018).

En el periodo comprendido entre 2005 y 2014 se elaboraron en España 250 Planes de movilidad urbana sostenible, de los que el 92,8 % eran municipales y un 7,2 % correspondían a mancomunidades. Las medidas contempladas en estos planes beneficiaban a 27,3 millones de habitantes que vieron la posibilidad de mejorar la calidad del aire, disminuir el ruido generado por el tráfico, disminuir la congestión producida por el tráfico, recuperar el espacio público para peatones y ciclistas. En general, los planes proporcionaron una mejora de la calidad de vida de más de la mitad de la población española. Por territorios, Andalucía fue una de las Comunidades Autónomas que más planes había elaborado con un 27,6 %, seguida de Cataluña con un 15,2 % y el País Vasco con un 12,8 %.

Figura 1. Mapa de la distribución territorial de los PMUS en España (2004-2014)



Fuente. Vega Pindado, P (2018). Los planes de movilidad urbana sostenible en España (PMUS). Dos casos paradigmáticos: San Sebastián – Donostia y Getafe. Universidad Complutense de Madrid

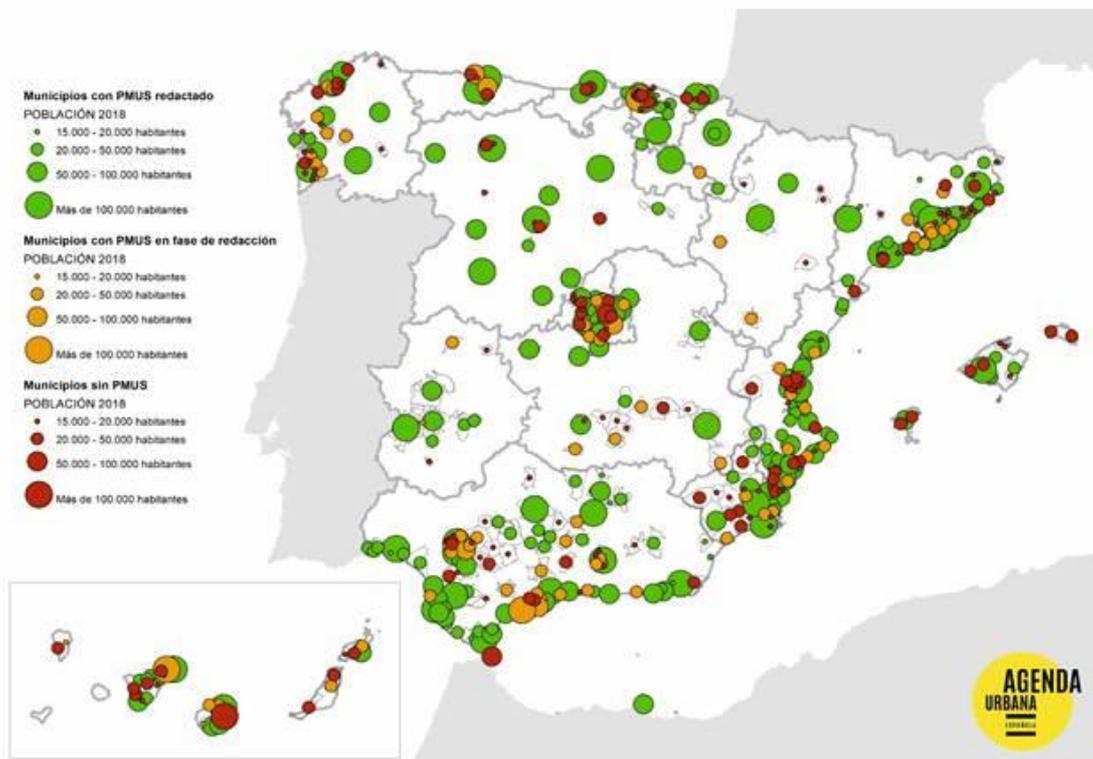
Hay que señalar, que en 2011 el IDAE abandonó la línea de ayudas mediante convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas lo que redujo la actividad en la elaboración de Planes. Sería a partir de 2014 y hasta 2020 cuando, gracias a los Fondos europeos de Desarrollo Regional (FEDER) asociados a las Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible (EDUSI), se realizasen algunas de las actuaciones asociadas al desarrollo de PMUS.

Aunque no existen datos absolutos accesibles sobre cuales han sido las ciudades que desde el 2014 han desarrollado Planes de Movilidad, se cuenta con un mapa asociado a la Agenda Urbana española de 2019 donde se representa el estado de elaboración de los PMUS entre los municipios de más de 15.000 habitantes. Se diferencian aquellos ayuntamientos que han redactado su Plan, de aquellos que están en fase de redacción o de aquellos que no tienen PMUS.

Según la documentación de la Agenda Urbana Española en 2019 el 92% de los municipios de más de 50.000 habitantes tenían un PMUS redactado, frente al 18% en los municipios de entre 15.000-20.000 habitantes. Además en 2019 un gran número de municipios se encontraban redactando sus respectivos planes de movilidad (Agenda Urbana Española, 2019).



Figura 2. Mapa sobre la situación de los PMUS en municipios de más de 15.000 habitantes (2014-2019)



Fuente: Agenda Urbana Española, 2019

A partir del 2014, ante la falta de ayudas del IDAE, los ayuntamientos recurrieron a la financiación de los Fondos de Desarrollo Regional (FEDER) en los que un 5% se dedican a proyectos o Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) que se pusieron en funcionamiento en 2014. En estas estrategias se contemplan los planes de movilidad como una visión sectorial cuyo objetivo es mejorar la calidad de vida de las ciudades de forma integral y sostenible.

Sin embargo, hay que señalar que la elaboración de un PMUS no significaba su puesta en marcha. Durante muchos años, en gran número de ciudades, las medidas no se aplicaron hasta la aprobación de la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética. Esta Ley recogía la obligatoriedad de tener aprobado Planes de Movilidad Urbana Sostenibles para aquellos municipios de más de 50.000 habitantes o de más de 20.000 con problemas de contaminación atmosférica con la finalidad de que colaborasen a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el escenario de 2050 y a la mejora de la calidad del aire entre otras medidas.

Fue a partir de la aprobación de la Ley de Cambio Climático y con la obligación asociada a los municipios para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) la que impulsó la aceleración de los planes. Para todo ello se dotaron partidas presupuestarias desde el Gobierno Central para su implementación a través de los Fondos Next Generation. Desde entonces, el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana ha publicado varias convocatorias de subvención de actuaciones relacionadas con la puesta en marcha de las ZBE en las que se debía cumplir ese requisito. Esto ha obligado a algunos ayuntamientos que no tenían PMUS a redactar un Plan; en otros casos les ha llevado a aprobar un Plan que estaba ya elaborado y, en otros, han debido actualizar el PMUS ya aprobado para incluir la medida que permite la implantación de ZBE en los Programas de Actuación.

### 3.2 La planificación de la movilidad urbana sostenible en Portugal

Como ya se ha comentado, en Portugal es muy importante la ordenación del territorio nacional y lo es también para los aspectos relacionados con la planificación de la movilidad. Por esta razón, hay que destacar que en 2007 se aprobó el Programa Nacional de la Política de Ordenación del Territorio y una nueva Estrategia Nacional de Desarrollo Sostenible y el Plan Nacional de Promoción de la Accesibilidad.



De acuerdo con el mandato europeo, en 2008 Portugal aprobó el *Plan Nacional de Acción para la Eficiencia Energética* (cuatro años después que España) y, en 2011, el *Plan Estratégico de Transportes; movilidad sostenible para el horizonte de 2015* (siete años después que España). Fue en 2008 cuando se aprobó la Estrategia de Seguridad Viaria (2008-2011) que España no aprobaría hasta 2011. Un hecho importante fue la creación en 2009 del Grupo de Trabajo interministerial para la elaboración del Plan Nacional de Promoción de la Bicicleta y otros modos de transporte suaves, dando respuesta a las reivindicaciones de las asociaciones de ciclistas y peatones, de interés para la difusión de las medidas de movilidad suave que se incluyen en los Planes de Movilidad.

Portugal tuvo un contacto más tardío con los Planes de Movilidad y con los instrumentos que enmarcaban el cambio de perspectiva. De hecho, el desarrollo de Agendas Locales 21 fue escaso; en 1997, más de la mitad de los municipios portugueses no conocían estas Agendas ni las repercusiones positivas que tenían para los gobiernos locales (Aguado, Echebarria at all, 2007), por lo que difícilmente pudieron programar planes de movilidad. Sería en 2002 cuando se aprobase su Estrategia Nacional de Desarrollo Sostenible, un documento básico que sirvió para comenzar a sensibilizar a políticos y profesionales. Aunque en 2003 habían traspuesto las directivas comunitarias de emisiones nacionales y de calidad del aire, no fue hasta 2006 cuando se aprobó el Plan Nacional para las Alteraciones Climáticas (2008-2012).

Hasta 2011 no salió a la luz la *Guía para la elaboración de planes de movilidad*. Aunque la española había aparecido mucho antes, la guía portuguesa presentaba una mayor calidad metodológica, era más innovadora en cuanto a las medidas propuestas y en cuanto al concepto de movilidad sostenible. Es lógico debido a que desde la publicación de la guía del IDAE ha surgido un cambio de paradigma que ha introducido propuestas innovadoras que van desde la recogida de información, los procesos de participación a la introducción de medidas más atrevidas. De hecho, la guía portuguesa se basa en la guía del IDAE y en la guía europea *Developing and implementing a sustainable urban mobility plans Desarrollo e implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible, Planning for People (European Platform Urban Mobility Plans 2013)*.

Además, Portugal cuenta con unas Directrices Nacionales para la Movilidad (2012) que desarrolla los instrumentos para la estrategia de movilidad entre los que se encuentran por un lado, los Planos de Movilidade e Transportes (PMT), que pueden ser de ámbito regional, intermunicipal o metropolitano, y por otro, los de ámbito de concelho, resultando los Planos da Mobilidade con un Programa de Acción Municipal. Estos planes son obligatorios en las Áreas Metropolitanas de Lisboa y Oporto y para todos los concelhos de más de 50.000 habitantes (donde se concentra el 70% de la población) y que deben realizarse en un plazo de cinco años; de hecho, esa diferencia es lógica debido a que son contextos territoriales diferentes con problemas de movilidad y soluciones también distintas.

Durante ese periodo, la realización de PMUS se estancó. En 2014 se firmó el Acuerdo de Portugal con la Comisión Europea que ampliaba los Fondos Europeos Estratégicos y de Inversión del periodo 2014-2020 para promover estrategias de movilidad bajas en carbono, donde los planes integrales de movilidad eran el eje central.

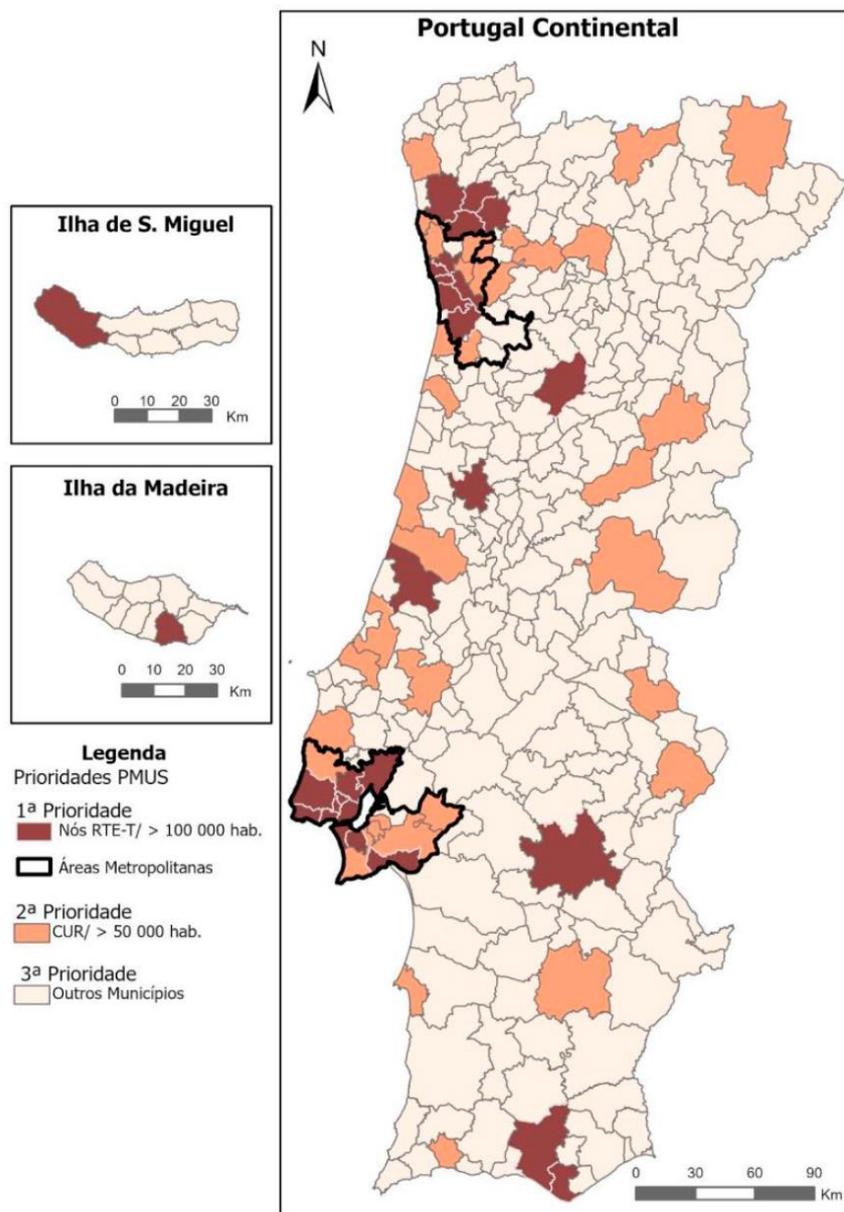
A pesar de que Portugal, a través del Instituto da Mobilidade, ha desarrollado un registro para que los municipios puedan incluir la información sobre el estado de sus Planes de Movilidad, no existe mucha información sobre el impacto actual de los mismos. Los datos que se han podido consultar a través de la consulta en las páginas de las propias cámaras municipales señalan que en algunos casos están aprobados como ocurre con las áreas metropolitanas de Lisboa (Visión 2030) y Porto (Plano Mobilidade e Transportes 2019), o que tienen la obligación de hacerlo.

Otras ciudades que han elaborado estos planes son Faro (2018), Matosinhos (2018), Guimaraes (2018), Braga (2019), Leira (2022) o Loures (2023). Otros municipios los están elaborando en este momento encontrándose en diferentes fases de desarrollo como Oireas o Sintra, que están realizando el proceso de participación pública. También en otras fases del proceso de elaboración se encuentran Maia, Santa María da Feira que está realizando el diagnóstico. Otros ya han finalizado, pero se desconoce si han sido presentados a la Asamblea Municipal y están aprobados como es el caso de Vila Franca do Xira. Se desconoce que ha ocurrido con el resto de los municipios que deberían haber realizado el PMUS pero de los que no tenemos información. En esos casos aparece únicamente información sobre actuaciones sectoriales de movilidad ciclista, peatonal, rescate de espacio público o fomento de transporte público

Según Velasco Martins en 2022 solo el 10% de los municipios portugueses tenían Plan de Movilidad Urbana Sostenible.



Figura 2. Mapa de la distribución territorial de los PMUS en Portugal



Fuente. Velasco Martins, R (2023). PMUS-Planos de Mobilidade Urbana Sustentável. Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. Apresentação em Castelo Branco 18 diciembre de 2023.

#### 4. CONCLUSIONES

Desde hace más de treinta años, la Comisión europea viene advirtiendo a los países miembros de la necesidad de modular la movilidad urbana para lograr los objetivos de reducción del consumo energético y de las emisiones de gases de invernadero y mejorar la calidad del aire de nuestras ciudades. Los esfuerzos se han materializado en recomendaciones y directrices, en instrumentos metodológicos y formativos, y en un volumen ingente de financiación para su elaboración y puesta en marcha. Sin embargo, el ritmo de elaboración, aprobación y ejecución de los planes ha sido lento; tanto en Portugal como en España muchas ciudades no han aún elaborado sus Planes de Movilidad elaborados, en algunos casos no están aprobados y en otros es necesaria su actualización y revisión.



El análisis ha permitido observar que existe un alto grado de semejanzas en ambos países, tanto en el desarrollo de los instrumentos de planificación como en la implementación de las medidas sectoriales, aunque los ritmos de implantación han sido algo diferentes. Hay que tener en cuenta que estos países tienen diferencias en su organización territorial y administrativa. Mientras en España, el Gobierno del Estado transfiere a las Comunidades Autónomas las competencias en planificación de la movilidad urbana, en el caso portugués ha centralizado la gestión a través del Instituto de Movilidad e dos Transportes. Este organismo tiene jurisdicción nacional aunque está descentralizado en las Direcciones Regionales del Norte, Centro, Lisboa y Valle del Tajo, Alentejo y Algarbe.

España se anticipó unos años a la puesta en marcha de los Planes de Movilidad respecto a Portugal donde son menos los planes aprobados, y en muchos de sus municipios están en fase de elaboración. Este retraso le ha servido a Portugal para disponer de herramientas actualizadas como la guía para elaboración de Planes de Movilidad que incorpora una estructura metodológica más sólida e innovadora. En contrapartida, España tuvo que ensayar durante la primera generación de PMUS con métodos que no respondían adecuadamente a los objetivos de la movilidad sostenible.

Por otro lado, en ambos países continúan existiendo lagunas sin resolver como la ausencia de estadísticas oficiales y actualizadas sobre el impacto y la situación actual de los PMUS; se desconoce cuántos hay en cada país, si los que se dicen que existen están aprobados o no, y no se cuenta con una evaluación global de la efectividad de las medidas por parte de las administraciones.

La impresión es que las ciudades que han puesto en práctica los PMUS han resuelto solo parcialmente los problemas de movilidad. Apenas hay constancia de la resolución de problemas de calidad del aire, de desequilibrio del reparto modal a favor del coche, que en muchas ocasiones lo que ha conseguido es trasladar los problemas a la periferia de esas ciudades. El tráfico se desplaza, se soterra, pero no desaparece. Algunas medidas que han resuelto los PMUS, como la restricción del tráfico en el centro de las ciudades, ya se venían realizando desde mediados de los años noventa del pasado siglo con medidas de protección de los cascos históricos o con las leyes sobre calidad del aire. Por otro lado, algunas iniciativas contenidas en los planes son contradictorias: se calma el tráfico en el centro de las ciudades, al tiempo que se potencia la movilidad motorizada en una periferia cada vez más difícil de gestionar, o se realizan macro aparcamientos que inducen a la generación de más desplazamientos. En otros casos, la solidez de las medidas de los planes de movilidad se ha derrumbado cuando algunas corporaciones municipales han desandado el camino hacia la movilidad sostenible desmantelando los carriles bus o los itinerarios ciclistas.

### Documentación

- Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana (2019) Agenda Urbana Española
- Comisión Europea (1990) Libro Verde sobre medio ambiente urbano. Estrategia temática para el medio ambiente urbano
- Comisión Europea (2007). Libro Verde Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana
- Comisión Europea (2008) Libro Verde sobre Eficiencia energética
- Comisión Europea (2009) Plan de Acción de la Movilidad Urbana
- Comisión Europea (2011). Libro Blanco del Transporte. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible.
- Comisión europea (2013). Un concepto de planes de movilidad urbana sostenible
- European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2013). Developing and implementing a sustainable urban mobility Plans.
- Comité de Regiones de la Unión Europea (2014). Paquete de movilidad urbana
- Comisión Europea (2020). Estrategia de movilidad sostenible e inteligente 2020 COM 789 final
- Comisión Europea (2021). Nuevo marco de la movilidad en la Unión europea (2021, COM 811 final)
- Consejo europeo (2019). Pacto Verde Europeo
- Consejo europeo (2023). Red Transeuropea de Transporte (RTE-E): el Consejo y el Parlamento europeo alcanzan un acuerdo para alcanzar una conectividad sostenible en Europa (Actualizado 9.1.2024).
- Echebarria Miguel, C., & Aguado Moralejo, I. (2004). Agenda 21 Local: estudio bibliográfico y análisis de una experiencia. Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)
- IHOBE (2005). Agenda Local 21. Guía metodológica sobre la elaboración de Planes Municipales de Movilidad sostenible. Sociedad Pública de gestión ambiental del Gobierno Vasco.



- IMSERSO. Ministerio de Asuntos Sociales (2004). I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012.
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes ((2011). Guía para Planos de Mobilidade e Transportes. Portugal
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.(2012). Directrizes Nacionais para la Mobilidade
- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (2004). Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética E4. 2004-2012)
- Ministerio de la Presidencia (2004). Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión PNADE 2004-2007.
- Ministerio de Fomento (2004). Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte. Una apuesta por la planificación.
- Ministerio de Medio Ambiente (2007). Estrategia española de cambio climático 2007-2020.
- Vega Pindado, P (2016). Una década de planes de movilidad urbana en España 2004-2014. Anales de Geografía de la Universidad Complutense.
- Vega Pindado, P (2018). Los planes de movilidad urbana sostenible en España (PMUS). Dos casos paradigmáticos: San Sebastián – Donostia y Getafe. Universidad Complutense de Madrid
- Velasco Martins, R (2023). Presentación sobre PMUS-Planos de Molidade Urbana Sustentável. Instituto da Mobilidade e dos Transportes,IP

### **Legislación**

- Lei 9/2003 de Mobilitat de Catalunya
- Ley 34/3007 de calidad del aire y protección atmosférica.
- Ley 2/2011 de Economía Sostenible
- Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética
- Lei nº 98/2021 de 31 de dezembro de Bases do Clima. Diário de la Republica. Portugal
- Recomendación (UE) 2023/550 de la Comisión de 8 de marzo de 2023 sobre programas nacionales de apoyo a la planificación de la movilidad urbana sostenible. Diario Oficial de la Unión Europea 10.3.2023.

### **Enlaces web.**

- <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/IMTT/Paginas/OIMT.aspx>
- [www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu)
- <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/green-deal/>



# RELACIONES ENTRE VARIABLES DEMOGRÁFICAS Y DEL ENTORNO CON LA MOVILIDAD EN LA COMUNIDAD DE MADRID

ANDRÉS ROCA MEDINA<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid, C/ Francisco Tomás y Valiente 1 28049 - Madrid, España, andres.roca@uam.es*

**Resumen.** La movilidad se ha convertido en una cuestión central del mundo actual: es una de las principales actividades humanas en términos de emisiones, así como económicos. Durante las últimas tres décadas numerosos estudios han analizado las relaciones entre distintos factores económicos, demográficos, del entorno y de la propia red de transporte con la movilidad. En este trabajo se pretende continuar esa línea de investigación persiguiendo dos objetivos. El primero, determinar cuál es la relación de un grupo amplio de variables habitualmente trabajadas en las referencias bibliográficas con la movilidad en la Comunidad de Madrid. El segundo, realizar el análisis con distintas fuentes de información, de cara a evaluar la consistencia de los modelos y establecer el rendimiento de cada una de ellas en un escenario comparable. Los datos utilizados son los de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria del Consorcio Regional de Transportes de Madrid de 2018 (CRTM), el estudio de movilidad EM-4 del Instituto Nacional de Estadística (INE) y ambos estudios de movilidad con *big data* del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA). El análisis se realiza con regresión por *Random Forest*, un algoritmo de aprendizaje supervisado. Los resultados confirman comportamientos habitualmente descritos en estudios anteriores, si bien con algunos matices reseñables.

**Palabras clave:** Movilidad, Regresión por Random Forest, Madrid, Encuesta, Datos de Telefonía Móvil

## THE RELATIONSHIP BETWEEN DEMOGRAPHIC AND TERRITORIAL VARIABLES TO MOBILITY IN THE COMMUNITY OF MADRID

**Abstract.** Mobility has become a central issue in today's world: it is one of the main human activities in both emissions and economic terms. During the last three decades, numerous studies have analyzed the relationships between different economic, demographic, environmental and transport network factors and mobility. This work aims to continue this line of research by pursuing two objectives. The first is to determine the relationship between a broad group of variables commonly used in the literature and mobility in the Community of Madrid. The second is to carry out the analysis with different data sources in order to evaluate the consistency of the models and establish the performance of each of them in a comparable scenario. The data used includes the 2018 Madrid Regional Transport Consortium (CRTM) Home Mobility Survey, the National Statistics Institute's (INE) EM-4 mobility study and both mobility studies with big data from the Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda (MITMA). The analysis is performed with Random Forest, a machine learning algorithm. The results confirm behaviors usually described in previous studies, although with some notable nuances.

**Keywords:** Mobility, Random Forest Regression, Madrid, Survey, Cell Phone Data



## 1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

La relación entre el fenómeno de lo urbano y la movilidad se define por su carácter dialéctico y su notable complejidad (Miralles-Guasch, 2002). Pueden citarse textos tan tempranos, como el de Lewis Mumford (1955) o el de Jacobs (1961). En estos, hace ya seis décadas, se señalaban -y criticaban- los efectos de determinadas dinámicas en los modelos territoriales, la movilidad y los transportes en las ciudades. Estos postulados tuvieron continuidad en el *New Urbanism*, el *Smart Growth* y los *Transit Oriented Developments* (Banister, 1999; Handy, 2005; Curtis et al., 2009): desarrollos urbanos siempre junto a la ciudad consolidada, con mixtura de usos, alta densidad, promoción de la movilidad activa y el transporte público y estrategias para desincentivar el uso del vehículo privado. Actualmente, pueden tomarse los trabajos de Moreno et al. (2021) como la evolución, adaptada al contexto tecnológico, político y ambiental, de dichos planteamientos.

Desde el punto de vista económico, el informe de 2022 de la Comisión Europea sitúa el transporte como el tercer ítem en el que más renta gastan los hogares (un 14,2%) únicamente tras la vivienda y la comida. Gössling et al. (2022), calcularon el coste por ciudadano de operar un coche en Alemania durante 50 años, con resultados que van desde los 352.000€ (un 36% de los ingresos netos de un trabajador) por un utilitario de gama baja hasta los 956.000€ en el caso de un SUV, teniendo en cuenta también los costes asumidos por la administración pública en materias como infraestructuras, subsidios, etc.

Del mismo modo, pueden señalarse impactos sobre la salud de los ciudadanos y el medioambiente. Respecto del primer punto, uno de los focos se ha puesto en la eliminación de los desplazamientos activos (*active commuting*), y el impacto del tiempo perdido sobre la salud mental (Delclòs-Alió et al., 2017), mientras que otros estudios han hallado empeoramientos genéricos de la salud en múltiples indicadores o bien impactos directamente sobre la esperanza de vida de los ciudadanos (Hamidi et al., 2018). A esto se suma que según la *European Environment Agency* el transporte supone alrededor del 25% de la emisión de gases de efecto invernadero en la UE.

Para poder intervenir sobre la movilidad es necesario contar previamente con un conocimiento lo más detallado posible. En este sentido, en el presente trabajo se presentan dos objetivos: (1) determinar las relaciones entre distintos factores agregados territoriales y sociodemográficos y la movilidad y (2) evaluar el comportamiento de las distintas fuentes de datos (CRTM, INE y MITMA) en su uso en modelos de regresión. Con el primero de los objetivos se persigue establecer si las relaciones entre movilidad y distintos factores advertidas en otros trabajos aparecen también en el contexto territorial seleccionado. Con el segundo se trata de detectar posibles discrepancias en los resultados en función de la fuente de datos, así como plantear posibles dinámicas significativas en la aplicación de unos u otros datos.

## 2. REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA: FACTORES RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD

La cuestión de los factores que influyen en la movilidad ha sido trabajada en profundidad desde múltiples enfoques, aunque conviene destacar la combinación de enfoques sociodemográfico-territorial que comenzó en los 80 (Hanson, 1982) y ganó fuerza hacia finales de la década de los 90. Ya en los trabajos de Kockelman (1997) y Giuliano y Narayan (2003) se reconocía la importancia de una serie de elementos territoriales. Aunque en las referencias analizadas alrededor del cambio de siglo no se duda del papel de lo sociodemográfico, en ocasiones se pone en cuestión la dimensión de lo espacial (Handy, 1996; Zhang, 2005; Ewing y Cervero, 2010) por distintas problemáticas (e.g. proceso de 'auto-selección'; vid Chatman, 2009). Con todo, el conjunto de trabajos contemporáneos y posteriores, (Giuliano y Dargay, 2006; Kang et al., 2012; Marcińczak y Bartosiewicz, 2018; Reul et al., 2021) permiten afirmar que hay una serie de factores territoriales que influyen de forma clave en la movilidad y cuyo efecto va más allá de esas dudas planteadas en origen.

La clasificación de variables que realizan Alonso et al. (2023) parece pertinente: pueden agruparse en factores de tipo sociodemográfico y económico frente a los de tipo territorial (o relacionados con el medio). Entre los primeros, la presencia de población joven, el tamaño medio del hogar, la disponibilidad de vehículo privado y el nivel de renta tienden a relacionarse de forma positiva con el número y la distancia media de los desplazamientos, mientras que el nivel de población mayor lo hace de forma inversa.



En el apartado territorial se suelen mencionar las tres (en ocasiones ampliadas a cinco, por sus siglas en inglés) “Ds” (Ewing y Cervero, 2010). Las tres primeras que se consideran son densidad (poblacional, edificatoria, de actividad económica), diversidad (de usos del suelo, de servicios y de oferta laboral) y diseño (tamaño y forma de las manzanas, trazado viario, etc.). A ellas se añaden las de accesibilidad a los destinos (local o regional) y distancia al transporte público. Hasta cierto punto podría defenderse que la accesibilidad integrada de una manera u otra las otras cuatro dimensiones: la densidad, el diseño y la diversidad, así como la oferta de transporte público, pueden entenderse como partes fundamentales del cálculo de accesibilidad. Es posible traducirlas, por ejemplo, mediante un indicador sencillo de oportunidades acumuladas como el que se describe en Rodrigue (2020).

De todos los trabajos examinados, cabe destacar aquellos que toman la Comunidad de Madrid como objeto de estudio. El primero de ellos es el de Gutiérrez-Puebla y García-Palomares (2007), en el que se constatan mediante el análisis de la EDM de 2004 la aparición de pautas que tienden hacia las propias de la “US situation” descrita por Giuliano y Narayan (2003): un aumento del volumen total de desplazamientos y las distancias recorridas, con una preferencia clara por los medios mecanizados. El transporte público resiste mejor que en otras ciudades en cuanto a cuota de mercado, pero esta se incrementa menos que la del vehículo privado. El trabajo de García-Palomares (2008) presenta el impacto de los factores sociodemográficos sobre la movilidad en la Comunidad de Madrid en base a datos del Censo de 2001. A grandes rasgos, los hallazgos concuerdan con lo expuesto en la bibliografía. La reducción del tamaño del hogar, la renta, la incorporación de la mujer al trabajo, la disponibilidad de vehículo privado y el nivel de estudios incrementan la movilidad, si bien estos dos últimos tienden a mostrar una relación inversa en los grupos más altos. La presencia de población migrante tiene un peso reducido en los análisis.

Por otro lado, Cardozo et al. (2010) realizan un estudio de los factores que influyen en el uso de la red de Metro de la Comunidad de Madrid por estaciones en base a sus áreas de captación. Aunque de nuevo los resultados concuerdan a grandes rasgos con los de los estudios citados anteriormente, hay algunas cuestiones reseñables. En primer lugar, uno de los principales factores predictores de movilidad es el número de líneas en cada estación de metro. A este le siguen por orden de importancia la distancia al centro (a mayor distancia menor demanda), la variedad de usos del suelo y las densidades de empleo y viarios, guardando estos una relación de tipo positivo. La densidad de población, sin embargo, no es significativa estadísticamente.

Finalmente, el trabajo más reciente es el de Alonso et al (2023), que utiliza como fuente de datos la EDM de 2018 para analizar los factores sociodemográficos y territoriales de la movilidad en dos de los corredores (A6 y A2) metropolitanos de Madrid. Si bien el estudio recoge los factores según modo de desplazamiento, cabe destacar de cara al presente trabajo el análisis de la distancia media de desplazamiento. Esta se ve influida de forma positiva por la renta media disponible y la proporción de población menor de 14 años. La población mayor de 65, la densidad de población y de actividades y el número de paradas de transporte público, sin embargo, contribuyen a disminuir esas distancias medias de desplazamiento.

### 3. MARCO TERRITORIAL: LA COMUNIDAD DE MADRID COMO OBJETO DE ESTUDIO

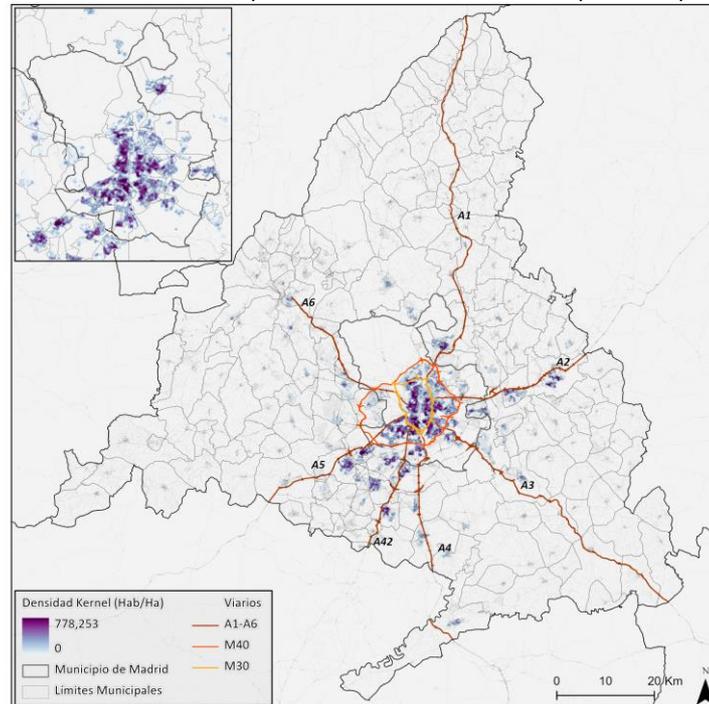
La región madrileña es de interés por múltiples motivos. Su condición de capital de España y principal área metropolitana del país, la segunda de la UE tanto por PIB como por volumen poblacional según Eurostat, así como sus relaciones regionales e internacionales implican la aparición de complejas dinámicas. Estas pueden obedecer a condiciones estructurales generales, como se ha presentado en el primer apartado, o específicas de Madrid, pero también a situaciones de carácter extraordinario o coyuntural. De sus cerca de 6,8 millones de habitantes casi 3,3 millones se sitúan en el municipio de Madrid. Sus dos coronas metropolitanas más próximas terminan por polarizar la población de la región (Mapa 1).

Desde la perspectiva de la movilidad, los sistemas de transporte y la accesibilidad, pueden referirse, entre otros, los trabajos de Gramacki et al. (2021), Gutiérrez y Palomares (2007) o el de Romanillos et al. (2021). En ellos se caracteriza la región de Madrid como el principal foco de movilidad de España y su red de transporte público como una de las de mayor densidad y volumen de oferta de Europa. En cuanto al reparto modal, según las encuestas del CRTM, parece utilizarse cada vez más el vehículo privado: se pasó



de un reparto de un 32% para el transporte público y un 28% para el vehículo privado en la EDM de 1996 a un 24% para el transporte público y un 39% para el vehículo privado en la EDM de 2018.

Mapa 1: Densidades focales de población en base a los datos de población por edificio



Fuente: Instituto de Estadística de la Comunidad (IECM) de Madrid para 2021. Elaboración propia.

## 4. DATOS Y METODOLOGÍA

Actualmente se cuenta con una amplia diversidad de fuentes de datos y métodos a la hora de abordar la movilidad. A continuación, se describen aquellos datos utilizados en este trabajo, su tratamiento y la metodología utilizada para el análisis.

### 4.1 Fuentes de datos para el estudio de la movilidad

Tanto en el trabajo de Gutiérrez (2018) con carácter general como en el de Osorio-Arjona y García-Palomares (2017), aplicado a la movilidad, se recogen distintos tipos de fuentes de datos masivas y contemporáneas, que van desde los registros de telefonía móvil hasta los datos geolocalizados de redes sociales. Existen, de hecho, manuales del Banco Iberoamericano de Desarrollo (Gutiérrez-Puebla et al. 2019; Gutiérrez-Puebla et al. 2020) que presentan las principales características de unas y otras fuentes, inclusive las más tradicionales como encuestas y entrevistas, así como sus puntos fuertes y débiles. La conclusión que se extrae de todos ellos es que, dadas las fortalezas y debilidades de cada uno, no puede hacerse más que tomarlos como complementarios.

Hay casos exitosos de aplicación de estas fuentes en España, y particularmente en Madrid (Romanillos et al, 2021), pero también en el extranjero (Moya-Gómez, 2021). A nivel nacional, tanto el INE (en su sección Experimental) como el MITMA han adquirido datos de telefonía móvil para evaluar la movilidad de los ciudadanos y han publicado los resultados con niveles de agregación municipal y sub-municipal en algunos casos. Estos se presentan por semanas con registros desde noviembre de 2019 hasta diciembre de 2021 (INE) y desde 2020 hasta la actualidad (MITMA), si bien el uso de distintas metodologías incluso por parte de la misma fuente de datos puede resultar un obstáculo significativo de cara al análisis diacrónico de los datos.

El presente trabajo se basa en fuentes de datos de movilidad provenientes de organismos oficiales y disponibles en abierto. Ello supone el uso de conjuntos de datos respaldados por la administración pública



y cuya metodología de obtención está disponible para el público general. Ello permite contrastar los resultados de este estudio con otros que se hayan realizado con dichas fuentes, replicarlo, en caso de estimarse oportuno, y facilitar la apertura de nuevas líneas de investigación a futuros. De todas las disponibles se han seleccionado las siguientes:

- Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) de 2018 del CRTM.
- Estudios de movilidad de la población a partir de la telefonía móvil 2020-2021 de la Estadística Experimental del INE (EM-4).
- Estudio de la movilidad con Big Data del MITMA.

La encuesta del CRTM es notablemente distinta a los datos del INE y del MITMA tanto por la muestra como por las unidades espaciales. Mientras que los estudios de INE (42,3 millones de terminales) y del MITMA (13 millones de terminales) son de carácter masivo, la encuesta del CRTM cuenta con 13.000 entrevistas cara a cara y otras 50.000 telefónicas. Los datos son estadísticamente representativos solo en las ZT84 o ZT208. Por este motivo, se cuenta con unidades de mucho mayor tamaño que las del MITMA (161 en 2021 y 184 en 2023) o el INE (293 en el EM-4).

A los datos de movilidad se añadirán los de información sociodemográfica y territorial necesarios para la realización de los análisis establecidos. En primer lugar, se cuenta con una capa de puntos proporcionada por el IECM que establece la población por edificio y grupo etario (0-15; 16-64; 65 y más). A esta se suman los datos sociodemográficos del Atlas de Distribución de Renta de los Hogares del INE para el año 2021 y los datos de usos del suelo por edificio de la Dirección General del Catastro (DGC). Del CRTM se toma, además de los datos de la EDM de 2018, el conjunto de datos *GTFIS* para las redes de Metro, Cercanías, autobús urbano y autobús interurbano. El formato *GTFIS*, originalmente de *Google*, se ha convertido, de facto, en el estándar de distribución y uso de información sobre el transporte público. Para más información se puede consultar McHugh (2013).

## 4.2 Modelos de regresión

En las referencias consultadas uno de los métodos más habituales para estimar la relación entre distintos factores territoriales y socioeconómicos es el del análisis de correlaciones y el análisis de regresión. De entre los segundos, pueden encontrarse trabajos que presentan tanto regresión por mínimos cuadrados (OLS, lineal y global) como regresión geográficamente ponderada (GWR), si bien en otros campos se ha comenzado a aplicar la regresión por *random forest* con éxito (Zhang et al., 2022). Se practicó para todos los casos la regresión exploratoria permitiendo combinaciones de entre 1 y 6 variables. Los resultados de  $R^2$  ajustado se encontraron entre 0,6 y 0,9. Sin embargo, prácticamente ningún modelo cumplía con dos de los supuestos de la regresión por OLS: el test de Jarque-Bera (tan solo 10-15% aprobados) y el de autocorrelación espacial (menos de un 1%). Ello puede deberse a un problema de especificación del modelo por falta de variables independientes. Sin embargo, al examinar los residuales y teniendo en cuenta las referencias bibliográficas, parece poco probable. En su lugar, se propone la alternativa de la aparición de relaciones complejas, hecho que también puede hacer que ambos test fallen.

La técnica de *random forest*, un algoritmo de aprendizaje supervisado propuesto en origen por Ho (1995), permite realizar análisis de regresión y clasificaciones mediante la agregación de predicciones de árboles de decisión aleatorios e independientes, basándose en la “ley de los grandes números” para evitar posibles problemas de sobreestimación (Breiman, 2001). Entre sus fortalezas se encuentra el hecho de que no requiere una distribución normal de las variables independientes introducidas en la regresión y que es capaz de modelar relaciones complejas.

En muchas ocasiones se explica el funcionamiento de *random forest* en su aplicación a clasificaciones con variables nominales. Se puede poner el ejemplo del precio de mercado de una vivienda. Se toman el conjunto de los datos y se comienza a dividir la muestra en función de las variables independientes: ¿tiene jardín? ¿tiene garaje? ¿está bien ubicada? En función de las características de cada instancia, entendiendo por instancia en este caso por cada unidad espacial en el análisis, se clasifica el conjunto de datos y a partir de los precios de la vivienda conocidos se realiza una predicción del precio de una vivienda de características comparables. Este proceso se repite tantas veces como se haya especificado en el modelo y se promedian los resultados de cada árbol, evitando así algunas de las desventajas propias de los árboles de decisión como la inestabilidad o la falta de suavidad generada por los *splits* (Molnar, 2019).



Posteriormente se puede obtener el impacto de cada variable sobre el resultado final mediante los valores SHAP, calculados en base a la teoría de juegos (Molnar, 2019). Cada variable puede contribuir a incrementar o reducir el valor final de la instancia. Estos valores pueden agregarse para obtener el impacto absoluto de una variable sobre el total (% de variabilidad del conjunto explicada por una variable independiente) o bien en términos de cuál es el impacto concreto de cada variable en cada una de las instancias. Cuando se realiza una regresión con variables continuas la lógica es similar, si bien se utilizan horquillas de valores para determinar las subdivisiones (*splits*) de cada árbol.

Se usaron dos *softwares* distintos para la implementación de los modelos, ArcGIS Pro 3.1 y el software de minería de datos Orange, que funciona a grandes rasgos como una interfaz de programación gráfica en Python. Los resultados fueron muy similares en ambas herramientas. Se testeó el número de árboles y se determinó que a partir de 500 las mejoras en los valores de representatividad del modelo eran muy bajas o nulas. Igualmente, se utilizó en todos los casos una validación cruzada reservando el 20% de los datos originales. Se realizaron múltiples iteraciones de cada modelo, descartando aquellas variables con un peso explicativo inferior al 5% de cara a depurar el modelo, mejorar su representatividad y hacerlo más claro. Habitualmente la cifra de variables independientes finales se encuentra alrededor de 5-7.

### 4.3 Variables dependientes

A la hora de seleccionar las variables dependientes se estudiaron en conjunto las posibilidades que ofrecían las distintas fuentes de datos y los estudios previos (vid. Kockelman, 1997; Zhang, 2005; Ewing y Cervero, 2010; Kang et al., 2012; Alonso et al., 2023). Las dos variables que aparecen con más frecuencia son el número de desplazamientos y la distancia media de los desplazamientos, a ellos se suman otros entre los que destaca el reparto modal (distintos análisis de uso de vehículo privado o desplazamientos peatonales). Teniendo en cuenta los datos disponibles, el reparto modal no va a ser analizado, pues solo aparece en los datos de las EDM del CRTM. La distancia media de desplazamiento, por otro lado, puede medirse tanto en ambos estudios del MITMA como en la EDM. Para los datos del INE no aparece la distancia recorrida en las matrices O-D. Finalmente, la otra variable más utilizada es el número de desplazamientos, que puede ser estudiada con todas las fuentes de datos seleccionadas para este trabajo.

Los datos del CRTM, al referirse la encuesta a la actividad del día anterior (uno solo para cada encuestado) se toman directamente. Los del MITMA, para ambos periodos, y los del INE requirieron un ligero procesamiento. Dado que el INE publica los datos para cada miércoles entre 2020 y 2021, se seleccionaron los 4 correspondientes al mes de abril (7, 14, 21 y 28 de abril de 2021), asegurando que ninguno de ellos fue festivo. Al seleccionar los días del MITMA se tomaron los mismos días para 2021 así como el 29 de marzo de y el 12, 19, 26 de 2023 (al ser la primera semana de abril festiva). Una vez se dispuso de los datos de esos cuatro días tipo se promediaron y fueron tomados para el análisis.

### 4.4 Obtención y cálculo de variables independientes

En primer lugar, se obtuvieron los datos del IECM de población por edificios. Dado que se va a trabajar con cuatro unidades espaciales distintas, pero se van a asignar valores de las mismas variables a todas ellas, utilizar el edificio como base y agregar en función de la fuente de datos es más sencillo y preciso que el uso de repartos asimétricos o medias ponderadas en función de la superficie de las secciones censales abarcadas por cada unidad espacial. Los datos de renta per cápita, porcentaje de población española, porcentaje de hogares unipersonales y tamaño medio del hogar se presentan por sección censal en base al Atlas de Renta de los Hogares del INE. Para transferirlos a las zonificaciones de transporte se realiza una ponderación en función de la población por edificio de cada sección contenida dentro de la zona de transporte. Las proporciones de población joven, adulta y mayor se toman directamente de los datos de población por edificio del IECM. La densidad de población se calcula en función de la población por edificio contenida en cada zona de transporte y la unidad es la de habitantes por hectárea.

La mezcla de usos del suelo se calcula adaptando el indicador de entropía Shannon-Wiener, que expresa el equilibrio de las superficies de los usos del suelo en una determinada unidad espacial. Ha sido utilizado en análisis de diversidad de usos del suelo desde hace décadas y hasta la actualidad (Bordoloi et al., 2013; Rueda et al, 2022), apreciándose también en estudios sobre movilidad (Kockelman, 1997; Ewing y Cervero, 2010). Al igual que todos los indicadores, tiene algunas debilidades. Particularmente, al medir el equilibrio entre usos del suelo no considera, en sus formas más simples, el hecho de que hay algunos usos que, en función de la zona, tenderán siempre a ser dominantes, en el caso del área metropolitana de



Madrid, este sería el uso residencial. Se han desarrollado métodos que permiten reducir el impacto de esas debilidades (Chen y Song, 2020), si bien al aumentar la complejidad del indicador se pierde una de sus principales fortalezas. Por ello, en este caso se recurrirá al índice original, si bien se calculará dos veces, una teniendo en cuenta el uso residencial y otra sin él. La formulación es:

$$Entropía = - \sum \frac{(P_j \ln P_j)}{\ln J}$$

Dónde:

$P_j$  = proporción de superficie que ocupa un determinado uso en la zona

$J$  = número de usos del suelo totales considerados en la zona de estudio

Para ello se utilizan los datos de la Dirección General del Catastro (DGC) correspondientes al parcelario urbano y que permiten conocer la superficie que ocupa cada uso en cada parcela, pudiendo incluir así no solo el uso dominante, sino también las demás actividades que tengan lugar en cada unidad. La clasificación incluye el uso residencial, industrial, el comercio y las oficinas, el ocio y la restauración, los equipamientos, los edificios singulares y las zonas verdes ( $J = 7$ ). La segunda variante del indicador elimina el uso residencial ( $J = 6$ ). Los valores irán de 0 a 1 siendo el 0 el menos diverso y 1 el más diverso.

Por otro lado, la variable de la accesibilidad local y regional se calcula como la media ponderada de distancias normalizadas entre cada uno de los puntos de interés seleccionados más cercanos a cada edificio. Para ello se generó una matriz O-D mediante análisis de redes con el viario del IGN-CNIG para cada uno de los ítems. Se optó por medir la distancia en metros desde cada edificio al punto de destino más cercano de cada tipo. Una vez se obtuvieron estas distancias se normalizaron con el método de Z-Score robusto ( $V_a = \frac{X_i - \bar{x}}{RIQ}$ , siendo  $V_a$  el valor normalizado,  $X_i$  el valor original de distancia  $\bar{x}$  la mediana y  $RIQ$  el rango intercuartílico). De este modo, los valores negativos son aquellos que se corresponden con distancias inferiores a la mediana y los valores positivos son aquellos por encima de la misma. En cualquier caso, tomando las distancias entre puntos se evita utilizar umbrales de captación que, por su carácter booleano (dentro o fuera del límite; 0 o 1), no tienen en cuenta aquellos puntos próximos, pero fuera del umbral, que probablemente sí guarden relación con el origen en la realidad.

Los ítems considerados para la accesibilidad local son los que se recogen como esenciales en los modelos de la Ciudad de los 15 Minutos y los TOD citados anteriormente (Handy, 2005; Curtis et al., 2009; Moreno et al., 2021), y se corresponden básicamente con aquellos cuya frecuencia de uso por parte del ciudadano es particularmente alta: centros de salud, farmacias, centros de educación primaria públicos o concertados, centros de educación secundaria públicos o concertados, equipamientos deportivos, equipamientos culturales y comercios. Los ítems de distancia al centro de salud y distancia al centro educativo de primaria o secundaria más próximos están ponderados con un peso ligeramente mayor (en suma, un 30% del valor del índice), por considerarse aquellos de mayor relevancia. La accesibilidad regional se enfoca a ítems mucho más especializados, con una frecuencia de uso habitualmente menor y cuya distancia límite de atracción es mucho mayor. En este caso se tienen en cuenta hospitales generales y campus universitarios, así como la distancia al centro de la ciudad (Km 0).

Finalmente, se analizan ítems relacionados con la red de comunicaciones y el sistema de transporte público. En cuanto a lo primero, se evalúa la densidad de la misma mediante la razón entre la longitud total de la red viaria en una determinada zona y la superficie de dicha zona, como se propone en Rodrigue (2020). Para la variable de transporte público se utilizan los datos *General Transit Feed Specification (GTFS)* del CRTM. Se toma un día laborable tipo y se limita el análisis al horario de 8:00 A.M. a 20:00 P.M. para obtener el número de líneas y servicios por parada de transporte público. En algunas zonas de la Sierra de Madrid y del este y sureste los datos *GTFS* presentaban resultados parciales. En esos casos se estimó el número de líneas y el número de servicios para el horario señalado en base a los horarios publicados por el propio CRTM para cada municipio.

Si bien los modelos de *Random Forest* son relativamente robustos frente a la multicolinealidad, esta se controló en los modelos por dos vías. Se analizó la correlación de las variables mediante Análisis Exploratorio de Datos Espaciales, descartándose el uso simultáneo de variables con una correlación de  $R^2$  superior a 0,6. Al mismo tiempo, al realizarse la regresión exploratoria se detectó aquellas variables con valores VIF (*Variance Inflation Factor*) altos (>7,5), de forma que nunca se utilizasen de forma conjunta en los modelos.



## 5. ANÁLISIS DE RESULTADOS

Se utilizó un proceso de validación cruzada para cada modelo, reservando un 20% de los datos. La validación de los modelos de *Random Forest* puede realizarse por distintos medios. En ArcGIS Pro, el software utilizado, se incluyen métricas relativamente cercanas a las habituales en estadística espacial. Si bien todos los modelos presentan valores significativos, hay importantes variaciones entre unos y otros.

Los que utilizan datos del MITMA son los que cuentan con valores de  $R^2$  más elevados, entre 0,824 y 0,874 tanto en el número de viajes por zona de origen como en la distancia media de desplazamiento. Los modelos con los datos del CRTM bajan en grado de ajuste, particularmente en lo que se refiere al modelo con las distancias medias por desplazamiento (0,583). Finalmente, el que cuenta con valores más bajos es el modelo con datos del INE, con 0,544. Sin embargo, todos ellos cuentan con un P-Value <0,000 y un error estándar <0,1 (excepto en el modelo de distancia media de desplazamiento del CRTM, con 0,15). Las relaciones expresadas son entonces, en todos los casos, significativas y representativas (Tabla 1).

Tabla 1. Resultados de la validación cruzada por modelo

Número de desplazamientos	MITMA 2021	MITMA 2023	CRTM	INE
% Variación explicado	86,095	83,912	76,508	48,784
$R^2$	0,866	0,874	0,828	0,544
P-value	0,000	0,000	0,000	0,000
Error Estándar	0,062	0,058	0,092	0,058
Distancia media del desplazamiento	MITMA 2021	MITMA 2023	CRTM	
% Variación explicado	80,261	79,023	48,032	
$R^2$	0,838	0,824	0,583	
P-value	0,000	0,000	0,000	
Error Estándar	0,057	0,068	0,150	

Modelos para el número de desplazamientos (azul) y para distancia media del desplazamiento (verde).

Fuente: Elaboración propia.

En lo que se refiere a la generación de viajes por zona de origen, el principal factor es la diversidad de TT.PP. en los modelos con datos de telefonía móvil, seguido de variables relativas al entorno como la accesibilidad (local y regional) y la densidad de población. Las variables sociodemográficas (en este caso solamente aparecen porcentaje de mayores de 65, porcentaje de hogares unipersonales y renta neta per cápita), sin embargo, tienen un peso mucho menor y son menos estables en el conjunto de modelos. Surge, sin embargo, como *outlier* el caso del CRTM, en el que el porcentaje de población mayor de 65 tiene el mayor peso. Adicionalmente, conviene destacar que solo en un caso (INE) aparece la mezcla de usos del suelo (Figura 1.).

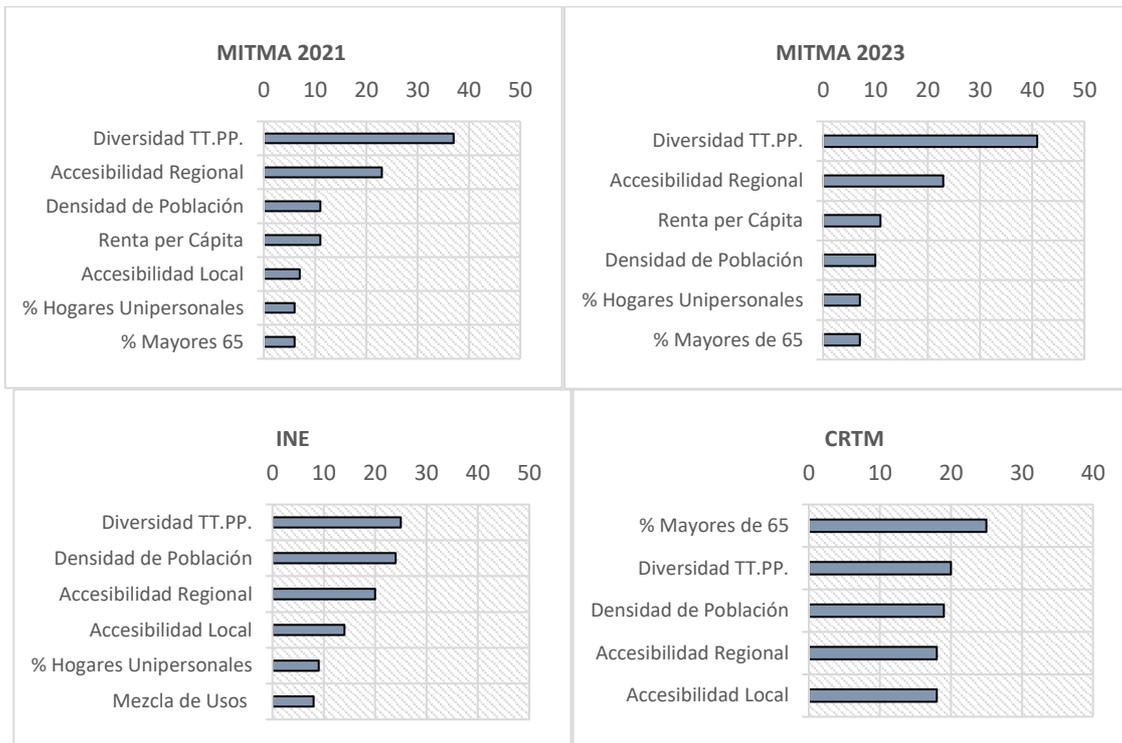
La distancia media por desplazamiento, por otro lado, tiene una dinámica algo distinta. La variable del transporte público desaparece en todos los modelos salvo uno (en el que tiene un peso mucho menor). Por el contrario, las variables del entorno, ambas accesibilidades y la densidad de población, sí se mantienen con un peso elevado. En todo caso, las sociodemográficas siguen teniendo un papel secundario y, de nuevo, menos estable entre modelos: porcentaje de mayores de 65 en el MITMA de 2021 y 2023; renta per cápita en el MITMA 2023 y el CRTM y, exclusivamente en este último, porcentaje de menores de 15 años. La mezcla de usos del suelo en esta ocasión no es recogida por ninguno de los modelos.

Además del peso relativo de las variables es posible examinar el sentido en el que afectan al modelo. Para calcularlo se utilizó el antes mencionado software de Orange. Los resultados concuerdan con lo esperado. Una mejor accesibilidad, al igual que una mayor densidad de población, se vincula con un número de desplazamientos más elevado y una distancia media de desplazamiento más corta. La diversidad de TT.PP., por otro lado, también se asocia con un mayor número de desplazamientos, al igual que lo hace la mezcla de usos del suelo en el modelo que sí aparece. En cuanto a las variables sociodemográficas, se vuelven a expresar relaciones generalmente coincidentes con las de los estudios analizados.

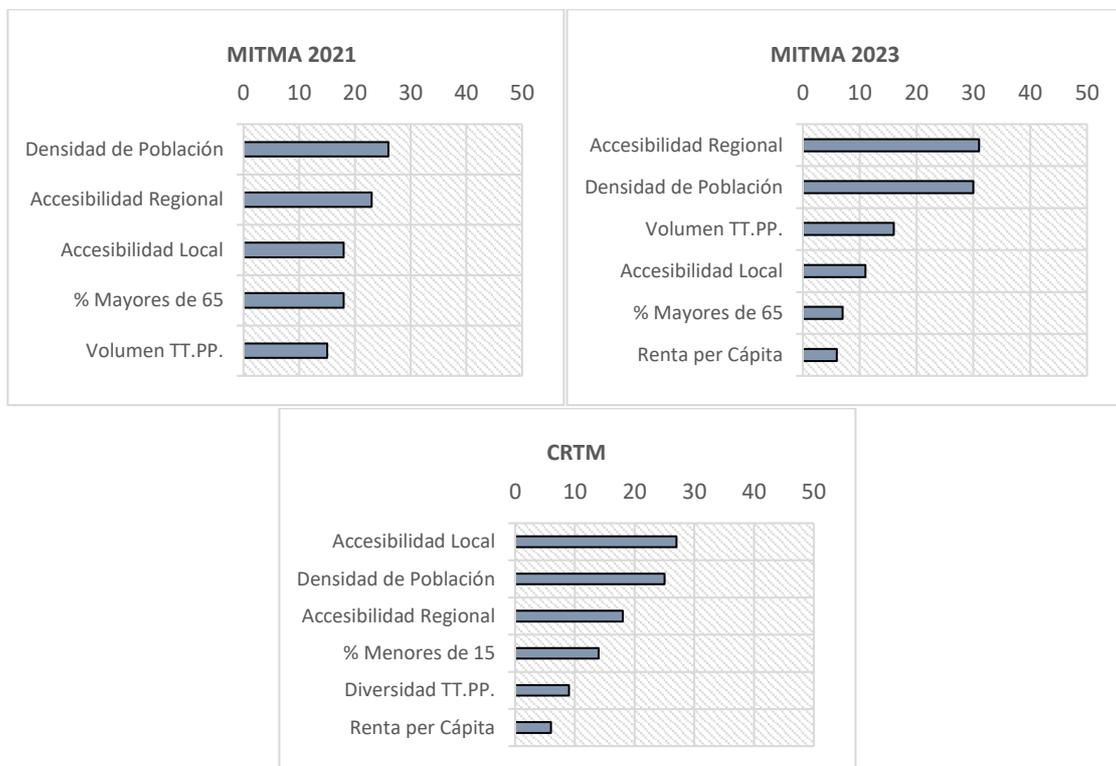


Figura 1. Peso relativo de cada variable independiente en cada modelo.

Número de desplazamientos



Distancia media del desplazamiento



Fuente. Elaboración propia

Un mayor nivel de renta y porcentaje de hogares unipersonales se relacionan con un mayor volumen de desplazamientos. También se aprecia una relación positiva, en este caso en contraste con otros estudios, con el porcentaje de mayores de 65 años.



Cuando se analizan los resultados para la distancia media del desplazamiento las relaciones con este grupo de variables se vuelven más complejas y difíciles de interpretar: por ejemplo, valores extremos de población mayor de 65 pueden asociarse tanto con desplazamientos más largos como con los más cortos.

## 6. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

La variabilidad de los valores de  $R^2$  en los modelos es un tanto llamativa. Los modelos se iteraron en numerosas ocasiones, de cara a depurarlos y establecer su consistencia. Los indicadores de la validación cruzada no variaron apenas en ningún momento excepto en un caso: el CRTM. Se empezó utilizando la zonificación ZT1259 y los valores de  $R^2$  estaban alrededor de 0,5 en el modelo de número de viajes y de 0,2 en el modelo de distancia media de desplazamiento, independientemente de si se utilizaban los valores en bruto o con el factor de elevación establecido por el CRTM. Esta situación, al igual que la variabilidad entre número de desplazamientos y la distancia media, puede tener que ver con el hecho de que al tratarse de una encuesta puede haber una mayor volatilidad de los datos. Sin negar esta posibilidad, cabe también plantear la idea de que quizá sea el tamaño y número de zonificaciones lo que esté introduciendo ruido en el modelo e impactando el nivel del ajuste. Así, los modelos del MITMA (161 distritos en 2021 y 184 en 2023) se benefician de una generalización de los valores que permite un mejor ajuste. El cambio a la ZT84 y la mejora en ajuste apoya esta idea, al igual que la diferencia entre los propios modelos del MITMA y el INE (293 distritos), en teoría muy similares.

Sobre la cuestión del INE, además de este posible efecto de Problema de la Unidad Espacial Modificable, se suma que esa mayor resolución espacial se aplica particularmente en la zona centro de la ciudad de Madrid. El hecho de que la fuente no tenga en cuenta desplazamientos de menos de 500 metros en un área en la que presumiblemente sean relativamente habituales, unido a ese mayor número de unidades, puede estar impactando de forma crítica al ajuste del modelo.

Más allá de lo relativo a los modelos y los propios datos utilizados, los resultados presentan matices importantes sobre las investigaciones estudiadas en el estado de la cuestión. Con frecuencia se alude a un mayor peso de las variables espaciales en la distancia media de los desplazamientos y una menor importancia en el número de desplazamientos mientras que las variables sociodemográficas estarían actuando a la inversa (Hanson, 1982; Ewing y Cervero 2001; Ewing y Cervero, 2010). Incluso en el trabajo de Alonso et al. (2023) las correlaciones de las variables del entorno y las sociodemográficas, en lo relativo a la distancia media de desplazamiento son relativamente similares. En este estudio, sin embargo, en ambos casos las variables del entorno acumulan un mayor peso relativo en los resultados.

De cara a la interpretación de esta situación, el origen, en muchos casos anglosajón y, particularmente, estadounidense, puede tener que ver: el modelo territorial, productivo y de movilidad poco tiene que ver con el europeo en general y el madrileño en particular. Así, altos valores relativos de mixtura de usos en Estados Unidos, ligados a las zonas más centrales de las áreas metropolitanas, pueden encontrarse aquí con mucha mayor frecuencia. Por otro lado, muchos de estos estudios se basan en encuestas y habitualmente estudian relaciones a nivel de individuo, no de unidad espacial (Kockelman, 1997; Giuliano y Narayan, 2003; Zhang, 2005; Giuliano y Dargay, 2006; Alonso et al. 2023).

Del mismo modo, deben reconocerse las singularidades de las variables independientes utilizadas. Mientras que las variables sociodemográficas se calculan como una media ponderada partiendo de otro valor medio, las variables del entorno se han calculado en este caso con un muy alto grado de detalle. En particular, el cálculo de la accesibilidad por edificio a una diversidad de elementos tan elevada puede estar superponiéndose con otras variables, como puedan ser las sociodemográficas o los propios usos del suelo. Esto coincide parcialmente con los resultados del trabajo de Kockelman (1997), en el que sin embargo los usos del suelo continuaban teniendo un impacto significativo.

En síntesis, de este trabajo surgen dos futuras líneas de investigación. Por un lado, establecer los motivos por los que se produce esa variación en el comportamiento de los modelos según la fuente de datos utilizada. Por otro, el de la complementación de este tipo de análisis de tipo cuantitativo con metodologías cualitativas que permitan además de estudiar con un grano de detalle mucho más fino, recoger percepciones, deseos, necesidades o quejas.



## REFERENCIAS

- Alonso, A., Monzón, A., Aguiar, I. & Ramírez-Saiz, A. (2023). Explanatory Factors of Daily Mobility Patterns in Suburban Areas: Applications and Taxonomy of Two Metropolitan Corridors in Madrid Region. En *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 12(1), 1-21. doi: 10.3390/ijgi12010016.
- Banister, D. (1999). Planning More to Travel Less: Land Use and Transport. En *The Town Planning Review*, 70(3), 313-338. doi: 10.3828/tpr.70.3.e7p3837505516833.
- Bordoloi, R., Mote, A., Pratim Sarkar, P. & Mallikarjuna, C. (2013). Quantification of Land Use diversity in the context of mixed land use. En *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 104, 563-572. doi: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.11.150>.
- Breiman, L. (2001). Random Forest. En *Machine Learning* (45), 5-32.
- Cardozo, O., Gutiérrez-Puebla J. & García Palomares J.C. (2010). Influencia de la morfología urbana en la demanda de transporte público: análisis mediante SIG y modelos de regresión múltiple. En *GeoFocus International Review of Geographical Information Science and Technology*. 2010(10), 82-102. Available from: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/oaiart?codigo=3174801>.
- Chatman, D.G. (2009). Residential Choice, the Built Environment, and Nonwork Travel: Evidence Using New Data and Methods. En *Environment and Planning. A*, 41 (5), 1072-1089. doi: 10.1068/a41114.
- Chen, Y. & Song, Y. (2020). From Measuring Land Use Mix to Measuring Land Use Pattern – New Methods for Assessing Land Use. En *Physics and Society*, 1-33. doi: <https://doi.org/10.48550/arXiv.2105.10383>.
- Curtis, C., Renne, J. & Bertolini, L. (2009). Transitioning to Transit-Oriented Development: The Case of Perth, Western Australia. En *Urban Policy and Research* 30(3), 275-292. doi: 10.1080/08111146.2012.665364
- Delclòs-Alió, X., Maciejewska, M. & Miralles-Guasch, C. (2017). Commuters suburbanos bajo el yugo del tiempo: Un estudio de caso cualitativo en la Región Metropolitana de Barcelona. En *Naturaleza, Territorio Y Ciudad En Un Mundo Global*, 1563-1571.
- Ewing, R., & Cervero, R. (2001). Travel and the Built Environment: A Synthesis. *Transportation. En Research Record*, 1780(1), 87-114. <https://doi.org/10.3141/1780-10>
- Ewing, R. & Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment: A Synthesis. En *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265-294, doi: 10.1080/01944361003766766.
- García-Palomares J.C. (2008) Incidencia de las características sociodemográficas en la movilidad metropolitana: el caso de Madrid. En *Anales de geografía de la Universidad Complutense*. 2008 28(1):53-83. Available from: <https://doaj.org/article/f62f858efccd4d90b1170a2e3411c71b>.
- García-Palomares, J.C. & Gutiérrez Puebla, J. (2007). Pautas de la movilidad en el área metropolitana de Madrid. En *Cuadernos De Geografía*, 7(30), 1-23.
- Giuliano, G. & Narayan, D. (2003). Another Look at Travel Patterns and Urban Form: The US and Great Britain. En *Urban Studies (Edinburgh, Scotland)*, 40(11), 2295-2312. doi: 10.1080/0042098032000123303.
- Giuliano, G. & Dargay, J. (2006). Car ownership, travel and land use: a comparison of the US and Great Britain. En *Transportation Research. Part A, Policy and Practice*, 40(2), 106-124. doi: 10.1016/j.tra.2005.03.002.
- Gössling, S., Kees, J. & Litman, T. (2022). The lifetime cost of driving a car. En *Ecological Economics*, 194, 1-10. doi: 10.1016/j.ecolecon.2021.107335.
- Gramacki, P., Woźniak, S. & Szymański, P. (2021). gtf2vec - Learning GTFS Embeddings for comparing Public Transport Offer in Microregions. En: *GeoSearch '21*, 5-12.
- Gutiérrez-Puebla, J. & García-Palomares, J.C. (2007). New spatial patterns of mobility within the metropolitan area of Madrid: Towards more complex and dispersed flow networks. En *Journal of Transport Geography*, 15(1), 18-30.
- Gutiérrez-Puebla, J. (2018). Big Data y nuevas geografías: la huella digital de las actividades humanas. *Documents D'Anàlisi Geogràfica*, 64(2): 195-217.
- Gutiérrez-Puebla, J., Benítez, C., Leaña, J.M., García-Palomares, J.C., Condeço-Melhorado, A., Mojica, C., Scholl, L., Adler, V., Vera, F., Moya-Gómez, B. y Romanillos-Arroyo, G. (2019). Cómo aplicar big data en la planificación del transporte urbano. El uso de datos de telefonía móvil en el análisis de la movilidad es. *Banco Iberoamericano de Desarrollo*
- Gutiérrez-Puebla, J.G., Benitez, C., García-Palomares, J. C., Romanillos-Arroyo, G., Rubinstein da Silva, E., Leaña, J.M., Ribeiro, K., Scholl, L., Moya-Gómez, B. y Condeço-Melhorado, A. (2020). Como



aplicar Big Data en la planificación del transporte. El uso de datos de GPS en el análisis de la movilidad urbana. Banco Iberoamericano de Desarrollo

Hamidi, S., Ewing, R., Tatalovich, Z., Grace, J.B. & Berrigan, D. (2018). Associations between Urban Sprawl and Life Expectancy in the United States. En *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(5), 1-11. doi: 10.3390/ijerph15050861.

Handy, S. (1996). Methodologies for exploring the link between urban form and travel behavior. En *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 1(2), 151-165.

Handy, S. (2005). Smart Growth and the Transportation-Land Use Connection: What Does the Research Tell Us? En *International Regional Science Review*, 28(2), 146-167. doi: 10.1177/0160017604273626.

Hanson, S. (1982) the determinants of daily travel-activity patterns: relative location and sociodemographic factors, *Urban Geography*, 3(3), 179-202. doi: 10.2747/0272-3638.3.3.179

Ho, T.K. (1995). Random Decision Forest. En: *Proceedings of 3rd International Conference on Document Analysis and Recognition*, 279-282.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Books (Random House).

Kang, C., Ma, X., Tong, D. & Liu, Y. (2012). Intra-urban human mobility patterns: An urban morphology perspective. En *Physica A: Statistical Mechanics and its Applications*, 391(4), 1702-1717. doi: 10.1016/j.physa.2011.11.005.

Kockelman, K.M. (1997). Travel Behavior as Function of Accessibility, Land Use Mixing, and Land Use Balance Evidence from San Francisco Bay Area. En *Transportation Research Record*, 116-125.

Marcinićzak, S. & Bartosiewicz, B. (2018). Commuting patterns and urban form: Evidence from Poland. En *Journal of Transport Geography*, 70, 31-39. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2018.05.019.

McHugh, B. (2013). Pioneering Open Data Standards: The GTFS Story. En: Goldstein, B. y Dyson, L. (Eds.), *Beyond Transparency. Open Data and the Future of Civic Innovation*. American Press, San Francisco, 125-135.

Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. 1ª ed. Ariel.

Molnar, Christoph (2019). *Interpretable machine learning. A Guide for Making Black Box Models Explainable*. <https://christophm.github.io/interpretable-ml-book/>

Moya-Gómez, B., Stępniać, M., García-Palomares, J.C., Frías-Martínez, E. & Gutiérrez-Puebla, J. (2021). Exploring night and day socio-spatial segregation based on mobile phone data: The case of Medellín (Colombia). En *Computers, Environment and Urban Systems*, 89, 1-12. doi: 10.1016/j.compenvurbsys.2021.101675.

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. & Pratloug, F. (2021). Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. En *Smart Cities*, 4(1), 93-111.

Munford, L. (1955). The Sky Line: The Roaring Traffic's Boom III. *The New Yorker*: 78-79.

Osorio Arjona, J. & García Palomares, J.C. (2017). Nuevas fuentes y retos para el estudio de la movilidad urbana. En *Cuadernos Geográficos*, 56(3): 247-267.

Osorio Arjona, J. (2020). Oportunidades de los datos geolocalizados de Twitter en el estudio de la movilidad metropolitana 2020. Universidad Complutense de Madrid

Reul, J., Grube, T. & Stolten, D. (2021). Urban transportation at an inflection point: An analysis of potential influencing factors. En *Transportation Research. Part D, Transport and Environment*, 92, 1-29. doi: 10.1016/j.trd.2021.102733.

Rodrigue, J. (2020). *The Geography of Transport Systems*. 3ª ed. Routledge, Nueva York.

Romanillos-Arroyo, G., García-Palomares, J.C., Moya-Gómez, B., Gutiérrez-Puebla, J., Torres, J., López, M., Cantú-Ros, O.G. & Herranz, R. (2021). The city turned off: Urban dynamics during the COVID-19 pandemic based on mobile phone data. En *Applied Geography*, 134, 1-14. doi: 10.1016/j.apgeog.2021.102524.

Rueda-Palenzuela, S., Santasusagna-Riu, A., Cormenzana-Izquierdo, B., Tort-Donada, J. & Úbeda, X. (2022). Understanding Urban Complexity via the Spatial Diversity of Activities: An Application to Barcelona (Spain). En *Sustainability*, 14(1298), 1-12. doi: <https://doi.org/10.3390/su14031298>.

Zhang, M. (2005). Exploring the relationship between urban form and nonwork travel through time use analysis. En *Landscape and Urban Planning*, 73(2), 244-261. doi: 10.1016/j.landurbplan.2004.11.008.

Zhang, Xinxuan, Maggioni, Viviana, Houser, Paul, Xue, Yuan, & Mei, Yiwen (2022). The impact of weather condition and social activity on COVID-19 transmission in the United States. En *Journal of Environmental Management*, 302, 114085. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2021.114085>



# LA GRATUIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO ANTE LA CRISIS. EL IMPACTO DE LAS POLÍTICAS DE REDUCCIÓN TARIFARIA EN EL ÁMBITO DEL SISTEMA INTEGRADO DE MOVILIDAD METROPOLITANA DE BARCELONA

ANDREA VISIOLI<sup>1</sup>, JORDI MARTÍN<sup>2</sup>, JOAN CHECA<sup>3</sup>, XAVIER BACH<sup>4</sup>,  
NÚRIA PÉREZ<sup>5</sup>, ORIOL NEL·LO<sup>6</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Barcelona, andrea.visioli@uab.cat*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Barcelona, jordi.martin@uab.cat*

<sup>3</sup>*Institut Metròpoli, joan.Checa@uab.cat*

<sup>4</sup>*Institut Metròpoli, xavi.bach@uab.cat*

<sup>5</sup>*Institut Metròpoli, nuria.perez.sans@uab.cat*

<sup>6</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Barcelona, oriol.nello@uab.cat*

**Resumen.** La hipermovilidad que caracteriza las sociedades contemporáneas se ve continuamente afectada por las múltiples crisis que marcan la actual era global. Ante este escenario de vulnerabilidad, la política de gratuidad del servicio de Cercanías de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles a partir de septiembre 2022 constituye una medida sin precedentes que puede modificar los hábitos de movilidad de la ciudadanía. La presente comunicación explora los impactos de las políticas de *fare-free* sobre las finanzas de las administraciones responsables del transporte público y sus operadores, sobre su organización interna y su capacidad de ofrecer los servicios. Para ello se utiliza como estudio de caso el sistema de transporte público del ámbito de Sistema Integrado de Movilidad Metropolitana de Barcelona, analizando el impacto de las medidas a partir de los datos de las validaciones de los títulos de transporte que se produjeron antes y durante el periodo de gratuidad. Los resultados apuntan a un incremento de la movilidad en transporte público modesta, frente a cambios relevantes en la tipología de títulos empleados por los usuarios, lo cual podría alterar el equilibrio económico entre los diversos operadores de transporte público y, en último término, la sostenibilidad financiera del SIMMB.

**Palabras clave:** *Fare-free Public Transport*, Transporte público, gratuidad, financiación, crisis global

**FREE-FARE PUBLIC TRANSPORT IN THE FACE OF THE CRISIS. THE IMPACTS OF FARE REDUCTION POLICIES IN THE CONTEXT OF THE INTEGRATED METROPOLITAN MOBILITY SYSTEM OF BARCELONA.**

**Abstract.** The hypermobility that characterises contemporary societies is continually affected by the multiple crises that mark the current global era. In this scenario of vulnerability, the commuter rails of the Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, become fare-free starting from September 2022, is an unprecedented measure that may change citizens' mobility habits. This paper explores the impacts of the fare-freeing on the finances of public transport administrations and their operators, on their internal organisation and even on their capacity to offer services. The public transport system of the SIMMB (Integrated Metropolitan Mobility System of Barcelona) is used as a case study, analysing the impact of the policy using the data of tickets validations that took place before and during the fare-free period. The results point to a modest increase in commuter rail mobility, countered by significant changes in the type of tickets used by the passengers, which could alter the economic balance between the different public transport operators and, ultimately, the financial sustainability of the SIMMB.

**Keywords:** Fare-free Public Transport, public transport, fare-free, finance, global crisis



## 1. INTRODUCCIÓN

La movilidad, como práctica fundacional de las sociedades contemporáneas (Urry, 2000), se ve constantemente afectada por las múltiples tensiones y crisis que marcan la evolución de la presente fase histórica. En los últimos años, la crisis económica, la propagación de la pandemia, los precios de la energía y los conflictos geopolíticos han afectado la propensión y la capacidad de la población para desplazarse en el espacio (Checa et al., 2020; Boira, Nel-lo, & Seguí, 2022). Estos impactos tienen lugar, además, en un contexto en el cual los efectos del cambio climático hacen urgente una adaptación de las formas de desplazamiento, para reducir sus efectos sobre el medio ambiente (Kenyon, Lyons, & Rafferty, 2002).

La crisis sociosanitaria del Covid-19 suscitó interrogantes sobre la movilidad, por sus eventuales efectos sobre el poblamiento, la potencial reducción de los desplazamientos físicos y el estallido del uso de las conexiones virtuales para satisfacer las necesidades laborales, recreativas y de subsistencia. Varias administraciones locales y entidades gestoras del transporte público, una vez eliminadas las restricciones a la movilidad, llamaron incluso la atención sobre la estabilización del descenso del uso del transporte público colectivo (TPC), frente a las expectativas de rápido retorno a los niveles anteriores a la pandemia del transporte privado (ONU-Habitat, 2021; ATUC, 2021). Desde la perspectiva de los administradores de los servicios de TPC, estas perspectivas representaban un riesgo también desde el punto de vista económico, puesto que un menor número de pasajeros se traduce en un aumento significativo del coste del transporte per cápita y, en consecuencia, en un incremento de la dependencia de los operadores de transporte de los recursos financieros públicos. Aunque todavía es pronto para evaluar los efectos a largo plazo, no parece que estas predicciones se hayan verificado en la realidad; la pandemia no resulta haber tenido unos efectos pronunciados sobre el asentamiento de la población (González, 2023) y, una vez eliminadas las restricciones, se ha ido recuperando la movilidad, en una situación en la que los patrones de la movilidad virtual conviven con las formas más clásicas de desplazamiento (Türkes & Vuta, 2022; Martínez & Santamaria, 2024).

Es en este contexto de crisis e incertidumbres cuando, a partir del septiembre del 2022, se implantan en España un conjunto de modificaciones que afectan el coste económico directo del transporte público para el usuario: la gratuidad de los servicios de Cercanías y de Media Distancia para usuarios recurrentes RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) y la reducción tarifaria del resto de títulos del transporte público urbano para los viajeros recurrentes. Las reducciones tarifarias impulsadas por el Gobierno de España mediante el Decreto-ley Real 11/2022 y aplicadas con la participación de los entes autonómicos y locales, constituyen medidas sin precedentes, destinadas a facilitar la movilidad cotidiana en los ámbitos metropolitanos, donde se registra una mayor cantidad y complejidad de desplazamientos, así como la mayor intensidad de servicios de transporte público. Esas medidas se enmarcan y hacen operativo lo propuesto por la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente impulsada por la Comisión Europea y por la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del Estado Español, esta última cuenta con parte de los recursos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Desde la promulgación del Decreto, sus efectos han sido renovados dos veces, tanto en lo que se refiere a los títulos de transporte de RENFE como en sus previsiones sobre el resto de tarifas del transporte público urbano, y se prevé su vigencia al menos hasta el 31 de diciembre de 2024 (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2023).

La política objeto de análisis fue concebida, inicialmente, como una medida temporal, principalmente vinculada al impacto de la guerra de Ucrania sobre el coste del combustible, la inflación y las economías domésticas, en un contexto en el que los costes de transporte suponían ya el tercer capítulo del gasto de los hogares (INE, Encuesta de presupuestos familiares, 2022). Sin embargo, debe hacerse notar que la gratuidad de los servicios de Cercanías y de media distancia, se insertan en la corriente de políticas de FFPT (*Fare-Free Public Transport*) que se ha ido extendiendo en los últimos años, de la cual existen varios ejemplos en Europa (González, 2023). Pese a que las crisis pandémica y energética han contribuido a la propagación de este tipo de políticas en diversos países del mundo (Kębłowski, 2020), la medida ha sido justificada también por argumentos de justicia social y de protección ambiental.

La implantación de este tipo de políticas no ha estado exenta de críticas. Así, como se verá, se ha discutido su pertinencia tanto desde el punto de vista de la eficiencia de la movilidad, la equidad social y el impacto ambiental. Menor atención se ha prestado, en cambio, a impacto financiero de las políticas FFPT sobre las finanzas de las administraciones responsables del transporte público y sus operadores. Sin embargo, desde una perspectiva financiera, resulta evidente que el paso a un sistema *fare-free* puede



generar cambios significativos en la organización interna de los sistemas de transporte público e, incluso, en su capacidad de ofrecer los servicios.

Este es precisamente el tema que se propone explorar en la presente comunicación. Para ello se utilizará como estudio de caso el sistema de transporte público del ámbito SIMMB (Sistema Integrado de Movilidad Metropolitana de Barcelona), analizando el impacto de las medidas de gratuidad y reducción de tarifas que se han adoptado y proponiendo algunas reflexiones sobre los impactos que éstas podrían comportar en términos organizativos y financieros.

El trabajo parte de la hipótesis de que los impactos de la medida en términos de incremento de la movilidad en transporte público y reducción del uso del vehículo privado han sido modestos, cosa que pone en cuestión su justificación en términos funcionales o ambientales. En cambio, la medida ha tenido una repercusión notable en el uso de los títulos de transporte por parte de los usuarios, puesto que ha comportado un desplazamiento hacia la utilización de títulos de transporte recurrentes gratuitos, en perjuicio del resto de títulos. De esta forma, la introducción de la gratuidad de la movilidad recurrente en el servicio de Cercanías podría alterar el equilibrio económico entre los diversos operadores de transporte público y, en último término, la sostenibilidad financiera del SIMMB.

Además de la presente introducción, el trabajo cuenta con cuatro apartados. En primer lugar, se presenta un resumido estado de la cuestión sobre las políticas de FFPT, ilustrando los principales elementos a favor y en contra que emergen de los numerosos análisis de estudio de casos. A continuación, se describe el sistema de financiación del TPC en el ámbito del Sistema Integrado de Movilidad Metropolitana de Barcelona, mostrando como las políticas de gratuidad y rebajas tarifarias se insertan en su organización. En tercer lugar, en el cuerpo central de la comunicación, se entra a estudiar el impacto de las modificaciones tarifarias sobre el volumen de viajes y la tipología de títulos validados en los primeros 15 meses de reducciones tarifarias, es decir entre el septiembre 2022 y el diciembre del 2023, en la red de Cercanía RENFE del SIMMB. Unas breves conclusiones cierran el estudio.

## **2. EVOLUCIÓN, CRÍTICAS Y CONSENSOS EN LAS POLÍTICAS *FREE-FARE PUBLIC TRANSPORT*. UN ESTADO DE LA CUESTIÓN**

Las políticas de reducción y gratuidad del transporte público han sido un tema muy tratado y controvertido en la literatura académica, en el marco de los estudios sobre las políticas urbanas y los servicios (Beltrami, Costa, Ferrari, & Musso, 2021). De hecho, el mismo término “gratuidad” se presta a equívocos, puesto que la movilidad supone una serie de costes para el individuo y la comunidad, como el gasto energético y de tiempo, diferentes de los monetarios y que no son alienables. Por el otro lado, la noción de gratuidad podría ocultar el hecho que se trata de una iniciativa destinada a eliminar el coste monetario de la compra del título de viaje por parte del usuario, trasladándolo a agentes terceros, como las entidades gestoras, la administración pública y, finalmente, los contribuyentes. Por estas razones, de acuerdo con la literatura, en lo sucesivo para hacer referencia a estas políticas utilizaremos la expresión *fare-free public transporte policies*.

Las experiencias de FFPT, a partir de los años sesenta, se han ido multiplicando y actualmente se han identificado más de 250 iniciativas en el mundo (Kębłowski, 2020). Las motivaciones de dichas experiencias varían según el contexto territorial el período en la cual han sido aplicadas. En el caso que nos ocupa, los objetivos planteados en el Real Decreto-Ley 11/2022, indican que principal objetivo de la medida es la reducción del riesgo de vulnerabilidad relacionada con el acceso a la movilidad, equiparando el TPC con otros servicios públicos de carácter universal, como la salud o la enseñanza pública. Esta voluntad enlaza con los postulados de aquellos autores que han afirmado que, al depender el acceso a los servicios, la ocupación y el espacio público de la capacidad de los individuos de desplazarse en el espacio, el derecho a la movilidad debe ser considerado un requisito previo para el disfrute del resto de los derechos de ciudadanía y universales (Korže & Tucak, 2021).

La demanda de la movilidad constituye pues un requisito fundamental para la satisfacción de otros derechos. Por ello, según Kenyon, Lyons y Rafferty (2002), el hecho de que la movilidad se haya convertido en el elemento fundacional de las sociedades contemporáneas hace que algunos grupos sociales, a causa



de su vulnerabilidad en el acceso a la misma, puedan experimentar formas de exclusión o de penalización en múltiples esferas de la vida cotidiana.

A la hora de evaluar la vulnerabilidad relacionada la movilidad, es necesario definir, de manera adecuada, el concepto de costes. Como propone Lucas (2012), además de los costes monetarios necesarios para los desplazamientos en medios de transportes privados o públicos, hay que tener en cuenta, también, las barreras físicas de acceso a las infraestructuras, la distancia del usuario respecto a los puntos de acceso al transporte público, el coste temporal de los desplazamientos y la percepción de inseguridad que un medio o un trayecto pueden generar. Otros factores relevantes son los roles y normas sociales, elementos afectivos y emocionales (Anable & Gatersleben, 2004).

La variedad de los condicionantes sociales de la movilidad hace que, a la hora de definir las políticas tarifarias del transporte público, en lugar de la gratuidad universal, se apliquen a menudo fórmulas de reducción de los costes o de gratuidad dirigidas a grupos específicos. Mediante estas fórmulas se pretende discriminar positivamente los individuos y los grupos sociales que tienen un mayor coste o una más alta dificultad relativa en el acceso a la movilidad. Ejemplos de estas políticas son los descuentos para la población joven, la gente mayor, personas con movilidad reducida o en situación de vulnerabilidad económica. El carácter específico de las políticas de FFPT puede referirse asimismo a algunos territorios, medios de transporte, periodos de tiempos o diferentes intervalos del día, de la semana o del año.

Las políticas de gratuidad del transporte ferroviario que se analizan en este trabajo configuran un caso de FFPT temporalmente limitado, puesto que, aunque hayan sido renovadas en tres ocasiones, actualmente tienen un horizonte temporal limitado a diciembre 2024. Se trata también de una medida limitada a un solo de los modos de transporte (cercanías y media distancia RENFE). En cambio, la medida no discrimina según el perfil social ni el lugar de residencia de los usuarios.

## 2.1 Críticas y consensos sobre las políticas de FFPT

A pesar del alto número de iniciativas desarrolladas, las políticas de *fare-free public transport* han sido objeto también de numerosas críticas. Un primer conjunto de estas cuestiona la eficacia del FFPT como política de reducción del uso del medio de transporte privado motorizado. En particular, mediante el análisis de la flexibilidad de la demanda de TPC (Hensher, 2008; Paulley, et al., 2006), los críticos de estas políticas sostienen que la reducción tarifaria tenga un impacto inferior respecto a políticas de mejora de la calidad, velocidad, frecuencia o extensión de los servicios, así como respecto a política de aumento de los costes del uso del coche, como la gasolina, los peajes o los aparcamientos (Cervero, 1990; Haire & Machemehl, 1992). Recopilando los resultados de las evaluaciones de las políticas, según el contexto y la metodología utilizada, ofrecen conclusiones contrastadas acerca de la conveniencia de aplicar políticas de gratuidad como medida de incentivo del uso del TPC y reducción del uso del medio motorizado privado (Brinche & Huré, 2017; Fearnley, 2013; Galindo, Martínez, & Collado, 2013).

Un segundo bloque de críticas a las políticas FFPT se relaciona con su sostenibilidad y eficiencia económica. Una primera aportación en este sentido procede de los estudios relativos a los nuevos usuarios que las políticas de FFPT generan. En general, se considera que los nuevos usuarios no proceden de la movilidad motorizada privada, sino más bien de la movilidad activa, es decir, individuos que en el léxico económico generarían viajes innecesarios en transporte público. Se ha argumentado, asimismo, que la eliminación de tarifas fomentaría el uso del transporte público para la movilidad no obligada, que resulta ser el segmento de demanda más flexible (Cats, Reimal, & Susilo, 2014).

Las críticas a la sostenibilidad económica de las políticas FFPT se centran en la transferencia de los costes de los usuarios del sistema de transporte público al conjunto de la ciudadanía. Como es evidente, la política de gratuidad reduce los ingresos de los operadores de transporte público e incrementa su dependencia de las aportaciones de las administraciones públicas a la hora de cubrir los costes del servicio. Así las administraciones deberán aportar un mayor porcentaje de financiación a cargo del erario, ya sea de fuentes tributarias o patrimoniales, contribuyendo al incremento del gasto público y, eventualmente, al endeudamiento. Por otra parte, algunos autores sostienen que reformas fiscales en beneficio de los individuos con menor renta generarían mayores beneficios (Cats, Reimal, & Susilo, 2014). A partir de aquí se han debatido los aspectos éticos y de justicia social en relación a la efectiva capacidad redistributiva de estas medidas (Cats, Reimal, & Susilo, 2014). Así, varios autores subrayan el potencial *miss-matching* entre quienes contribuyen a financiar el servicio de transporte público fare-free, típicamente mediante impuestos



y quienes efectivamente disfrutaran de la gratuidad del servicio, en un contexto en el que, obviamente, no todos los contribuyentes utilizan el TPC para sus desplazamientos.

Sin embargo, a la hora de defender las políticas de FFPT, varios autores han subrayado la importancia de los ahorros en sistemas de validación, de acceso y control, así como en el personal y en los espacios físicos de las oficinas (Brie, 2018) que llevarían por un lado a liberar espacios y personal y por el otro agilizarían el servicio (Mohring, 1972), con el consiguiente aumento de satisfacción de los usuarios. Por lo que a nuestro estudio se refiere, las limitaciones temporales de la política analizada no permiten analizar efectos similares a los descritos. Debe tenerse en cuenta, además, que entre las categorías de gasto que la Administración General del Estado prevé bonificar a los operadores de transporte, figuran los costes de implementación y gestión de la medida.

Una última crítica en este ámbito procede de los *behavioural studies*. Desde esta rama del conocimiento se ha señalado la tendencia de los individuos a subestimar los beneficios derivados de la eliminación del coste de los títulos de transporte (Shampanier, Mazar, & Ariely, 2007) y la devaluación simbólica que la gratuidad podría generar en los ojos de los usuarios habituales. Según estas aproximaciones, el hecho de tener que pagar de forma directa, total o parcialmente, el coste del servicio o, en el caso que sea gratuito, dar a conocer su precio al usuario, conduce a una racionalización económica de los beneficios y costes que aquel servicio comporta.

En cuanto a la repercusión de los costes sobre toda la colectividad, cabe decir que la cuestión varía mucho según las características de la medida, el contexto y la población (Kębłowski, Tuvikene, Pikner, & Jauhainen, 2019; González, 2023). En el caso de los servicios de Cercanías del SIMMB, tanto los turistas nacionales, como los internacionales, pueden disfrutar de las mismas reducciones que la población local, mientras que, en otras experiencias, la gratuidad ha sido limitada a la población residente o a colectivos específicos para hacer coincidir contribuyentes y usuarios, así como garantizar un nivel mínimo de ingresos procedente de la venta de títulos de transporte que contribuya a la estabilidad económica del servicio.

Ante a estos planteamientos, varios estudiosos han argumentado que la reducción de la utilización del vehículo privado supone un beneficio para toda la comunidad (Giovanangelli & Sagot-Duvaurox, 2012), independientemente de si es usuaria del transporte público y que, por tanto, la medida beneficia, de una u otra forma al conjunto de la población. Además, la gratuidad tendría una función redistributiva, puesto que promovería la transición energética sin excluir el acceso a la movilidad de la población económicamente más vulnerable.

### **3. LAS REDUCCIONES TARIFARIAS Y EL SISTEMA DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE MOVILIDAD METROPOLITANA DE BARCELONA.**

En España, la financiación de los sistemas de transporte público urbano tiene un carácter acentuadamente dual. Por una parte, figura un número reducido de grandes ciudades (Ruiz Montañez, 2014), para las cuales que se negocian convenios para las inversiones necesarias en la red y subvenciones para los costes del transporte público. Por otra, el resto de municipios en cuyo caso las subvenciones se determinan mediante un sistema de asignación competitivo. Las asociaciones de usuarios, las entidades municipalistas y la propia administración del Estado han reiterado la necesidad de revisar este marco, de tal manera que en la actualidad se encuentra en tramitación o en fase de desarrollo diversas disposiciones legales al respecto<sup>1</sup>.

En el caso de la región metropolitana de Barcelona, así como en los ámbitos de transporte público integrados de Madrid, Valencia o Canarias, la financiación del sistema de transporte colectivo se produce a través de contratos-programa, es decir, programas de inversión estipulados entre organismos públicos de distintos niveles, destinados al mantenimiento y desarrollo de diversos servicios de transporte público. Las inversiones se gestionan mediante un consorcio interadministrativo que en el caso de la provincia de Barcelona corresponde a la ATM (Autoridad del Transporte Metropolitano) y que agrupa la Generalitat de Cataluña, el Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona y la Mancomunidad de Municipios de Movilidad y Transporte Urbano, del que forman parte otros municipios de la región urbana. También están presentes, en calidad de observadores, representantes de la AGE (Administración General del Estado). Los entes consorciados establecen las inversiones mediante convenios recogidos en los



Planes Marco, periódicamente actualizados, mientras que la AGE, a partir del 2014, otorga una subvención nominativa al consorcio.

En relación a sus funciones y a los fondos invertidos por los entes consorciados y la AGE, la ATM coordina los operadores de transporte metropolitano, entre los cuales figura también el servicio de Cercanía de RENFE, a los que proporciona los recursos necesarios para poder realizar el servicio. Otra variable fundamental, dentro de la ecuación económica, son los ingresos generados por la venta de los títulos de transporte integrados que efectúa directamente ATM. A partir de su competencia en la planificación tarifaria del sistema integrado, el consorcio emite y comercializa títulos integrados mediante los cuales los usuarios pueden utilizar todos los medios de TPC del ámbito, con la posibilidad de realizar enlaces sin necesidad de volver a pagar. Sin embargo, algunos operadores del TPC metropolitano, como es el caso de RENFE, disponen de la posibilidad de vender títulos propios que los usuarios pueden utilizar solamente para los desplazamientos en sus líneas.

Pues bien, este es el marco que se ha visto notablemente alterado por el ya mencionado Real Decreto ley 11/2022. Este establece la gratuidad de los títulos multi-viaje de los servicios de Cercanía y media distancia expedidos directamente por RENFE, además de reducir en un 50 % el coste de los títulos multi-viaje del servicio Avant (RENFE) y de los servicios de transporte por carretera de concesión directa del Estado. El mismo decreto establece un sistema de ayudas directas para las entidades que prestan servicios de transporte público en los ámbitos urbanos, como es el caso de ATM, en caso de que se comprometan a aplicar una reducción del 30 % del precio de los abonos y títulos multiviaje en los sistemas de transporte urbano. En el ámbito del SIMMB, la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) adaptó inmediatamente los precios de los títulos de transporte, aplicando el descuento estatal, al que se ha añadido un 20 % adicional financiado por la Generalitat de Cataluña, consiguiendo así la reducción del 50 % del precio de los títulos.

En relación con la gratuidad del abono recurrente del servicio de Cercanía RENFE, el artículo 10.8 del apartado segundo del Real-Decreto Ley dispone que las transferencias, que, en situación de tarificación normal, el consorcio habría abonado al operador RENFE por el servicio de Cercanías, son asumidos directamente por la AGE durante el periodo de gratuidad. La misma institución se encarga, además, de transferir a los entes autonómicos los recursos necesarios para financiar la reducción del 30 % de las tarifas de la restante parte de TPC metropolitano.

La bonificación completa del servicio de Cercanía RENFE, frente una reducción del 50 % de los restantes medios de TPC, podría generar desequilibrios entre los distintos modos y por tanto también entre los diferentes organismos públicos que financian la red. En particular, el hecho de que el título mediante el cual se puede acceder gratuitamente a la red de Cercanías sea un título propio emitido directamente por RENFE, hace probable que una parte de los usuarios acostumbrados a utilizar un título integrado, lo sustituya con el abono recurrente RENFE con el fin de disfrutar de la gratuidad. El hecho de que la bonificación de los títulos integrados dependa de la financiación extraordinaria de la ATM, mientras que la financiación de la gratuidad del servicio de cercanías dependa de la AGE, podría ser motivo de ulteriores desestabilizaciones.

#### **4. ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS DE LAS POLÍTICAS DE GRATUIDAD: OBJETIVOS Y METODOLOGÍA**

Establecido el contexto en el que se han desplegado las medidas de gratuidad y modificación tarifaria, procedemos a continuación a analizar su impacto. Para ello se emplean los datos relativos al volumen de desplazamientos registrado en las líneas de Cercanía RENFE desde la entrada en vigor de la gratuidad del abono recurrente y de la reducción del 50 % del coste de los títulos multiviaje y abonos integrados. Los dos objetivos específicos de este análisis son:

1. Constatar si la gratuidad de los títulos de transporte recurrentes Renfe ha supuesto un incremento en el volumen total de los usuarios del servicio de Cercanías.
2. Determinar si la política de gratuidad ha comportado variaciones en la elección de la tipología de título de transporte utilizado por los usuarios del servicio de Cercanía RENFE.

El ámbito de análisis es el del SIMMB, que comprende 346 municipios y cuenta con una población residente de 5,74 millones de habitantes. El periodo de tiempo considerado se extiende desde el 1 de



septiembre de 2022, fecha de entrada en vigor de las políticas de rebajas tarifarias, hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha de finalización del segundo periodo de gratuidad. Sin embargo, los acontecimientos de escala macrorregional y global que han caracterizado los años inmediatamente anteriores a la introducción de la gratuidad y que en parte configuran la razón de existir de la misma, requieren que la lectura de las dinámicas de movilidad se enmarque en una ventana temporal más amplia. Así, se tomará en cuenta el período que va desde el 2018 al 2023, en el cual es posible identificar cuatro fases diferentes por lo que a la movilidad se refiere: a) los años previos a la pandemia de Covid-19, b) la fase de restricción de la movilidad dictada por la pandemia, c) el período de retorno a la movilidad posterior la eliminación de las restricciones, d) el período actual de gratuidad del servicio.

Cabe destacar que el análisis se enmarca en un más amplio trabajo de investigación centrado en el impacto que ha tenido la modificación tarifaria sobre los hábitos de la población del ámbito del Sistema Integrado de la Movilidad Metropolitana de Barcelona<sup>ii</sup>. La investigación se aproxima a los impactos de la política de gratuidad a partir del análisis de las alteraciones del volumen de desplazamientos, sus impactos sobre la distribución de la movilidad entre diferentes medios de transporte, su alcance territorial según las zonas del ámbito SIMMB y cada una de las líneas del sistema de Cercanías, así como sus implicaciones sociales a partir de la renta media de la población residente en cada uno de los ámbitos territoriales estudiados.

El análisis que se presenta a continuación se ha llevado a cabo a partir de datos suministrados por dos fuentes secundarias referidas al número de validaciones de títulos de transporte registradas en el SIMMB en el arco de cada año analizado. Por un lado, los datos procedentes del Sistema de Gestión Integrada del Transporte (SGIT) de la ATM que únicamente dan constancia de las validaciones de los títulos integrados. Por el otro, los datos TransMET publicados por la ATM y procedentes directamente de RENFE. En el caso de la primera fuente, los datos registran el número de validaciones por cada estación, pero no ofrecen el detalle de la línea del servicio utilizada por cada usuario, en los casos de estaciones que permiten acceder a más de una. Por su parte, la segunda fuente permite tener constancia del volumen total de viajes por cada línea, sin diferenciar entre estaciones, sí, diferenciando si se trata de un tramo interior o exterior a la línea 1.

A nivel metodológico ha sido necesario integrar las dos fuentes de datos con el objetivo de obtener las informaciones necesarias para el análisis. Esta operación ha conestado de dos fases:

1. Después de haber asociado a cada estación las correspondientes líneas del servicio de Cercanía RENFE, las validaciones de los títulos integrados de cada estación han sido agregados por las diferentes líneas del servicio (R1, R2, R3, R4, R7, R8).

En consecuencia, el número de títulos propios ATM para cada línea ha sido calculado como:

$$\sum n. Int. Liny = \sum [(n. val\beta) \frac{n. totZ \times Liny}{\sum n. totZ \times Liny}]$$

Así, el número de desplazamientos con origen  $\beta$ , que han utilizado la línea  $\gamma$  ha sido estimado mediante los volúmenes totales de pasajeros que cada línea  $\gamma$  posee en la misma zona  $\times$  donde se ubica la estación  $\beta$ , según los datos reportados en el TransMET. Donde "n.val. $\beta$ " = número de validaciones de títulos integrados (SGIT) por estación. "n.tot.Z $\times$ Liny" = el número de desplazamientos totales por línea y por zona.

2. A partir del número total de viajes por cada línea de Cercanías, desagregados por zona del ámbito SIMMB (datos procedentes del TransMET) y del resultado del paso metodológico 1, ha sido calculado, mediante una simple resta, el número de títulos propios RENFE agregados por línea de Cercanías:

$$n.prop.Liny = n.tot.liny - \sum n.Int.Liny$$

"n.tot.liny" (donde  $\gamma$  es cualquier posible línea Cercanías del ámbito integrado) = el número de validaciones totales para cada línea  $\gamma$  de Cercanías.



## 5. RESULTADOS

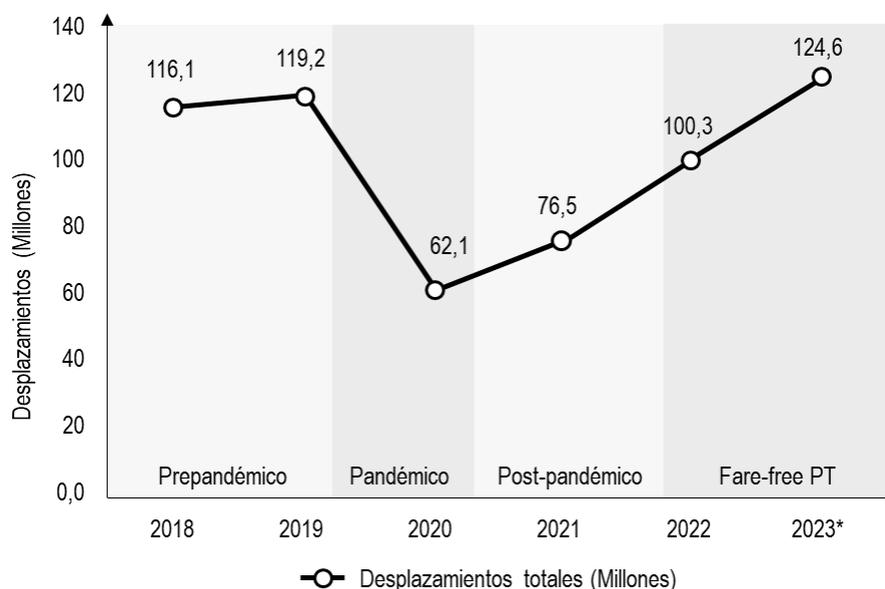
La exposición de los resultados del análisis se divide en dos secciones según los dos objetivos específicos ilustrados en el apartado metodológico. La primera sección ilustra las variaciones en el uso de los servicios de Cercanía en termino de volumen global de desplazamientos, la segunda se enfoca en la evolución del uso de los títulos de viaje integrados y de los expedidos por RENFE.

### 5.1 Las variaciones globales en el uso de los Servicios de Cercanías en el ámbito integrado

Los años anteriores al estallido de la pandemia se habían caracterizado, en el ámbito SIMMB, por el crecimiento progresivo en el uso del transporte público colectivo. Esta evolución conoció una brusca inflexión a causa de la propagación del Covid-19 y de las medidas restrictivas de la movilidad (Checa et al. 2020; Boira, Nel-lo & Seguí, 2022). En cuanto a la red de Cercanías, el crecimiento que durante los últimos cinco años anteriores a la pandemia fluctuaba entre el 2 % y el 4 % anual (con una especial intensidad dentro de la zona tarifaria 1) conoció una reducción especialmente drástica. Así, en 2020 se produjo una disminución de los desplazamientos de casi el 50 % respecto al año anterior, pasando de 119,2 millones de viajes a poco más de 62 millones.

Con la eliminación progresiva de las restricciones, los flujos de movilidad se han ido recuperando, de forma bastante similar, tanto en el sistema de Cercanías como en el del resto de mediados de transporte público del ámbito del SIMMB (Metro, Tranvía, Bus, FGC y RENFE). En el 2021, los usuarios de las líneas de Cercanías aumentaron un 23,3 %, llegando a 76,6 millones; que, aun así, supone una cifra inferior al 65 % del volumen del periodo prepandémico. En el año 2022, con la entrada en vigor de la medida de gratuidad, el servicio de Cercanías registró 100,3 millones de desplazamientos, un aumento del 31 % respecto al ejercicio anterior, mientras que la proyección de los datos del primer semestre de 2023 indica un número de viajes al final del año, de 124,6 millones, es decir, un aumento del 24,3 % respecto al 2022. Si se confirmara la proyección, esto significaría un aumento del 4,6 % de los desplazamientos en comparación con el periodo prepandémico, es decir, 5,4 millones de nuevos desplazamientos en comparación con el 2019 (Figura 1).

Figura 1 Volumen total de desplazamientos en las líneas de Cercanías RENFE, 2018-2023.



\*Los valores referidos al año 2023 derivan de una proyección de los datos del primer semestre. Los datos oficiales para todo el año 2023 no serán publicados hasta mayo/junio de 2024, fecha posterior a la redacción de este artículo.  
Fuente: Elaboración propia a partir de datos ATM Y MITMA.

Los datos elaborados a partir de las encuestas del GESOP<sup>iii</sup> señalan que aproximativamente un 7 % de los actuales usuarios de TPC declara haber cambiado de medio de transporte, pasando a los servicios de



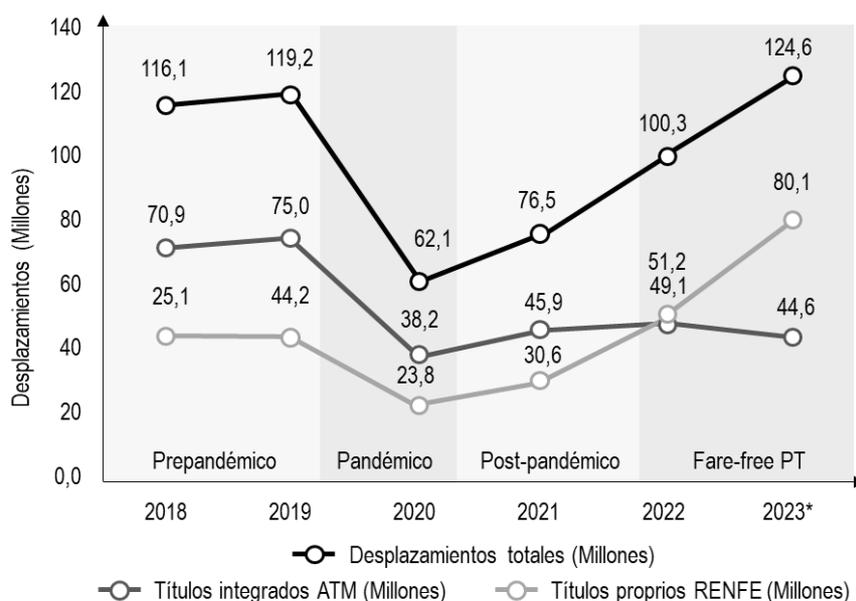
Cercanía RENFE en coincidencia del primer periodo de gratuidad<sup>iii</sup>. Solo el 3 % afirma que antes de la gratuidad utilizaba el vehículo privado.

## 5.2 La evolución del uso de los títulos de viaje integrados y de los expedidos por RENFE

En el periodo anterior a la caída de 2020, algo más del 60 % de los desplazamientos en los servicios Cercanías se realizaba utilizando títulos expedidos por ATM, mientras que el 40 % restante con títulos propios RENFE, con las ventajas e inconvenientes inherentes a ambos tipos de títulos. Los títulos integrados tienen un mayor atractivo para las personas que realizan desplazamientos en las áreas centrales de la metrópolis, donde la densidad y la variedad de los sistemas de transporte facilita la combinación de diversos medios en los desplazamientos.

Pues bien, a partir de 2022, con la entrada en vigor de la gratuidad del Abono recurrente expedido directamente por RENFE, esta distribución ha conocido una pronunciada inflexión. De esta forma, el peso de la utilización de los títulos propios de RENFE en el uso del servicio de Cercanías se ha incrementado de manera destacada. Si en el 2019 estos representaban el 37 % del total y 2021 el 40 %, en 2022 aumentaron hasta el 51,1 %, y se estima que a final del 2023 habrán sido empleados para el 64,2 % de los desplazamientos. No solo se ha invertido el peso relativo de los dos tipos de títulos, sino que en 2023 la diferencia entre el número de usuarios de unos y otros es la más alta de los últimos seis años (Figura 2).

Figura 2 Volumen de desplazamientos en las líneas de Cercanías RENFE según tipo de título utilizado, 2018-2023.



\*Los valores referidos al año 2023 derivan de una proyección de los datos del primer semestre. Los datos oficiales para todo el año 2023 no serán publicados hasta mayo/junio de 2024, fecha posterior a la redacción de este artículo.  
Fuente: Elaboración propia a partir de datos ATM Y MITMA.

Esto significa que los porcentajes de aumento entre 2019 y 2023 del 4,6 % de pasajeros totales al que se ha hecho referencia en el apartado anterior, corresponde a un incremento del 81,3 % de pasajeros con título propio RENFE y a una disminución del 40,6 % de los que usan títulos expedidos por ATM. De este modo, si en 2019 se habían realizado en la red de Cercanías 75 millones de desplazamientos con títulos integrados y 44,1 millones con títulos propios RENFE, el 2023 se habrán realizado 44,5 millones con títulos ATM y 80,1 millones con títulos propios de RENFE. La proporción en el reparto de los títulos se ha invertido y la inflexión principal ha tenido lugar a partir del año 2022, con la implantación de la gratuidad de los abonos propios RENFE.<sup>iv</sup>

Las razones del cambio de comportamiento de los usuarios deben buscarse, como se ha indicado, en el impacto de la gratuidad. Esta hace más conveniente el título recurrente de RENFE para todos aquellos viajeros que no necesitan realizar cambios modales entre para llegar a su destino y reduce las ventajas del



uso de título ATM para quienes sí deban realizar estos cambios. Esta hipótesis se ve confirmada por la evolución de la cuestión en las diversas zonas del ámbito SIMMB. Así, se observa como en la zona 1, el peso de los títulos integrados, que se ha mantenido estable alrededor del 80 % del total de títulos utilizados, tanto antes, como durante y después de las restricciones de la movilidad debidas a la pandemia, disminuye su peso de 8,1 puntos porcentuales en el 2022 y de 11,6 en el 2023. De modo que las proyecciones para el año 2023 estiman que el título integrado haya sido empleado en el 56,8 % de los desplazamientos que tuvieron origen en la zona 1. En cambio, en las cinco zonas externas a la zona 1, donde el peso relativo de los usuarios que realizan la totalidad de su desplazamiento de origen a destino en el servicio de Cercanías resulta habitualmente más elevado, el porcentaje de utilización de los títulos integrados se ha situado cerca del 40 % hasta el 2021, para luego disminuir de 16 puntos porcentuales en el 2022 y de otros 11,6 puntos a lo largo del 2023, llegando a ser empleado solo en el 16 % de los desplazamientos originados fuera de la zona 1.

## 6. PUNTOS DE REFLEXIÓN SOBRE LAS IMPLICACIONES DE LA GRATUIDAD

Como se ha explicado, tanto la política de reducción tarifaria de los abonos y títulos multiviaje integrados, como la gratuidad del abono recurrente RENFE constituyen medidas de carácter temporal y compensatorio. Así, han sido presentadas como respuesta a la inflación y al incremento de los precios del combustible, con el objetivo de reducir los costes de la movilidad para la población. Los datos aportados en el presente trabajo parecen confirmar la hipótesis de que, sean cuales sean sus méritos ambientales y sociales, la política está comportando cambios relevantes en el uso de los títulos de transporte integrados, los cuales que podrían generar descompensaciones en el sistema financiero del transporte público y en su viabilidad económica a largo plazo.

Nuestro análisis ha mostrado cómo el volumen de desplazamientos en el servicio de Cercanías ha aumentado de manera relevante en coincidencia con la implantación de la gratuidad, de tal manera que 2023 es el primer año en que la movilidad en la red de Cercanías vuelve a los niveles anteriores a la pandemia. Aun cuando los datos disponibles no permiten establecer una relación causal entre el aumento del número de desplazamientos y la política de gratuidad, varios elementos apuntan a esta correlación, en particular la inflexión en el uso de títulos propios RENFE a partir del 2022:

- a) En el año 2023 se han validado 36 millones de títulos propios RENFE que en 2019, frente a una disminución de 30 millones de títulos integrados en el mismo período. Sin poder saber cuántos de los 5,4 millones de nuevos usuarios han optado por el abono recurrente, a partir de los datos ilustrados es posible suponer que los títulos expedidos directamente por RENFE han constituido un incentivo importante para quienes han optado por el cambio modal.
- b) Hasta el año 2021, las validaciones de títulos integrados expedidos por la ATM representaban establemente alrededor del 60 % de los desplazamientos en la red de Cercanías. Desde entonces, su uso ha disminuido hasta representar el 49 % de las validaciones en 2022 y el 36 % en 2023. Esta dinámica representa un cambio relevante en la organización tarifaria del servicio, puesto que en menos de un año y medio el peso de los títulos integrados sobre el total de los títulos empleados por los usuarios se ha visto reducido en cerca de un 50 %.

A partir de dichos resultados se pueden prever dos evoluciones: por un lado, observando el decrecimiento en términos absolutos durante el año 2023, se puede plantear una nueva disminución en la utilización de estos títulos durante el año 2024; por otro, podría avanzarse la hipótesis de que, después de 5 meses de aplicación de la gratuidad, la disminución se ha estabilizado y que los usuarios de Cercanías que han considerado más conveniente emplear títulos integrados van a seguir haciéndolo.

Por lo que se refiere a las implicaciones financieras de la introducción de las medidas de gratuidad, pese a que faltan todavía algunas informaciones para poderlas evaluar en su conjunto, es posible avanzar algunas conclusiones que puedan orientar un posible debate sobre el tema.

- La bonificación del 50 % de los abonos y títulos multiviaje integrados es compensada a nivel financiero por las inversiones de la AGE, por el 30 % y de la Generalitat de Cataluña, por el restante 20 %. No constituyen un esfuerzo económico suplementario para la ATM.



- La bonificación del 100 % del abono recurrente RENFE es compensada directamente por la AGE que, en virtud de la gratuidad, asume los costes que normalmente la ATM habría sostenido para los servicios de Cercanías.
- La evidencia aportada indica que la política de reducciones tarifarias ha comportado un incremento en el número de desplazamientos en las líneas de Cercanía RENFE.
- Ahora bien, la nueva situación tarifaria incentiva, como se ha visto, un cambio en la tipología de título empleado por los usuarios de los servicios de Cercanías, de modo que el peso de los títulos integrado ha bajado de forma destacada desde el comienzo de la gratuidad y la proporción entre títulos de transporte expedidos por ATM y RENFE se ha invertido.
- A esta disminución, se suma una posible reducción del uso de títulos multiviajes y abonos integrados multi-zona, puesto que el uso combinado entre abono recurrente RENFE y abono/multiviaje integrado de una sola zona, podría cubrir muchas de las necesidades de cambios modales entre diferentes medios de transporte público, comportando un ahorro en la compra de los títulos por parte de los usuarios.
- Al mismo tiempo que se produce la disminución de los ingresos de la ATM por la venta de títulos de transporte, se registra un aumento general de la demanda de movilidad, tanto en las líneas de Cercanías, como en el resto del TPC del ámbito. Ello podría generar un aumento de las dependencias de la ATM de las transferencias de los entes consorciados y aumentar las dificultades a la hora de mantener sus las inversiones en las restantes redes de TPC integrado (metro, bus, tranvía y FGC).
- En caso que se eliminara la bonificación del 20 % del precio de los títulos, actualmente cubierta por la Generalitat, cabría esperar un desplazamiento de los usuarios hacia los títulos hacia los propios RENFE aún mayor, con la consiguiente reducción añadida de los ingresos de la ATM.
- En general, por su diseño e impacto, la medida de reducción tarifaria y gratuidad comporta una mayor dependencia respecto a la Administración General del Estado de financiación del Sistema Integrado de Movilidad Metropolitana de Barcelona.

A la vista de los resultados expuestos, se plantea, en primer lugar, la necesidad de profundizar en la comprensión de los impactos de la política sobre los sistemas de movilidad urbana y metropolitana. El desarrollo de estudios análogos, centrados en otras áreas urbanas de España, ayudaría a comprender los efectos funcionales, sociales y financieros de las políticas emprendidas. A partir de ellos será posible (y necesario) debatir en profundidad la efectividad de las políticas de gratuidad y su impacto sobre el medio ambiente, la equidad social y la sostenibilidad económica de la movilidad en nuestras grandes ciudades.

## REFERENCIAS

- Anable, J., & Gatersleben, B. (2004). All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel model. *Transportation Research A* 39, 163-181. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.09.008>
- ATUC. (2021, 10 14). ATUC estima que a final de este año se superará el 80% de ocupación en el transporte público. *Tratto da ATUC*: <https://www.atuc.es/comunicados/atuc-estima-final-ano-se-superara-80-ocupacion-transporte-publico>
- Beltrami, M., Costa, V., Ferrari, C., & Musso, E. (2021). Free-Fare Public Transport, verso una mobilità urbana più sostenibile? Spunti dall'esperienza genovese. *Rivista di economia e politica dei trasporti* n.3. <http://hdl.handle.net/10077/34483>
- Blanco, I., & Nel-lo, O. (2018). *Barrios y Crisis*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Boira, J., O, N., & Seguí, J. (2022). La gran aturada. La mobilitat a Catalunya, les Illes Balears i el País Valencià durant la crisi sanitària de la COVID-19. In A. D. (coord.), *Les mutacions socials de la COVID-19*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans.
- Brie, M. (2018). Belgium: Ending the Car Siege in Hasselt. In & J. J. Prince, *Free Public Transit: And Why We Don't Pay To Ride Elevators* (p. 81.88). Montreal: QC: Black Rose Books.
- Brinche, H., & Huré, M. (2017, June 29). Dunkirk as a new Laboratory for free transit. *Tratto da Metropolis*: <https://metropolitiques.eu/Dunkirk-as-a-New-Laboratory-for-Free-Transit.html>



- Cats, O., Reimal, T., & Susilo, Y. (2014). Public Transport Pricing Policy – Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia. 93rd Annual Meeting of the Transportation Research Board. Washington, D.C. DOI: 10.3141/2415-10
- Cervero, R. (1990). Transit pricing research. *Transportation* n.17, 117–139. DOI: <https://doi.org/10.1007/BF02125332>
- Checa, J., Martín, J., López, J., & Nel-lo, O. (2020). Those who cannot stay at home: urban mobility and social vulnerability in Barcelona during the COVID-19 pandemic. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (87). DOI: <https://doi.org/10.21138/bage.2999>
- Fearnley, N. (2013). Free Fares Policies: Impact on Public Transport Mode Share and Other Transport Policy Goals. *Int. J. Transp.* 1, 75–90. DOI: 10.14257/ijt.2013.1.1.05
- Galindo, J., Martínez, J., & Collado, N. (2013). ¿Logró la subvención al transporte público metropolitano sacar coches de las ciudades? Un análisis con datos de tráfico en tiempo real de la ciudad de Madrid. *EsadeEcPol Policy Brief*, No.44, Esade. DOI: <https://doi.org/10.56269/20231016/JGA>
- Giovanangeli, M., & Sagot-Duvauroux, J.-L. (2012). *Voyageurs sans ticket - Liberté, égalité, gratuité : une expérience sociale à Aubagne*. Vauvert: Diable Vauvert.
- González, V. (2023). *Transport públic gratuït: examinant els models i els seus efectes*. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona.
- Haire, A., & Machemehl, R. (1992). impact of rising fuel prices on U.S.transit ridership. *Transp. Res. Rec.* 11-19. DOI: <https://doi.org/10.3141/1992-02>
- Hensher, D. (2008). Assessing systematic source of variation in public transport elasticities: Some comparative warnings. *Transportation Research Part A*, Vol. 42, 1031-1042. DOI: 10.1016/j.tra.2008.02.002
- Kęłowski, W. (2020). Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport. *Transportation* 47, 2807–2835. DOI: 10.1007/s11116-019-09986-6
- Kęłowski, W., Tuvikene, T., Pikner, T., & Jauhainen, J. S. (2019). Towards an urban political geography of transport: Unpacking the political and scalar dynamics of fare free public transport in Tallinn, Estonia. *Environment and Planning C: Politics and Space* 37(6), 967-984. DOI: <https://doi.org/10.1177/23996544188211>
- Kenyon, S., Lyons, G., & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: Investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), 207-219. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(02\)00012-1](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(02)00012-1)
- Korže, B., & Tucak, I. (2021). Justification of the citizens' right of access to public passenger transport services by the human rights to mobility and equality before the law. *Lex Localis*, 19(1), 149–174. DOI: [https://doi.org/10.4335/19.1.149-174\(2021\)](https://doi.org/10.4335/19.1.149-174(2021))
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105-113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
- Martínez, P., & Santamaria, M. (2024). *Embarriados, Atlas de la Nueva Vulnerabilidad Urbana y Social de España*. Fundación Cotec para la innovación y 300.000km/s.
- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (2023, 12 27). Tratto da <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio>: <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mie-27122023-1512#:~:text=El%20Gobierno%20ha%20aprobado%20hoy,50%25%20de%20los%20abonos%20Avant.>
- Mohring, H. (1972). Optimization and Scale Economies in Urban Bus Transportation. *American Economic Review*, 591-604.
- Nel-lo, O. (2010). Les dinàmiques territorials a la Regió Metropolitana de Barcelona (1985-2006). Hipòtesis interpretatives. *Papers (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Ed. impresa)*, (51), 0016-27. <https://ddd.uab.cat/record/63840>
- ONU-Habitat. (2021, 08 11). La pandemia cambió la movilidad en las ciudades. Tratto da ONU-Habitat: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/la-pandemia-cambio-la-movilidad-en-las-ciudades>
- Pauley, N., Balcombe, R., Mackett, R., Titheridge, H., Preston, J., Wardman, M., White, P. (2006). The demand for public transport: the effects of fares, quality of service, income and car ownership. *Transport Policy*, Vol. 13, No. 4, 295-306. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2005.12.004>
- Ruiz Montañez, M. (2014). La financiación del transporte urbano: Un reto para las ciudades Españolas del siglo XXI, *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*. Elsevier Vol. 20, Iss. 1, 1-4. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.iedee.2013.12.001>



- Shampanier, K., Mazar, N., & Ariely, D. (2007). Zero as a special price: The true value of free products. *Marketing science*, Vol. 26 , No. 6, 742-757. DOI: 10.1287/mksc.1060.0254
- Štraub, D. (2020). Riding without a ticket: geography of free fare public transport policy in Poland. *Urban development Issues*, 64(1), 17-27. DOI: 10.2478/udi-2019-0020
- Tooze, A. (2018). *Crashed: How a decade of financial crisis changed the world*. Londres: Allen Lane.
- Türkcs, M., & Vuta, D. (2022). Telework: Before and after COVID-19. *Encyclopedia 2022 2*, 1370–1383. DOI: 10.3390/encyclopedia2030092
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies*. London: Routledge.

## NOTAS

- i Se trata de la Ley de Movilidad Sostenible, cuyo Proyecto de ley ha sido aprobado por el Consejo de Ministros el día 12 de febrero de 2024 y cuya aprobación se espera antes de que finalice el año. En el caso que nos ocupa, la gestión del transporte en el ámbito metropolitano de Barcelona se encuentra también regulado por la ley 21/2015 de la Generalitat de Catalunya del 29 junio 2015, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya, aprobada pero aún no desplegada.
- ii *Els impactes de les reduccions tarifaries del transport públic en els hàbits de la mobilitat quotidiana Estudi a l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (2024)*. El estudio ha sido realizado por el Institut Metròpolis y el Grupo de Investigación sobre Energía, Territorio y sociedad (GURB) del Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB) por encargo de la ATM.
- iii Se trata de una encuesta a los usuarios del SIMMB elaborada por la empresa GESOP por encargo de la ATM. El trabajo de campo se realizó durante los meses de octubre y diciembre 2022.
- iv El primer periodo de gratuidad ha tenido lugar entre el 1 de septiembre 2022 y el 31 de diciembre del mismo año.





## PRÁCTICAS COTIDIANAS DE MOVILIDAD EN LAS CIUDADES DE ITUIUTABA Y MOSSORÓ, BRASIL

PAULA NEUMANN NOVACK<sup>1</sup>

KÉSIA ANASTÁCIO ALVES DA SILVA<sup>2</sup>

ELISEU SAVÉRIO SPOSITO<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Investigadora de Postdoctorado: Departamento de Geografía, Universidade Estadual Paulista, R. Roberto Símonsen 305, paulanovack@gmail.com

<sup>2</sup>Investigadora de Postdoctorado: Departamento de Geografía, Universidade Estadual Paulista, R. Roberto Símonsen 305, kesia.anastacio@unesp.br

<sup>3</sup>Profesor: Departamento de Geografía, Universidade Estadual Paulista, R. Roberto Símonsen 305, eliseu.sposito@unesp.br

**Resumen:** El texto aborda la movilidad como una práctica espacial esencial en la vida urbana, destacando su relevancia en la comprensión de los usos y apropiaciones del espacio urbano, así como en la reproducción de desigualdades sociales. Se propone analizar las similitudes y diferencias en la movilidad cotidiana de dos grupos sociales en las ciudades medias brasileñas de Ituiutaba/MG y Mossoró/RN. La investigación, basada en entrevistas semiestructuradas con habitantes de áreas populares y de ingresos más altos, examina aspectos como tiempo, distancia, tipos de transporte y percepciones sobre el transporte público. El trabajo se estructura en dos partes: la movilidad y la accesibilidad como herramientas analíticas para estudiar el uso del espacio urbano y las desigualdades socioespaciales, seguido por el análisis de la experiencia de movilidad cotidiana de los dos grupos sociales.

**Palabras clave:** Prácticas espaciales, movilidad, desigualdades sociales, ciudades medias.

### EVERYDAY MOVILITY PRACTICES IN THE CITIES OF ITUIUTABA AND MOSSORÓ, BRAZIL

**Abstract.** The text addresses movement as an essential spatial practice in urban life, highlighting its relevance in understanding the uses and appropriations of urban space, as well as in the reproduction of social inequalities. It is proposed to analyze the similarities and differences in the daily movement of two social groups in the Brazilian media cities of Ituiutaba/MG and Mossoró/RN. The investigation, based on semi-structured interviews with inhabitants of popular areas with higher incomes, examines aspects such as time, distance, types of transport and perceptions about public transport. The work is structured in two parts: mobility and accessibility as analytical tools to study the use of urban space and socio-spatial inequalities, followed by the analysis of the experience of everyday movement of social groups.

**Keywords:** Spatial practices, mobility, social inequalities, average cities.



## 1. INTRODUCCIÓN

La movilidad es una práctica espacial elemental en la vida cotidiana urbana. Además de ser objeto de investigación en diferentes campos de la ciencia, cuando se piensa como una práctica espacial, se establece como un elemento teórico analítico que incrementa la comprensión de los usos y apropiaciones del espacio urbano y, en consecuencia, la reproducción de las desigualdades sociales (Balbim et al., 2016; Legroux, 2021). Por lo tanto, la movilidad cotidiana<sup>1</sup> puede revelar cómo diferentes grupos y sujetos sociales, según su posición social, condición de clase, género, edad, entre otros adjetivos, utilizan, se apropian y experimentan el entorno urbano mientras se desplazan por la ciudad. Así, considerando la movilidad como objeto y elemento teórico analítico, este artículo pretende, comparando dos grupos sociales distintos, analizar las similitudes y diferencias en los usos y apropiaciones del espacio urbano, a través de la movilidad cotidiana en dos contextos urbanos dispares: Ituiutaba, ubicado en Minas Gerais, y Mossoró, ubicado en Rio Grande do Norte.

La aplicación de entrevistas semiestructuradas en las dos ciudades y con dos grupos sociales distintos: sujetos que residen en hábitats populares y sujetos que residen en hábitats dirigidos a grupos sociales de mayores ingresos, proporcionó los elementos empíricos para el análisis de la movilidad y accesibilidad cotidiana. En las entrevistas se consideraron tiempo, distancia, tipos de modos utilizados en los desplazamientos urbanos, experiencia en la ruta casa-trabajo-casa, percepciones sobre el transporte público, entre otras dimensiones. El artículo se divide en dos apartados principales: a) exploración de la movilidad y la accesibilidad como herramientas para examinar los usos y apropiaciones del espacio urbano, así como las desigualdades socioespaciales; b) evaluación de la experiencia de movilidad cotidiana de dos grupos sociales a través de entrevistas semiestructuradas.

## 2. ESTRUCTURACIÓN DE CIUDADES Y DESIGUALDADES SOCIOESPACIALES A TRAVÉS DE LA MOVILIDAD

Abordamos la estructuración de las ciudades, centrándonos en la movilidad urbana, presentando las ciudades de Ituiutaba y Mossoró como objetos de estudio. El análisis se concentra en la formación socioespacial, considerando categorías como tiempo, espacio, calidad, cantidad, singularidad, universalidad. Se destaca la influencia de estas formaciones en la dinámica de los desplazamientos urbanos, relacionados con sectores productivos, empleos y distribución de clases sociales.

Además, la discusión sobre infraestructuras orientadas a la movilidad aborda barreras que afectan la accesibilidad urbana (Gutiérrez, 2009; Jirón y Mansilla, 2014). El análisis abarca aspectos como las rutas de autobús, los modos disponibles y el transporte privado por habitante, considerando características sociodemográficas como la renta y el empleo.

La movilidad urbana es importante para comprender las desigualdades socioespaciales en las ciudades, considerando factores como el transporte, la infraestructura y la accesibilidad. Sostenemos que el análisis de las desigualdades debe ir más allá de los aspectos materiales del desplazamiento, incluyendo también elementos económicos, culturales, sociales y demográficos. Las barreras a la movilidad incluyen aspectos financieros, físicos, organizativos, temporales, de habilidades y tecnológicos, que afectan no solo la movilidad sino también el desempeño de las actividades cotidianas (Jirón y Mansilla, 2014).

La densidad de barreras de accesibilidad en la vida cotidiana dificulta la movilidad y afecta la experiencia espaciotemporal urbana. En Brasil, la deficiencia en el transporte público se destaca como una barrera importante, que perjudica principalmente a la población de bajos ingresos<sup>2</sup>. Restringir la movilidad se considera una violación del derecho a ir y venir, impactando el acceso a los derechos fundamentales (Petroni, 2021).

---

<sup>1</sup> “En este sentido se entenderá la movilidad cotidiana urbana como aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares” (Jirón et al., 2010, p. 24).

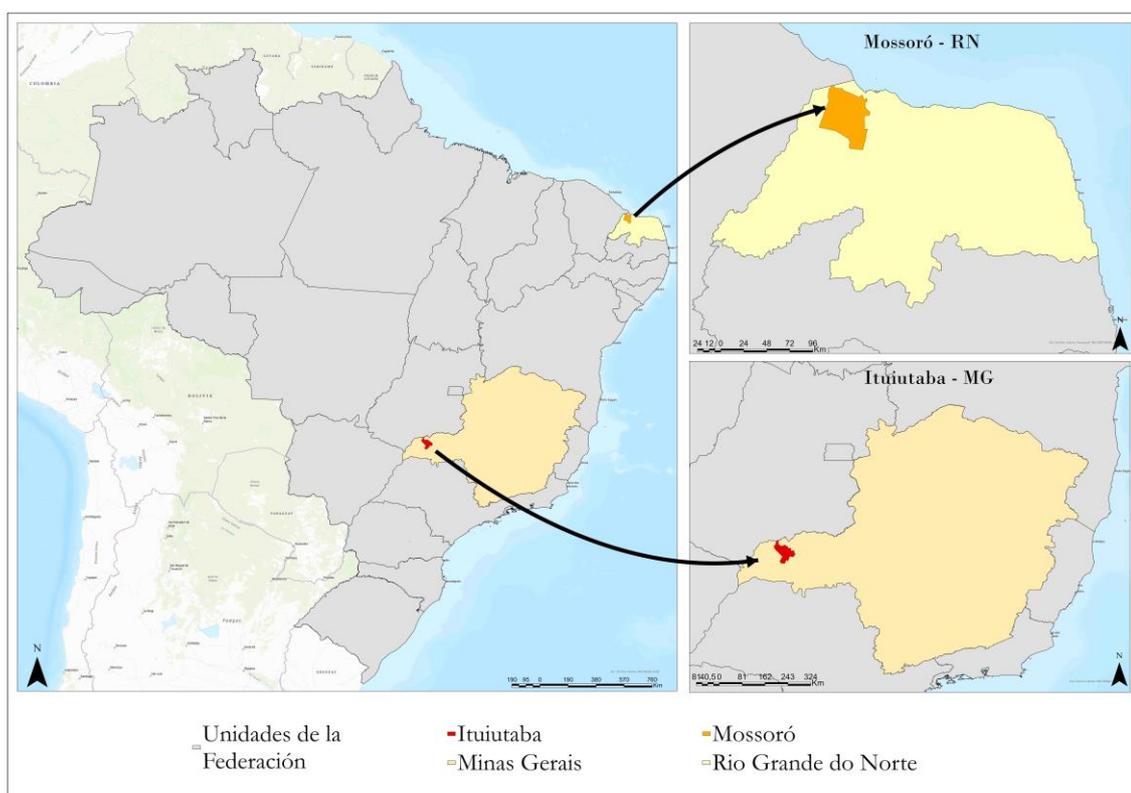
<sup>2</sup> Se refiere a ingresos que están por debajo del promedio o de lo que se considera necesario para cubrir las necesidades básicas, como alimentación, vivienda y atención médica.



El análisis revela que las barreras precarias a la movilidad y la accesibilidad, especialmente en áreas periféricas, contribuyen a profundizar las desigualdades urbanas, controladas por el capital productivo concentrado en los centros urbanos. El texto concluye destacando la importancia de un enfoque cualitativo para comprender la movilidad como una práctica espacial relacionada con otras dimensiones de la vida cotidiana, capaz de resaltar las barreras que califican los viajes diarios y contribuyen a las desigualdades socioespaciales.

La elección de estudiar la movilidad diaria en ciudades medianas, como Ituiutaba y Mossoró, en diferentes contextos urbanos, busca cuestionar la calidad, los tiempos y los vectores de las personas en escalas distintas a la metropolitana. Se enfatiza la necesidad de comprender las características de la movilidad en una escala teóricamente más favorable a las personas, en comparación con las metrópolis. La elección de estas ciudades proporciona un marco comparativo sobre los usos, apropiaciones y desigualdades en la movilidad cotidiana en diferentes contextos socioespaciales.

Mapa 1: Localización de los municipios de Ituiutaba y Mossoró.



Fuente: IBGE - Malla de municipios y estados. Elaboración: autores.

## 2.1 Ituiutaba

El municipio de Ituiutaba, ubicado en el estado de *Minas Gerais*, se estableció en 1901 con el nombre de "Vila Platina" y posteriormente, en 1915, cambió su nombre a Ituiutaba. Con una población de 102,217 habitantes, un Índice de Desarrollo Humano (IDH) de 0,739 y una renta per cápita de R\$35.891,17, la ciudad ha experimentado cambios a lo largo de su historia (IBGE, 2022a).

El proceso de poblamiento y la estructura urbana en la región del Triângulo Mineiro comenzó a mediados del siglo XIX, impulsado por la disminución de la producción de oro en las minas, lo que llevó a los habitantes de "Gerais" a dedicarse a la agricultura y ganadería, llegando a esta región en busca de extensas tierras (Portal Ituiutaba, 2024).

Ituiutaba, conocida como la "Capital del Arroz" en la década de 1950, inició su trayectoria industrial en 1915 con la instalación de la primera máquina procesadora de arroz. Iniciativas posteriores, como la fundación de *Indústrias Reunidas Fazendas* en 1938 y la introducción de nuevas máquinas en la década



de 1930, fortalecieron la industria arrocera. Además de la producción de arroz, la ciudad se convirtió en un importante exportador de carne con la creación de la Matadouro Industrial de Ituiutaba S.A (MIISA) en 1950. En 1976, Nestlé estableció una fábrica de leche en polvo en la ciudad, y en los años 1980, la planta de Triálcool, liderada por el grupo João Lyra, destacó la región en el monocultivo de caña de azúcar. Estas iniciativas industriales, incluida la presencia de JBS (Friboi) en el antiguo Matadero Industrial, continúan desempeñando un papel crucial en el desarrollo económico de Ituiutaba, generando empleo y contribuyendo al crecimiento del municipio (Portal Ituiutaba, 2024).

## 2.2 Mossoró

El municipio de Mossoró, ubicado en el estado de *Rio Grande do Norte*, tiene una formación socioespacial única, construida a lo largo de los dos últimos siglos. Con una población de 264.577 habitantes, un IDH de 0,720 y una renta per cápita de R\$ 23.290,37, la ciudad ha experimentado varias transformaciones a lo largo de su historia (IBGE, 2022b).

La estructura urbana y social de Mossoró está influenciada por cambios en las actividades económicas, destacándose ciclos económicos como ciudad de ganaderos, productora de algodón, carnaúba (árbol) y centro de producción de sal. Actualmente en la ciudad se destaca la producción de aceite y la fruticultura.

La expansión urbana a partir de 1960 resultó en un desarrollo desordenado, dando lugar a la creación de espacios de segregación residencial y segmentación social (Elias y Pequeno, 2010). Los líderes políticos locales influyeron en la creación de asentamientos rurales y complejos residenciales, mientras que la presencia de Petrobras en la década de 1990 tuvo un impacto significativo en las relaciones laborales en el campo.

La agricultura, impulsada por la globalización, incorporó métodos científicos, transformando la relación ciudad-campo y la división del trabajo. La región atrae personas para consumir bienes específicos, educación superior, servicios de salud y comercialización de productos agrícolas de manera selectiva, generando una dicotomía entre agricultura extensiva y agronegocios.

## 3. PRÁCTICAS COTIDIANAS DE MOVILIDAD: UN ANÁLISIS EN ITUIUTABA Y MOSSORÓ

Esta sección examina cómo el espacio urbano en las ciudades de Ituiutaba y Mossoró es apropiado a través de prácticas cotidianas de movilidad y accesibilidad. Utilizamos entrevistas semiestructuradas realizadas entre 2020 y 2022, tanto online como presencial durante trabajos de campo.

La selección de los entrevistados siguió la tipología de hábitat propuesta por Sposito y Goes (2016) y Góes et al. (2022), que considera el hábitat no solo como vivienda, sino que incluye las relaciones entre estos espacios, su entorno y condiciones de vida. Se llevaron a cabo entrevistas con dos grupos distintos: residentes de hábitats dirigidos a grupos de mayores ingresos y residentes de hábitats populares.

El análisis cubrió 21 entrevistas en Ituiutaba (12 de altos ingresos<sup>3</sup> y 9 de bajos ingresos) y 26 entrevistas en Mossoró (13 de altos ingresos y 13 de bajos ingresos). La atención se centró en las prácticas cotidianas, considerando hábitos relacionados con la vida, la movilidad, el ocio, el consumo y el trabajo.

El enfoque analítico se centró en los usos y apropiaciones del espacio urbano en la vida cotidiana, entendiendo que esta apropiación no es sólo estructural, sino que también involucra resistencias y racionalidades de los sujetos, permeadas por percepciones, significados, representaciones e imaginarios.

Partiendo de la premisa de que el uso del espacio, el tiempo y el cuerpo abarcan los significados de la vida, el análisis cualitativo revela que el conflicto por el uso del espacio refleja la esencia del proceso social, donde la apropiación se diferencia de la propiedad, ya que se relaciona a la calidad, mientras que la propiedad se refiere a la cantidad.

Las apropiaciones ocurren a través de prácticas sociales espaciales, que, según Souza (2013), se conciben como comportamientos de un operador con relación a un espacio y resultan de elecciones sociológicamente determinadas. Así, el análisis de la movilidad y la accesibilidad como prácticas espaciales refleja apropiaciones conflictivas y contradictorias.

---

<sup>3</sup> Se refiere a ingresos que están por encima del promedio o que permiten un nivel de vida cómodo, con capacidad para adquirir bienes y servicios adicionales más allá de las necesidades básicas



### 3.1 Prácticas de movilidad en Ituiutaba

En términos generales, los dos estratos sociales examinados en Ituiutaba optan por el transporte individual. Los residentes con ingresos elevados prefieren principalmente el uso de automóviles como su principal medio de movilidad en la ciudad. En el caso de los habitantes pertenecientes al grupo de bajos ingresos, la elección del medio de transporte varía entre automóviles y motocicletas. Además, entre aquellos que trabajan fuera de casa, se observa un notable empleo de transporte individual, ya sea en automóviles o bicicletas; ninguno de los participantes mencionó el uso de transporte público como una alternativa para desplazarse por la ciudad.

**Entrevistadora:** Sobre tu movilidad dentro de la ciudad. ¿Cómo te mueves por la ciudad? **Entrevistada:** Sólo en moto. **Entrevistadora:** ¿Sólo en moto? **Entrevistada:** eh. **Entrevistadora:** Sí... ¿la moto es tuya? **Entrevistada:** Sí. Está la mía, está la de mis hijos, mi hijo tiene otra, y nos turnamos. **Entrevistadora:** ¿Entonces hay dos motos en tu casa? **Entrevistada:** Sí, hay dos motos (**Berenice<sup>4</sup>, 47 años, bajos ingresos**)<sup>5</sup>.

Con relación al tema de la movilidad a pie, algunos residentes pertenecientes al grupo de altos ingresos destacan que llevan a cabo diversas actividades de consumo y paseos a pie debido a su ubicación en el centro de la ciudad. La conveniencia de vivir en esta zona les permite acceder fácilmente a una amplia gama de servicios necesarios, lo que fomenta la realización de la mayoría de sus actividades a pie. Además, algunos de ellos optan por utilizar la bicicleta de manera esporádica, complementando así su movilidad peatonal.

**Entrevistada:** Tengo un auto. También digo eso, quiero ir al banco, caminaré. Aquí ni siquiera hay forma de ir al banco en coche, porque ni siquiera tiene plaza de aparcamiento. Quiero ir a misa porque soy católica, camino cerca de la catedral. Todo lo que puedo hacer a pie, prefiero hacerlo. Pero así voy al supermercado y a otros sitios a los que tengo que ir en coche (**Marta, 64 años, renta alta**).

Por otro lado, hay quienes, aunque no suelen realizar muchas actividades a pie, han incorporado caminatas en su rutina. Por último, hay residentes que enfatizan que la gran mayoría de sus actividades cotidianas las realizan a pie, aprovechando la ventaja de vivir en el centro de la ciudad. La accesibilidad a los servicios y la proximidad de los lugares de interés facilitan sus desplazamientos a pie, convirtiéndolo en su principal medio de movilidad. Este enfoque no solo les brinda comodidad, sino que también resalta las ventajas de residir en una ubicación céntrica en términos de movilidad y estilo de vida.

**Entrevistador:** ¿Y qué es lo que más te gusta de vivir en el centro? **Entrevistado:** Yo... ah... porque está cerca de todo, ¿no? Mi padre puede ir al trabajo a pie, mi madre puede ir al trabajo a pie. Evitamos gastos importantes, como gasolina y demás, donde tenemos que usar el coche es en zonas más remotas. (**José María, 18 años, ingresos altos**).

En el grupo de bajos ingresos, se observa que uno de los habitantes tiende a realizar pocas actividades a pie y en bicicleta. Hay también quienes valoran las pequeñas travesías a pie dentro del vecindario, tales como ir a la panadería o visitar la familia. Estas actividades cotidianas a pie no solo cumplen con necesidades prácticas, sino que también fomentan una conexión más estrecha con la comunidad local.

No obstante, existe una interesante discrepancia en esta conducta. Aunque una parte de la población realiza muchas de sus actividades cotidianas a pie, una habitante mencionó que, en comparación con años anteriores, ha disminuido significativamente la cantidad de tiempo que dedica a caminar. Antes, solía ir al centro y regresar a casa caminando, una práctica que ahora parece haberse visto reducida. Resulta que, a pesar de las ventajas evidentes de caminar o andar en bicicleta, haya quienes eviten estas actividades.

<sup>4</sup> Los nombres de los entrevistados son ficticios.

<sup>5</sup> Las entrevistas semiestructuradas fueron realizadas y originalmente transcritas en portugués. Los fragmentos que se emplean en este trabajo fueron traducidos por los propios autores.



El comportamiento de los habitantes en el grupo de bajos ingresos con respecto a las actividades a pie y en bicicleta varía considerablemente. Mientras algunos aprovechan las oportunidades locales para caminar, otros han reducido su participación en estas prácticas a lo largo del tiempo. Las razones detrás de estas elecciones individuales son diversas y podrían estar influenciadas por factores sociales, económicos o personales.

En el análisis de los dos grupos sociales objeto de investigación, es notable destacar que ninguna de las personas entrevistadas hizo mención del uso de transporte público en el contexto actual. Aunque algunos participantes reconocieron haber empleado este medio en etapas previas de sus vidas, todos coincidieron en afirmar que, en el momento presente, ninguno de ellos recurre al transporte público como parte de sus desplazamientos cotidianos. Este hallazgo revela una tendencia compartida entre ambos grupos, sugiriendo una posible preferencia o dependencia actual hacia otras formas de movilidad. Este dato puede tener implicaciones significativas para comprender las dinámicas de transporte en estos grupos específicos y podría servir como punto de partida para futuras investigaciones sobre las razones subyacentes a esta elección de movilidad.

**Entrevistadora:** Entiendo, ¿pero hoy en día ya no usas el transporte público? **Entrevistado:** Gracias a Dios, no. **Entrevistadora:** ¿Por qué "Gracias a Dios no"? **Entrevistado:** Cuando empezamos a tener nuestra independencia, queremos un vehículo, no depender de transporte colectivo. Quizás personas que no conoces puedan chocar contigo, y en tu automóvil es una extensión de tu casa, entra quienes dejas entrar. **Entrevistadora:** Mmm. Aquí es donde tienes el control. **Entrevistado:** Sí, me gusta tener el control (**Vitor, 38 años, ingresos altos**).

De las entrevistas analizadas, considerando los dos grupos de entrevistados, siete personas mencionaron nunca haber utilizado aplicaciones como Uber en la ciudad. El uso es más frecuente entre los entrevistados de bajos ingresos. Los entrevistados del grupo de altos ingresos mencionan utilizar más en otras ciudades que en Ituiutaba considerando que la mayoría de los habitantes de este grupo tiene vehículo propio.

**Entrevistadora:** ¿Y Uber, también lo sueles usar para algo específico? **Entrevistada:** Normalmente lo hago. Antes era más barato, ahora aumentó, era de R\$ 10 y ahora es de R\$ 12. **Entrevistadora:** ¿Para qué tipo de cosas lo usas, para ocio, para ir de compras? **Entrevistada:** No de compras, porque lo hago a domicilio, es más para ir a la casa de mi mamá o para ir a la casa de mi abuela, o para ir en mi hermano, o mi tía, a almorzar un domingo. Para eso es, o cuando mi mamá y viene para acá, cuando no hay quien lo trae, viene en taxi o Uber (**Virginia, bajos ingresos**).

Por último, es evidente que la preferencia por medios de transporte propios o aplicaciones de movilidad compartida ha experimentado un notable aumento entre los entrevistados. Esta tendencia se ve reflejada en la percepción general de que el transporte público no es una opción prioritaria, ya sea por la falta de necesidad o por considerarlo ineficiente.

### 3.2 Prácticas de movilidad en Mossoró

Las formas de transporte en Mossoró, así como en Ituiutaba, mostraron variaciones entre los diferentes grupos sociales analizados, considerando también factores como infraestructura, disponibilidad de transporte público y ubicación de la vivienda. En cuanto a las prácticas de desplazamiento cotidianas de los vecinos de Mossoró, cabe destacar que la mayoría de los residentes con mayor poder adquisitivo optan por utilizar el vehículo privado para desplazarse al trabajo. Sólo un entrevistado mencionó utilizar motocicleta y ninguno utiliza transporte público.

**Entrevistada:** ...mi esposo le brinda transporte, transporte de empresa, cuando él necesita desplazarse al trabajo toma el auto de la empresa. Yo salgo en nuestro auto, él sale en el auto de la empresa y yo voy en nuestro auto. Y cuando llega el fin de semana viajamos en el mismo coche, que es el nuestro (**Michelle, 29 años, renta alta**).

Cuando se les pregunta sobre el uso del transporte público, los habitantes urbanos pertenecientes al estrato más alto resaltan que "no. Tenemos un solo auto, en el que yo soy el conductor, y llevamos y recogemos a la familia" (Vandério, 60 años, altos ingresos). En las expresiones de estos habitantes,



además de la preferencia por el transporte individual, se pueden observar algunas barreras organizativas en las actividades cotidianas. Esto se debe a que algunas familias solo cuentan con un vehículo para transportar a más de una persona a diferentes actividades.

En cambio, en el grupo de menores ingresos la realidad es bastante diferente. En este grupo existe una gama más amplia de estrategias y medios de transporte utilizados para desplazarse entre el hogar y el trabajo. Sólo dos entrevistados utilizan automóviles, mientras que la mayoría prefiere motocicletas. Además, se mencionó el uso de bicicletas, autobuses y caminar como alternativas adoptadas por este grupo. Por lo tanto, el uso del automóvil predomina entre las personas de altos ingresos en Mossoró, mientras que los habitantes de las ciudades de bajos ingresos tienen una mayor diversidad de medios de transporte en la ruta casa-trabajo-casa.

Al considerar los viajes entre el hogar y el trabajo, se hace evidente la presencia de barreras que impactan la movilidad. Queda claro que la barrera financiera separa a los dos grupos analizados, delineando el modo de transporte elegido por los entrevistados. En los habitantes de las ciudades con mayor poder adquisitivo prevalece el uso del automóvil, mientras que entre los habitantes de hábitats populares existe una variedad de modos de transporte utilizados, dictados principalmente por la posición socioeconómica.

En general, los entrevistados de ambos grupos informan que es difícil utilizar el transporte público o los autobuses en Mossoró. Según la población, el servicio se considera muy obsoleto y funciona de manera insatisfactoria. Incluso un habitante de clase media mencionó haber probado el transporte público en la ciudad, pero enfatizó que es difícil por la escasez de horarios disponibles y temas de hacinamiento y calor, lo que complica aún más el uso de este medio de transporte.

**Entrevistada:** De las pocas veces, menos de 10 veces que intenté usar el transporte público, porque soy adepta del transporte público, vengo de una capital donde no usamos el auto para ir al centro a comprar ropa, utilizamos el transporte público; y aquí no he vivido la frecuentacionesoportunidad, largas horas de espera, mucho calor, autobuses llenos (**Clediane, 47 años, ingresos altos**).

En este momento se observa la presencia de obstáculos físicos y temporales, especialmente cuando vecinos de zonas populares resaltan la escasez o incluso ausencia de transporte público en determinadas localidades urbanas. En cuanto a las aplicaciones, los entrevistados mencionan utilizar Uber y una aplicación específica de la ciudad llamada Chofer. Un habitante urbano comenta: “Yo creo que hoy aquí debe haber por lo menos una docena de empresas. Hay Uber, hay Choferes, y taxis, no sé qué... hay varios” (Elvis, 64 años bajos ingresos).

Los habitantes también utilizan los taxis como alternativa de transporte público. Estos taxis informales salen en horarios específicos de los barrios y se dirigen hacia el centro de la ciudad. Además, los mototaxis son una opción habitual en la región. Los habitantes de la ciudad explican que la línea de taxis ganó popularidad debido a la ineficacia del sistema de autobuses en la ciudad.

Los residentes pertenecientes a los estratos más populares destacaron varias alternativas de transporte debido a la falta de vehículo propio y la insuficiencia del sistema de transporte público (autobús) para atender la demanda de la ciudad. Como resultado, han surgido varias opciones de transporte público, impulsadas por la necesidad de encontrar formas económicas de desplazarse por la ciudad. Las entrevistas realizadas revelaron un amplio abanico de posibilidades que surgieron para satisfacer esta demanda.

Entre las opciones mencionadas en entrevistas con habitantes de clase popular destacan los mototaxis, líneas de taxi y aplicaciones de transporte como Uber, 99 y Chofer. Estas alternativas se consideran soluciones viables para la movilidad cotidiana, ofreciendo mayor flexibilidad, accesibilidad y precios más asequibles, especialmente para quienes no cuentan con vehículo privado. La diversidad de opciones de transporte utilizadas está intrínsecamente ligada a las diversas barreras que enfrentan estos habitantes a diario.

Otro aspecto relevante para comprender la dinámica de circulación, usos y apropiaciones en las ciudades son las actividades de consumo. En Mossoró, la mayoría de los entrevistados expresaron preferencia por comprar en establecimientos ubicados en el centro de la ciudad. La elección de comprar en el centro de la ciudad se justifica por la gran variedad de negocios y comercios, la variedad de precios ofrecidos y las diferentes opciones de transporte y desplazamientos disponibles para llegar a esta región. Uno de los entrevistados destaca:



**Entrevistado:** [En el centro] tienes muchas opciones para comprar y comer, tienes muchas tiendas, es más barato, me gusta ver el movimiento, me gusta ver el movimiento de la ciudad. Pero una buena razón creo que es el precio, y otra es que tienes diversidad, mayor oferta de mercadería que en el centro comercial, porque tienes muchas posibilidades de comprar cosas a precios muy populares, tiendas que no se encuentran en el centro comercial. Entonces encuentras todo esto allí, fundas para teléfonos celulares y cosas así, servicios de reparación de computadoras, reparaciones de teléfonos celulares, todas estas cosas están ahí en el centro que hacemos. Resulta que nosotros también utilizamos mucho el centro (**Claudemilson, 46 años, ingresos altos**).

Tanto residentes de altos como bajos ingresos son visitantes frecuentes del centro, y los entrevistados de zonas populares destacan que en esta zona convergen todos los medios de transporte público, lo que facilita y fomenta el consumo de los residentes en esta localidad. Los medios de transporte más comunes entre los residentes que visitan el centro comercial de la ciudad incluyen automóviles, motocicletas y mototaxis.

Volviendo a la discusión inicial sobre las disparidades en movilidad y accesibilidad de los habitantes de Mossoró, es posible afirmar que existen diferencias notables entre los entrevistados de zonas populares y aquellos de altos ingresos. Los residentes de clases bajas enfrentan más restricciones y desafíos a la hora de integrarse a la vida urbana y realizar diversas actividades. Deben considerar los horarios del transporte público y elegir el modo de transporte que mejor se adapte a sus necesidades. Además, la elección del medio de transporte puede variar según la ubicación y horario de las actividades, siendo los más mencionados taxis regulares, mototaxis, autobuses y aplicaciones como Uber y Chofer.

Por otro lado, los habitantes de áreas de altos ingresos tienen una experiencia diferente en estos aspectos. La mayoría se desplaza en vehículos propios o familiares, lo que facilita el acceso a distintos puntos de la ciudad para trabajar, hacer compras, ocio y otros espacios públicos. Esta facilidad de movilidad está directamente relacionada con mayores ingresos y recursos disponibles, proporcionando un desplazamiento más accesible y cómodo para este grupo social.

En este contexto, se hace evidente la disparidad en los movimientos de estos dos estratos sociales. Mientras que los residentes de áreas populares necesitan dedicar más tiempo y esfuerzo diario a desarrollar estrategias para sus desplazamientos, los residentes de áreas de altos ingresos, con sus propios vehículos, optimizan su transporte, eliminando la necesidad de planificar rutas diarias. Esta discrepancia refleja la notable brecha salarial entre estos grupos, lo que influye en sus distintos enfoques de la movilidad.

Las barreras financieras, físicas, organizativas y temporales presentes en la vida cotidiana de los residentes, especialmente aquellos con bajos ingresos, se destacan como desafíos importantes. Estas dificultades impactan en la capacidad de la población para acceder a diferentes puntos de la ciudad, especialmente considerando que algunas localidades no son accesibles mediante transporte público, limitando y filtrando a las personas con capacidad de frecuentar estos lugares y, en consecuencia, influyendo en las actividades que se pueden realizar en estos espacios.

#### 4. CONSIDERACIONES FINALES

El texto resalta las disparidades en la movilidad cotidiana y la accesibilidad en ciudades medias, con un enfoque particular en Ituiutaba y Mossoró. Se destaca la presencia de desigualdades socioespaciales en la movilidad y accesibilidad, derivadas de la carencia de opciones de transporte público, la baja frecuencia de autobuses y las barreras financieras, factores que contribuyen a la reproducción de las desigualdades.

En Ituiutaba, se observa que los residentes disfrutan de condiciones de vida y opciones de movilidad independientes de su grupo social, gracias al uso de vehículos propios. Esto contribuye a una mayor autonomía y a una menor dependencia del transporte público. En el caso de Mossoró, la falta de automóviles o motocicletas entre la población de bajos ingresos ha conducido a una diversificación de los modos de transporte. Respecto a los usos y frecuencia, tanto en Ituiutaba como en Mossoró, se observa una convergencia de transporte público y otros modos hacia el centro de la ciudad, vinculado a la concentración de actividades socioeconómicas en esta área, reforzando la lógica espacial centro-periferia.

Las prácticas de movilidad entre los grupos de altos ingresos en ambas ciudades comparten un énfasis en el uso del automóvil en su vida cotidiana. Las barreras de movilidad y accesibilidad varían entre las dos ciudades, especialmente para el grupo de bajos ingresos, lo que influye en aspectos como la vida cotidiana,



las temporalidades y las espacialidades de las personas. En este contexto, los ingresos familiares, las características espaciales y otras calificaciones individuales desempeñan roles fundamentales en la creación de barreras.

El estudio subraya las complejidades de la dinámica de la movilidad en ciudades medias, evidenciando que incluso en escalas más pequeñas, las desigualdades socioespaciales juegan un papel crucial en la forma en que las personas se desplazan y acceden a los recursos urbanos.

## REFERENCIAS

- Balbin, R. N. O., Krause, C. H. O., & Linke, C. C. O. (2016). *Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*.
- Elias, D., & Pequeno, R. (2010). Mossoró: o novo espaço da produção globalizada e aprofundamento das desigualdades socioespaciais. *Agentes Econômicos Reestruturação Urbana e Regional: Passo Fundo e Mossoró*, 101–283.
- Gutiérrez, A. (2009). *Movilidad y acceso: Embarazo y salud pública en la periferia de Buenos Aires.. Ponencia presentada en el xv Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (clatpu), Buenos Aires*.
- IBGE. (2022a). *IBGE CIDADES, ITUIUTABA*. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/ituiutaba/panorama>
- IBGE. (2022b). *IBGE CIDADES, MOSSORÓ*. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/mossoro/panorama>
- Jirón M, P., Lange V, C., & Bertrand S, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista Invi*, 25(68), 15–57.
- Jirón, P., & Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 40(121), 5–28.
- Legroux, J. (2021). A triplicidade do espaço e das práticas cotidianas de mobilidade para o estudo da fragmentação socioespacial. *GEOgraphia*, 23(51).
- Petrone, T. (2021). Uma saída para Joanas, Marias e Clarices. In D. Santini, P. Santarém, & R. Albergaria (Eds.), *Mobilidade Antirracista* (1st ed., pp. 19–24). Autonomia Literaria.
- Portal Ituiutaba. (2024). *ITUIUTABA: 117 ANOS DE HISTÓRIA E DESENVOLVIMENTO*. <http://www.portalituiutaba.com.br/?sec=dadosHistoricos>
- Souza, M. L. de. (2013). *Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial*.
- Sposito, M. E. B., & Goes, E. M. (2016). *Espaços fechados e cidades-Insegurança urbana e fragmentação socioespacial*. Editora Unesp.

**Agradecimientos:** Este texto está asociado al desarrollo de investigaciones financiadas por la FAPESP (Fundación Estatal de Apoyo a la Investigación de São Paulo), en la modalidad de proyecto temático (proceso 2018/07701-8), titulado “Fragmentación socioespacial y urbanización brasileña: escalas, vectores, ritmos, formas. El texto también está asociado a otras investigaciones financiadas por la FAPESP (vinculadas al proyecto mencionado anteriormente, en la modalidad de Becas Postdoctorales proceso 2022/01519-9).





# LA MOVILIDAD EN CARTAGENA (COLOMBIA): RETOS Y PROPUESTAS DE LOS TOMADORES DE DECISIONES

ZAIDA SALAS FRANCO<sup>1</sup>

ÒSCAR SALADIÉ<sup>2,3</sup>

<sup>1</sup>*Facultad de Turismo y Geografía, Universitat Rovira i Virgili, c. Joanot Martorell 15 – 43480 Vila-seca, zaida.salas@estudiants.urv.cat*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Grupo de Investigación en Análisis Territorial y Estudios Turísticos, Universitat Rovira i Virgili, c. Joanot Martorell 15 – 43480 Vila-seca.*

<sup>3</sup>*Institut Universitari de Recerca en Sostenibilitat, Canvi Climàtic i Transició Energètica, Universitat Rovira i Virgili, c. Joanot Martorell 15 – 43480 Vila-seca, oscar.saladie@urv.cat*

**Resumen.** La movilidad de personas y mercancías ha aumentado significativamente en las últimas décadas en la ciudad de Cartagena (Colombia), auspiciada por las diferentes actividades socioeconómicas, con los consiguientes impactos ambientales. La reducción de dichos impactos depende de las políticas públicas que se implementen, en muchos casos condicionadas por los intereses del sector privado. Los objetivos de esta investigación son (i) identificar las opiniones de los actores del sector público y del sector privado relacionados con la movilidad en Cartagena y (ii) analizar las propuestas que dichos agentes plantean para alcanzar una movilidad sostenible. Los resultados, fruto de las entrevistas en profundidad realizadas en Cartagena y Bogotá a un total de 11 agentes, evidencian la inexistencia de un sistema de transporte público multimodal, deficiencias de la infraestructura de movilidad, informalidad de ciertos medios de transporte público e inseguridad vial. Las propuestas planteadas contemplan, entre otras, el fomento del transporte multimodal, la promoción de medios de transporte activos, la aplicación de las normas de seguridad vial y la adopción de un plan de movilidad.

**Palabras claves:** Movilidad activa, transporte público multimodal, seguridad vial, Plan de Movilidad, Cartagena.

## MOBILITY IN CARTAGENA (COLOMBIA): CHALLENGES AND PROPOSALS FROM DECISION-MAKERS

**Summary.** The mobility of people and goods has increased significantly in recent decades in the city of Cartagena (Colombia), driven by different socioeconomic activities, with consequent environmental impacts. The reduction of these impacts depends on the public policies implemented, in many cases conditioned by the interests of the private sector. The objectives of this research are to (i) identify the opinions of public and private sector actors related to mobility in Cartagena and (ii) analyze the proposals that these actors put forward to achieve sustainable mobility. The results, derived from in-depth interviews conducted with 11 stakeholders in Cartagena and Bogotá, show the lack of a multimodal public transport system, deficiencies in the mobility infrastructure, the informality of certain means of public transport and road insecurity. The proposals put forward include the adoption of a mobility plan, the promotion of multimodal transport, the promotion of active modes of transport, the enforcement of road safety standards and the adoption of a mobility plan.

**Keywords:** Active mobility, multimodal public transport, road safety, Mobility Plan, Cartagena.



## 1. INTRODUCCIÓN

La hipermovilidad de la sociedad actual ha transformado las ciudades, alterando el paisaje urbano, generando atascos y aumentando el consumo de energía y las emisiones de contaminantes a la atmósfera, entre los cuales se encuentran los gases de efecto invernadero (GEI), con el consiguiente cambio climático. La mayor frecuencia e intensidad de lluvias torrenciales provoca que las inundaciones en la infraestructura de movilidad sean más frecuentes, así como el deterioro de la misma, con el potencial incremento de accidentes. La mitigación de dichos impactos depende de las medidas, los planes y estrategias políticas, económicas, urbanísticas, sociales y ambientales que se adopten por parte de las distintas instituciones, sectores y actores involucrados (Santos-Lacueva y Saladie, 2016). La realidad anterior ha puesto a la orden del día la necesidad de rediseñar los sistemas de transporte, para que sean más sostenibles tanto ambiental como socialmente, y para que coadyuven a avanzar en la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. Desde el punto de vista ambiental, el impulso de una movilidad sostenible es trascendental en la perspectiva de reducir las emisiones de GEI y las tensiones climáticas (Xu et al., 2019). Para lograr la sostenibilidad social se requiere la existencia de comunidades organizadas que participen en la toma de decisiones que las afectan ambiental, económica y socialmente (Kohon, 2018).

La movilidad sostenible implica el acceso de la gente, a territorios, al trabajo, a servicios, a conocimientos, a experiencias y a comodidades (Simon, 2016). La materialización de una movilidad sostenible requiere, además de la sostenibilidad social que se señalaba anteriormente, de la incorporación de los cambios sociales, como son la transición demográfica, las migraciones, la población flotante y la armonización del transporte motorizado y del transporte activo (Nikulina et al., 2019). El transporte no motorizado o movilidad activa es fundamental en la adopción de una movilidad sostenible, por cuanto contribuyen a disfrutar de ciudades accesibles, seguras, inclusivas, y verdes, aparte de que generan beneficios en aspectos relacionados con la salud, el medio ambiente, la calidad de vida y la reducción de costos en los desplazamientos (Cook, 2022). Sin embargo, para expandir la aceptación de estos medios de transporte se requiere su reconocimiento formal en la política y en la práctica, lo que puede aumentar la seguridad y la comodidad de los actuales usuarios (Elvik y Goel, 2019).

En el caso de Colombia, Montoya et al. (2021) subrayan que la planificación de la movilidad debe considerar aspectos diferenciales e intersectoriales como el género, la edad, la etnia, las discapacidades y las necesidades especiales de las personas, el nivel socioeconómico y la localización geográfica, para así garantizar ciudades y territorios más incluyentes y equitativos. Beyazit (2011) relaciona la equidad con la justicia social en el transporte, al definir ésta última como "la equidad en la distribución física de los bienes, la accesibilidad para las personas, la asequibilidad de todo tipo de servicios y la distribución de otras ganancias, como los aumentos en los precios de la tierra y la propiedad". La planificación y la gestión de la movilidad en general, y de la infraestructura de transporte en particular, debe garantizar la conectividad a la población, responder a sus necesidades de traslación, reducir la discriminación socioespacial y aproximar las diferentes áreas de los territorios. Para contribuir a una planificación con esas características los objetivos de esta investigación son (i) identificar las opiniones de los actores del sector público y del sector privado relacionados con la movilidad en Cartagena y (ii) analizar las propuestas que dichos agentes plantean para alcanzar una movilidad sostenible.

## 2. METODOLOGÍA

En este apartado, en primer lugar se hace una breve descripción del área de estudio (2.1) y, a continuación, de la metodología adoptada en el proceso de investigación (2.2), la cual incluye los actores entrevistados, la forma como se estructuraron y concretaron las entrevistas.

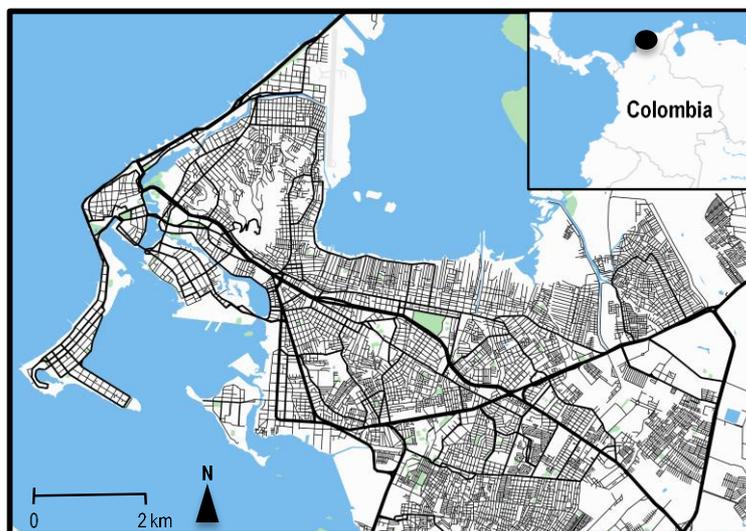
### 2.1 Área de estudio

La ciudad de Cartagena (Figura 1) se encuentra en el norte de Colombia, a orillas del Mar Caribe. Es la capital del Departamento de Bolívar, y cuenta con un área de casi 64 mil hectáreas., de las cuales el 95 % es superficie continental y el 5 % insular. La longitud de costa es de unos 385 km, de los cuales el 68 % son del borde continental, y el 32 % son islas. El 31 % del territorio de la ciudad son humedales. Actualmente



cuenta con una población de 1.065.570 personas. Las principales actividades económicas de la ciudad son la industria, el turismo, el comercio, la portuaria y la logística para el comercio marítimo internacional. El sector histórico de Cartagena fue declarado en 1984 como Patrimonio Histórico y Cultural de la Humanidad por la UNESCO. Ese estatus de ciudad Patrimonio la lleva a ser un destino turístico privilegiado. Entre el 2015 y el 2019 el número de llegadas de visitantes nacionales se incrementó un 35,7 %, mientras que el de internacionales se incrementó un 108 % en el mismo periodo.

Figura 1. Área de estudio: Cartagena (Colombia)



Fuente: elaboración propia

## 2.2 Metodología

Para alcanzar los objetivos planteados se invitó a 22 agentes públicos y privados para ser entrevistados, de los cuales únicamente 11 aceptaron (Tabla 1). Ocho son de la esfera pública (funcionarios, directivos o técnicos, del nivel distrital y nacional), y tres del sector privado (dirigentes de organismos gremiales, relacionados con la movilidad en la ciudad). De las 11 entrevistas, ocho fueron realizadas a hombres y solo tres a mujeres, lo que refleja la inequidad que aún persiste en los espacios de toma de decisiones tanto públicos como privados en Cartagena y a nivel nacional. Seis de las personas entrevistadas son del nivel distrital (3 privados y 3 públicos) y cinco del sector público nacional. Antes de llevar a cabo las entrevistas se obtuvo el consentimiento informado por parte de los entrevistados. Para garantizar el anonimato de las personas entrevistadas, las respuestas dadas que aparecen en el apartado de resultados se han identificado, junto a un número, de la siguiente manera: FPNM (Funcionaria Pública Nacional Mujer), FPNH (Funcionario Público Nacional Hombre) y FPDH (Funcionario Público Distrital Hombre). Las que representan a organismos gremiales del sector privado: PrivH (Privado) y PrivM (Privado Mujer).

Tabla 1. Distribución de las personas entrevistadas por ámbito y sexo

Actores Públicos			Actores Privados		
Distritales		Nacionales		Distritales	
3	18,18 %	5	54,54 %	3	27,27 %
Hombres		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
3		3	2	2	1

Fuente: elaboración propia

Las entrevistas se estructuraron tanto con preguntas cerradas como abiertas, relacionadas con el perfil de las personas entrevistadas, sus competencias y las de la institución u organismo representado; la existencia de un Sistema de Transporte Público multimodal en la ciudad, el estado de la infraestructura de movilidad, la legalidad o formalidad de los diferentes medios de transporte, la seguridad vial, la participación



de los diferentes agentes en la formulación del Plan de Movilidad de Cartagena, la movilidad activa, y el posible establecimiento de una área Metropolitana o una Región de Planificación con los municipios circunvecinos. El primer contacto con los actores a entrevistar se realizó mediante correo electrónico, en el cual se hizo una sucinta presentación de la investigación y de los objetivos de la misma. Posteriormente se les remitió el respectivo cuestionario con el fin de facilitar el diálogo. Las entrevistas se hicieron entre los meses de enero del año 2022 y julio del año 2023, algunas virtualmente y otras presencialmente en Cartagena. La duración de las mismas osciló entre una y cuatro horas. De dichas entrevistas se cuenta con videos, audios y/o notas. La interpretación de la información se realizó de manera cualitativa.

### 3. RESULTADOS

En este apartado se presentan, en primer lugar, las opiniones de los diferentes actores entrevistados sobre la situación de la movilidad en Cartagena y, en segundo lugar, se esbozan sus propuestas para resolver los problemas identificados. Para cada subapartado se incluye un mapa de palabras (Figura 2).

#### 3.1 La situación de la movilidad en Cartagena

Los diferentes agentes, tanto público como privados, coincidieron en identificar como problemas de la movilidad en Cartagena: la inexistencia de un Sistema de Transporte Público multimodal, en el cual resaltan la ausencia de la movilidad acuática; el deficiente y mal estado de la infraestructura de movilidad; la informalidad de ciertos medios de transporte público y la consiguiente inseguridad vial; y la ausencia de participación en la formulación del Plan de Movilidad de Cartagena. En cuanto a la inexistencia de un Sistema de Transporte Público multimodal, los agentes señalaron la necesidad de impulsar un sistema de transporte acuático, así como también otros medios como el tranvía y el cable, y fortalecer Transcribe, empresa pública que opera el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cartagena.

“Se debe fomentar el transporte multimodal, particularmente el transporte acuático (marítimo y fluvial), el tranvía y el cable” (FPDH6).

“Hay que avanzar en la implementación del transporte acuático, aprovechando todo el sistema de canales con el que cuenta la ciudad y fortalecer nuestro transporte masivo” (PrivH9).

“Es necesario que la gente se pueda mover por agua o por el sistema público y que no tenga que, todo el que viene a Cartagena, entrar con su carro hasta el hotel donde se va a quedar y de ahí moverse cada vez que va a salir” (PrivH10).

Los agentes, en sus afirmaciones, enfatizan en la promoción y organización de la movilidad activa, para avanzar en esa perspectiva de concretar un sistema de transporte público multimodal:

“Todo se traduce en reformas a nuestra infraestructura pública, porque nosotros sabemos que los turistas llegan: sea por ruta aérea, por crucero, por el mar, por el centro o por Turbaco. Al final, si al turista se le dan opciones de venir al centro en bicicleta, o si existiese un sistema de bicicletas públicas con un bicarril, el turista sabría que puede contar con eso” (FPDH7).

“Yo vivo en Manga, voy a mi trabajo a pie, porque llego más rápido caminando que viniendo en mi carro de Manga al Centro, ya que a veces me demoro 45 minutos buscando el parqueadero y si parqueo en un parqueadero privado me vale la hora 5 mil pesos, entonces tú dices costo-beneficio me voy a pie” (FPDH8).

En relación al estado de la infraestructura de movilidad, los actores entrevistados señalaron que era deficiente y estaba en mal estado. También manifestaron una ausencia de adaptación de la misma a las personas discapacitadas, adultas mayores y con necesidades especiales, el uso de plazas de carácter histórico y de andenes como parqueaderos, y los problemas generados en la movilidad por las inundaciones, aumentado los accidentes, los atascos y, en el peor de los casos, la total parálisis de la ciudad, tal y como lo evidencian algunas de sus afirmaciones:

“El Distrito requiere la actualización del estado del 100 % la infraestructura vial” (FPDH7).

“Hay una norma de accesibilidad universal”. “Todo eso se verifica con el fin de dar cumplimiento a la norma”. “Es una realidad triste cuando no hay tales adaptaciones. Nosotros no hacemos seguimiento al proyecto porque no estamos autorizados para eso, ni tampoco tenemos la capacidad para seguir todos los proyectos que son radicados. Nosotros creemos en la buena fe y en la ética de los profesionales que radican sus proyectos y que así como están sellados, se hacen. Existen las inspecciones de policía que



verifican que los planos que fueron sellados por nosotros sean construidos tal cual. Eso lo hace también Control Urbano, que ejerce esa función de controlar lo licenciado” (FPDH8).

“Hay una ausencia de aceras. Su estado es deficiente y sin adaptar a las personas con discapacidades”. “La Plaza de Armas no debe ser usada como parqueadero”. “La movilidad no es competitiva por su infraestructura vial. Hay parqueaderos en los andenes y hay barreras para los discapacitados” (FPDH6).

“Hay un tema de riesgo de inundación cuando hay intensas lluvias, que afecta de manera muy fuerte a buena parte de la población, a la actividad turística, a las actividades industriales y a la movilidad. Por lo general, las afectaciones son de mayor importancia en un corto plazo. A medida que éstas se vuelven más frecuentes, en algún momento podemos tener algunas consecuencias más estructurales en la economía y en general en la infraestructura de la ciudad, porque se deterioran las vías con mayor intensidad que en una ciudad en la que no se tenga este riesgo” (PrivH10).

En cuanto a la informalidad de ciertos medios de transporte público y su incidencia en la seguridad vial, es evidente que esta última es fundamental en el mejoramiento de la calidad de vida de la población y ambas inciden significativamente en la selección del medio de transporte a utilizar. La informalidad en el transporte puede agravar los problemas ambientales e impactar negativamente en la recaudación de impuesto, lo que a su vez reduce las posibilidades de inversión en la oferta de servicios del Estado:

“El Mototaxismo es un problema que se alimenta de varias aristas. Hay una mala prestación del servicio público de Transcaribe, ya que, aunque éste sí ha mejorado las condiciones de ciertas personas, la cobertura que tiene en este momento no es del 100 % de la ciudad. Hay sectores que están desprotegidos todavía, y es ahí donde llega la moto”. “La moto es un monstruo con el que llevamos casi 20 años compitiendo. Quita pasajeros a Transcaribe y dispara los índices de accidentalidad. La motocicleta es el principal actor vial con mayores siniestros y fallecidos. Genera una congestión vial bárbara” (FPNH3).

“Creo que también hay un tema muy importante de seguridad vial; en este momento lo hemos focalizado en la zona norte, con la problemática que hay en la boquilla. Hicimos una mesa técnica con todas las entidades involucradas, mirando qué se puede hacer allí y también las necesidades de infraestructura que tiene la zona para facilitar la seguridad” (FPrivH10).

Figura 2. Nube de palabras: percepción movilidad (izquierda) y propuestas de mejora (derecha)



Fuente: elaboración propia

En relación a la mayor o menor participación de los diferentes agentes en la formulación del Plan de Movilidad de Cartagena, hay que resaltar que de los tres actores FPD entrevistados, sólo uno ha participado en la formulación del Plan Distrital de Movilidad; y solo uno en el caso de los agentes del sector privado, en dos asuntos específicos y de manera puntual. El resto de actores públicos no se pronunciaron al respecto, a pesar de que los FPD son ejecutores, y los FPN son formuladores de políticas públicas nacionales, relacionadas de una u otra forma con la movilidad. Otra cuestión relevante es que no se evidencia sincronía, armonización o coordinación entre los proyectos de movilidad implementados por los actores privados con los públicos. En todas las afirmaciones de los agentes entrevistados, el gran ausente es el diálogo con las comunidades de base y sus organizaciones en la adopción de un Plan de Movilidad,



a pesar de que la participación de éstas es fundamental en la planificación de una movilidad sostenible, lo que puede ser el reflejo de unas relaciones de poder asimétricas en el territorio:

“Sí, nosotros participamos, hacemos parte de ese convenio. Aportamos recursos en el proceso” (FPDH7).

“El Plan de Movilidad siempre ha estado en nuestra agenda, sobre todo el tema del transporte acuático y todo lo que tenga que ver con otros medios no motorizados de la movilidad”. “Sí hemos participado, en dos temas específicos: en el proceso que se ha pensado para peatonalizar el Centro Histórico y en un tema de horarios”. “También analizamos las necesidades con el desarrollo del nuevo aeropuerto de Cartagena”. “El aeropuerto va a tener un plan de movilidad, va a comprar unos terrenos para ampliar unas vías. La idea es que se conozca ese proyecto con más detalle para que se incorpore al Plan de Movilidad” (PrivH10).

### 3.2. Propuestas de mejora

Las propuestas de los agentes para coadyuvar a la solución de los problemas que presenta la movilidad en Cartagena se sintetizan en el fomento del sistema de transporte público multimodal y en la promoción de la movilidad activa; la mejora de la infraestructura de movilidad; el fortalecimiento de la cultura ciudadana en la movilidad y de la seguridad vial, y la adopción de un Plan de Movilidad con la participación de todos los actores. En lo que respecta al fomento del Sistema de Transporte Público multimodal, las propuestas de los agentes giran en torno a la implementación del transporte acuático, el tren, el tranvía y el cable:

“Cartagena, tiene poca capacidad para ampliar sus vías, pero tiene el agua, que puede ser un buen medio de transporte. Es necesario formular y concretar esta alternativa. “A nivel de transporte público acuático, llegar y salir de Bazurto, de Bocagrande, o ir de Bocagrande a Manga y al Centro Histórico; o del aeropuerto al Centro Histórico por el caño Juan Angola, son rutas con gran potencial y reduciría enormemente el tráfico, en zonas muy pobladas como Ciudadela de La Paz” (FPDH7).

“Que Cartagena ofrezca ventajas como permitir dejar el carro en un lugar y seguir trasladándose, lo que requiere un sistema de transporte público, para el residente y para el turista”. “Entre el Centro Histórico y el Castillo de San Felipe, está el revellín; lo que se debe analizar desde el punto de vista del patrimonio y del potencial del transporte acuático, para el turismo” (PrivH10).

“Implementar tranvías por las troncales principales de Cartagena (Av. Pedro de Heredia); desarrollar 2 tranvías hasta el aeropuerto; conectar el Centro Histórico mediante tranvía; construir una circunvalar y realizar el transporte acuático con *acuabuses*, aprovechando el sistema de canales con el que cuenta la ciudad”. “Establecer un cable entre Cartagena y Turbaco”. “Promover un tren de cercanías entre Cartagena, Turbaco y Arjona”. “Realizar el nuevo aeropuerto de Cartagena en un esquema de conurbación” (FPDH6).

En la perspectiva de fomentar el Sistema de Transporte Público multimodal, los diversos agentes proponen también desarrollar, fortalecer y garantizar la sostenibilidad de Transcaribe:

“Hay que desarrollar, fortalecer, garantizar la sostenibilidad de Transcaribe y lograr que el sistema llegue al 100 % de la ciudad, con más frecuencias de los articulados y a algunos municipios del área metropolitana”. “Proponemos cobrar también las áreas de parqueadero para financiar Transcaribe”. “El área Metropolitana tiene que ver con ordenamiento territorial, con servicios públicos, con temas de movilidad, de transporte y con su integración con Transcaribe” (PrivH10).

“Transcaribe, hay que seguir aumentando los buses del sistema y extendiéndolo” (FPDH8).

“No sé si Transcaribe tiene tarifas diferenciales que permitan a la población vulnerable tener acceso al sistema. Dotar de transporte a dicha población, le permite desplazarse, buscar empleo, estudiar y combatir la pobreza. No sé si Transcaribe tiene algún subsidio que beneficie a los estratos 1 y 2” (FPNH3).

“El levantamiento de los inventarios de GEI es responsabilidad del sector público. Las inversiones de mitigación sí deben estar asociadas al sector privado. Buses menos contaminantes es responsabilidad del sector privado, de acuerdo a las políticas y los requerimientos que el sector público establezca. Por ejemplo, con relación a Transcaribe, que dentro del esquema financiero y de las licitaciones, haya unas condiciones frente a la tecnología que utilizan estos buses para disminuir las emisiones” (FPNH5).

En relación a la promoción de la movilidad activa, los actores circunscribieron sus puntos de vistas a los temas relacionados con el precio de la gasolina, la peatonalización del Centro Histórico, la creación de un sistema público de bicicletas, las plazas de estacionamiento y sus costos, los requerimientos de obras de urbanismo y de movilidad para las bicicletas (carriles bici) y el uso peatonal:

“Es necesario peatonalizar el Centro Histórico y establecer en éste, la movilización de ciclistas en una sola dirección” (FPDH6).



“Todo lo que sea movilidad no motorizada debe tener el apoyo de todos. Mejora las condiciones de movilidad de la ciudad, del medio ambiente y es un freno al cambio climático”. “En el proceso propuesto de peatonalizar el Centro Histórico hemos tenido una interacción con el Distrito y los diferentes sectores para determinar las afectaciones a la comunidad y las formas de reducirlas; la logística que se requiere en el Centro Histórico y los impactos que generaría su completa peatonalización. También se vio la posibilidad de hacer unas obras de urbanismo y de movilidad para las bicicletas y el uso peatonal” (PrivH10).

En lo atinente a mejorar la infraestructura de movilidad, los diversos agentes proponen llevar a cabo un diagnóstico del estado de la infraestructura vial; la construcción y/o recuperación de parqueaderos, vías, puentes y aceras, la adaptación de los mismos a las personas discapacitadas, adultas mayores o con necesidades especiales; la regulación del transporte y de las tarifas; la suspensión del uso de los andenes como parqueaderos; la organización del espacio público; y la aplicación de la normatividad vigente:

“El Distrito requiere contratar con equipos especializados a lo largo de toda la ciudad, la actualización del 100% de la infraestructura vial” (FPDH7).

“Se debe establecer un programa de construcción y recuperación de vías, puentes y de la infraestructura de movilidad”. “Es necesario habilitar unos 2000 o 6000 parqueaderos en la Avenida Santander”. “Se requiere infraestructura vial, transporte regular, uso de taxímetro y organización del espacio público”. “Es necesario construir una nueva calzada en la carrera primera de Bocagrande” (FPDH6).

“El Plan de Ordenamiento Territorial debe contemplar parqueaderos alrededor de la ciudad para que la gente se pueda mover por el sistema público y no tenga que entrar con su carro hasta el centro”. “Es necesaria una conexión alternativa entre el Centro Histórico y el Castillo San Felipe; proveer las conexiones entre los desarrollos en la zona norte, con la ciudad, el aeropuerto y con Ciudad Bicentenario; disponer de los diseños definitivos de la vía perimetral y sus conexiones con los barrios Crespo y el Pozón; construir las dobles calzadas en las rutas Cartagena-Barranquilla-Santa Marta y la que va desde El Carmen de Bolívar hasta El Viso y materializar la ruta del Sol, que conecta Cartagena con el interior del país” (PrivH10).

“La aplicación de la norma de accesibilidad universal se puede garantizar con mayor personal de seguimiento a las obras y una articulación con las Curadurías, que trascienda el mero envío de un informe mensual de las licencias dadas, constituyéndose un comité donde ésta se socialice”. “La norma suele tener vacíos que conducen a su interpretación, pero la misma no debe ser interpretada sino aplicada, porque quien interpreta es un juez” (FPDH8).

Finalmente, para coadyuvar a la solución de los problemas que presenta la movilidad en Cartagena, los agentes proponen adicionalmente fortalecer la cultura ciudadana en la movilidad y la seguridad vial:

“Se diseña Transcribe para una velocidad, pero la operatividad del sistema se ve afectada por las motos y los vehículos de tracción animal, que invaden los carriles”. “Para darle prelación al sistema y se pueda desarrollar la velocidad de diseño, a veces se cuadran los semáforos en las troncales”. “El mototaxismo es un problema social. El mototaxista no tiene otra posibilidad laboral que la de salir del bachillerato y montarse en una moto”. “Quién pelea contra una falta de oportunidad laboral y contra un sistema de transporte que, aunque ilegal, es más efectivo porque su servicio es puerta a puerta, a un precio a veces más caro que el bus, pero con una efectividad difícil de rivalizar. Mucha gente antepone la rapidez sobre la seguridad. La moto, aunque ilegal, es el mejor sistema de transporte público actualmente. Con los objetivos del recaudo de ingresos y el establecimiento de cierto control, hemos propuesto varias veces que a las motos se les cobre peaje, pero los mototaxistas forman una masa votante considerable, por lo que esas medidas impopulares generan descontento y la confrontación a los poderes del Estado. Las secretarías de tránsito locales son muy temerosas de hacer los controles en determinados días, y de ampliar los anillos de seguridad o de acceso a los centros urbanos de las ciudades. Es un tema inmanejable, al que se ha tratado de buscarle solución, pero sin las sinergias entre todos los poderes del país no se puede controlar este problema”. “Hay que ahondar y reforzar la reconversión empresarial para resolver este conflicto social y los inconvenientes en la movilidad de las ciudades, porque no puedes quitarle su actividad, ya que ellos invocan su derecho al trabajo, y todo el mundo tiene derecho a trabajar” (FPNH3).

Uno de los agentes también señala la necesidad de adoptar un Plan de Movilidad, con participación de todos los actores para avanzar en la solución de los problemas de movilidad en la ciudad.

“Recientemente conocimos que la alcaldía realizó un convenio con la Universidad Nacional para el Plan de Movilidad y solicitamos formalmente una socialización. Tuvimos la oportunidad de estar en un comité de supervisión del convenio y estamos articulando es la participación de diferentes asociados” (PrivH10).



#### 4. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Los resultados obtenidos permiten alcanzar los objetivos planteados. Las entrevistas reflejan las opiniones y propuestas de los actores sobre los problemas que presenta la movilidad en Cartagena, pero vale la pena resaltar que las opiniones de los FPNH y las FPNM, así como también de la PrivM se circunscriben a aspectos normativos e inherentes a sus funciones y que las mismas no evidencian haya coordinación entre los distintos actores, lo que podría ser la manifestación de una visión fragmentada de la movilidad; de una falta de concurrencia y coordinación entre los distintos niveles del Estado y de éstos con los sectores gremiales a nivel distrital; y de una ausencia de coordinación a nivel de integración de políticas (Briassoulis, 2004), estructuras (Regens, 2007), procesos y resultados políticos (Di Francisco, 2001).

Los conceptos que aparecen con mayor frecuencia (Figura 2) en relación a la opinión que los actores tienen sobre la movilidad en Cartagena son “infraestructura”, “transporte”, “parqueadero” y “acuático”, mientras que en relación a las propuestas son “transporte”, “movilidad”, “pública” y “Transcaribe”. Unos resultados muy interesantes porque (i) la concepción de “desarrollo” que se suele tener en la ciudad, enfatiza en la construcción de infraestructuras, (ii) los medios de transporte existentes en Cartagena presentan una serie de dificultades, que van desde la irregularidad/ilegalidad hasta las limitaciones en términos de suficiencia, frecuencia, comodidad y seguridad, (iii) uno de los grandes problemas de la ciudad es justamente la ausencia de parqueaderos o el uso como tales y de manera inadecuada, de ciertas zonas de la ciudad, y (iv) la ausencia de transporte acuático en Cartagena, que podría decirse es el nudo gordiano de sus problemas de movilidad. Los agentes también resaltan en las propuestas “transporte”, pero introducen las palabras “movilidad”, que va más allá del concepto “transporte” e “infraestructuras de transporte” y, por supuesto, de “infraestructuras viales”. También adicionan las palabras “pública” y “Transcaribe”, lo que no es casual, porque afrontar las carencias que presenta el sistema de transporte público es uno de los elementos clave en la solución de los problemas de movilidad en Cartagena.

Las opiniones de los agentes entrevistados evidencian también que Cartagena debe avanzar en la implementación de una movilidad más sostenible. La ciudad debe mejorar, entre otros aspectos, en los relativos a la multimodalidad, la armonización del transporte motorizado y el transporte activo, la reducción de las emisiones de GEI, la inclusión, el acceso de la población a los diferentes ámbitos de la ciudad, la seguridad vial y la sostenibilidad social en la planificación de esta movilidad. Un sistema de transporte multimodal lleva implícito la combinación de diferentes medios de transporte, lo que, de acuerdo a lo manifestado por parte de los agentes involucrados en este estudio, puede coadyuvar a la mejora de los desplazamientos y del transporte de mercancías, al reducir los tiempos de los traslados, los costos y los impactos sobre el medio ambiente (Viorela-Georgiana, 2015). El sistema multimodal ha de suponer una disminución del tráfico terrestre, con una mejora de la calidad del aire y la reducción del consumo energético. A su vez, también hará disminuir el número de atascos y de accidentes, el estrés de los habitantes y, por tanto, mejorará su calidad de vida. No obstante, los impactos sobre la calidad del aire también dependen de la distancia a recorrer, del estado de los vehículos y del tipo de combustible utilizado (Nehring et al., 2023). Es necesario resaltar que no hubo menciones a los impactos en la salud en las aportaciones de las personas entrevistadas. El tema de la multimodalidad puede plantearse también desde la perspectiva del cambio del coche privado por el transporte público. El modo de transporte elegido depende primordialmente de la ubicación, del tiempo de duración y los costos del viaje, de la comodidad, la seguridad y disponibilidad; de aspectos sociodemográficos, psicológicos y culturales, así como también del espacio disponible para los diferentes modos de transporte. En el caso de Cartagena, si bien la vocación acuática de la ciudad es incuestionable y que el transporte acuático podría reducir sustancialmente la congestión en el tráfico terrestre y los tiempos de transporte, sería recomendable tener en cuenta las características del tipo de nave acuática a utilizar, la calidad de los diferentes cuerpos de agua, los aspectos relacionados con la seguridad y la cultura ciudadana, la compatibilidad de algunas rutas con la circulación de embarcaciones con otros fines al del transporte de pasajeros, la estructura tarifaria y la localización de los diferentes muelles de embarque, así como sus interconexiones con otros medios de transporte.

En la perspectiva de avanzar hacia una movilidad sostenible, la reducción de las emisiones de GEI es fundamental. La promoción de tecnologías de transporte más limpias y eficientes, de medios de transporte activos, del uso del transporte público y la reducción del consumo de energía, son algunas de las acciones que contribuyen a reducir los impactos generados por el transporte (Cieśla et al., 2020). Sin embargo, ciertas propuestas planteadas por las personas entrevistadas generarían una gran demanda de suelos e incentivarían el uso del coche, implicando un empeoramiento de la calidad ambiental. El enfoque esbozado



por los decisores parece transitar en la idea de que más transporte crea más desarrollo, lo que circunscribe la planificación urbana en las infraestructuras. En todo caso, se trata de propuestas que no contribuyen a la mitigación del cambio climático y que no están alineadas con la transición hacia una movilidad sostenible y justa. Estas propuestas potenciarían los riesgos de accidentes y se complicaría, aún más, la gestión del riesgo de inundaciones en una ciudad cuya infraestructura de movilidad está ya afectada por ellas.

La construcción de infraestructura de movilidad, como algunos actores mencionan, plantea una gran demanda de suelos e impide los usos alternativos de los mismos, lo que implica la necesidad de una planificación de la misma, en coordinación con el conjunto de la planificación urbana. Esta infraestructura requiere la inserción de un enfoque diferencial y atender, entre otros retos, el que dicha infraestructura sea amigable con el medio ambiente, que esté adaptada al cambio climático y que coadyuve a la transición hacia una movilidad sostenible (Banister, 2008). Apuntando hacia el logro de los desafíos relacionados con el medio ambiente, el cambio climático y la movilidad sostenible, algunas ciudades europeas han reducido el número obligatorio de parqueaderos en los desarrollos residenciales, para así impactar en la tenencia de vehículos y uso del coche (Foletta y Field, 2011). En todo caso, el posible desarrollo de infraestructura de movilidad en Cartagena debería contar con políticas adecuadas y recursos. La infraestructura de movilidad debe garantizar la conectividad, la accesibilidad de toda la población, reducir la discriminación socioespacial y aproximar las diferentes áreas de los territorios; considerar aspectos diferenciales e intersectoriales como el género, la edad, la etnia, las discapacidades y las personas con necesidades especiales y el nivel socioeconómico, para así lograr una ciudad más incluyente, equitativa, que contribuya a mejorar la calidad de vida de sus habitantes. No obstante, en los puntos de vistas esbozados por los decisores no se evidencia la perspectiva diferencial en lo relacionado con los aspectos de género o étnicos.

En relación a la promoción de los medios de transporte activos en Cartagena, hay que tener en cuenta la seguridad, el cumplimiento de la normatividad, la comodidad y los costos. No obstante, en el caso de la bicicleta, su integración al sistema de transporte debe estar acompañada de políticas de sensibilización y educación vial (Woodcock et al., 2009), así como en la aplicación de medidas que restrinjan el uso del coche, y que incentiven el uso de la bicicleta, el transporte público y los desplazamientos a pie (Buehler, 2011). Los medios de transporte activos conllevan efectos sociales, medioambientales y económicos positivos. Ahora bien, las opiniones de algunos de los agentes entrevistados evidencian una cierta dosis de voluntarismo en la promoción de los mismos.

Ningún FPN, cuyas competencias están relacionadas con las políticas públicas nacionales ligadas a la movilidad, hizo observación, ni propuesta alguna, sobre las infraestructuras, los sistemas energéticos, los entornos construidos y las personas que lo utilizan en Cartagena. Esto podría reflejar una cierta desconexión de los dos niveles del Estado (nacional y distrital) y una ausencia de visión compleja de la movilidad, al circunscribir su acción a la mera constatación del cumplimiento de la normatividad. Esa ausencia de visión compleja de la movilidad y de su infraestructura también se evidencia a nivel distrital en aspectos como la inexistencia de un diagnóstico del estado de la infraestructura vial, así como la carencia de adaptación de la infraestructura de movilidad a las mujeres, a las diferentes comunidades étnicas, a las personas discapacitadas, mayores y con necesidades especiales. Ello es una amenaza a la posibilidad de tener una movilidad sostenible y es una prueba de exclusión, inequidad e injusticia social, también en el transporte. En lo planteado por los entrevistados, resalta la ausencia de control urbano; en algunos casos, de transparencia en el cumplimiento, o en la aplicación de la normatividad y, en otras, de coordinación, incluso entre diversas instituciones relacionadas con la movilidad a nivel distrital. Toda esta fragmentación en el manejo de la infraestructura de movilidad conlleva a la fragmentación de la ciudad y a la imposibilidad de que las instituciones, los actores involucrados, tomen las decisiones políticas, económicas, urbanísticas, sociales, ambientales que permitan definir los planes estratégicos requeridos, de manera oportuna y adecuada. La consecuencia es, entre otras, la pérdida de calidad de vida de la población. La inclusión, la integración subregional, regional y nacional; el acceso de la gente, a territorios, a lugares, al trabajo, a servicios y a comodidades, son otros aspectos centrales que deben tenerse en cuenta para avanzar hacia una movilidad sostenible, por lo cual los sistemas de movilidad y transporte deben planificarse con una perspectiva compleja, ya que se deben tener en cuenta las infraestructuras, los sistemas energéticos, el entorno construido y las personas que lo utilizan (Aditjandra et al., 2015).

La seguridad vial, elemento central para avanzar hacia una movilidad sostenible, depende, entre otros aspectos, de la legalidad o formalidad del transporte, de la cultura ciudadana en la movilidad y de la acción del Estado. Para avanzar en la seguridad vial en Cartagena, es necesario reducir la ilegalidad o informalidad del transporte, que está íntimamente ligada a cuestiones relacionadas con el desempleo, las deficiencias



en la prestación del servicio de transporte público masivo (cobertura, rapidez y comodidad), la ausencia de supervisión del Estado y a la carencia o mal estado de la infraestructura de movilidad. La falta de cultura ciudadana en la movilidad se evidencia en que no se respetan las normas de tránsito y se incurre en comportamientos temerarios. De otro lado, la carencia de calidad del servicio en el transporte informal deviene de la forma como se constituye y el modo como operan. La regulación y tarificación, la información personal, y hacer el mejor uso de la tecnología son tres de los cuatro principios del paradigma de la movilidad sostenible, siendo el otro, el desarrollo del uso del suelo (Banister, 2008). La ausencia de los tres primeros principios citados está en la base de los problemas de cultura ciudadana y de seguridad vial en Cartagena. La regulación y la información personal suponen que todos los actores conocen y cumplen con las normas de tránsito, para así reducir las posibilidades de atascos o accidentes y, por ende, lograr una mayor eficiencia y seguridad del sistema de transporte público. En este último aspecto también incide la tarificación que, en algunos casos, condiciona la elección de un medio de transporte más, o menos seguro.

En la perspectiva de fortalecer la cultura ciudadana en la movilidad, es fundamental la participación de la población de Cartagena en la planificación de la misma y de su infraestructura, por los impactos que tienen en su vida cotidiana y en la distribución de los costos que implica la construcción de ella. De igual modo es necesario adelantar acciones pedagógicas que coadyuven a la concientización, conocimiento y apropiación por parte de la ciudadanía, de la normatividad que reglamenta la movilidad. Los agentes apuntan a la urgencia de adoptar un Plan de Movilidad en la ciudad de Cartagena, con participación ciudadana, que coadyuve a: promover formas de desplazamientos más sostenibles, garantizar un medio ambiente sano mediante la reducción del consumo energético y de las emisiones contaminantes, mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, alcanzar la cohesión social y potenciar el desarrollo económico. Hull (2008) afirma que para lograr una movilidad sostenible se requiere un acuerdo sobre las definiciones y la dirección del desarrollo entre todos los sectores públicos que deben participar en el proceso, seguido de igualdad en la toma de decisiones, incentivos para que los ciudadanos utilicen modos de transporte sostenibles, y apoyo jurídico y financiero para proyectos conjuntos entre los sectores y las autoridades. Por otra parte, Hysing (2009) plantea que para que se produzcan cambios hacia un transporte sostenible, se requieren nuevas ideas políticas, reorganización de la administración local y empresarios que ejerzan presión, pero agrega que lo que realmente hace posible el cambio son los políticos.

En lo que a la acción del Estado se refiere, es preciso implementar estrategias que coadyuven a (i) una mayor gestión conjunta entre los distintos niveles del mismo en los temas relacionados con la movilidad, así como entre éstos y el resto de actores (sector privado y organizaciones de base comunitarias y no gubernamentales); (ii) a avanzar en la transición energética; (iii) prosperar en la adopción de nuevas tecnologías en la movilidad; (iv) establecer presupuestos participativos, también relacionados con la movilidad; (v) generar los medios de financiación y participación necesarios para garantizar una movilidad sostenible; y (vi) armonizar los diferentes instrumentos de planificación en los aspectos relacionados con la movilidad de manera particular. También es menester llenar los vacíos legales existentes, modificar la legislación y la normatividad en los aspectos que sea necesario y la aplicación rigurosa de la misma. Finalmente, para garantizar la movilidad sostenible en Cartagena hay que establecer escenarios prospectivos que permitan la adopción de políticas públicas de movilidad justas, equitativas, incluyentes y orientadas a la reducción de la pobreza; junto con medidas de protección del medio ambiente y una gestión del riesgo de inundaciones eficaz.

**Agradecimientos:** A las personas entrevistadas por sus aportaciones. Este estudio es parte del proyecto de I+D+i PID2020-112525RB-I00, financiado/a por MICIU/ AEI/10.13039/501100011033.

## REFERENCIAS

- Aditjandra, P.T., Mulley, C. & Cao, X.J. (2016). Exploring changes in public transport use and walking following residential relocation: A British case study. *J. Transp. Land Use*, 9, 77–95.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15, 73-80. Doi: 10.1016/j.tranpol.2007.10.005
- Beyazit, E. (2011). Evaluating Social Justice in Transport: Lessons to be Learned from the Capability Approach. *Transport Reviews*, 31(1), 117-134. doi: 10.1080/01441647.2010.504900
- Briassoulis, H. (2004). Policy integration for complex policy problems: What, why and how. *Greening of Policies: Interlinkages and Policy Integration*, Libro de Actas, 30 pp. December 3-4 , Berlin.



- Buehler, R., & Pucher, J. (2011). Sustainable Transport in Freiburg: Lessons from Germany's Environmental Capital. *International Journal of Sustainable Transportation*, 5(1), 43-70. doi: 10.1080/15568311003650531
- Cieśla, M., Sobota, A., & Jacyna, M. (2020). Multi-Criteria Decision Making Process in Metropolitan Transport Means Selection Based on the Sharing Mobility Idea. *Sustainability*, 12(17), 7231. doi: 10.3390/su12177231
- Cook, S., Stevenson, L., Aldred, R., Kendall, M. & Cohen, T. (2022). More than walking and cycling: What is 'active travel'? *Transport Policy* 126(5), 151-161. doi: 10.1016/j.tranpol.2022.07.015
- Di Francesco, M. (2001). Process not outcomes in new public management? Policy coherence in Australia. *Drawing Board: An Australian Review of Public Affairs*, 1, 103-116.
- Elvik, R. & Goel, R. (2019). Safety-in-numbers: An updated meta-analysis of estimates. *Accident Analysis & Prevention*, 129, 136 -147. doi: 10.1016/j.aap.2019.05.019
- Foletta, N. & Field, S. (2011). *Europe's Vibrant New Low Car(bon) Communities*. New York: Institute for Transportation & Development Policy.
- Hull, A. (2008). Policy integration: What will it take to achieve more sustainable transport solutions in cities? *Transport Policy*, 15(2), 94-103. doi: 10.1016/j.tranpol.2007.10.004
- Hysing, E. (2009). Greening Transport—Explaining Urban Transport Policy Change. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 11(3), 243- 261. doi: 10.1080/15239080903056417
- Kohon, J. (2018). Social inclusion in the sustainable neighborhood? Idealism of urban social sustainability theory complicated by realities of community planning practice. *City, Culture and Society*, 15, 14-22. doi: 10.1016/j.ccs.2018.08.005
- [Montoya, V., Montes, L., Bernal, V., Camós, G., Bertossi, F., Orozco, A.M., Aristide, E., Roldán, J.D., Angle, S., Lozano, D. & Pinilla, P. ABC Género y Transporte. Washington DC: Inter-American Development Bank.](#)
- [Nehring, K., Lasota, M., Zabielska, A. & Jachimowski R. \(2023\). A multifaceted approach to assessing intermodal transport. Zeszyty Naukowe. Transport - Politechnika Śląska, Politechnika Slaska, 121, 141-165. doi: 10.20858/sjsutst.2023.121.10](#)
- Nikulina, V., Simon, D., Ny, H. & Baumann, H. (2019). Context-Adapted Urban Planning for Rapid Transitioning of Personal Mobility towards Sustainability: A Systematic Literature Review. *Sustainability*, 11(4), 1007. doi: 10.3390/su11041007
- Regens, J.L. (2007). Institutional coordination of program action: a conceptual analysis. *International Journal of Public Administration*, 11(2), 135 - 154. doi: 10.1080/01900698808524582
- Santos-Lacueva, R. & Saladié, Ò. (2016). Acción pública en materia de turismo y cambio climático: las percepciones de los stakeholders en la Riviera Maya (México). *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural* 14(3), 611-630. doi.org/10.25145/j.pasos.2016.14.040
- Simon, D. (2016). *Rethinking Sustainable Cities: Accessible, Green and Fair*. Bristol: Policy Press.
- Viorela-Georgiana, S.C. (2015). Intermodal transport- a way of achieving sustainable development. *Constanta Maritime University Annals*, 22, 145-148.
- Woodcock, J., Edwards, P., Tonne, C., Armstrong, B., Ashiru, O., Banister, D., Beevers, S., Chalabi, Z., Chowdhury, Z., Cohen, A., Franco, O., Haines, A., Hickman, R., Lindsay, G., Mittal, I., Mohan, D., Tiwari, G., Woodward, A. & Roberts, I. (2009). Public health benefits of strategies to reduce greenhouse-gas emissions: Urban land transport. *Lancet*, 374, 1930–1943. doi: 10.1016/S0140-6736(09)61714-1.
- Xu, L., Wang, X., Liu, J., He, Y., Jianxiong, T., Nguyen, M. & Cui, S. (2019). Identifying the trade-offs between climate change mitigation and adaptation in urban land use planning: An empirical study in a coastal city. *Environment International*, 133, Part B. doi: 10.1016/j.envint.2019.105162





## CIUDADES Y FERROCARRILES DEL NORDESTE DE BRASIL: LA CONSTITUCIÓN DE UNA RED URBANA/ FERROVIÁRIA (1858 – 1957)

DORALICE SÁTYRO MAIA <sup>1</sup>

*<sup>1</sup>Departamento de Geociências, Universidade Federal da Paraíba, Cidade Universitária, João Pessoa-PB, doralicemaia@hotmail.com/ dsm@academico.ufpb.br*

**Resumen.** En el nordeste de Brasil, el ferrocarril fue esencial para el transporte de la producción agrícola. La instalación de los ferrocarriles fue objeto de debates y disputas políticas. Este proceso es esencial para comprender las ciudades del interior de Brasil, especialmente en los actuales estados de Paraíba, Pernambuco y Ceará. Estas antiguas provincias/estados estaban interconectadas por el ferrocarril, que se convirtió en el motor del transporte de mercancías y de la conexión entre las ciudades y las capitales, además de consolidar una red técnica en sus territorios. El conjunto de ciudades elegido está formado por las ciudades de Patos y Sousa en Paraíba, Palmares, Pesqueira y Flores en Pernambuco, y Crato y Juazeiro do Norte en Ceará. En diferentes temporalidades, en procesos continuos y discontinuos, hasta mediados del siglo XX estas ciudades fueron estaciones de la red ferroviaria. El objetivo principal de esta investigación es revelar las transformaciones y la construcción de una red urbana provocadas por la implantación del ferrocarril. La perspectiva del estudio es la geografía histórica y, se basa en fuentes secundarias.

**Palabras clave:** Ferrocarril, Nordeste de Brasil, Ciudad, Red urbana, Red técnica.

### CITIES AND RAILWAYS IN NORTHEAST OF BRAZIL

**Abstract.** In Northeast Brazil, the railway was essential for the transport of agricultural production. The installation of railways was the subject of political debates and disputes. This process is essential to understand the cities in the interior of Brazil, especially in the current states of Paraíba, Pernambuco and Ceará. These former provinces/states were interconnected by the railway, which became the driving force behind the transport of goods and the connection between cities and capitals, as well as consolidating a technical network in their territories. The cities of Patos and Sousa in Paraíba, Palmares, Pesqueira and Flores in Pernambuco, and Crato and Juazeiro do Norte in Ceará were chosen as the spatial object of analysis. In different temporalities, in continuous and discontinuous processes, until the middle of the 20th century these cities were stations of the railway network. The main objective of this research is to reveal the transformations and the construction of an urban network caused by the implementation of the railway. The perspective of the study is historical geography and it is based on secondary sources.

**Keywords:** Railway, North-eastern Brazil, City, Urban network, Technical network.



## 1. INTRODUCCIÓN

El texto proviene de una investigación realizada por un equipo compuesto por geógrafos y arquitectos-urbanistas que han estado trabajando en la temática de los ferrocarriles en el territorio brasileño, particularmente en la Región Nordeste. Para este momento, el objetivo es analizar la constitución y/o cambios en la red urbana promovidos o estimulados por la implantación del ferrocarril. En la investigación, se seleccionaron las siguientes ciudades: Palmares, Pesqueira y Flores en Pernambuco; Patos y Sousa en Paraíba; y Crato y Juazeiro do Norte en Ceará.

De esta manera, realizaremos un análisis sobre la escala interurbana, es decir, nos centraremos en la red urbana. Tratamos, pues, de mostrar cómo se creó la red ferroviaria en el nordeste de Brasil desde finales del siglo XIX hasta mediados del XX y cómo favoreció la conexión entre las ciudades mencionadas. Nuestro principal objetivo, por lo tanto, es presentar el sistema ferroviario implantado en la Región Nordeste de Brasil, desde la introducción de la vía férrea en este territorio hasta el momento en que se concreta el proyecto de conexión entre las ciudades, ideado desde el inicio de la República. Tomamos como referencia temporal la creación de la primera línea de ferrocarril a escala regional, la Estrada de Ferro Recife - São Francisco en 1858, y nos extendemos hasta 1958, cuando finalmente las ciudades de Patos y Campina Grande en Paraíba están conectadas, momento que corresponde al declive del sistema ferroviario en el país. Aunque este período abarca cien años, no es nuestra intención detallar los procesos de implementación de cada ferrocarril, sino mostrar de manera sintética cómo se desarrollaron hasta alcanzar las ciudades mencionadas anteriormente.

Para la elaboración de este escrito, principalmente se utilizaron fuentes secundarias, referencias bibliográficas que contienen un conjunto de documentos suficientes para nuestra investigación en este momento. Además, utilizamos la información contenida en los sitios web de estaciones de ferrocarril, la Biblioteca Nacional y el Instituto de Protección al Patrimonio Histórico y Cultural Nacional - IPHAN. Se caracteriza así, por la descripción, complementada, en la medida de lo posible, con lecturas y asociaciones con algunas reflexiones fundamentadas en el referencial teórico utilizado. Con el fin de presentar mejor la red urbana ferroviaria que se constituyó en el Nordeste brasileño, se elaboraron algunos mapas insertados en el cuerpo del trabajo. Por lo tanto, optamos por dividirlo en dos momentos, además de la introducción y las conclusiones. El primero discute algunas nociones teórico-metodológicas que fundamentan nuestro análisis y el segundo presenta los ferrocarriles y sus respectivos procesos de implementación hasta llegar a las ciudades seleccionadas para la investigación, es decir, Penedo, Pesqueira y Flores en Pernambuco, Patos y Sousa en Paraíba y Crato y Juazeiro en Ceará. Esta última sección contiene subapartados con las distintas líneas férreas, pues esperamos establecer una relación entre estas vías y la constitución de una red urbana.

## 2. RED URBANA Y RED TÉCNICA: NOCIONES CONCEPTUALES INTRODUCTORIAS

El concepto de red urbana es uno de los básicos del contenido de la geografía urbana. Beaujeu-Garnier y Chabot (1970), en su obra clásica "Tratado de Geografía Urbana", aunque no es un tema desarrollado con mayor profundidad, dedican un subcapítulo a la red urbana y a la jerarquía de las ciudades. Explican que "cada ciudad tiene alrededor suya una región de la que es el centro y que limita con las regiones urbanas vecinas, pero a su vez depende de centros mejor dotados"; y que existe "una verdadera jerarquía de centros urbanos". Como bien se sabe, los estudios sobre la centralidad de las ciudades fueron desarrollados por Christaller desde los años 1930. Beaujeu-Garnier y Chabot, en la obra mencionada, advierten que los criterios para la definición de los niveles jerárquicos no pueden ser iguales para todos los países, ya que dependen del "carácter propio de cada región" (Beaujeu-Garnier y Chabot, 1970, p. 537). El análisis regional, o el papel que las ciudades desempeñan en la región, fue trabajado por Rochefort, quien destaca el papel de dependencia de una ciudad y el de intermediación. Así, explican Beaujeu-Garnier y Chabot (1970): "La ciudad mediatiza la influencia de la metrópoli de que depende; la región que la rodea conoce casi únicamente a su ciudad y generalmente no se desplaza en busca de otros proveedores. No obstante, lo que se compra procede de la metrópoli, que abastece a sus intermediarios y se encarga de atender sus demandas" (Beaujeu-Garnier y Chabot, 1970, p. 537). Se trata, pues, de una temática ampliamente conocida y trabajada en la geografía urbana



En Brasil, uno de los primeros autores en abordar esta cuestión fue Geiger (1963), que publicó el trabajo "Evolução da Rede Urbana Brasileira". El autor subraya que el estudio de la ciudad conduce a la comprensión de la "organização do espaço, nas respectivas regiões e, por fim, de toda a conjuntura econômico-social do País" (Geiger, 1963, p. 435). Establece una sucesión de "estructuras urbanas" en el país según las etapas de "desarrollo económico", distinguiendo: el Brasil colonial; el Brasil agrario independiente y el "atual Brasil agrário com apreciável suporte industrial" (Geiger, 1963, p. 435). Al tratar de los cambios en la "estructura colonial", el autor explica las transformaciones económicas del siglo XIX, a partir de la "apertura de los puertos", la "abolición de la esclavitud" y la dependencia directa del país de las potencias industriales, cambios que se intensificarían a partir de 1850, cuando "o Brasil dá os primeiros passos no sentido de sua modernização, iniciando a fase de instalação de indústrias, de introdução de ferrovias, do telégrafo e de constituição de empresas de navegação" (Geiger, 1963, p. 79). Destaca la importancia de la "introducción del ferrocarril" para el "impulso e desenvolvimento das redes urbanas". Ferrocarriles que aparecen, "diseminados", apareciendo "simultáneamente en las diversas regiones de Brasil". Y explica: "A instalação das linhas ferroviárias visava, antes de tudo, a atingir as áreas dos produtos de exportação, não provocando mudanças econômicas em outras áreas que porventura atravessassem" (Geiger, 1963, p. 89). El autor resume a continuación algunos aspectos de la "influencia del ferrocarril en la evolución del medio urbano brasileño":

fator de concentração das atividades portuárias em alguns poucos portos; causa da decadência de localidades situadas ao longo das antigas linhas de transportes que foram abandonadas; valorização de cidades atingidas pelas linhas de ferro; fator determinante da criação de novas cidades, tanto nas áreas antigas, como principalmente nas novas áreas desbravadas para a agricultura, com repercussão direta nas suas funções e estruturas urbanas; estímulo às modificações operadas no interior da estrutura urbana de diversas cidades antigas atingidas pela ferrovia. (Geiger, 1963, p. 89-90).

Un segundo autor que contribuye desde hace tiempo a la discusión sobre la red urbana brasileña es Corrêa. En uno de sus trabajos, el autor destaca la importancia de los estudios sobre las redes urbanas, ya que a través de ellas se realizan efectivamente la producción, la circulación y el consumo y, por lo tanto, se establecen las bases de la economía mundial. Resume lo que entiende por red urbana: "el conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre sí" (Correa, 2006, p. 16), pero advierte que discrepa del modelo idealista propuesto por Chistaller, así como de la idea de que sólo los países desarrollados tienen red urbana. El autor va más allá en su discusión, afirmando que la red urbana es "simultáneamente reflexo e condição da divisão territorial do trabalho, historicamente a forma mais avançada da divisão social do trabalho" (Correa, 2006, p. 26). Su comprensión, a su vez, está asociada a la noción de formación socioespacial desarrollada por Milton Santos, que aquí se considera de fundamental importancia. Santos presentó esta noción en la década de 1970, basándose en las enseñanzas marxistas, específicamente en la formación social. El autor, uno de los principales constructores de la geografía crítica brasileña, defiende la sustitución de la comprensión de un espacio estático, como "palco de las acciones humanas" por la de un espacio dialéctico, "produto do trabalho social, o que parece tentar superar a predileção que a Geografia teve, segundo Milton Santos, pela forma em detrimento da formação" (Machado, 2016, p. 76). Para esta concepción, Santos se basa en conceptos clave como la totalidad y la producción del espacio, este último contrapuesto a la organización, y explica:

As diferenças entre lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares. O "valor" de cada local depende de níveis qualitativos e quantitativos dos modos de produção e da maneira como eles se combinam. Assim a organização local da sociedade e do espaço reproduz a ordem internacional (Santos, 1982, p. 14).

En su obra posterior, "La naturaleza del espacio", Santos (2006) retoma la noción de formación socioespacial y la actualiza, añadiéndole una preocupación por los sistemas técnicos. Escribe: "Devemos partir do fato de que esses diferentes sistemas técnicos formam uma situação e são uma existência num lugar dado, para tratar de entender como, a partir desse substrato, as ações humanas se realizam (Santos, 2006, p. 25). Por lo tanto, reiteramos nuestro entendimiento de que la teoría de Santos contribuye directamente al análisis de la red urbana. Esto se debe a que sólo se establece a través de la inserción de elementos técnicos, que cambian con el tiempo y no se insertan en todos los lugares al mismo tiempo, ya que no se pueden disociar de la división territorial del trabajo y de la formación socioespacial, como se mencionó anteriormente.



De esta forma, la red urbana es entendida no a partir de su funcionalidad, sino a partir de la formación social y económica en la que se sitúan las ciudades, sin olvidar la centralidad ejercida por ellas en la red de relaciones que se establece entre ellas y los espacios urbanos con los que se conectan. Este concepto fue desarrollado anteriormente por nosotros cuando trabajamos sobre ciudades medianas y centralidades en la red urbana del nordeste de Brasil (Maia; Xavier, 2022). Aunque no sea el objetivo de este texto, es necesario presentar, aunque sea brevemente, la relación entre las nociones de red urbana, red técnica y red ferroviaria.

Para Santos, "mesmo os objetos naturais poderiam ser incluídos entre os objetos técnicos, se é considerado o uso possível" (Santos, 2009). Ciertamente, el ferrocarril es un elemento técnico que se establece conectando espacios a través de líneas, constituyendo una de las imágenes más clásicas a la hora de definir una red geográfica: nodos (puntos) interconectados por cables (líneas). Algunos autores se han centrado en el tema de las redes técnicas, relacionándolas con el territorio (Santos, 2009; Capel, 2011; Dias y Silveira, 2021). Así, el ferrocarril, el telégrafo, el teléfono, el saneamiento y la electricidad son redes técnicas que conectan territorios y se han convertido en elementos indispensables para la ciudad moderna.

En cuanto al ferrocarril, su expansión y la configuración de su red contribuyeron a la "unificación de los sistemas urbanos nacionales de diferentes países" (Capel, 2011, p. 13). Desde su primera instalación hasta el segundo tercio del siglo XX, el número de ciudades conectadas aumentó progresivamente, y las transformaciones en las ciudades fueron notables. Como bien señala el autor, el ferrocarril se convirtió en un elemento técnico surgido en Europa, pero que se extendió a países de varios continentes, entre ellos Brasil.

### 3. EL FERROCARRIL Y LA CREACIÓN DE UNA RED TÉCNICA URBANA EN EL NORDESTE DE BRASIL

En Brasil, el deseo de tener ferrocarriles y locomotoras de vapor comenzó tan pronto como el Emperador Pedro II conoció esta forma de transporte en Londres. Al fin y al cabo, era un personaje aficionado a las novedades técnicas y a la "Modernidad", pues "se auto representava como moderno, cosmopolita e cidadão" (Schwartz, 1998, p. 388). La preocupación por dar a conocer en el extranjero una imagen "progresista" del país se convirtió en una de sus principales labores. En nombre de la ciencia y del progreso, una "cierta burguesía industrial" comenzó a expresar sus proyecciones, reforzando su avidez por los inventos técnicos que comenzaban a aparecer en las crónicas de los periódicos extranjeros. "E o nosso monarca não ficava alheio a esse universo. Ao contrário, gostava de se dedicar pessoalmente à seleção dos pedidos de "privilégio industrial" de "patente de invenções" (Schwartz, 1998, p. 388).

Así, la primera ley ferroviaria fue aprobada en 1835, pero "no funcionó", debido a la falta de recursos financieros, a la inestabilidad política y a su propio contenido: era un proyecto de gran envergadura y sus disposiciones no atraían a los inversores (Vasconcelos Neto, 2010, p. 45). Así que no fue hasta 1854 cuando se instaló la primera línea ferroviaria en Brasil, construida por el empresario Barão de Mauá, que unía el puerto de Mauá con Fragoso, en el estado de Río de Janeiro. Este primer tramo tenía 14 kilómetros de longitud. Vale recordar que la economía brasileña seguía siendo agroexportadora y esclavista, con el café, la caña de azúcar y el algodón como principales productos. Esta economía definiría la implantación del ferrocarril en Brasil, centrándose en la exportación de productos agrícolas. Durante el Imperio, los ferrocarriles atendían principalmente a la producción de azúcar en el Nordeste (cerca de la costa) y de café en el valle del río Paraíba, en el Sudeste (Vasconcelos Neto, 2010). El motivo de las concesiones a las empresas ferroviarias se mantuvo en toda la República, que era conectar las regiones agroexportadoras a los puertos para el transporte de los productos. Con este objetivo se aprobó la concesión para la construcción del Ferrocarril Recife - São Francisco en 1852-1855.

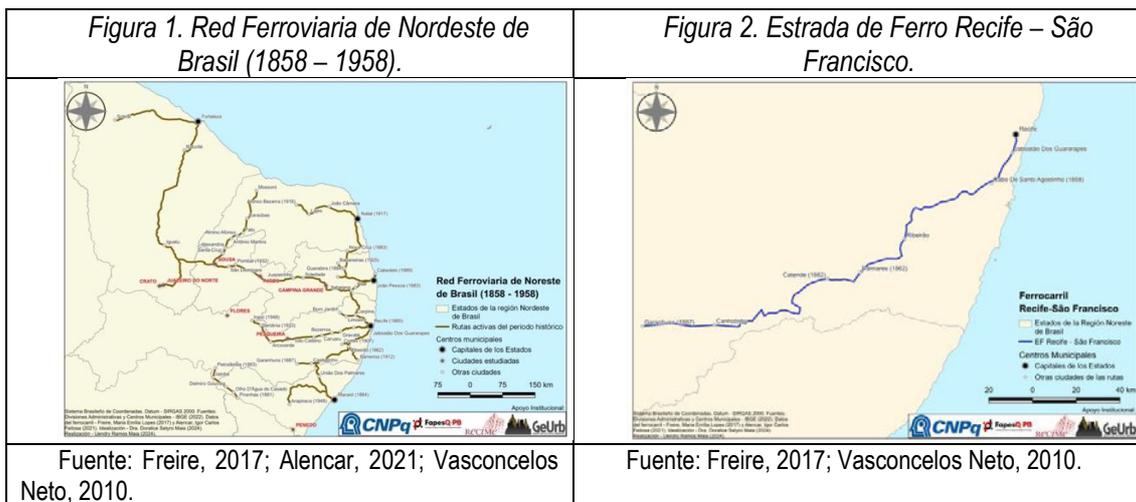
Algunos estudios han tratado de periodizar la historia del transporte ferroviario en Brasil (Silva 1954, Camelo Filho 2000, Siqueira, 2002). Freire (2017), centrándose en la formación de la Red Ferroviaria en la Región Nordeste, a partir de las referencias mencionadas y de la documentación consultada, y "buscando enfatizar as articulações e as conexões estabelecidas entre a Rede Nacional e a Rede Regional" (Freire, 2017, p.145), define cuatro períodos:

- (i) Primer periodo: Construcción de los primeros ferrocarriles (1858 a 1900), subdividido en dos: 1858-1870 y 1871-1900,
- (ii) Segundo periodo: Formación de las Redes Regionales, que corresponde a la época de gestión de



Great Western (1900-1948); (iii) Tercer periodo: Formación de la RFN (1948-1957), época de mayor complejidad formal y funcional de la Red Nordeste; y (iv) Cuarto periodo: creación y extinción de la RFFSA y el impacto causado a la organización espacial y funcional de la RFN hasta 2007 (inventario del patrimonio ferroviario por el Iphan) por el proceso de "privatización". (Freire, 2017, p. 145).

Los ferrocarriles que llegaban a las ciudades aquí abordadas fueron creados e implantados en épocas diferentes, encuadrándose en los tres primeros periodos definidos por Freire: el primero, cuando se producen las primeras construcciones, que la autora subdivide en dos, a saber, de 1858 a 1870 y de 1871 a 1900. El segundo periodo, que se extiende de 1900 a 1948, en el que destaca la Great Western, que gestiona gran parte de los ferrocarriles de la región estudiada; y el tercero, cuando se forma la Rede Férrea do Nordeste, que opera de 1948 a 1957. El cuarto periodo no será tratado aquí, pues corresponde al momento de la federalización de los ferrocarriles, con la creación de la Rede Ferroviária Federal Sociedade Autônoma (RFFSA), pero que no se refiere a la creación de nuevos ramales y tampoco hay alteraciones en la red urbana. (Figura 1).



Antes del ferrocarril, todas las comunicaciones entre aldeas, pueblos y ciudades del interior de Brasil, sobre todo en el Nordeste, se realizaban por rutas de tropas, en las que se conducía el ganado desde las granjas hasta los mercados de ganado, como Itabaiana y Campina Grande en Paraíba y Caruaru en Pernambuco, así como directamente a los mataderos de estos centros "urbanos".

Según Prado Júnior (2011), el intercambio comercial dentro del territorio del Brasil colonial se realizaba principalmente a través del comercio de ganado. Las rutas que el ganado seguía formaban una "teia imensa de ligações terrestres que cobrem a parte povoada do territorio colonial, de norte a sul e de leste a oeste, entrelaçando a população brasileira que doutra forma permaneceria segmentada em núcleos estanques". (Prado Júnior, 2011, p. 247).

Así, el cuadro general de las comunicaciones entre los asentamientos que pasaron a ser urbanos se mantuvo hasta el siglo XIX, con flujos más intensos durante la alta producción algodonera, como muestra Soares (2012). La autora se refiere a la formación de una red urbana en el Nordeste brasileño. Esta red experimentará cambios con la introducción del transporte ferroviario, aunque haya sido lenta y fragmentada.

Echemos un vistazo a los ferrocarriles que se instalaron en el interior del Nordeste, más concretamente en los estados de Pernambuco, Paraíba y Ceará.

### 3.1. Estrada de Ferro Recife – São Francisco (E. F. Recife – S. Francisco)

El objetivo de la creación del Ferrocarril Recife - São Francisco, como revela su nombre, era conectar la ciudad de Recife, capital de Pernambuco, al río São Francisco, el principal río de la Región Nordeste, que contaba con varios puntos de navegación. Según Freire (2017), aunque este era el "segunda ferrovía cronologicamente implantada no Brasil e a primeira do Nordeste, alguns autores como Estevão Pinto (1948), Cristiano Otoni e Ademar Benévolo (1953)" lo consideran el primer ferrocarril nacional", más importante que el Ferrocarril de Mauá, que sólo tenía 17 kilómetros de longitud (Freire, 2017, p. 147).



El primer tramo se inauguró en 1858, una ruta de 32 kilómetros que unía Recife con Cabo, llegando a Una (actual Palmares), km 165 en 1862. Una era el punto final establecido por la concesión. Hubo muchos problemas durante la construcción: contratistas y proyectistas que abandonaron la obra y posteriormente reclamaron indemnizaciones, aumentando los costes; falta de conocimientos empíricos; muchas obras provisionales y otras que tuvieron que rehacerse (Vasconcelos Neto, 2010). Al principio, la ampliación de la carretera se determinó por ley como un proyecto estatal, cuyo trazado definía el Estado. Sin embargo, se encontraron errores y el proyecto fue suspendido. Tras la aprobación y desaprobación de varias propuestas, finalmente se realizó en 1882, “se punha em tráfego o primeiro trecho de apenas 17 km (Catende), e mais 36 km no ano seguinte” (Vasconcelos Neto, 2010, p. 287). (Figura 2)

Según Freire (2017), la EF Recife São Francisco “transportou mais de 30 mil passageiros, passando para cerca de 115 mil em 1860”. Sin embargo, tras completar el primer tramo, cuando el ferrocarril llegó a Una (Palmares), las obras se suspendieron. Así, la entonces ciudad de Una, hoy Palmares, se convirtió en una terminal ferroviaria, cuya dinámica económica y social cambió, transformándola, según Pinto (1949), en “quase uma capital” (Pinto, 1949, p. 73) en comparación con las localidades de la región que no se habían visto afectadas por las vías.

Para continuar la ruta, el tramo más difícil era el de Garanhuns, dado lo accidentado del terreno de la meseta de Borborema, donde había que superar un desnivel de 440 metros. La estación de Garanhuns se inauguró en 1887. El propósito inicial de la ruta de continuar hasta llegar al río São Francisco fue abandonado y sustituido por una ruta hacia el sur que unía Pernambuco con Alagoas. En cualquier caso, con la construcción y puesta en funcionamiento de lo que entonces se conocía como Ferrocarril Recife - São Francisco, existía una red técnica que conectaba Recife con Garanhuns, pasando por Palmares, hasta entonces conocida como Una.

### 3.2 Estrada de Ferro Central de Pernambuco

La Estrada de Ferro Central de Pernambuco se deriva de un proyecto para conectar la capital, Recife, con los centros más poblados del estado y con las estaciones de la EF Recife - San Francisco. La primera concesión fue autorizada en 1866, pero solo en 1880 comenzaron las obras del ferrocarril que se extendería desde Recife hasta Caruaru, “passando pelos povoados de Jaboatão, Vitória, Gravatá e pela vila de Bezerras” (Vasconcelos Neto, 2010, p. 291). El punto de partida no coincidió con el ya establecido cerca del Forte Cinco Pontas y del puerto. Su primer tramo se abrió al tráfico en 1885 (Recife - Tapera) y en 1887 llegó a Russinha. Al igual que la EF Recife - S. Francisco, esta vía también tuvo que superar las dificultades topográficas del Planalto da Borborema, más específicamente la sierra de Russas, con un desnivel de 155 m, “onde foram construídos, entre túneis e viadutos, 21 obras.” En 1893 se inauguró el tramo que se extendía hasta Gravatá, habiendo superado así los desniveles del relieve. En 1895, comenzaron a operar los tramos en dirección a Caruaru y San Caetano. En 1897, las obras fueron paralizadas por falta de recursos del gobierno federal, siendo retomadas en 1904 con el objetivo de llegar hasta Pesqueira (Km 228). En 1912, según Freire (2017), “os trilhos alcançaram Arcoverde permanecendo as obras paralisadas até 1930, o que lhe rendeu a classificação de pátio ponta de trilho” (Freire, 2017, p. 154).

### 3.3 Great Western of Brazil

La constitución de una red ferroviaria en el Nordeste, integrando sus estados, ya había sido esbozada en algunas propuestas de planes de vías del Segundo Reinado, particularmente haciendo referencia al río São Francisco y a los ferrocarriles que conectarán los puertos y las diferentes provincias (Sousa Neto, 2012). Entre estas aspiraciones estaban las extensiones de las líneas Natal - Nova Cruz en Rio Grande do Norte, conectándola con el ferrocarril Conde D'Eu en Paraíba, y este, a su vez, se uniría a la Great Western en Pernambuco. También se propuso la conexión entre la EF Sul de Pernambuco, una extensión de la EF Recife - S. Francisco, con la línea Central de Alagoas. Tales ideas fueron consideradas al inicio de la República, cuando se ordenó la realización de estudios para evaluar la viabilidad de tales líneas.

En el gobierno republicano, según Pinto (1949), la propuesta de un sistema ferroviario en el Nordeste volvió a ganar atención, sobre todo en lo que respecta a las comunicaciones entre los estados de Bahía, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte y Ceará. Freire (2017) afirma que está “claro nos contratos de arrendamento a obrigação das companhias em construir essas ligações ferroviárias, no firme propósito da União de reunir, em uma só rede regional, as ferrovias implantadas nesses Estados”



(Freire, 2017, p. 160). Con este fin, la Unión favoreció la formación de tres empresas: la Great Western of Brazil Railway Company Ltda. (GWRB), responsable de los ferrocarriles de los estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba y Rio Grande do Norte; la Rede de Viação Cearense controlada por el propio Gobierno Federal, pasó a ser responsable por los ferrocarriles de Ceará y por el que estaba en construcción en Piauí, que fue arrendado a la South American Construction (1898 - 1914), empresa inglesa; y a la Compagnie des Chemin de Fer Fédéraux de L'Est Brésilien, para operar las rutas en los estados de Bahia y Sergipe (Freire, 2017).

Según la autora citada, la “Great Western of Brazil Railway Company Ltda (GWRB), que ya “operava a Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro, [...], passaria a controlar por 60 anos, segundo contrato de arrendamento firmado, mais outras nove ferrovias que totalizavam uma extensão de 1.750 km de linhas férreas” (Freire, 2017, p. 161). Como resultado, se consolidaron los arrendamientos: E.F. Central de Pernambuco (1904), E.F. Recife ao São Francisco (1901), E.F. Sul de Pernambuco (1901), E.F. Conde d'Eu (1901), E.F. Natal a Nova Cruz (1902), E.F. Central de Alagoas (1903), E.F. Paulo Afonso (1903) (Pinto, 1949).

Entre estas rutas estaba el tramo que partiría de Timbaúba, en Pernambuco, término del Great Western, y se extendería hasta Pilar, donde se encontraría con el término de Conde D'Eu, en Paraíba. Las obras se iniciaron, pero se suspendieron en 1897 y se reanudaron tras ser autorizadas por la Ley 560/1898. Fue entonces cuando la Great Western se hizo cargo y continuó las obras, con el objetivo de ampliar sus líneas hasta Pilar, en Paraíba, y prolongarlas hasta Itabaiana, donde enlazaría con la Conde D'Eu (Vasconcelos Neto, 2010).

La reanudación de las obras y la instalación de la vía férrea que unirá Recife a Pesqueira se realizará a través de la Red del Gran Oeste, que se caracterizará por ser una red regional. Esta empresa, cabe destacar, adquirió el ferrocarril Recife - S. Francisco, el ferrocarril Central de Pernambuco, ampliándolo hasta Pesqueira, además de abrir un ramal hasta Campina Grande, en Paraíba. Para este último tramo, se decidió que discurriría desde Itabaiana, inaugurado en 1901, donde podría conectar con el Conde d'Eu, en Paraíba. El ferrocarril llegó a Pesqueira en 1907, el mismo año en que se inauguró la estación de Campina Grande.

En 1909, se autorizó un nuevo presupuesto en un contrato con la Great Western (GW). En él se aprobó el presupuesto para la ampliación de la Central de Pernambuco desde Pesqueira hasta Flores, con un total de 224 km. Vasconcelos explica la elección de la ruta para llegar a Flores en Pernambuco. Explica el autor:

A escolha do prolongamento para Flores, em Pernambuco, passando por Alagoa de Baixo (atual Sertânia) e Afogados da Ingazeira, a cerca de 20 km da divisa com a Paraíba, só podia traduzir um capricho político, uma vez que se desviava demais da diretriz geral de se dirigir a Petrolina, como constou dos documentos oficiais do governo. A rodovia, que seria construída alguns anos depois, seguindo a rota mais direta, resultou ficar um terço mais curta que a ferrovia, entre Arcoverde e Serra Talhada, dois pontos comuns a ambas diretrizes”. (Vasconcelos Neto, 2010, p. 404).

En Pernambuco, GW adquirió los ferrocarriles existentes y firmó contratos para algunas ampliaciones. Estos contratos se renovaron en varias ocasiones, en 1920, 1929 y 1944, como consecuencia de las crisis económicas y políticas, incluida la Primera Guerra Mundial. El contrato de 1920 establecía el compromiso de ampliar el ferrocarril de Paraíba hasta Cajazeiras y de Pernambuco hasta Petrolina, conectando así los extremos este y oeste de los dos estados y, a su vez, posibilitando la conexión con los ferrocarriles de Bahía y Ceará. En 1950, GW pasó a manos del gobierno brasileño, cambiando el nombre para Rede Ferroviária do Nordeste (RFN).

Como ya se informó, la estación ferroviaria de Itabaiana fue inaugurada en 1901 por la Great Western of Brazil Railway, como parte de las obras de ampliación que conectaban el Ferrocarril de Recife a Limoeiro, en Pernambuco, y el Ferrocarril Conde D'Eu, que se extendía desde Pilar, en Paraíba, hasta Nova Cruz, en Rio Grande do Norte, desde donde conectaba con el Ferrocarril de Natal a Nova Cruz, permitiendo así el tráfico entre estos tres estados bajo la administración de la compañía británica. Según lo estipulado en el contrato de 1904, las vías se extendieron hacia el oeste a través de Paraíba, llegando a Campina Grande en 1907, cuando se inauguró su estación. Se trataba de un ramal del patio triangular de Itabaiana, que se convirtió así en un nudo para los trenes que se dirigían a la meseta de Borborema (Giesbrecht, 2020).

Great Western puso fin a sus operaciones en suelo brasileño en 1948, con la interrupción de su contrato, debido a las dificultades financieras de la empresa causadas por la Primera Guerra Mundial, la necesidad de mantener y ampliar el material rodante y la vía permanente, así como la larga sequía de 1916 y la devaluación del tipo de cambio que “impediam o crescimento da carga transportada, impacto sentido diretamente no desempenho econômico-financeiro da Companhia” (Freire, 2017 p. 166). Así, el mismo año



del cierre de la empresa, el gobierno federal asumió la administración de los ferrocarriles hasta entonces explotados por GW, creando la Rede Ferroviária Nordeste. (Figura 3).

### 3.4 Rede Ferroviária Nordeste

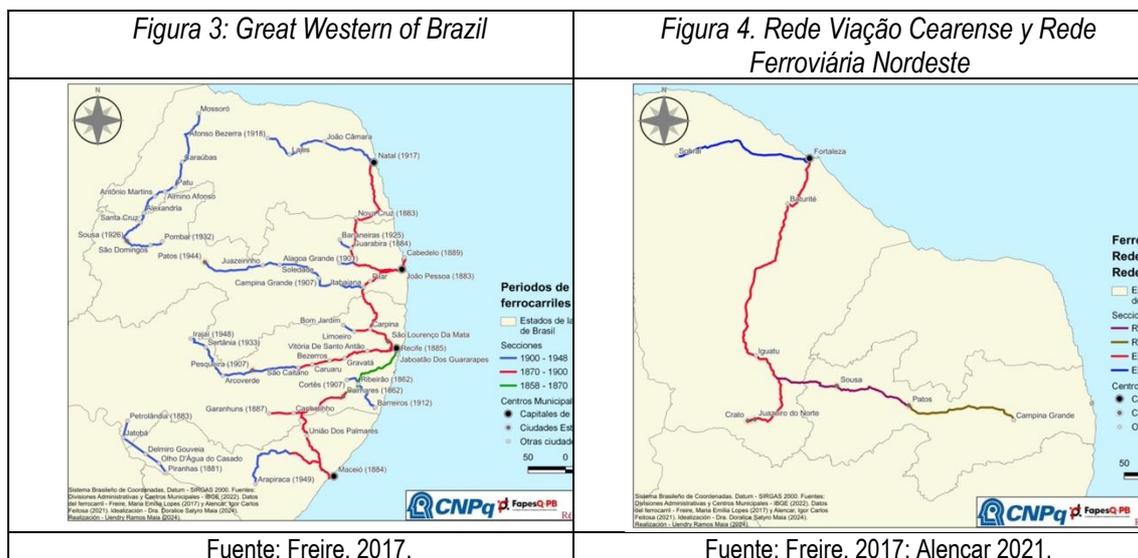
La Rede Ferroviária Nordeste opera entre 1948 y 1957. En este período “foram construídos cerca de 200 km de linha, atingindo o total de 1.837,453 km” (Freire, 2017, p. 166). Según Freire, se organizó por criterios funcionales, técnicos y espaciales, constituyendo cuatro troncales: la Troncal Norte, la Troncal Centro, la Troncal Sur y la E.F. Paulo Afonso. (Figura 4).

La primera, la Troncal Norte, atravesaba parte de Pernambuco, pasando por la zona de los ingenios azucareros, y avanzaba hacia el oeste por Paraíba, llegando a la ciudad de Sousa.

La Troncal Centro atravesó el estado de Pernambuco en dirección este-oeste, pasando por la zona de los ingenios azucareros, la región de policultivos y ganadería (Agreste) y llegando al Sertão, en Salgueiro, con la intención de llegar a Petrolina, lo que no ocurrió. El Sertão, como se le llama, a pesar de las grandes sequías, tendrá un impulso económico durante el apogeo de la cosecha de algodón.

La Línea Troncal del Sur recorría el litoral, se centraba en la zona cañera de Pernambuco y entraba en Alagoas hasta Sergipe, llegando a zonas de producción de tabaco y algodón. Y la Línea Troncal Paulo Afonso, “nunca foi conectada fisicamente a Rede Ferroviária Nordeste, apesar de participar da sua logística da operação e de produção” (Freire, 2017, p. 171).

Rede Ferroviária Nordeste fue absorbida por Rede Ferroviária Federal S. A en 1957.



### 3.5 Estrada de Ferro de Baturité

Uno de los estados que quedó conectado por el llamado Sistema Ferroviario del Nordeste fue Ceará. En este territorio destacaban dos carreteras: la Sobral y la Baturité, que atravesaban la región semiárida. El ferrocarril de Baturité uniría Quixeramobim a Crato - Juazeiro. En 1897, el Tesoro Nacional atravesó una gran crisis económica, cortando la financiación de las obras en curso, lo que afectó directamente a los ferrocarriles. Para resolver parte del problema, el gobierno optó por una política de arrendamiento. Una de las vías arrendadas durante este periodo fue la EF Baturité, el 30 de abril de 1898, y el tramo hasta Senador Pompeu se inauguró en 1900. Ese mismo año se inició un período de grave sequía que afectó a toda la región semiárida del Nordeste. Así que, en 1903, las obras del ferrocarril de Baturité se reanudaron desde donde se habían interrumpido, en Senador Pompeu. Esta decisión tuvo un coste para el Tesoro, “por administração direta, à vista do seu caráter humanitário.” (Vasconcelos Neto, 2010, p. 348). Al año siguiente, en 1904, se completaron 16 kilómetros, construidos con el llamado “frentes de trabalho”.

Alencar (2022), al investigar la Estrada de Baturité en Ceará, revela los intereses que existían en utilizar la mano de obra de los sertanejos durante las largas sequías. Escribió: “Quanto ao prolongamento da EFB nos períodos de seca esse cenário também se repetia, com o agravante de que se eram migrantes fugidos



da calamidade que eram absorvidos nessas obras, a oferta de casas era condição fundamental” (Alencar, 2022, p. 144). El autor destaca las precarias condiciones en las que se llevaban a cabo los trabajos, donde los trabajadores eran alojados en barracas junto con los materiales utilizados en la construcción de la línea férrea. Además, complementa: “Para além das condições já expostas de superexploração do trabalho dos flagelados em meio a seca, da baixa remuneração dos serviços de extremo esforço físico e da alimentação se tratar de ração, esses trabalhadores ainda se deparariam com as consequências das precárias condições dos abarcamentos”. (Alencar, 2022, p. 144).

Las obras del ferrocarril de Baturité se paralizaron en varias ocasiones, principalmente por “quando a chegada das chuvas esvaziou as frentes de trabalho”. (Vasconcelos Neto, 2010, p. 348). Continuó bajo la administración “do governo e custeados com verbas orçamentárias e créditos especiais até 1909”, momento de “criação da Rede de Viação Cearense (RVC), com a fusão dos arrendamentos da EF Baturité e da EF Sobral, adquiridos pela South American Railway Construction Co. Ltd.”. (Vasconcelos Neto, 2022, p. 348). Durante este periodo, las vías avanzaron 75 kilómetros, “inaugurando-se Jirau (Km317) e Miguel Calmon (Km 335, atual Ibicuã), em 1907, Afonso Pena (Acopiara, km 362) em 1910”, además de ser proyectada y dar inicio a las obras de una línea que conecta Fortaleza con Sobral, permitiendo así la conexión de las dos líneas ferroviarias: la EF Sobral y la EF Baturité. En ese mismo año, se inaugura el tramo hasta Iguatu.

El contrato con la South American Railway Construction estipulaba el arrendamiento por 60 años y, en relación con la EF Baturité, incluía la construcción de los tramos desde Miguel Calmon (actualmente Ibicuã) hasta Macapá (Jati), en la frontera con Pernambuco (293 km), así como los ramales de Icó a Crato (95 km). Se destaca que en el programa de obras, se daba prioridad “ao tronco e ao ramal do Crato, com a obrigação de concluir, em um ano, o trecho de Miguel Calmon a Iguatu (68 km), que já estava atacado, o que foi cumprido.” (Vasconcelos Neto, 2010, p. 468). Con la crisis financiera de 1913, las obras se interrumpen, dejando tramos inconclusos que sumaban 155 km; en 1915, la South American solicita la quiebra, y se rescinde el contrato de arrendamiento, causando enormes pérdidas al gobierno brasileño, que ya había cumplido con todas sus obligaciones financieras.

El año 1915 es otro marcado por las largas sequías. Alencar (2022) constata a través de las noticias de los periódicos locales que ya comenzaban a llegar “as primeiras levas de retirantes provindos do sertão” que “marchavam em busca de socorro pelo estado”. Así, una vez más, el autor escribe: “a bancada cearense do Congresso Nacional se reuniu com o presidente da República na capital federal” (Alencar, 2022, p. 154), para presentar “a necessidade urgente de se prosseguir nos trabalhos de construção de diversos trechos da rede de viação Cearense, que se achava atacados e que precisam ser concluídos” (Jornal Correio da Manhã, 1915, p. 3, citado por Alencar, 2022, p. 154).

Conforme expresa Alencar (2022),

São nos períodos de seca que observamos um maior empenho por parte do Estado na construção das ferrovias cearenses. De um lado encontrava-se uma massa de flagelados totalmente dependente do Estado e do outro o interesse da classe política que comandava a burocracia estatal na modernização do Ceará com a instalação de aparatos como a ferrovia rumo ao Crato, assim como equipamentos urbanos – principalmente para Fortaleza - calçamento, construção de prédios públicos, limpeza urbana e iluminação pública. (Alencar, 2022, p. 155).

Las construcciones de los ferrocarriles son retomadas por la Inspección Federal de Estradas - IFE, que entrega en 1916, 52 km en dirección al Crato. En este período, la EF ya formaba parte de la Rede de Viação Cearense (RVC), que, a su vez, era administrada hasta 1917 por la Inspección Federal de Obras contra as Secas (IFOCS). De esta manera, la prioridad era la construcción de los ramales situados en lugares donde se construirían grandes embalses. Sin embargo, solo en 1926 se concluyó el tramo final hasta el Crato, totalizando un segmento de 84 km y sumando 600 km de la Estrada de Baturité.

Entre los ramales prioritarios por el IFOCS estaban el de Lima Campos (Icó) con el sub-ramal de Orós y el Ramal de Paraíba, que cruzaría el área donde se construirían los embalses de Boqueirão en el río Piranhas, en el municipio de Cajazeiras; el embalse de São Gonçalo en el mismo río Piranhas cerca de Sousa, y el embalse de Pilões en un afluente del río do Peixe.

El ramal de Paraíba partía del km 477 de la EF Baturité, donde se construyó la estación Paiano (actualmente Arrojado). Pasaba por Pilões (Brejo das Freiras, km 61), continuaba por S. João do Rio do Peixe (km 72) y Sousa (km 99). Del km 74 salía el sub-ramal que debía alcanzar el Boqueirão del río Piranhas, pasando por Cajazeiras (km 21). En el año 1926 llegan los rieles a Sousa y a Cajazeiras.



Según Vasconcelos Neto (2010), el ramal de Paraíba se extiende hasta Patos, totalizando 125 km. Esta extensión recibió la orientación del Ministerio de Viação e Obras Públicas (MVOP) y se justificaba por el ideal de conectar Patos a Campina Grande, una extensión de la Great Western, también confiada al IFOCS.

Las interrupciones en las obras retrasaron su conclusión, llegando a Patos recién en 1944, cuando la construcción del ramal hasta Campina Grande ya había sido iniciada (Vasconcelos Neto, 2010). El proyecto de conectar Campina Grande a Patos era bastante antiguo, habiendo sido inicialmente aprobado en 1922 y habiendo comenzado las obras de terraplenado. Este proyecto fue elaborado por el IFOCS. Sin embargo, a finales de ese mismo año, las obras fueron paralizadas y no se retomaron. La línea férrea que conectó Campina Grande con Patos se completó en 1958 sin aprovechar nada del proyecto anterior.

En relación a la RVC, vale destacar su importancia en el sistema ferroviario del Nordeste, ya que al concluir el tramo de la EF Baturité desde Fortaleza hasta Crato, pasa a ocupar el segundo lugar en volumen de transporte de mercancías. Según escribe el autor mencionado anteriormente, "sus resultados operativos eran comparables a los de la GW, con ingresos superando los gastos en un 20%", situación que experimentaría cambios significativos desde el estallido de la Segunda Guerra Mundial junto con la crisis económica mundial, seguido de la opción por el transporte por carretera.

De esta manera, se establece una red técnica conectando las ciudades del interior del territorio nordestino.

#### 4. CONCLUSIONES

El objetivo de este texto es presentar el sistema ferroviario implantado en la región nordeste de Brasil entre 1858 y 1958. Aunque la escala temporal sea amplia, el objetivo es mostrar cómo se creó una red ferroviaria en esta región y cómo se presenta como una red urbana.

Existe una vasta literatura sobre la importancia del ferrocarril para Brasil, y no es nuevo afirmar que el ferrocarril favorece o incluso crea una red urbana. Sin embargo, no hay muchos registros sobre este tema centrados en el interior de los estados de Paraíba, Pernambuco y Ceará. Estos estados están marcados por la actividad agrícola y las largas sequías. Así, la sección espacial aquí tratada corresponde a un área económicamente importante, pero también "deprimida" y que requería más atención por parte del gobierno.

Al igual que ocurría en la mayor parte de Brasil, el principal motivo de la instalación del ferrocarril no era favorecer la circulación de personas entre las ciudades, ni potenciar las conexiones entre ellas, sino posibilitar el transporte de mercancías agrícolas, o incluso ganaderas, desde el interior del territorio hasta los puertos situados cerca de las principales ciudades costeras. En el Nordeste, el principal puerto era Recife, sobre todo en los estados de Pernambuco, Paraíba y Ceará. Aunque había puertos en Fortaleza, Natal y Cabedelo (Paraíba), era a través de Recife por donde se exportaba la mayor parte del azúcar y el algodón, así como otros productos a menor escala.

Las justificaciones para la instalación del ferrocarril se basaban fundamentalmente en el argumento del transporte de la producción comercial. Inicialmente, era para agilizar la exportación de azúcar, de ahí el interés por las regiones donde se ubicaban los ingenios, que estaban cerca de la costa y se extendían hasta la llamada región del Brejo. Más tarde, con la expansión del cultivo del algodón y la gran euforia de esta producción exigida por las crisis económicas que azotaron a Estados Unidos y Europa, las zonas algodonerías más alejadas de los puertos, es decir, más adentradas en el territorio, requerirían la implantación del transporte ferroviario. La instalación del ferrocarril, como en tantas otras zonas, produjo cambios significativos en el conjunto del territorio, pero también en las poblaciones que contarían con una estación de ferrocarril. Fue a partir de las estaciones de ferrocarril que se estableció una red técnica urbana.

La interconexión entre las ciudades localizadas en el área aquí abarcada deriva de los caminos indígenas y, más tarde, de las rutas de los vaqueros y arrieros que llevaban mercancías del interior del territorio a los puertos, además de traer productos importados y otros que no se encontraban en estas porciones para ser comercializados allí. Así, desde la fundación de los centros urbanos, muchos de los cuales se originaron en los siglos XVII y XVIII, se fue formando una red urbana, como revela Soares (2018). Sin embargo, el ferrocarril reforzaría el comercio que ya existía, además de promover nuevas conexiones e impulsar el crecimiento de las ciudades que se convirtieron en nodos de esta nueva red técnica. Cabe destacar que todos estos incrementos no se produjeron con la misma intensidad, ni siquiera en esta región, como estudió Oliveira (2019).



Los ferrocarriles implantados en esta zona, como ya hemos dicho, no fueron el resultado de un plan o proyecto único, ni aparecieron al mismo tiempo o sucesivamente. Al contrario, se fueron construyendo, tramo a tramo, a veces con mayor, a veces con menor impulso. El hecho es que ciudades que antes carecían de estímulo económico experimentaron un auge, convirtiéndose en importantes puntos comerciales. Otras, que ya eran destacadas, recibirán un nuevo impulso, convirtiéndose en importantes centralidades.

Las ciudades elegidas en la investigación no son actualmente las centralidades más destacadas de la red urbana regional. Sin embargo, fueron puntos importantes del sistema ferroviario, que cambiaron la dinámica económica, con la industria algodonera como hito histórico. Sin embargo, por las vías circulaban productos de diferentes orígenes, como los productos agrícolas de la región de Cariri, en Ceará, que se transportaban desde Crato y Juazeiro, en Ceará, y la sal que salía de la costa de Rio Grande do Norte y se transportaba por la línea que atravesaba Paraíba por Sousa.

En el “Sertão” de Paraíba, el ferrocarril entró inicialmente en dirección oeste-este desde Ceará, llegando a la ciudad de Sousa en 1926. En la década de 1930, la ciudad se unió a Mossoró, en el estado de Rio Grande do Norte, impulsando el comercio entre estos estados. No fue hasta la década de 1940 cuando Sousa se unió a Patos, un centro urbano más destacado de la red urbana de Paraíba, y en 1958 a Campina Grande. De este modo, además del algodón, la sal también se transporta por ferrocarril y con este ramal, Sousa pasó a destacar como nudo ferroviario, donde se interconectaban los ramales de Paraíba a Rio Grande do Norte y Ceará.

Cabe recordar que, en Paraíba, cuando se implantó el ferrocarril, la ciudad de Patos ya era un centro importante teniendo en cuenta la realidad en la que se encontraba. El impulso dado por el ferrocarril a su economía no fue tan significativo, ya que tardó demasiado en instalarse. Sin embargo, favoreció las comunicaciones entre Paraíba y Ceará, permitiendo un flujo continuo de mercancías y personas entre el interior de Paraíba y Fortaleza, la capital de Ceará.

En Pernambuco, el ferrocarril atraviesa gran parte de su territorio, estableciendo una red de comunicaciones entre sus principales centros. Desde 1862, la ciudad de Palmares (antigua localidad de Una) está unida a la capital, Recife, y por tanto al puerto de Recife por el ferrocarril. Se mantuvo como cabeza de ferrocarril durante 20 años, lo que favoreció su crecimiento. Aquí cabe destacar la complejidad de las estructuras ferroviarias con un taller, habitaciones de trabajadores, almacenes y garaje.

En Ceará, la carretera de Baturité une la capital, Fortaleza, con el sur del estado, la conocida región de Cariri. Este ferrocarril tardó demasiado en llegar a su destino: las ciudades de Crato y Juazeiro. Aunque Crato ya era un importante nudo de caminos de arrieros y boyeros, el ferrocarril favoreció su centralidad, basada en las conexiones establecidas entre esta ciudad, la capital de Ceará y el estado de Paraíba, que a su vez estaba conectado con Pernambuco y Rio Grande do Norte.

Como ya se ha mencionado, el objetivo de estas notas no eran las ciudades elegidas para la investigación, sino la constitución de una red técnica urbana en los estados mencionados. Se observa que el sistema ferroviario se implantó de forma discontinua en este territorio, tardando demasiado tiempo en llegar a muchos centros urbanos. La red técnica urbana se consolida cuando una empresa se hace responsable de un conjunto de ramales, haciendo factible la interconexión de ciudades, como fue el caso de la Great Western. Aunque existía la idea de un sistema ferroviario, no se implantó desde el principio, ya que las vías férreas se establecieron gradualmente en tramos que unían el puerto, especialmente el de Recife, con el interior de los territorios. El *Great Western* (GW) fue, de hecho, una red ferroviaria que reforzó la red urbana preexistente. Le siguió la Rede Ferroviária do Nordeste (Red Ferroviaria del Nordeste), que absorbió gran parte del sistema del GW, continuando los proyectos de ampliación de los ramales y realizando la interconexión con Ceará.

Teniendo en cuenta lo anterior, podemos decir que, aunque el ferrocarril tardó en materializarse en este territorio, favoreció la creación de la red urbana en el Nordeste brasileño, uniendo la zona costera a los asentamientos más distantes de la región semiárida, que ya estaban conectados por caminos, favoreciendo el movimiento de mercancías, cambiando la dinámica económica y, en particular, la relación espacio-tiempo. Pueblos lejanos que se convirtieron en puntos de la red técnica ferroviaria del territorio brasileño.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación “Cidades, Redes e Patrimônio Cultural: Ferrovias no interior do Nordeste Brasileiro” financiado por Fundação de Apoio a Pesquisa do Estado da Paraíba - Fapesq – Brasil; número de otorga 3019/2021.



## REFERENCIAS

- Alencar, I.C. F. (2021). O Ceará enferrujado: a ferrovia e os trilhos da modernização do território. (Tesina – Master). Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa-PB, Brasil.
- Beaujeu-Garnier, J. Y Chabot, G. (1970). Tratado de geografía urbana. Barcelona: Editorial Vicens-Vives.
- Benevolo, A. (1953). Introdução a História Ferroviária do Brasil – Estudo Social Político e Histórico. Recife: Edição Folha da Manhã.
- Camelo Filho, J. V. (2000). Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste brasileiro. (Tesis doctoral). Universidade de Campinas, Campinas- SP, Brasil.
- Capel, H. (2011). Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano. (Colección de Historia Ferroviaria). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Corrêa, R.L. (2006). Estudos sobre a rede urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Dias, L. C. y Silveira, R. L. L. da. (2021). *Redes, sociedades e territórios*. Santa Cruz do Sul: EDUNISC.
- Freire, M.E. L. (2017). Patrimônio ferroviário. A preservação para além das estações. (Tesis doctoral). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, Brasil. <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/17273>
- Geiger, P. P. (1963). A evolução da rede urbana brasileira. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais/ Ministério da Educação.
- Giesbrecht, R. M. (2020). Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br> [Acesso em 30 de outubro de 2023].
- Machado, T. A. (2016). Da formação social em Marx à formação socioespacial em Milton Santos: uma categoria geográfica para interpretar o Brasil? *Geographia*, (18), 38, 71 – 98. doi: <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2016.v18i38.a13774>
- Maia, D. S. y Xavier, T. C. (2023). Cidades médias e centralidades na rede urbana do nordeste brasileiro: interações multiescalares. En Henríquez, C., Silva, W. R., Aprigliano, V. F. Y Salazar, Gonzalo (Ed.). *Urbanización y ciudades medias. Territorios e espacialidades em cuestionamiento*. Santiago: Editora Universidad Pontificia del Chile.
- Oliveira, E. J. de. (2019). Ferrovias, rede urbana e centralidade urbano-regional: Campina Grande e Mossoró. (Tesis doctoral). Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, Brasil.
- Pinto, E. (1949). História de uma Estrada de Ferro do Nordeste. Rio de Janeiro: José Olympio Editora.
- Prado Júnior, C. (2011). Formação do Brasil contemporâneo. São Paulo: Companhia das Letras.
- Santos, M. (2009). A natureza do espaço. São Paulo: Edusp.
- Santos, M. (1982). Espaço e Sociedade. Petrópolis: Vozes.
- Schwarcz, L. M. (1998). As barbas do imperador. D. Pedro II, um monarca nos trópicos. São Paulo: Companhia das Letras.
- Silva, M. (1954) I Centenário das ferrovias brasileiras. *Revista Brasileira de Geografia*, 16, p. 1-85.
- Siqueira, T. V. de. (2002). As primeiras ferrovias do Nordeste brasileiro: processo de implantação e o caso da Great Western Railway. *Revista do BNDES* ( 9), 7 p. 169 -220. [https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/17000/1/PRArt139511\\_Primeiras%20Ferrovias%20do%20Nordeste%20Brasileiro%20Caso%20da%20Great%20Western%20Railway\\_P.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/17000/1/PRArt139511_Primeiras%20Ferrovias%20do%20Nordeste%20Brasileiro%20Caso%20da%20Great%20Western%20Railway_P.pdf)
- Soares, M. S. M. (2018). Território e cidade nos trilhos da Estrada de Ferro Conde D'Eu. Província da Parahyba do Norte (1871 – 1901). (Tesis Doctoral). Universidade Federal da Bahia, Salvador, Brasil.
- Soares, M. S. M. (2012). Formação da rede urbana do Sertão de Piranhas e Piancó da Capitania da Paraíba Setecentista. (Tesina de Master). Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, Brasil.
- Sousa Neto, M.F. (2012). Planos para o Império. Os planos de viação do Segundo Reinado (1869 – 1889). São Paulo: Alameda.
- Vasconcelos Neto, A.M. (2018). A política ferroviária brasileira. volume 1. (Edições do Senado Federal). Brasília: Senado Federal/ Congresso Nacional.



# EL FERROCARRIL EN LA CIUDAD INTERMEDIA BRASILEÑA: CONEXIÓN, BARRERA Y CICATRIZ EN CAMPINA GRANDE

PAULA DIEB MARTINS<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Arquitetura y Urbanismo, Universidad Federal da Paraíba, Conj. Pres. Castelo Branco III, João Pessoa – PB, Brasil, diebpaula@gmail.com*

**Resumen.** Con el fin de contribuir a la comprensión y debate de cómo la operación y desactivación de los ferrocarriles en Brasil marcó no sólo la historia y la dinámica socioespacial de las ciudades brasileñas, este estudio tiene como objetivo analizar cómo la ocupación circundante de las líneas ferroviarias se configura en las realidades brasileñas no metropolitanas a partir de la ciudad de Campina Grande, ubicada en el noreste de Brasil. Para ello se utilizaron los siguientes procedimientos metodológicos: a) investigación bibliográfica sobre los objetos de estudio; b) investigación documental que buscó registros del proceso de expansión urbana de lo objeto de estudio; c) sistematización de datos con la producción de cartogramas temáticos; y d) análisis de los elementos morfológicos que configuran los espacios que rodean las vías ferroviarias. Se pudo observar que, aunque el área presenta diferentes configuraciones morfológicas, estas resultan de procesos similares - desigualdad y segregación socioespacial - y los reproducen.

**Palabras clave:** Ferrocarril, Ciudad intermedia, Segregación socioespacial, Campina Grande.

## THE RAILWAY IN THE BRAZILIAN INTERMEDIATE CITY: CONNECTION, BARRIER AND SCAR

**Abstract.** In order to contribute to the understanding and debate of how the operation and deactivation of railways in Brazil not only marked the history and socio-spatial dynamics of Brazilian cities, this study aims to analyze how the surrounding occupation of railway lines is configured in non-metropolitan Brazilian realities starting from the city of Campina Grande, located in the northeast of Brazil. The following methodological procedures were used: a) bibliographic research on the study objects; b) documentary research seeking records of the urban expansion process of the study object; c) data systematization with the production of thematic cartograms; and d) analysis of the morphological elements that shape the spaces surrounding the railway lines. It was observed that, although the area presents different morphological configurations, these result from similar processes - inequality and socio-spatial segregation - and reproduce them.

**Keywords:** Railway, Intermediate city, Socio-spatial segregation, Campina Grande.



## 1. INTRODUCCIÓN

La operación y desactivación de los ferrocarriles en Brasil marcó no sólo la historia y la dinámica socioespacial, sino también influyó en la configuración de la morfología urbana de las ciudades en las que se establecieron entre los siglos XIX y XX. Los estudios ya realizados señalan a estos equipos como barreras o límites en la expansión urbana, en los términos de Santos y Ganges (2011).

Sin embargo, actualmente se observa que el desarrollo urbano y la ocupación de los alrededores de sus instalaciones se presentan de manera particular según cada realidad urbana - a veces marcado por la presencia de equipamientos industriales y comerciales, a veces por ocupaciones informales y barrios residenciales, entre otros aspectos. Con el fin de contribuir a la comprensión y debate de cómo este proceso ocurrió en Brasil, este estudio tiene como objetivo analizar cómo la ocupación circundante de las líneas ferroviarias se configura en las realidades brasileñas no metropolitanas a partir de la ciudad de Campina Grande, ubicada en el noreste de Brasil.

Ubicada en el área de transición entre la costa y el interior del territorio paraibano, Campina Grande es una ciudad intermedia brasileña, es decir, aquella que desempeña, en la red urbana estatal o regional, funciones socioeconómicas relevantes (Sposito, 2007). Ella tiene aproximadamente 419 mil habitantes (IBGE, 2023) y un territorio municipal con 591,7 km<sup>2</sup> de área. La construcción del ferrocarril en esta ciudad y su conexión con el puerto de Recife tuvo lugar en la primera década del siglo XX con el objetivo principal de acelerar el transporte del algodón producido en la región, en ese momento uno de los principales insumos de exportación nacional.

Como ocurría a menudo, el transporte ferroviario imprimió a la ciudad una nueva dinámica económica, sobre todo en términos de actividad comercial e industrial. Además de la exportación del algodón, la llegada de diversos productos de otras localidades y con la creación de nuevos establecimientos comerciales mayoristas, minoristas e industriales (Pereira, 2017). Los cambios no sólo se produjeron en la economía, la morfología urbana cambió: hubo expansión del tejido urbano y diversificación de los usos y ocupación del suelo en diversas áreas de la ciudad, destacándose el área cercana a la estación ferroviaria y algunos sectores en los alrededores de la línea férrea.

Se sabe que para comprender tales especificidades es necesario investigar el proceso de ocupación y estructuración de tales espacios desde una perspectiva histórica. Para ello se utilizaron los siguientes procedimientos metodológicos: a) pesquisa bibliográfica sobre la estructura urbana de la ciudad indagada y su relación con el ferrocarril; b) investigación documental que buscó mapas oficiales y fotografías antiguas que registraron el proceso de expansión urbana de lo objeto de estudio, así como imágenes satelitales actuales para relevar la situación de ocupación reciente de las zonas en cuestión; c) sistematización de datos con la producción de cartogramas temáticos; y d) análisis de los elementos morfológicos que configuran los espacios que rodean las vías ferroviarias.

Los resultados de la investigación se presentan en este artículo en dos partes: la primera trata sobre la implantación del ferrocarril en Brasil y sus impactos en la red urbana brasileña, especialmente en Campina Grande; la segunda aborda la expansión urbana de dicha ciudad y su relación con el ferrocarril, destacando el momento en que el tejido urbano sobrepasa el ferrocarril y el contenido de esta trama más allá de las vías y sus aspectos actuales, asociando sus instalaciones a cicatrices, es decir, a las marcas de una ruptura en el tejido urbano. Se constató que, aunque el área presenta diferentes configuraciones morfológicas, estas resultan de procesos similares - desigualdad y segregación socioespacial - y los reproducen.

## 2. CONEXIÓN: LA FORMACIÓN DE LA RED URBANA Y DEL COMERCIO EN CAMPINA GRANDE

Elemento técnico (Santos, 2002), símbolo del advenimiento de la modernidad (Berman, 1986), el ferrocarril es un producto social que interfirió directamente en la producción del espacio de las ciudades donde fue implantado, tanto desde la modificación de la articulación de la ciudad en la red urbana, como en la conformación de su espacio, constituyéndose como un elemento estructurador de la morfología urbana. Se observan así cambios en aspectos socioeconómicos y cotidianos, así como la expansión urbana asociada a una (re)organización social y funcional en diferentes áreas de la ciudad.

En tal proceso de expansión, la línea férrea se presenta como un "problema", dada la dificultad de movilidad sobre sus instalaciones, lo que dificulta la accesibilidad a los espacios ubicados "más allá" de las

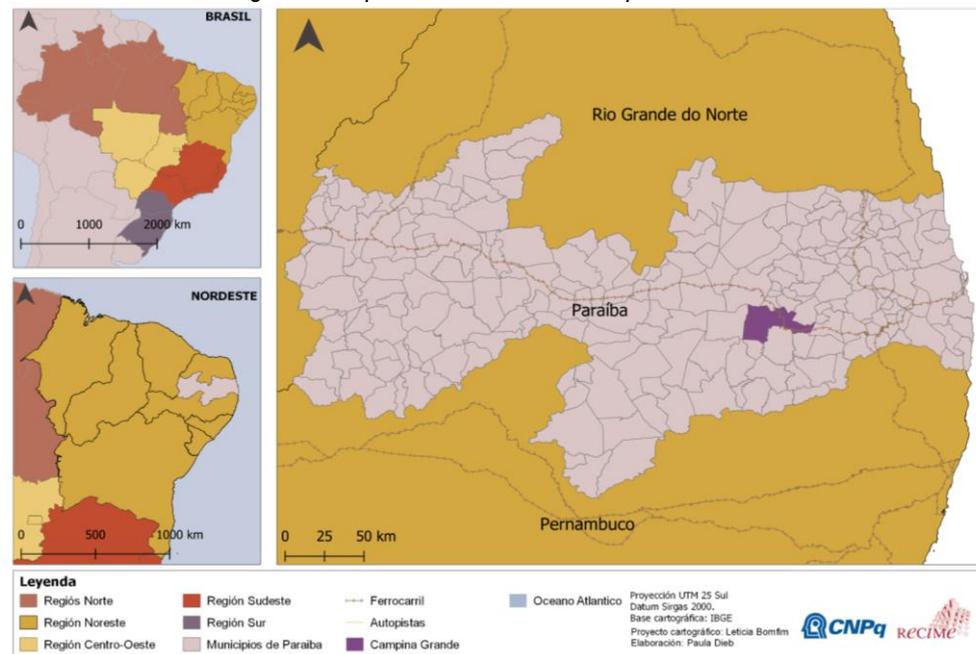


vías y la articulación de estos con el área urbanizada situada "antes" de las vías. Algunos casos ya analizados por Villaça (2001) afirman que los sectores ferroviarios están predominantemente ocupados por población de bajos recursos. Este hecho se debe precisamente a la poca accesibilidad de estas ubicaciones, asociada al malestar provocado por el ruido y las vibraciones generadas por el movimiento de los trenes, lo que les confiere una devaluación en comparación con otras áreas de la ciudad.

Implantada en Brasil, inicialmente, por el Gobierno Imperial en Brasil a mediados de 1850, la red ferroviaria tuvo su expansión de manera más intensa a partir del final del siglo XIX con la ayuda del capital británico a través de un sistema de concesiones del gobierno imperial. Su instalación tuvo como objetivo original la promoción de la exportación de la producción agrícola y mineral a partir de la mejora de la conexión y el transporte entre las regiones de cultivo/extracción y los puertos nacionales. El ferrocarril apareció en este contexto como a) el equipo técnico que permitió una mejor articulación entre ciudades, especialmente aquellas ubicadas en el interior del continente con las ciudades costeras-portuarias y, por consiguiente, la circulación de mercancías, potenciando los intercambios comerciales, además de b) producto de exportación a través de compañías, lo que también significaba una expansión de las inversiones de capital por parte de los ingleses (Cavalcanti, 2015).

En Campina Grande, la instalación del primer ramal del ferrocarril ocurrió en 1907 en un área fuera del núcleo urbano consolidado. Inicialmente, este equipo conectaba la ciudad con la estación ferroviaria de Itabaiana que, a su vez, se articulaba con la ciudad portuaria de Recife. En aquel momento, Campina Grande ya había sido elevada a la categoría de ciudad - en 1864 - y se destacaba en la red urbana en el estado de Paraíba por configurarse como un punto de paso entre la costa y el interior de su territorio llamado "Sertão" (Figura 1) y por albergar una feria que se realizaba semanalmente. Cuando aún era un pueblo, la economía de la zona se desarrolló a partir de la cría de ganado, actividad que, a partir del siglo XVII, se intensificó en el interior del estado debido a la ocupación de las propiedades rurales del litoral con el cultivo de la caña de azúcar. Creada como una parroquia, en la segunda mitad del siglo XVIII, fue elevada a la categoría de villa en 1790 (Pereira, 2017).

Figura 1. Mapa de ubicación de Campina Grande.



Fuente: Elaboración Bonfim (2024) a partir de los datos del IBGE.

Según Pereira (2017), dicha conexión promovió un mayor desarrollo de la actividad comercial de la ciudad no solo por permitir un mejor desplazamiento del algodón producido, en aquel entonces uno de los principales productos de exportación nacional, sino también por posibilitar la llegada de una mayor diversidad de mercancías desde la capital y el agreste de Pernambuco - región de transición entre el sertão y la zona de mata. Hasta 1900, el transporte de mercancías era realizado por los arrieros. Estos perdieron sus rutas a medida que se implantaron los ferrocarriles y las carreteras.



La primera mitad del siglo XX fue un momento de cambios con reformas urbanas e instalación de servicios en la ciudad vinculados al proceso de modernización por el cual pasaban las realidades urbanas brasileñas desde finales del siglo XIX. En Campina Grande, tras la implantación del ferrocarril, se inauguraron el alumbrado público en 1920 y el suministro de agua en la década de 1940. Además, vale la pena destacar las obras emprendidas en 1940 con el objetivo de "modernizar" el área central de la ciudad, las cuales transformaron su paisaje urbano y promovieron la salida de agentes de la élite local vinculados a la propiedad rural y de grupos de bajos ingresos (Sousa, 2003).

El proceso de diversificación comercial en la ciudad se intensificó a partir de la década de 1940, con el auge del transporte por carretera, que comenzó a instalarse a partir de la década de 1910 y asumió un papel protagónico en el transporte de mercancías a lo largo de las décadas, a medida que se desarrollaba la red de carreteras y se reducía la inversión en mantenimiento y ampliación del sistema ferroviario. Cruzada por carreteras estatales y federales, Campina Grande se convirtió en un centro mayorista entre Recife y el interior del noreste. La ubicación geográfica de la ciudad con respecto a las vías permitió una mayor integración en la red urbana regional y la consolidación de su centralidad, es decir, su capacidad para atraer flujos de personas, mercancías y, consecuentemente, capital (Pereira, 2017).

El proceso de consolidación de Campina Grande como centro regional en Paraíba fue acompañado por la expansión de su tejido urbano, la implantación y modernización de infraestructuras de manera desigual en su territorio, lo que dio lugar a la formación de espacios desiguales. En este ínterin, la línea férrea, antes situada fuera del área urbanizada en la década de 1900, fue alcanzada y superada por la trama urbana en la segunda mitad del siglo XX, momento de auge de una actividad industrial hasta entonces incipiente en la ciudad.

Como señaló Cardoso (1963), la ciudad fue la punta de riel del ferrocarril hasta 1958, cuando se completó su conexión con la estación ferroviaria de Patos. Este hecho permitió la ampliación de la articulación de Campina Grande con el interior del Estado de Paraíba e intensificó su proceso de desarrollo urbano. En este período se realizaron una serie de parcelaciones urbanas, promoviendo la expansión del tejido urbano sobre áreas rurales de modo que, en la década de 1960, encontró las vías del tren como límite (Cardoso, 1963).

Más allá de las mencionadas relaciones entre ciudades y centros productivos y de consumo, la implantación del ferrocarril se relacionó con el proceso de conformación del tejido urbano de Campina Grande, es decir, las relaciones fueron alteradas tanto en la escala interurbana como en la intraurbana. Sin embargo, mientras que la primera promueve la integración y articulación, la segunda se caracteriza por la (re)producción de un espacio desigual.

### 3. DE BARRERA A CICATRIZ

Como afirmado por González (2005), el entorno de la vía férrea generalmente estaba ocupado por almacenes vinculados a las actividades de dicho equipamiento. Se observa que este cuadro ocurrió en Campina Grande al analizar la morfología del parcelamiento del suelo del área y constatar que buena parte de las manzanas situadas cerca de la estación poseían amplias parcelas. Sin embargo, se destaca que este patrón no se repite en todo el entorno de las líneas férreas: es posible verificar que, a medida que se aleja de la estación, las manzanas y parcelas van presentando formas más regulares y reducidas, recordando el trazado de barrios residenciales.

Los elementos de la morfología urbana pueden explicar a partir de su configuración la génesis y transformación del paisaje de un determinado lugar, así como las ideas, las estrategias, los intereses y las prácticas de los agentes sociales que lo producen. Estos elementos son: el plano, los edificios y los procesos de uso del suelo (Capel, 2002). En este apartado, se presentarán de forma breve algunas características morfológicas del entorno de la línea férrea en Campina Grande.

Entre los elementos morfológicos, el plano -la trama viaria, la manzana, el lote y la planta del edificio-, o mejor dicho, el suelo es el elemento fundamental para entender e investigar la forma de un determinado área, pues es la base del planeamiento, del proyecto y de la construcción de la ciudad (Lamas, 2004). El trazado y la calle son los elementos que, a partir de su definición, actúan generalmente como punto de referencia que condiciona/dirige el desarrollo de una forma urbana. Sin embargo, puede sufrir cambios a medida que las exigencias funcionales de la ciudad se transforman (Capel, 2002).



Se entiende que el análisis morfológico realizado en la investigación aquí presentada comprende de forma más amplia tanto la dimensión territorial, que implica la escala de la ciudad, como la escala del barrio de forma específica, por la necesidad de aproximación y estudio más detallado de la configuración de elementos morfológicos situados en los barrios adyacentes a las instalaciones de los ferrocarriles.

Entre 1907 y 1918 (Figura 2), es posible verificar que la ciudad pasó por un proceso de expansión urbana radial, donde se destaca su crecimiento en dirección a la estación ferroviaria y su entorno, primer lugar donde el tejido urbano toca las instalaciones ferroviarias. Este crecimiento, posiblemente, se relaciona con el hecho de que la estación es un elemento que atrae no sólo flujos de personas y mercancías, sino también la instalación de una serie de equipamientos y establecimientos necesarios para el funcionamiento del ferrocarril, como almacenes, áreas para el mantenimiento de los trenes, hoteles o lugares para alojar a viajeros, entre otros (González, 2005).

*Figura 2. Fotografía de las antiguas fábricas de algodón situadas entre la línea férrea y el Açude Velho en 1950, en Campina Grande.*



Fuente: Autor desconocido, colaboración de Jonatas Rodrigues. Recuperado de <http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/campina.htm>.

La actividad algodonera tuvo su prominencia en la economía campinense hasta mediados de la década de 1940, siendo su protagonismo reemplazado por las actividades de curtiduría y sisalera, y posteriormente, por la implantación de la actividad industrial a través de incentivos de la Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste en la segunda mitad del siglo XX. Además, la diversificación comercial se intensificó, convirtiendo a la ciudad en un centro mayorista entre Recife y el interior del Noreste al estar ubicada en una zona atravesada por carreteras (Pereira, 2016).

En la década de 1960, la mayor parte del área circundante a la línea férrea aún estaba siendo parcelada (Figura 3). Según Cardoso (1963), este nuevo parcelamiento mantenía continuidad con el trazado viario consolidado, ya que las parcelaciones realizadas entre 1948 y 1960 fueron planificadas con una visión más amplia y conjunta de la ciudad.

Sin embargo, la autora mencionada destaca que el contenido social predominante de las nuevas áreas urbanas era diverso, con barrios proletarios dirigidos a grupos de bajos ingresos - como Monte Santo, Moita, Cruzeiro, Liberdade, José Pinheiro, Bodocongó, Jeremias -; barrios para grupos de ingresos medios - como Palmeira, São José, Alto Branco; y otros para grupos de altos ingresos - como Prata, Lauritzen y Tavares.

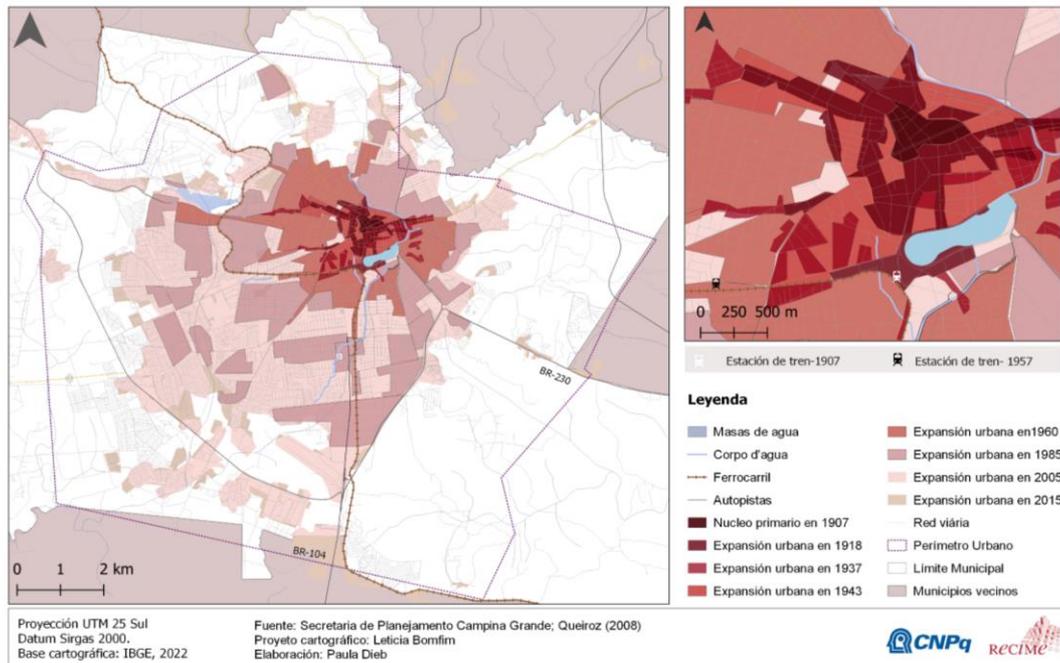
Además, los usos del suelo en estos espacios también diferían. En cuanto al entorno de la línea férrea, se observa que en la década de 1960, solo una área restringida más allá de la línea férrea y del núcleo urbano consolidado ya estaba ocupada. Esta área correspondía, como mostró Cardoso (1963), al barrio de



Liberdade - donde se encontraba la sede de la Sociedad Algodoeira do Nordeste Brasileiro (SANBRA), una empresa exportadora de algodón del noreste brasileño.

El sector de la línea situado al sur de la ciudad presenta predominantemente continuidad en el trazado urbano "hasta" y "más allá" de la línea férrea, es decir, sus calles y manzanas estaban alineadas aunque fueran interceptadas por las instalaciones de dicho equipo. El sector de la línea situado al norte de la ciudad, a pesar de presentar muchas parcelas sin parcelar en la década de 1960, ya tenía la indicación de calles proyectadas alineadas con las existentes en el tejido consolidado de la ciudad.

Figura 3. Mapa de expansión urbana de Campina Grande y línea férrea.



Fuente: Elaboración Bomfim (2024) a partir de los datos de la Secretaría de Planeamiento de Campina Grande e de Queiroz (2008).

En 1985, se observó una expansión urbana con características diferentes: extendida, dispersa y permeada por vacíos en el área situada "más allá de la vía férrea". En ese momento, con la continua desestructuración del transporte ferroviario brasileño y su sustitución por el transporte por carretera, la vía férrea cesó su funcionamiento, permaneciendo desactivada hasta el momento presente. Sin duda, este hecho repercute directamente en el uso del suelo en los alrededores de las vías.

Es posible afirmar entonces que a partir de ese momento la línea férrea dejó de ser una barrera para la extensión del tejido urbano, siendo superada, y pasó a configurarse como lo que denominamos "cicatriz", una marca que indica una ruptura resultante de un proceso o acontecimiento.

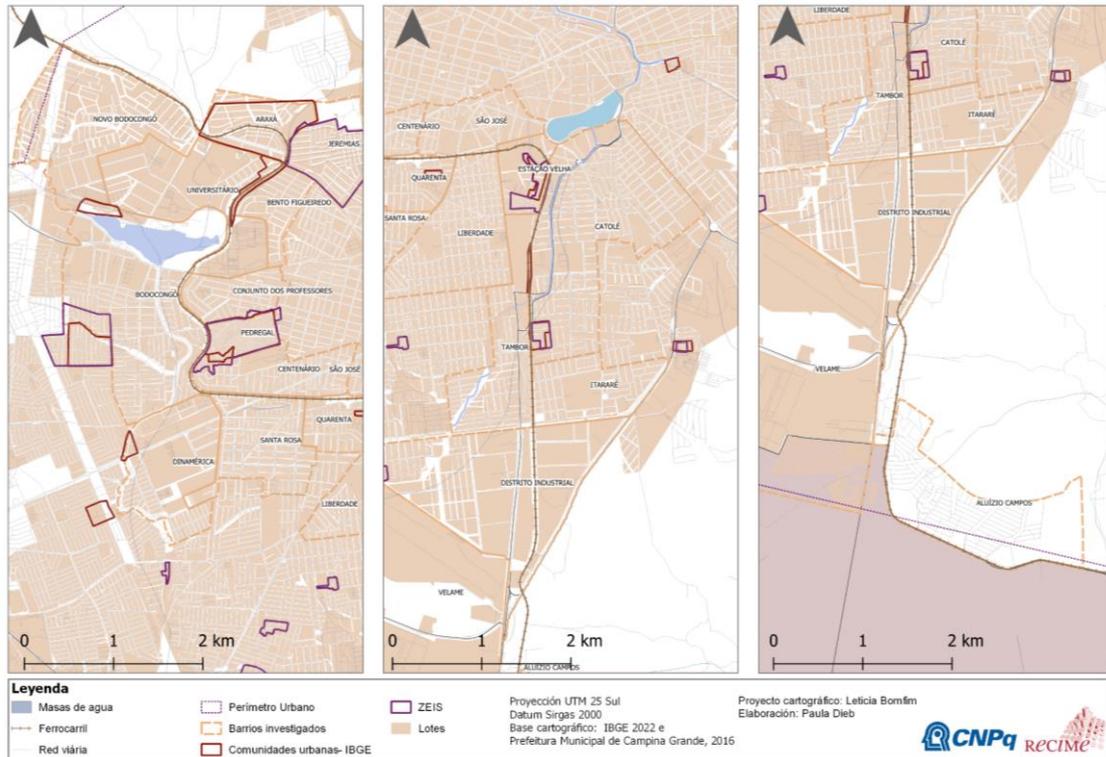
Según la Figura 3, los vacíos existentes entre los loteamientos dispersos realizados hasta la década de 1985 fueron siendo ocupados a lo largo de los años hasta 2005, cuando los alrededores de la vía férrea ubicados en el perímetro urbano de Campina Grande fueron prácticamente ocupados en su totalidad. Aunque la barrera de la vía férrea haya sido superada, se constató que su presencia aún marca de manera destacada una separación socioespacial, en la cual el espacio urbano "más allá de los rieles" está predominantemente ocupado por grupos de bajos ingresos y, a veces, por ocupaciones irregulares (Figura 4).

Al analizar el tejido urbano y las tipologías edificadas en el área circundante a la vía férrea, que abarca sus barrios adyacentes, se identificó la presencia de algunas áreas caracterizadas como comunidades urbanas y Zonas Especiales de Interés Social (ZEIS), es decir, espacios de vulnerabilidad social. Las ZEIS son áreas que se caracterizan por ser asentamientos con infraestructura urbana insuficiente que deben mejorar y regularizarse, o como espacios destinados a la promoción de vivienda de interés social. Su delimitación es realizada por el poder público municipal. Las comunidades urbanas o favelas son territorios ocupados irregularmente mediante una acción colectiva y autónoma de grupos sociales de bajos ingresos



que no tienen la capacidad de integrarse en el mercado formal de vivienda (compra/venta). Por lo general, son espacios carentes de infraestructura urbana.

Figura 4. Mapa del trazado urbano en los barrios circundantes a la vía férrea en Campina Grande, con énfasis en las Zonas Especiales de Interés Social (ZEIS) y las comunidades existentes en la zona.



Fuente: Elaboración Bonfim (2024) a partir de los datos de la Secretaría de Planeamiento de Campina Grande e de Queiroz (2008).

Estos tipos de ocupación tienen características de parcelamiento del suelo diferentes de las de la ciudad formal, de las ocupaciones con propiedad regularizada: sus calles son más estrechas, el trazado es irregular, los lotes son de tamaños más reducidos y diversos, sin estandarización. Las edificaciones también difieren al presentar estándares constructivos precarios, resultado de la autoconstrucción, sin seguir las normas constructivas exigidas por el poder público (Figura 5).

Figura 5. Fotografía de un área con ocupación informal en los alrededores de la línea férrea.



Fuente: Colección de la autora (2023).



Además de estos tipos de ocupación, también es posible identificar instalaciones de almacenes cuyo origen se remonta al período de funcionamiento del ferrocarril, es decir, edificaciones cuya instalación estuvo vinculada a los servicios que ella prestaba (Figura 6). Algunos de ellos están en funcionamiento con nuevos usos, como talleres de automóviles, pequeñas unidades productivas o espacios de almacenamiento de material, y otros están desactivados y desocupados, sin mantenimiento y/o en proceso de abandono.

*Figura 6. Fotografía de almacenes desactivados y en funcionamiento en los alrededores de la línea férrea.*



Fuente: Colección de la autora (2023).

Finalmente, otro uso del suelo que resultó recurrente en el área investigada fue el residencial formal, regularizado y supervisado por el Estado (Figura 7). Este conjunto presenta diversas tipologías edificadas, pero con un estándar constructivo popular. Sus calles, manzanas y lotes tienen un trazado regular y medidas estandarizadas. En la mayoría de los casos, su ejecución fue realizada por empresas especializadas, de acuerdo con la legislación urbana vigente.

*Figura 7. Fotografía de edificios residenciales en los alrededores de la línea férrea.*



Fuente: Colección de la autora (2023).

De este modo, se constató que las tres formas de uso y ocupación del suelo identificadas en los alrededores de la línea férrea no configuran sectores muy homogéneos y bien delimitados en estos espacios. Se intercalan a lo largo del recorrido y, con ello, reflejan de cierta manera cómo ocurrió la



ocupación del área: sus conflictos y contradicciones, la ausencia y presencia del Estado y las dinámicas urbanas relacionadas con la segregación socioespacial de Campina Grande.

#### 4. CONSIDERACIONES FINALES

La investigación bibliográfica, documental y de campo permitió la identificación y análisis de diversos elementos morfológicos del área en cuestión, lo que permitió comprender su proceso de ocupación a lo largo de las décadas, así como verificar los patrones de uso que coexisten en dicha área. Es importante destacar el potencial de la información recopilada sobre estos elementos y sus interrelaciones: al analizar un elemento de manera articulada con otro, podemos observar más especificidades y particularidades del lugar.

Además, es relevante resaltar la importancia de la variable tiempo en este esfuerzo analítico. Comprender el contexto y la constitución de la morfología es parte esencial de su comprensión. En este sentido, el método regresivo-progresivo (Lefebvre, 1970), que propone rescatar diferentes temporalidades, se utiliza como una forma de comprender la realidad social en su complejidad, desentrañando temporalidades, identificando períodos e investigando la formación de estructuras y sus relaciones con la situación actual (Martins, 1996).

Este fue el caso del análisis del trazado viario, su expansión y forma, asociado al establecimiento de barrios residenciales, comunidades y Zonas Especiales de Interés Social (ZEIS). A través de la identificación de los aspectos visuales de las formas de uso y ocupación del suelo, junto con la comprensión de dinámica económica, técnicas y transformaciones de Campina Grande a lo largo del siglo XX, se puede caracterizar y diferenciar el papel que el ferrocarril desempeñó en la estructuración del tejido urbano de Campina Grande.

Inicialmente, como elemento de conexión con mercados y realidades urbanas, el ferrocarril perdió protagonismo frente a otra técnica, el transporte por carretera, hasta su desactivación. Sin embargo, su importancia en la producción del espacio urbano persiste y se presenta como un elemento imprescindible para entender la expansión urbana, donde aparece como una barrera física y social, cuando el espacio "más allá de la ferrovía" es ocupado por grupos de bajos ingresos que no tienen los medios económicos para acceder a la vivienda y los espacios del centro consolidado de la ciudad.

Finalmente, superada la barrera física de la línea férrea, la ciudad se extiende y se densifica "más allá" de sus instalaciones, estableciendo e intensificando un cuadro de segregación socioespacial. En este momento, el ferrocarril se convierte en una cicatriz, la marca de la técnica del pasado que persiste en el tejido urbano, pero también la marca de la sociedad actual caracterizada por la desigualdad social, el Estado que gobierna para pocos, los conflictos y contradicciones en el acceso a la vivienda y la infraestructura urbana. Se observa que, a pesar de las diferentes configuraciones morfológicas identificadas, estas resultan de procesos similares: desigualdad y segregación socioespacial, y las reproducen.

Al plantear estos aspectos, este trabajo presenta resultados iniciales que buscan contribuir al desarrollo de una investigación en curso sobre ferrocarriles y segregación socioespacial en ciudades inter de Brasil.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación "A linha que conduz também separa. Ferrovia e segregação socioespacial em cidades médias do Brasil e da Espanha", coordinado por la profesora doctora Doralice Sátyro Maia, financiado por el Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico, Convocatoria CNPq/MCTI N° 10/2023 - Faixa B - Grupos Consolidados.

#### REFERENCIAS

- Berman, M. (2007). Tudo que é sólido desmancha no ar. São Paulo: Companhia das Letras.  
Capel, H. (2002). La morfología de las ciudades. Barcelona: Ediciones del Serbal.  
Cardoso, M. F. T. C. (1963). Campina Grande e sua função como capital regional. Revista Brasileira de Geografia, 4, 415-451.



- González, R. A. (2002, agosto 5). El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: el caso de Barcelona 1848-1900. *Scripta Nova: REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES*, p. 1-25. Recuperado de <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-65.htm>
- IBGE (2023). Censo Demográfico: 2022. Rio de Janeiro: IBGE.
- Lamas, J. M. R. G. (2004). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica.
- Lefebvre, H. (1978). *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Ediciones Península.
- Martins, J. de S. (1996). *Henri Lefèbvre e o retorno à dialética*. São Paulo: Hucitec.
- Pereira, W. E. N. (2017, enero 27). Breves notas acerca da formação histórico-econômica de Campina Grande: do gado (século XIX) ao algodão (século XX). *História econômica & história de empresas*, 2, 319-346. Recuperado de <https://www.hehe.org.br/index.php/rabphe/article/view/446>. doi: <https://doi.org/10.29182/hehe.v19i2.446>
- Queiroz, M. V. D. de. (2008). *Quem te vê não te conhece mais: arquitetura e cidade de Campina Grande em transformação (1930-1950)*. São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos.
- Santos, M. (2002) *A natureza do espaço*. São Paulo: Edusp.
- Santos y Ganges, L. (2011). *Urbanismo y ferrocarril: La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Recuperado de <https://iuu.uva.es/publicaciones/otras-publicaciones/urbanismo-ferrocarril-la-construccion-del-espacio-ferroviario-las-ciudades-medias-espanolas/>
- Sousa, F. G. R. B. de. (2003). Campina Grande: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930-1945). *Dossiê: Experiências Urbanas. Revista Brasileira de História*, 23. Recuperado de <https://www.scielo.br/j/rbh/a/W6nhjSscjKhFSY5hQWKWKzH/?lang=pt>. doi: <https://doi.org/10.1590/S0102-01882003000200004>
- Sposito, M. E. B. (2007, agosto 1). Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. *Scripta Nova - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona, v. 11, n. 245. Recuperado de <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24511.htm>
- Villaça, F. (2001). *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel.



# Eje 3

**Ciudad-actividad**  
Industria, comercio y servicios



**LA CIUDAD "VEINTE-TREINTA"**  
MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI



## COMERCIO, ESPACIO Y RELACIONES DE PROXIMIDAD EN LA CIUDAD POSTCOVID

CRISTINA LÓPEZ VILLANUEVA<sup>1</sup>

MONTSERRAT CRESPI VALLBONA<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Sociología, Universidad de Barcelona, [clopez@ub.edu](mailto:clopez@ub.edu)*

<sup>2</sup>*Departamento de Empresa, Universidad de Barcelona, [mcrespi@ub.edu](mailto:mcrespi@ub.edu)*

**Resumen.** El confinamiento forzoso causado por la COVID-19 reforzó la noción de proximidad y (re)situó la escala barrial como espacio físico donde se desarrollan interacciones sociales, se generan vínculos, se construyen lealtades e identidades compartidas que contribuyen a tejer una red de apoyo mutuo. Uno de estos poderosos anclajes son los comercios de proximidad que, además de ofrecer productos de consumo cotidiano, se erigen en lugares de encuentro que fomentan las relaciones sociales y de vecindad en el territorio. No obstante, el enraizamiento comercial presenta hoy grandes desafíos como el proceso de gentrificación: establecimientos de proximidad y de comercio tradicional son substituidos por otros que dejan de cumplir una función comunitaria; la aparición de tiendas y servicios dirigidos al turismo o a los nuevos residentes constituyen amenazas para la constitución del arraigo e implantan nuevas tendencias desvinculadas de la cultura local, como por ejemplo los locales de "brunch". El presente trabajo estudia los retos a los que las ciudades cosmopolitas se enfrentan para consolidar el comercio de proximidad como anclaje social. Se utiliza un caso de estudio en dos barrios de Barcelona: Montbau y Sant Antoni, a partir de una metodología que combina el análisis cuantitativo y cualitativo.

**Palabras clave:** gentrificación comercial, arraigo, barrio, relaciones comunitarias, Covid-19

### RETAIL, SPACE AND PROXIMITY RELATIONSHIPS IN THE POSTCOVID CITY

**Abstract.** The forced confinement caused by COVID-19 reinforced the notion of proximity and (re)situated the neighborhood scale as a physical space where social interactions are developed, ties are generated, shared loyalties and identities are built and contribute to weaving a network of mutual support. One of these powerful anchors are the local stores which, in addition to offering everyday consumer products, are meeting places that foster social and neighborhood relations in the territory. However, commercial rooting today presents major challenges such as the process of gentrification: others that no longer fulfill a community function replace local and traditional stores; the emergence of stores and services aimed at tourism or new residents are threats to the constitution of rootedness, and implement new trends detached from the local culture, such as brunch places. This paper studies the challenges that cosmopolitan cities face in order to consolidate proximity commerce as a social anchor. It uses a case study in two neighborhoods of Barcelona: Montbau and Sant Antoni, based on a methodology that combines quantitative and qualitative analysis.

**Keywords:** commercial gentrification, attachment, neighborhood, community relationship, Covid19.



## 1. EL COMERCIO Y SUS DINÁMICAS SOCIALES

### 1.1 El barrio: espacio para el arraigo

A pesar del cuestionamiento de *lo local*, la escala barrial adquiere gran relevancia puesto que es el espacio donde los vecinos organizan sus rutinas en la gestión de la vida cotidiana. El barrio se erige como unidad territorial básica en el desarrollo y sostenimiento de la vida en las áreas urbanas.

La escala local está ligada al sentido de pertenencia (Sennett, 1999 citado en Gómez y Álvarez Dorronsoro, 2013) que se define como la conexión con el lugar físico y con el espacio vivido (Kyle et al., 2005; Lewicka, 2011) con significados y conocimientos que una persona asocia con ese espacio (Zhang y Xu, 2019). En el barrio, los vecinos son conocidos y reconocidos como miembros de una comunidad, es el espacio de proximidad donde se desarrollan las prácticas cotidianas, los rituales diarios que proporcionan seguridad y protección y que aumentan el capital social (Antonsich, 2010; Del Acebo, 1996). En el barrio se conforman lealtades, se construye una identidad social compartida que permite movilizar solidaridades en la consecución de objetivos colectivos (Gómez, 2021). En este sentido, el arraigo es una construcción socio-imaginaria de motivaciones subjetivas por las cuales un individuo o un grupo social se establece, enraiza y relaciona con un lugar. (McMillan y Chavis 1986).

Los comercios de proximidad forman parte de esta constelación donde se inscribe y discurre la vida cotidiana, se genera el apego y se construye identidad; sin embargo, los actuales procesos de transformación urbana de las grandes ciudades- derivados de la apropiación capitalista- generan dinámicas que fragmentan el espacio, debilitan los vínculos y dificultan la identificación con el territorio. Procesos a los cuales se suman los cambios en los comportamientos de los consumidores y del propio comercio, así como en los avances tecnológicos que se centran en el comercio digital.

### 1.2 El comercio de proximidad y su relación con el arraigo

La actividad comercial es constitutiva de la vida urbana. El comercio y los recursos alimenticios estructuran las ciudades, impulsan la economía urbana y desarrollan el lugar y su sistema de relaciones. Según Jane Jacobs (1959), el comercio minorista representa la oportunidad de caminar y comprar en la ciudad, mejorando la seguridad, las relaciones de proximidad y generando más empleo y oportunidades económicas para los residentes del área. En la misma línea Lynch (1984) indica que el mejor indicador de un buen urbanismo es la vitalidad de las ciudades, esto es, las calles llenas de vibrante actividad, con personas de distintas características conviviendo en el espacio público, en diferentes momentos del día y con distintos objetivos y usos. Según Christian et al. (2017), la ausencia de servicios, ocio y de comercio con productos no esenciales tienen un impacto negativo en los vecindarios abocándolos a espacios sin nada que hacer o a ningún lugar donde ir, con limitadas o nulas oportunidades y actividades.

La diversidad del comercio local y de proximidad asegura un amplio abanico de actividades y servicios diarios cerca de casa, con una distancia alrededor de 15 minutos caminando (Gómez-Varo et al. 2023). En estos espacios se genera vitalidad urbana: usos múltiples y actividades diversas a lo largo del día que atraen personas con diferentes necesidades y objetivos; espacios, con densidad y concentración de población y de comercio. Espacios en los que el coche no es necesario y en los que el ciudadano se siente seguro y protegido porque no hay “border vacuums” o vacíos fronterizos (Jacobs, 1959), esto es, espacios sin actividad humana.

La morfología de la calle comercial en Barcelona responde al denominado “Modelo Parisino o Mediterráneo” en el que la calle tiene un papel predominante en la escena urbana, donde los edificios residenciales alojan en sus plantas bajas tiendas, bares, oficinas o restaurantes. Ello explica la dispersión de tiendas a lo largo de la ciudad. Esta ubicación contribuye al dinamismo social y comunitario. En este sentido, los establecimientos y los mercados de abastos han sido espacios de interacción social y de relaciones económicas entre grupos muy diversos (Crespi-Vallbona y Domínguez Pérez, 2016).

Los procesos de gentrificación y turistificación (entre otros) que se están desarrollando en las grandes áreas urbanas -y Barcelona es un caso paradigmático (Arias-Sans, 2018)-; implican, una re-significación de los espacios, que van adquiriendo valor económico y simbólico y se van orientando hacia nuevas actividades (Colodro, 2017). Si bien el debate público de la gentrificación turística se ha orientado hacia los mecanismos de apropiación del suelo urbano y la consiguiente presión residencial, este trabajo aborda la importancia del comercio de proximidad en el arraigo al barrio y las amenazas que la transformación



comercial genera desplazando comercios y productos y substituyéndolos por otros que satisfacen las necesidades de una población con mayores ingresos (Cócola-Gant, 2023). Aunque si bien es cierto que los cambios que experimenta la actividad comercial en las grandes ciudades son de gran complejidad, el objetivo es estudiar la contribución del comercio de barrio al enraizamiento de la población.

Cresswell (2004) afirma que estos espacios comerciales devienen lugares de bienestar personal con significado emocional, pues conectan, y contribuyen al apego de las personas con ese espacio físico. Por ello, los cambios y transformaciones comerciales implican un duelo y una desposesión no sólo material sino también simbólica para sus residentes permanentes -y especialmente los de más edad-, pues algunos cambios comerciales que siguen a las transformaciones urbanas implican pérdida de anclajes (Fullilove, 2016).

La gentrificación comercial tiene un impacto negativo sobre la familiaridad y la continuidad con aquello que era cotidiano y usual; implica la desaparición del papel cohesionador de la comunidad que los establecimientos han ido forjando a lo largo del tiempo. Estos referentes de familiaridad -que juegan un rol importante en la vida comunitaria- son fundamentales para el bienestar de los vecinos puesto que generan vínculos y contribuyen a su supervivencia (Fullilove, 1996). Los comercios forman parte *de la ruta diaria donde se recrea el registro de la vida* (Martín del Toro et al. 2017) y, como puso en valor la pandemia del Covid 19 (López-Villanueva y Crespi-Vallbona, 2023), actuaron como *radares* para detectar situaciones de vulnerabilidad.

En este sentido, López et al. (2022) concluyen que la gentrificación comercial tiene este doble impacto negativo, en la salud emocional de las personas y en la falta de apoyo social. Las relaciones de proximidad no solo mejoran la seguridad, sino que además animan a la creatividad económica y cultural como consecuencia de la fluidez de las relaciones. Todos ellos son aspectos que refuerzan el apego, el sentido de pertenencia y de familiaridad, contribuyendo a forjar identidad.

## 2. CASO DE ESTUDIO

### 2.1 Barcelona y su arraigo comercial

Tradicionalmente, la estructura comercial en el Mediterráneo, y de Barcelona en particular, se ha basado en empresas pequeñas y familiares (Carreras et al., 2020). Finalizada la dictadura, la economía española vive un proceso de internacionalización que conduce: por un lado, al debilitamiento del comercio local en detrimento de marcas y franquicias, y por el otro, a la introducción de nuevas formas de comercialización como son los modernos centros comerciales. Todo ello acompañando a los nuevos hábitos de consumo de la población en su progresivo aumento de poder adquisitivo. Al mismo tiempo, el turismo en constante auge, aparece en escena. En un primer momento, algunas políticas del gobierno de Catalunya se centraron en proteger el comercio local, familiar y urbano, oponiéndose a los grandes centros comerciales -el primero que se inauguró en Barcelona fue en 1993, como constata Carreras (2006)- y en regular su horario de apertura, con más restricciones que en el resto de España y de Europa.

Sin embargo, desde 1975, la pérdida de peso del sistema comercial local en Barcelona ha sido una constante. A ello han contribuido, el mantenimiento del poder centralizador de Barcelona, como capital de Cataluña y la articulación de las dinámicas del centro y de la periferia como resultado de la expansión de la metropolitanización (Lluc y Nel.lo 1984). Además, cabe añadirse la desertificación generalizada del comercio a partir de 2008 que conlleva, principalmente, la apertura de centros comerciales y arterias turísticas, ante el auge del comercio digital. De 1993 a finales de 2004, se abrieron numerosos centros comerciales en la ciudad y en su área metropolitana. Asimismo, el sistema de franquicias se expandió y, aunque aparentemente se mantenga el número de las tiendas tradicionales, en realidad cambia drásticamente su estructura económica y su funcionamiento (Carreras y Frago, 2021).

Algunos investigadores (Zhang y Li, 2018; Barata-Salgueiro y Cachinho, 2021) auguran la desaparición del comercio tradicional en la ciudad e inclusive de los centros comerciales (Chiesi and Costa, 2006; Philipose, 2019; Spanke, 2020) distintas dinámicas conducen a ello: a) el auge de la compra online que la pandemia del Covid 19 ha acelerado (Amankwah-Amoah et al., 2021); b) el teletrabajo y sus efectos en el centro de la ciudad y sus tradicionales estructuras (Brenner et al., 2015; Delventhal et al., 2021; Florida et al., 2021); y c) la movilidad de la población, especialmente del turismo (Frago, 2021).



Después de la pandemia se ha visto acelerado el cierre de tiendas icónicas y protegidas por su tradición secular (Carreras y Frago, 2016), siendo mayoritariamente presente en el sector no alimenticio o no esencial. Entre ellos, los negocios más resilientes han sido los bares y los restaurantes.

Paralelamente se ha producido una desaparición de oficinas bancarias y una reestructuración del sector con una digitalización de procesos.

Estas cuestiones mencionadas, plantean a las ciudades importantes retos para asegurar el anclaje comunitario a través del comercio de proximidad.

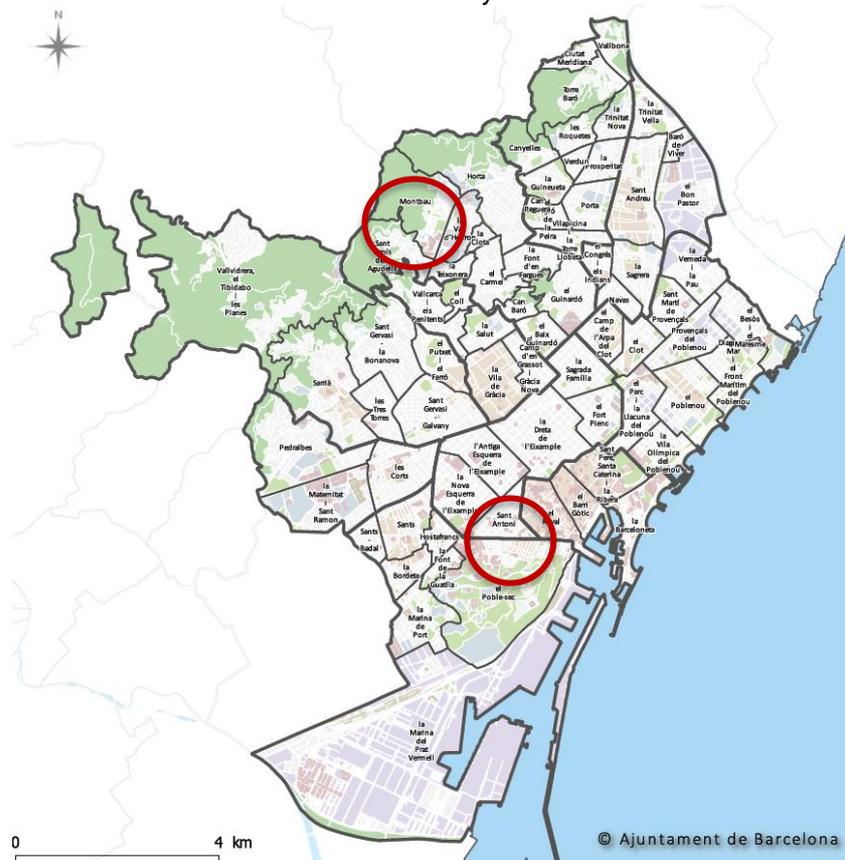
## 2.2 Metodología

El objetivo del trabajo es estudiar el papel del comercio de proximidad como lugar de encuentro que fomenta las relaciones sociales y de vecindad en el territorio, así como poner de manifiesto los grandes desafíos que plantea el enraizamiento comercial.

Para dar cuenta de estos objetivos se ha llevado a cabo un análisis cualitativo a partir de la información recopilada en 20 entrevistas en profundidad realizadas en dos barrios de Barcelona (Sant Antoni, en el Distrito Eixample y Montbau, en el Distrito Horta-Guinardó) (Figura 1). La elección de los barrios viene dada por la naturaleza distinta de ambos territorios en lo que se refiere a la ubicación (centro y periferia, respectivamente) y a los procesos urbanos que están experimentando en las dos últimas décadas.

Sant Antoni linda con el centro histórico de la ciudad y el elemento central del barrio es el mercado de abastos alrededor del cual el comercio de proximidad ha ganado músculo (Crespi-Vallbona et al., 2021). Es un área de “irradiación turística” que, además, ha sido objeto de intervención urbanística con la implementación de la *Superilla*. Las *Superillas* (Supermanzanas) son un proyecto de transformación urbana de gran calado que se inició durante el gobierno municipal de los comunes y que consisten en la recuperación de la calle para los vecinos, con la finalidad de dar prioridad al uso del espacio público pacificando el tráfico en algunas de sus calles y con predominio de las áreas verdes o ajardinadas. Este proceso ha conducido a crear espacios de convivencia social y a revalorizar al alza el precio de la vivienda.

Figura 1. Localización de los barrios de Montbau y Sant Antoni en la ciudad de Barcelona



Fuente: Imagen Ayuntamiento de Barcelona.

<https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica/catala/Territori/mbcn/barris/barris.pdf>



Montbau, en la periferia de la ciudad, presenta cierto aislamiento y orografía compleja; se sitúa en la encrucijada de otros equipamientos de ciudad, siendo especialmente significativo el Hospital de la Vall d’Hebron. Su origen se fecha en 1956 para dar respuesta a las necesidades de vivienda originadas por la inmigración interior. Las viviendas promocionadas por el Patronato Municipal de la Vivienda fueron dadas en régimen de amortizaciones que garantizaron la posterior propiedad de las mismas.

Se realizaron 10 entrevistas en cada uno de los barrios contemplando dos grandes franjas etarias (30-65 y más de 65), hombres y mujeres, personas con cargas familiares y sin ellas, autóctonos y nacidos en el extranjero. El material de las entrevistas procede de la investigación *Gender, Social Networks, Attachment to Place, Local Welfare and Care Provision in Ibero-American cities: A Comparative Analysis of the Cases of Barcelona, Buenos Aires, Madrid, Mexico Capital and São Paulo. (2019-2021)* que es financiada por la Unión Iberoamericana de Universidades y por *Nuevas moviidades y reconfiguración socioresidencial en la poscrisis: consecuencias socioeconómicas y demográficas en las áreas urbanas españolas*. RTI2018-095667-B-I00.

Las entrevistas se estructuraron en torno a 6 grandes bloques que trataron los siguientes aspectos: a) el impacto de la COVID-19 en la vida cotidiana b) el arraigo, pertenencia y apego al barrio c) movilidad y desplazamientos dentro y fuera del barrio; d) las redes familiares, de amistad, vecinales y comunitarias en relación a los cuidados; e) los servicios en el barrio y, f) las nuevas tecnologías. Las entrevistas se transcribieron y se trataron con ayuda del programa Atlas-ti. En el relato, los informantes se refirieron al papel del comercio en los barrios tal como se refleja en la codificación de las entrevistas.

## 2.1. Análisis de resultados

El análisis de los datos procedentes de las entrevistas evidencia las cuestiones anteriormente citadas: a) que el comercio favorece la interacción social de los vecinos; b) que las transformaciones urbanas, y por consiguiente de población, reorientan la tipología de comercios y substituyen el tejido tradicional; c) que el comercio presenta sus propias dinámicas de cambio.

### 2.1.1. El comercio del barrio como espacio de interacción vecinal

Tal y como se ha mencionado anteriormente, el comercio a escala barrial forma parte de la ruta diaria donde se registra la vida cotidiana. Es un espacio material para el desarrollo de relaciones sociales, que favorece la generación de vínculos y redes.

Justamente en un contexto de emergencia como fue el confinamiento -causado por la pandemia COVID19- los informantes relatan el papel central que ha tenido el comercio en el impulso de iniciativas de ayuda en el barrio. Especialmente en Sant Antoni, donde el asociacionismo comercial es fuerte.

*“...El comerç del barri sempre ha estat molt implicat amb qualsevol tipus de temes d’ajuda i solidaritat al barri (...). Pues el “Sant Antoni Comerç” ajuda pues que sí amb el berenar, que sí amb matèria, amb cosetes petites, però que sumant donen.” (SA001)*

Cuando el comercio desaparece, sus residentes pierden espacios de interacción y también de cuidado.

*“...es perd informació les associacions sempre havien tirat del comerç perquè ens informaven, feien de ràdar”. (SA004)*

Ello pone de manifiesto el rol cohesionador del comercio barrial. En este sentido, haciéndose eco de esta evidencia, desde el Área de Servicios Sociales del Ayuntamiento de Barcelona se impulsó un proyecto de acción comunitaria en los barrios de la ciudad. Se trabajó conjuntamente con los comercios con la finalidad de paliar los efectos de la soledad no buscada y prevenir las situaciones de riesgo, especialmente de los mayores. Esta iniciativa se articula a partir de la red de los establecimientos de barrio y, justamente recibe el nombre de *Radar*. El proyecto ha sido aplicado en los dos barrios estudiados.

### 2.1.2. Las nuevas dinámicas urbanas reorientan la tipología del comercio y substituyen el tejido tradicional.

Las transformaciones urbanas conllevan cambios en la población residente y en el tejido comercial. Las nuevas dinámicas urbanas traen consigo una re-significación de los espacios que van adquiriendo valor económico y simbólico y se van orientando hacia nuevos intereses relacionados con los nuevos moradores, en ocasiones *gentrify* o turistas, substituyendo el tejido comercial tradicional.



*“Pel que fa als comerços i els establiments. Jo crec que també han patit un procés de gentrificació, i la majoria d'establiments són grans empreses, molts establiments del barri han anat tancat progressivament (...) O sigui jo veig molts locals que estan buits o en lloguer. Sobretot els petits comerços més familiars han anat tancant”. (S008)*

*“Mira aquí a baix tenim una immobiliària que “va al acecho de todo””. (M009)*

Los vecinos, en este caso del barrio de Montbau con un mayor déficit comercial, echan de menos no tener tiendas de proximidad ni un mercado de abastos. Esta pérdida material arrastra a otro tipo de establecimientos, como las oficinas bancarias, y ello les obliga a tener que desplazarse a otros barrios.

*“El que s'ha perdut una mica ha estat el comerç de proximitat, només la proximitat sí que ha tingut una baixada es tanquen moltes de les tendes que eren petites i hi havia merceria hi havia a queviures hi havia...”(M001)*

*“... a veure, el que fem normalment és, de sortida del barri, és anar al mercat del Vall d'Hebron perquè aquí no tenim mercat ... ni caixa perquè el BBVA també va tancar i ens ha deixat aquí tirats...” (M008)*

La falta de tejido comercial de proximidad afecta negativamente al apego al barrio y a su dinamización económica tal y como relatan los vecinos, y no faltan las iniciativas para poder fijar o recuperar este comercio.

*“És un barri (...) que està perdent teixit comercial, també, (...) que s'està intentant dinamitzar, des de les entitats del barri com l'associació de veïns. Jo treballa aquí a la Fundació La Pedrera (...) un dels aspectes que s'està treballant per aquesta pèrdua de teixit, de teixit comercial sobretot tenint en compte que la població s'ha envellit molt que també amb la pandèmia pues s'estan tancant cada cop més cada cop més els comerços” (M003)*

*“Com tirar endavant? Clar i jo entenc que la gent que a nivell econòmic, ja que el teixit social com el teixit econòmic aquí és més extern, jo crec que el barri s'està convertint cada cop més en lloc una ciutat dormitori, un barri dormitori entre cometes. Llavors és que el teixit econòmic apart de bars, és que no n'hi ha res, vull dir la gent que treballa aquí bàsicament viu dels moviments dels professionals del Vall d'Hebron i de la gent que ve per aquí. És algo com una mica, una mica guarro entre cometes vull dir que són un consum molt, bueno, molt de usar y tirar no? no hi ha com algo un poc més sòlid més pensat en el barri en el desenvolupament del barri etcètera etcètera”. (M003)*

Intervenciones urbanísticas como la implementación de la *Superilla* que se ha realizado en el barrio de Sant Antoni ha cambiado el paisaje y las dinámicas; si bien se valora positivamente la transformación en la ganancia de espacio público para los vecinos, no faltan discursos que alertan sobre los peligros que la pacificación del área conlleva, al revalorizar al alza los precios de los locales y de la vivienda.

*“Ha canviat moltíssim. Fins ara ha sigut un barri que era un barri, diguéssim un barri de veïns i coses d'aquestes i amb els nous canvis que han hagut de cara al turisme, de cara a l'hostaleria (...) que s'ha desenvolupat, als bars i gent que baixa de Barcelona, i tot això, ha canviat. (SA005)*

*“Urbanísticament (...)hem guanyat espai públic i espai verd amb el mercat i la superilla, per tant, és un canvi de dalt a baix. (...) era un barri molt dens i que no tenia pràcticament espai públic pos ara ho hem guanyat i crec que això és un canvi només cal passejar pel barri amb molta gent que baixa, se senta en un bar i que juga a escacs, això ja és un canvi respecte al que hi havia potser fa deu anys diguéssim...”(SA001)“Pel que fa als comerços i els establiments. Jo crec que també han patit un procés de gentrificació, i la majoria d'establiments són grans empreses, molts establiments del barri han anat tancat progressivament.. (...) Molts comerços han quedat buits.... pels preus de lloguers. També em consta que cada vegada estan més alts i la gent ha de marxar del barri tant a Sant Antoni...” (SA008)*

Como consecuencia de estas dinámicas el cambio de orientación de tipología comercial (protagonizado por franquicias) ha impactado en la falta de vinculación y de compromiso con el barrio.

*“Home ha canviat com a tot arreu. Tenim un comerç que cada cop és menys comerç. Tal com entenim vinculat al barri sinó que hi ha més franquícies en aquest aspecte es perd informació les associacions sempre havien tirat del comerç perquè ens informaven, feien de ràdar. Les franquícies no estan vinculats sinó que van per objectius concrets...” (SA004)*



### 2.3.3. El comercio tiene dinámicas propias de cambio

El comercio también tiene sus propias dinámicas de cambio, tanto generales (nuevos modelos y pautas de consumo) como procesos internos y más locales (estructura comercial en la ciudad, cambio de ubicación o cambio de productos que ofrece o incremento de precios).

En relación con el cambio de hábitos de consumo, cabe destacar que se compra menos en tiendas de proximidad y más en grandes superficies, lo que provoca que la demanda sea mucho menor y conduzca al cierre de establecimientos.

*“La proximitat sí que ha tingut una baixada (...) Jo crec que el comerç és el que ha canviat una mica, que teníem abans un comerç més de proximitat i ara s'està tornant a fomentar i potser d'aquí a dos anys estem parlant de que hi és una altra vegada” (M001)*

La pandemia intensificó la dinámica de cierre de establecimientos e impulsó la compra on-line en grandes plataformas.

*“I ara amb el COVID, jo crec que també. O sigui jo veig molts locals que estan buits o en lloguer. Sobretot els petits comerços més familiars han anat tancat”. (SA008)*

*“El funcionament ideal, ho sento per la gent que treballa en aquest sector, va ser tant Amazon com compres per internet de Mercadona”. (M008)*

El comercio minorista no es ajeno a la creciente aparición de negocios de proximidad extranjeros (muchos de ellos paquistaníes) en el sector electrónico (teléfonos móviles) pero sobre todo en alimentación (badulaques) que inician una evolución hacia franquicias de supermercado de negocio más occidental (Güell, 2015) y menos integradas en el tejido comercial del barrio.

*“Para comprar tienes el Consum y el Lidl que para mí está bien si quieres es una compra rápida, pues hay varios paquistaníes y hay Condis.” (M007)*

En lo referente a las dinámicas locales conviene destacar, tal y como se ha mencionado anteriormente, la estructura familiar el comercio de proximidad (hecho que provee de un gran valor añadido para favorecer la generación de lazos comunitarios) y aunque esta cuestión no sea el centro de este trabajo es necesario destacar la falta de relevo generacional en este tipo de comercio minorista. Algunos trabajos (PIMEC, 2021) apuntan la elevada edad media de los propietarios que los hace menos proclives a la innovación del sector; a la difícil adaptación a las modernas técnicas de gestión empresarial y a las condiciones y oportunidades que el mercado laboral de este tipo de comercio ofrece en relación a las expectativas de la población joven.

La experiencia de confinamiento pudo haber sido una oportunidad para que la población hubiera adquirido consciencia del cambio de hábitos de compra como así lo enfatizan algunos vecinos.

*“Home jo crec que l'únic canvi que hi ha hagut és d'això que hi ha hagut més gent no menys gent. Però les tendències no sé si han canviat molt però sí que la gent segueix fent la vida al barri. Ara potser ho farà encara més que abans perquè ja sóc més conscient d'això, del comerç de proximitat. Aguantar encara que no sé si podran competir contra Amazon però jo crec que hi ha hagut canvis. Però bé és normal perquè està passant a nivell global. Però jo crec que la gent està molt conscienciada d'aquests temes de fer-ho al barri i mantenir la vida de barri. (SA002)*

## 3. CONCLUSIONES

Los resultados de la investigación ponen de manifiesto el rol de los comercios de proximidad como espacios de contribución a la interacción social, de soporte socioafectivo y de enraizamiento de los vecinos en el barrio. Los comercios forman parte del paisaje local, barrial, en el cual se inscribe el registro de la vida. El comercio al detalle a escala barrial, y sobre todo después de la pandemia, se ve afectado por una serie de amenazas que cuestionan no solo su continuidad sino el bienestar de sus vecinos. Algunas de estas amenazas tienen un carácter externo y global, como el cambio de hábitos de los consumidores o las transformaciones barriales que se derivan de la gentrificación y la turistificación. Otras amenazas provienen de la estructura interna del propio negocio minorista. Entre los motivos principales se destaca: la falta de relevo generacional, la digitalización y la poca capacidad de innovación de estas microempresas familiares.



Algunas estrategias para amortiguar esta trayectoria tendrían que ver con el refuerzo del asociacionismo comercial y el respaldo de la Administración. Las asociaciones comerciales pueden tener un papel proactivo y dinámico en aras a conservar o promover el mantenimiento del entramado de los establecimientos, los cuales contribuyen a vincular, enraizar y proteger no solo a estos negocios, sino a los vecinos con los que conviven diariamente. La propia Administración admite el papel central del comercio como actividad económica, enfatizando su significancia social en cuanto a la integración y a la igualdad de oportunidades. En este sentido, diversas iniciativas relacionadas, sobre todo, con el cuidado de personas mayores buscan la colaboración de los comercios como alerta para conocer la situación de bienestar, de soledad o de necesidad de apoyo y ayuda. Además, la Administración de la ciudad de Barcelona llevó a cabo varias acciones relacionadas con la pacificación de algunas zonas urbanas (inspirados en los Janes's walk), conocidas como las *Superilles*, que han contribuido a cambiar el paisaje del comercio y de las infraestructuras. El diseño de estas zonas peatonales ha impulsado la mejora y la diversidad del comercio, estableciendo (y consolidando) redes sociales que fortalecen el sentimiento de comunidad (López-Villanueva y Crespi-Vallbona, 2023; Crespi-Vallbona y López-Villanueva, 2023; Gómez-Varo, et al., 2023).

## REFERENCIAS

- Amankwah-Amoah, J.; Khan, Z.; Wood, G.; Knight, G. (2021). COVID-19 and Digitalization: The Great Acceleration. *Journal of Business Research*, 136, 602–611. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2021.08.011>
- Antonsich, M. (2010). Searching for belonging. An analytical framework. *Geography Compass*, 4(6), 644-659. <https://doi.org/10.1111/j.1749-8198.2009.00317.x>
- Arias Sans, A. (2018). Turisme i gentrificació: apunts des de Barcelona. *Revista Papers*, (60), 0130-139.
- Barata-Salgueiro, T. y Cachinho, H. (2021). Urban Retail Systems: Vulnerability, Resilience and Sustainability. Introduction to the Special Issue. *Sustainability*, 13. <https://doi.org/10.3390/su132413639>
- Brenner, N.; Schmid, C. (2015). Towards a New Epistemology of the Urban?. *City*, 19, 151–182. DOI: 10.1080/13604813.2015.1014712
- Carreras, C., Frago, L. & Montesinos, E. (2020). Rescaling Retail and Consumption in the contemporary Barcelona area. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, (3), 1, 37-49. <https://doi.org/10.36253/bsgi-994>
- Carreras, C., & Frago, L. (2016). Patrimonio comercial y turismo. Los establecimientos emblemáticos de Barcelona turística. *Cenário: Revista Interdisciplinar em Turismo e Território*, 4(6), 09-26. <https://doi.org/10.26512/revistacenario.v4i6.18297>
- Carreras, C. (2006). Tradition and modernity. Competition among retail locations in contemporary Barcelona. *Belgeo. Revue belge de géographie*, (1-2), 41-52. DOI: 10.4000/belgeo.10875
- Carreras, C. y Frago, L. (2021). Els canvis en les estructures comercials en la societat dels consumidors. En *La nova geografia de la Catalunya postcovid* (pp. 177-187). Barcelona: Societat Catalana de Geografia.
- Chiesi, L. y Costa, P. (2006). La rivincita dello spazio pubblico: scenari delle nuove forme del commercio urbano. En *La città vetrina. I luoghi del commercio e le nuove forme del consumo* (pp. 84-114). Liguori
- Christian, H., Zubrick, S. R., Knuiman, M., Nathan, A., Foster, S., Villanueva, K., & Giles-Corti, B. (2017). Nowhere to go and nothing to do but sit? Youth screen time and the association with access to neighborhood destinations. *Environment and Behavior*, 49(1), 84-108. <https://doi.org/10.1177/0013916515606189>
- Cócola-Gant, A. (2023). Place-based displacement: Touristification and neighborhood change. *Geoforum*, 138. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2022.103665>
- Colodro Gotthelf, U. (2017). La gentrificación comercial ¿un proceso de activación del espacio público urbano? Los casos de Santiago (Chile) y Seúl (Corea Del Sur). *Entretextos*, 9(26), 1-11. <https://doi.org/10.59057/iberoleon.20075316.201726283>
- Crespi-Vallbona, M., Gómez, M. y Domínguez, M. (2021). En el camino hacia la ciudad inclusiva: los espacios colectivos en las políticas municipales de Barcelona y Madrid. En *Políticas urbanas y localización de los objetivos de desarrollo sostenible: teoría y práctica* (pp.285-313). Valencia: Editorial Tirant lo Blanch.
- Crespi-Vallbona, M. y Domínguez Pérez, M. (2016). Los mercados de abastos y las ciudades turísticas. *Pasos, Revista de turismo y patrimonio cultural*, 14 (2), 401-416.



- Crespi-Vallbona, M. y López-Villanueva, C. (2023). Citizen actions in touristic neighbourhoods. Barcelona as a case study. *Current Issues in Tourism*. <https://doi.org/10.1080/13683500.2023.2218603>
- Cresswell, T. (2004). *Defining place. Place: A Short Introduction*. Malden, MA: Wiley Blackwell.
- Del Acebo, E. (1996). *Sociología del arraigo. Una lectura crítica de la teoría de la ciudad*. Buenos Aires: Claridad
- Delventhal, M.J.; Kwon, E.; Parkhomenko, A. (2021). How do cities change when we work from home? *Journal of Urban Economics*, 127. <https://doi.org/10.1016/j.jue.2021.103331>
- Florida, R.; Rodríguez-Pose, A.; Storper, M. (2021). Cities in a Post-COVID World. *Urban Studies*, 1-23. <https://doi.org/10.1177/0042098021101807>
- Frago, L. (2021). Impact of COVID-19 Pandemic on Retail Structure in Barcelona: From Tourism-Phobia to the Desertification of City Center. *Sustainability*, 13. <https://doi.org/10.3390/su13158215>
- Fullilove, M. T. (2016). *Root shock: How tearing up city neighborhoods hurts America, and what we can do about it*. New Village Press.
- Fullilove, M. T. (1996). Psychiatric implications of displacement: Contributions from the psychology of place. *American journal of psychiatry*, 153 (12), 1516-1523. <https://doi.org/10.1176/ajp.153.12.1516>
- Gómez, M.V. (2021). El sentido de pertenencia: desafíos y problemas. Conferencia impartida en Seminario Permanente COMURES. La ciudad a debate. 29/09/2021. Consultado <https://comures.es/seminario-permanente-comures-genredab-la-ciudad-a-debate-sentido-pertenencia/>
- Gómez-Varo, I., Delclòs-Alió, X., Miralles-Guasch, C., & Marquet, O. (2023). Unravelling retail diversity through its spatial relationship with social vulnerability and tourism pressures in Barcelona. *Journal of Urban Design*, 1-21. <https://doi.org/10.1080/13574809.2023.2245761>
- Güell, B. (2016). The backstage of Pakistani businesses in Barcelona: unravelling strategies from the ground. *South Asian Diaspora*, 8(1), 15-30. <https://doi.org/10.1080/19438192.2015.1092296>
- Jacobs, J. (1959). *The economy of cities*. New York: Random House.
- Lewicka, M. (2011). Place attachment: How far have we come in the last 40 years *Journal of Environmental Psychology*, 31, 207–230. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.10.001>
- López-Villanueva, C. y Crespi-Vallbona, M. (2021). Gentrificación y turistificación: dinámicas y estrategias en Barcelona. *Encrucijadas, Revista Crítica de Ciencias Sociales*, 21 (1).
- Lluch, E. Nel·lo, O. (1984). *El debat de la divisió territorial de Catalunya. Edició d'estudis, propostes i documents*. Barcelona: Diputació de Barcelona.
- López-Villanueva, C. y Crespi-Vallbona, M. (2023). Cuidados y arreglos. La importancia del arraigo al barrio en un contexto de pandemia. El caso de la ciudad de Barcelona. *Revista Española de Sociología*, 32(4). <https://doi.org/10.22325/fes/res.2023.188>
- López, P., Rodríguez, A. C., & Escapa, S. (2022). Psychosocial effects of gentrification on elderly people in Barcelona from the perspective of bereavement. *Emotion, Space and Society*, 43, <https://doi.org/10.1016/j.emospa.2022.100880>
- Lynch, K. (1984). *A Theory of Good City Form*. Massachusetts. Institute of Technology.
- McMillan, D. y Chavis, D. (1986). Sense of community: A definition and theory. *Journal of Community Psychology*, 14, 6-23. DOI: 10.1002/1520-6629(198601)14:13.O.CO;2-I
- Marin Toro, A., Link, F. y Valenzulea, F. (2017). Arriendo y propiedad: arraigo y vulnerabilidad residencial en el barrio Puerto de Valparaíso. *INVI*, 32(90), 122-157
- PIMEC (2021). *La falta de relleu generacional als comerços de Catalunya*. Observatori PIME Comerç.
- Philipose, S. (2019). *Retail Apocalypse: The Death of Malls Retailers & Jobs*. Independently Published
- Sennett, R. (1999). *Growth and failure: the new political economy and its culture*. En Featherstone, M y Lash, S. (eds.). *Spaces of Culture: City-Nation- World*, Londres: Sage, citado en Gómez, MV. y Álvarez Dorronsoro, J. (2013). *Cambio social en la era de la incertidumbre. Una reflexión sobre teoría social*. Madrid: Talasa.
- Spanke, M. (2020). *Retail Isn't Dead: Innovative Strategies for Brick and Mortar Retail Success*. Palgrave Macmillan Cham. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-36650-6>
- Zhang, X.; Li, H. (2018). Urban Resilience and Urban Sustainability: What We Know and What Do Not Know?. *Cities*, 72, 141–148. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.08.009>
- Zhang, H. y Xu, H. (2019). Impact of destination psychological ownership on residents' "place citizenship behavior". *Journal of Destination Marketing & Management*, 14. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2019.100391>





# ANÁLISIS DE LA INFLUENCIA DE LAS COMPRAS EN LÍNEA EN LAS ELECCIONES DE MOVILIDAD PEATONAL: UNA COMPARATIVA ENTRE ENTORNOS URBANOS Y RURALES

ALDO ARRANZ-LÓPEZ<sup>1,2</sup>

RAÚL F. ELIZONDO-CANDANEDO<sup>3</sup>

ANDREAS BLITZ<sup>4</sup>

MARTIN LANZENDORF<sup>4</sup>

<sup>1</sup>Zaragoza Logistics Center (ZLC). Zaragoza, España

<sup>2</sup>Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER), Esch-sur-Alzette, Luxemburgo

<sup>3</sup>Transport Research Centre -TRANSyT-. Universidad Politécnica de Madrid. España

<sup>4</sup>Goethe University Frankfurt/Main, Department of Human Geography, Frankfurt am Main, Alemania

**Resumen.** La relación entre las compras en línea y la frecuencia de viajes a tiendas ha sido objeto de mayor estudio en décadas recientes, pero falta elucidar cómo influyen las compras en línea en la elección del modo de transporte. Este artículo examina si hay asociación entre las compras en línea y la elección del modo de transporte usado para viajes de compras según el contexto geográfico y las características del entorno urbano/rural. Alemania se toma como caso de estudio, con datos de la encuesta *Mobilität in Deutschland* (MiD) de 2017, que detalla la movilidad y aspectos socioeconómicos. Se emplearon tres modelos de regresión logística para analizar el impacto de la frecuencia de compras en línea en tres contextos: ciudades densamente pobladas, distritos urbanos y rurales. Los resultados indican que quienes compran en línea, tanto en zonas urbanas como rurales, tienden a usar el automóvil para ir de compras. Además, el análisis socioeconómico muestra que los propietarios de vehículos tienden a optar por el auto, mientras que quienes tienen mayores ingresos tienen más tendencia al modo peatonal. El artículo concluye abordando cómo estos hallazgos pueden guiar hacia un transporte sostenible, equilibrando las compras en línea y en tiendas físicas.

**Palabras clave:** compras en línea, vehículo privado, movilidad activa, entorno urbano, Alemania

## ANALYSIS OF THE INFLUENCE OF ONLINE SHOPPING ON WALKING CHOICES: A COMPARISON BETWEEN URBAN AND RURAL SETTINGS

**Abstract.** The relationship between online shopping and in-store visits has been the subject of extensive study in recent decades. However, there is still a need to explore how e-commerce influences transportation choices. This article investigates: Does online shopping lead to choosing the car over walking to stores, and how does this differ between urban and rural environments? Germany is used as a case study, drawing data from the 2017 *Mobilität in Deutschland* (MiD) survey, which provides insights into mobility and socioeconomic aspects. Three logistic regression models were employed to analyze the impact of online shopping frequency in three distinct settings: densely populated cities, urban counties, and rural counties. The results suggest that frequent online shoppers, both in urban and rural areas, tend to use the car for shopping trips. Furthermore, socio-economic analysis reveals that car owners are more likely to drive, while those with higher incomes show a greater inclination towards walking. The article concludes by discussing how these findings can inform efforts towards sustainable transportation, balancing online and physical store purchases.

**Keywords:** online shopping, walking, private car, active modes, built environment, Germany



## 1. INTRODUCCIÓN

Comprender por qué la gente elige cómo desplazarse es fundamental para planificar el sistema de transporte y ofrecer opciones adecuadas (De Dios Ortúzar y Willumsen, 1999). El caminar para ir de compras ha sido objeto de gran interés por parte de investigadores, profesionales y quienes hacen políticas (Ariza-Álvarez et al., 2021; Arranz-López et al., 2021), siendo una de las alternativas modales de viajes más comunes para este fin (Suel y Polak, 2017). Es un modo de transporte respetuoso con el medio ambiente y eficiente en espacio (Ortega et al., 2021), con beneficios documentados en salud y economía (Baker et al., 2021). El aumento de las compras online ("e-shopping") ha cambiado notablemente los hábitos de viaje, especialmente hacia los comercios minoristas (Arranz-López et al., 2023; Lee et al., 2017; Ozbilen et al., 2021)

Los factores que promueven el caminar como opción de transporte incluyen el contexto geográfico (como entornos urbanos frente a rurales) y las características del entorno urbano, como la densidad y diversidad del uso del suelo, así como la red de calles (Ahmadipour et al., 2021; X. Cao et al., 2006). En términos generales, las poblaciones urbanas tienden a caminar más que las personas que viven en zonas rurales (Carlson et al., 2018; Fan et al., 2017).

Además, factores socioeconómicos y demográficos a nivel individual y familiar también influyen en la decisión de caminar para ir de compras a tiendas físicas, como la edad, el sexo, la posesión de un automóvil y la estructura familiar (por ejemplo, tamaño, tener hijos) (Agrawal & Schimek, 2007; Cheng et al., 2019). Recientemente, algunos estudios han destacado que el comportamiento de compras en línea es un factor importante al considerar la elección del modo de transporte para las compras (Shi et al., 2021; Suel & Polak, 2017).

Esto es especialmente relevante dado que las compras en línea pueden sustituir los viajes a pie por viajes en automóvil, algo que no es deseable desde perspectivas ambientales, de salud y económicas (Le et al., 2022). En las últimas décadas, los estudios sobre los efectos de las compras en línea en los hábitos de viaje han ganado importancia. Se han enfocado en determinar si las compras por internet complementan o reemplazan la frecuencia de viaje a tiendas físicas (Mokhtarian, 2009). Las compras en línea no solo afectan la frecuencia de viajes hacia tiendas, sino también influyen en la elección del medio de transporte para realizar estos viajes. Le et al. (2022) han resaltado dos aspectos importantes al respecto. Primero, la necesidad de investigar las posibles conexiones entre las compras en línea y la elección del transporte, encontrando solo cuatro estudios que abordan esta relación. Segundo, los estudios existentes muestran resultados mixtos sobre el impacto de las compras en línea en la elección del modo de transporte (Hjorthol, 2009; Suel y Polak, 2017).

Es común que las investigaciones se centren en el entorno urbano al explorar este vínculo. Sin embargo, el contexto geográfico, sea urbano o rural, tiene un impacto significativo tanto en las compras en línea como en la elección del medio de transporte (Cao, 2009; Farag, Weltevreden, et al., 2006). Esto implica que las compras en línea pueden relacionarse de manera diferente con caminar o usar el automóvil en áreas urbanas densamente pobladas o en zonas rurales, lo cual tiene diversas implicaciones para la planificación del transporte.

Con base en estos temas importantes, este artículo busca responder la siguiente pregunta de investigación: ¿Está relacionado el comportamiento de compras en línea con el caminar hacia las tiendas en lugar de usar un automóvil privado, y cuáles son las diferencias entre entornos urbanos y rurales? La investigación se basa en los datos de la encuesta *Mobilität in Deutschland (MiD)* de 2017, la encuesta nacional de viajes de Alemania. A nivel metodológico, se aplican tres modelos de regresión logística para estimar los efectos de las compras en línea, las características socioeconómicas y el entorno urbano en la elección de caminar para tres entornos espaciales diferentes: grandes ciudades con autoridades unitarias, distritos urbanos y rurales. Los resultados ofrecen una valiosa contribución para planificar una movilidad eficiente, segura y sostenible (Eldeeb et al., 2021) al comprender si las compras en línea pueden comprometer las políticas de movilidad peatonal.

El resto del artículo está estructurado de la siguiente manera: En la sección 2 se revisa la literatura actual sobre las compras en línea y los factores determinantes de la elección del modo de transporte. La Sección 3 describe el diseño de la investigación, incluido el estudio de caso, mientras que la Sección 4 presenta los resultados analíticos. La sección 5 analiza los principales resultados, describiendo algunas conclusiones y posibles áreas de investigación futura.



## 2. REVISIÓN LITERARIA

Esta sección comienza revisando investigaciones previas que abordan la relación entre el comportamiento de compras en línea y la elección del modo de transporte. Luego, se presentan los factores socioeconómicos y demográficos que determinan la elección del modo de transporte. Finalmente, esta revisión de literatura aborda cómo el entorno urbano moldea los viajes a pie con fines de compras.

La investigación sobre las relaciones entre las compras en línea y el comportamiento de viaje ha identificado cuatro efectos principales: sustitución, complementariedad, modificación y neutralidad (Ding y Lu, 2017; Farag et al., 2007; Farag, Krizek, et al., 2006). Una limitación existente es que estos efectos se han estudiado independientemente del modo de transporte elegido. Sin embargo, algunos estudios sugieren que las compras en línea pueden disminuir los viajes a pie y las distancias recorridas, mientras que aumenta el uso del automóvil privado (de Abreu e Silva et al., 2021; Farag et al., 2006; Konrad y Wittowsky, 2018).

Entre los pocos estudios que han abordado esta relación, Suel y Polak (2017) encontraron que las entregas en línea podrían aumentar los viajes a pie y reducir el uso del automóvil en Londres, especialmente entre los primeros adoptantes y las personas de altos ingresos. Shi et al. (2021), en Beijing, descubrieron que una parte considerable de los compradores en línea podría cambiar de modos de viaje activos a modos motorizados, como automóviles, taxis o transporte público. Por último, Bjerkan et al. (2019), en Noruega, observaron que aquellos que prefieren las entregas en línea tienden a caminar menos y a utilizar menos el automóvil.

Además, la elección del modo de viaje también varía según las características individuales y del hogar, como la edad, el género, la disponibilidad de automóvil, los ingresos y la estructura del hogar (Cheng et al., 2019). La mayoría de los estudios indican que los ingresos del hogar más altos y la disponibilidad de automóvil son determinantes principales para realizar viajes en automóvil en lugar de caminar (Cheng et al., 2017). Los ingresos más altos cubrirían los costos del automóvil, pero también los costos de oportunidad del tiempo de viaje (Buehler, 2011). No obstante, los niveles de caminata aumentan en edades más avanzadas (Li et al., 2012). En cuanto al género, los hombres tienden a depender más del automóvil que las mujeres. Además, se informa que los modos activos son elegidos con más frecuencia por aquellos que viven en hogares pequeños (Ryley, 2006) y hogares sin niños pequeños (Arranz-López et al., 2023).

Por último, cabría destacar algunos atributos del entorno urbano que son clave para promover el modo de caminar. En este sentido, las áreas densamente pobladas con buena conectividad de transporte y diversidad de uso del suelo, incluyendo zonas comerciales, son determinantes que afectan positivamente a los niveles de movilidad peatonal (Ahmadipour et al., 2021; Buehler, 2011; Ding y Lu, 2017, Teixeira Neves et al., 2021). Diversos autores también señalan que los patrones de actividad comercial, especialmente la densidad, diversidad y proximidad comercial, son factores clave a la hora de promover movilidad a pie (Arranz-López et al., 2017; Marquet y Miralles-Guasch, 2014; Vale et al., 2015).

Sin embargo, estimar estas características del entorno requiere datos detallados, usualmente recolectados a nivel de ciudad o barrio. Este artículo, enfocado en la relación entre compras en línea y elección de transporte a nivel nacional, no considera estas variables detalladas.

Aunque los atributos urbanos mencionados muestran una correlación positiva con caminar, las relaciones no son siempre lineales (Liu et al., 2021). Además, los efectos del entorno pueden ser moderados por el contexto geográfico (Eldeeb et al., 2021). Por ello, algunos estudios exploran las diferencias entre entornos urbano y rural en la elección de caminar. Mientras algunos encuentran diferencias menores (Azmi et al., 2012), otros señalan menor prevalencia de caminar en áreas rurales (Carlson et al., 2018). Esto sugiere que la diferencia entre áreas rurales y urbanas modera la elección de caminar, relevante para políticas urbanas (Fan et al., 2017).

## 3. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

### 3.1 Área de Estudio

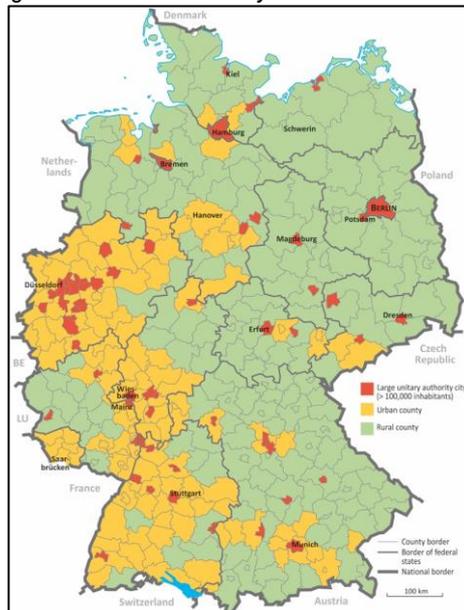
De la población total en Alemania (83 millones de habitantes), dos tercios viven en áreas urbanas con una densidad mínima de 150 habitantes por kilómetro cuadrado, incluyendo las 67 ciudades autónomas



con más de 100,000 habitantes (BBSR, 2019) (Figura 1). El tercio restante vive en entornos rurales con densidades de población considerablemente más bajas (menos de 100 personas por kilómetro cuadrado). Dado que la mayoría de los residentes en áreas urbanas tienen acceso a tiendas de comestibles a menos de 15 minutos a pie, alrededor de una cuarta parte de la población urbana llega a las tiendas caminando. Sin embargo, esta proporción disminuye en aquellas áreas menos urbanizadas a favor del uso del automóvil (Follmer y Gruschwitz, 2019), ya que las distancias a pie para llegar a las tiendas son mucho más largas (Neumeier y Kokorsch, 2021). En este sentido, cabe destacar que, a menor densidad de población en áreas rurales, mayor es el número de automóviles a nivel de hogar (Follmer y Gruschwitz, 2019).

Desde el lado de las actividades en línea, el 88% de la población alemana son usuarios de internet, con un crecimiento sustancial en los últimos años (Initiative D21., 2021). Sin embargo, se pueden notar diferencias significativas entre áreas urbanas y rurales. Tanto el acceso como el uso de internet son menos frecuentes en entornos rurales que en áreas urbanas (IHS Markit y WBA, 2017). El uso de internet es particularmente alto en ciudades con más de 100.000 habitantes, así como entre aquellos con educación superior y menores de 60 años (Follmer y Gruschwitz, 2019; Initiative D21., 2021). Las compras en línea son la razón más común para el uso de internet en Alemania, para más de tres cuartos de todos los usuarios, siendo productos electrónicos, libros y ropa los más populares (Gehrckens, 2019; Initiative D21, 2021). Sin embargo, en general, los alemanes siguen prefiriendo las compras en tiendas físicas, especialmente para comestibles, productos de cuidado diario y belleza (Jahn, 2017; Seitz et al., 2017).

Figura 1. Áreas urbanas y rurales en Alemania



Fuente: BBSR, 2019.

### 3.2 Mobilität in Deutschland (MiD): características de la encuesta y la muestra

La campaña de campo de MiD, financiada por el Ministerio Federal de Transporte e Infraestructura Digital de Alemania, se realizó entre mayo de 2016 y septiembre de 2017 (Nobis y Kuhnimhof, 2018). Se entrevistó a 316,361 personas que reportaron 960,619 viajes (Follmer y Gruschwitz, 2019). La muestra incluyó 10,663 individuos que realizaron compras en automóvil y a pie, excluyendo viajes en transporte público y bicicleta como valores atípicos (1.06% del total).

Los participantes del estudio completaron el procedimiento por escrito (PAPI), por teléfono (CATI) y en línea (CAWI). La muestra se dividió en tres entornos: grandes ciudades de autoridad unitaria (LUAC,  $\geq 100.000$  habitantes), distritos urbanos (UC) y distritos rurales (RC).

En LUAC, la edad promedio fue de 53 años, con mayoría de mujeres. Más de la mitad estaban empleados (52%), seguidos por jubilados (33%). En cuanto a la estructura familiar, casi la mitad vivía en pareja (47%). El 35% prefirió comprar bienes no diarios en línea, con una frecuencia mensual del 35%. En cuanto al entorno urbano, el 66% tenía una calidad residencial buena o muy buena, mientras que la mitad tenía una oferta de oportunidades pobre.



Tabla 1. Resumen de los datos de la encuesta para la muestra, según el tipo de área residencial.

	Grandes ciudades (LUAC) (n=3.145)		Distritos urbanos (UC) (n=4.504)		Distritos rurales (RC) (n=3.014)	
<b>Atributos socioeconómicos</b>	%	Mean	%	Mean	%	Mean
Edad (años)		53,42		57,68		58,18
Género (Mujer)	51,03		52,09		53,25	
Condición laboral						
Empleados	52,53		47,20		47,81	
Desempleados	2,26		2,22		3,02	
Jubilados	33,48		40,34		40,74	
Responsable del hogar	4,01		5,48		4,61	
Otros	7,72		4,75		3,82	
Estructura familiar						
Soltero/a	23,43		15,56		15,43	
En pareja	47,09		50,62		50,07	
Tres o más adultos	9,70		13,17		14,47	
Familia con hijo/s menores	18,73		19,85		18,98	
Padre/madre soltero/a	1,05		0,80		1,06	
Ingresos familiares netos (€)		2.373,52		2.278,61		2.097,45
Automóviles en el hogar		1,17		1,58		1,60
Niños menores de 6 años'		0,1		0,06		0,06
<b>Preferencia hacia compras en línea según tipo de producto</b>						
Prefiero comprar productos diarios en línea (sí)	6,39		6,59		6,54	
Prefiero comprar productos no diarios en línea (sí)	35,20		25,87		22,10	
<b>Frecuencia de compras en línea</b>						
Diario o casi diario	1,37		1,11		1,03	
1-3 días por semana	8,78		7,55		6,54	
1-3 días por mes	35,90		31,90		29,23	
Menos de una vez al mes	29,67		31,44		30,06	
Casi nunca	24,29		28		32,95	
<b>Características del entorno urbano</b>						
Calidad residencial						
Muy mala	10,05		9,70		22,43	
mala	22,70		21,74		26,18	
buena	26,88		30,44		25,61	
Muy buena	40,57		38,12		25,78	
Calidad de oportunidades ofrecidas						
Muy mala	5,06		6,11		11,48	
mala	44,67		31,28		37,59	
buena	37,27		44,45		36,89	
Muy buena	13,00		18,16		14,03	
Calidad del transporte público						
Muy mala	0,06		2,93		17,25	
mala	28,11		63,57		58,69	
buena	46,68		31,37		22	
Muy buena	25,15		2,13		2,06	
% de viajes a pie (en relación con los viajes en coche)	59,46		33,97		31,65	

Fuente: Nobis y Kuhnimhof, 2018

En UC, la edad promedio fue de 57 años, con mayoría de mujeres. Menos de la mitad estaban empleados (47%), y el 40% eran jubilados. La mayoría vivía en pareja (50%), con una preferencia del 25% por comprar bienes no diarios en línea. La calidad residencial y de oferta de oportunidades fue buena para el 70% y 62%, respectivamente, pero la calidad del transporte público fue pobre para el 66%.

En RC, la edad promedio fue de 58 años, con mayoría de mujeres. La mitad vivía en pareja, seguidos por familias con hijos (19%). La preferencia por comprar bienes no diarios en línea fue similar a UC. Sin embargo, la frecuencia de compra en línea fue menor, con un 63% comprando menos de una vez al mes. En cuanto al entorno urbano, la mitad tenía una calidad residencial y de oferta de oportunidades buena, pero el 75% tenía una oferta de transporte deficiente.



### 3.3 Metodología: el impacto de las compras en línea en la elección de caminar como modo de transporte

Según la Tabla 1, en las grandes ciudades de autoridad unitaria, casi tres quintos prefieren caminar, mientras que, en los distritos urbanos y rurales, esta cifra es aproximadamente un tercio.

Se emplearon modelos de regresión logística para estudiar la relación entre caminar o usar el automóvil para ir a tiendas y los hábitos de compras en línea. Las variables incluyeron atributos socioeconómicos, hábitos de compras en línea y características del entorno urbano (Tabla 1).

Se realizaron tres regresiones logísticas en Stata 17 para cada entorno: Grandes Ciudades de Autoridad Unitaria, Distritos Urbanos y Distritos Rurales. Los encuestados que informaron varios viajes en el día de la encuesta fueron incluidos múltiples veces en el modelo, siguiendo a Shi et al. (2021).

El odds ratio (OR) se utilizó como medida de asociación entre las variables predictoras y caminar o conducir a la tienda. Un OR de 1 indica ninguna asociación, mientras que un OR mayor que 1 sugiere un aumento en las probabilidades de caminar. Se calcularon también los efectos marginales para indicar el cambio promedio en la probabilidad de caminar cuando las variables independientes aumentan en una unidad. Como indicadores de la precisión de clasificación y bondad de ajuste del modelo, se utilizaron la chi-cuadrado, la curva ROC y el pseudo  $R^2$  de Nagelkerke. Para este último, valores entre 0,2 y 0,4 se consideran aceptables. No obstante, hay que destacar que la bondad de ajuste no puede ser medida únicamente por el pseudo  $R^2$  de Nagelkerke. Esto es debido a que no indica la bondad de ajuste del modelo en términos absolutos y, por tanto, debe ser siempre considerado junto con otras medidas de evaluación de los modelos.

Es importante destacar que el conjunto de datos MiD no abordó las actitudes o preferencias hacia las compras, lo que podría generar problemas de endogeneidad. Por lo tanto, las asociaciones positivas entre compras en línea y caminar no implican necesariamente un aumento en los niveles de movilidad peatonal.

## 4. RESULTADOS

Esta sección presenta los resultados de los modelos de regresión logística, realizados para los tres entornos espaciales (LUAC, UC y RC) (Tabla 2). La regresión logística para LUAC muestra el mejor ajuste, con un valor de pseudo  $R^2$  de Nagelkerke de 0,25, disminuyendo a 0,15 y 0,18 para UC y RC respectivamente. A pesar de que el índice de Nagelkerke es inferior a 0,2 para UC y RC, el área bajo la curva ROC indica un ajuste aceptable para los tres modelos.

Los tres modelos muestran que comprar en línea está asociado negativamente con la elección de caminar para ir de compras. En las grandes ciudades de autoridad unitaria (LUAC), quienes prefieren comprar productos diarios en línea tienen un 8,6% menos de probabilidad de caminar para ir de compras en comparación con los que prefieren las tiendas físicas. En los distritos urbanos (UC), aquellos que compran en línea semanal o mensualmente tienen menos probabilidades de caminar, con una disminución del 5,1% para los compradores mensuales y del 6,4% para los semanales. Esto puede atribuirse a distancias más largas en UC que en LUAC. En los distritos rurales (RC), los hábitos de compra en línea también muestran una asociación, con una disminución del 6,8% para los compradores semanales y del 3,8% para los que compran menos de una vez al mes en comparación con los que compran casi nunca.

En LUAC, los jubilados y aquellos clasificados como "otros" (por ejemplo, estudiantes, aprendices) mostraron mayor propensión a caminar que a conducir hacia tiendas minoristas. En particular, el grupo "otros" tenía un 17,7% más de probabilidad de optar por caminar. Esto puede atribuirse al poder adquisitivo de estudiantes y aprendices, que pueden no priorizar gastos en automóviles. Para los jubilados, el caminar podría estar relacionado con posibles limitaciones para conducir (por ejemplo, físicas o cognitivas), y también con una menor presión de tiempo en comparación con los empleados.

En UC, el estado laboral y la estructura familiar son determinantes clave. Jubilados, desempleados y personas del grupo "otros" tienden a caminar hacia las tiendas. Los hogares con tres adultos o más, o familias con al menos un hijo menor, también eligen caminar. Sin embargo, los padres solteros muestran un 13,3% menos de probabilidad de caminar, debido a factores como la menor eficiencia en las compras con niños y las restricciones de tiempo. En RC, el estado laboral es menos relevante estadísticamente.



Solo el grupo "otros" (por ejemplo, estudiantes, aprendices) tiene un 9,6% más de probabilidad de preferir caminar hacia las tiendas en los distritos rurales.

Las regresiones logísticas indican que características del hogar, como la composición familiar, influyen en la elección de caminar en lugar de conducir para ir a las tiendas. En las grandes ciudades (LUAC), los hogares con tres o más adultos tienen un 10,5% más de probabilidades de caminar hacia las tiendas que los hogares de una sola persona. Esta diferencia se debe a que, por un lado, en hogares con varios adultos, no todos pueden usar el coche familiar, y por otro lado, muchos de estos hogares pueden ser comunidades de vivienda compartida (Wohngemeinschaft), usualmente estudiantes o jóvenes empleados con ingresos más bajos y sin vehículo propio. Además, los resultados muestran que a medida que aumenta el ingreso del hogar, también lo hace la probabilidad de realizar las compras a pie; por cada €1.000 adicionales de ingreso, la probabilidad aumenta en un 2,9%. Esta preferencia por caminar puede deberse en parte a que los hogares con mayores ingresos tienden a vivir en áreas con mayor densidad de población y de tiendas, lo que se traduce en viajes de compras más cortos y menos frecuentes. Asimismo, la presencia de un automóvil en el hogar está negativamente relacionada con la probabilidad de caminar. Por cada coche adicional, la probabilidad de optar por caminar hacia las tiendas disminuye aproximadamente un 20%. En cuanto a las características del hogar, su impacto es menos significativo para los residentes de áreas urbanas (UC) en comparación con las poblaciones de las grandes ciudades (LUAC). Por ejemplo, tener un coche adicional reduce la probabilidad de caminar en un 13,9% para los habitantes de áreas urbanas, mientras que en las grandes ciudades puede llegar hasta el 20%. A diferencia de lo observado en entornos urbanos, se encontraron patrones similares en áreas rurales y urbanas en cuanto a la posesión de automóviles. Específicamente, los residentes rurales que tienen un coche tienen un 14% menos de probabilidades de caminar hacia las tiendas.

	Grandes ciudades (n=3.145)		Distritos urbanos (n=4.504)		Distritos rurales (n=3.014)	
<b>Atributos socioeconómicos</b>	<b>OR</b>	<b>ME</b>	<b>OR</b>	<b>ME</b>	<b>OR</b>	<b>ME</b>
Edad (años)	1,002	,000	1,019	,003	0,975	-,004
Edad <sup>2</sup>	1	-,000	0,998	-,000	1	,000
Género (Mujer)	1,017	,003	1,108	,020	1,017	,003
Condición laboral (ref=Empleados)						
Desempleados	1,134	,024	1,653**	,104	1,509	,081
Jubilados	1,363**	,060	1,209*	,038	0,929	-,013
Responsable del hogar	1,400	,066	1,004	,000	1,047	,008
Otros	2,632***	,177	1,873***	,131	1,624*	,096
Estructura familiar (ref=Soltero/a)						
En pareja	1,088	,016	1,014	,002	1,067	,011
Tres o más adultos	1,757***	,105	1,617***	,098	1,773***	,110
Familia con hijo/s menor/es	1,149	,026	1,359**	,098	1,018	,003
Padre/madre soltero/a	1,034	,006	0,449*	-,133	0,718	-,056
Ingresos familiares netos (€)	1,162***	,029	1,073*	,014	1,018	,003
Automóviles en el hogar	0,363***	-,196	0,498***	-,139	0,478***	-,138
Niños menores de 6 años <sup>1</sup>	0,980	-,003	1,071	,013	1,046	,008
<b>Frecuencia de compras en línea y preferencia</b>						
Prefiero comprar productos diarios en línea (ref=no)	0,646**	-,086	0,964	-,007	1,112	,020
Prefiero comprar productos no diarios en línea (ref=no)	1,050	,009	1,071	,013	1,068	,012
Frecuencia de compras en línea (ref=Casi nunca)						
Diario o casi diario	0,955	-,008	0,840*	-,035	0,814*	-,038
1-3 días por semana	0,837	-,034	0,774**	-,051	0,850	-,031
1-3 días por mes	1,022	,004	0,726**	-,064	0,692*	-,068
Menos de una vez al mes	0,789	-,046	0,601	-,099	0,810	-,039
<b>Características del entorno urbano</b>						
Calidad residencial (ref= Muy mala)						
mala	0,976	-,004	1,179	,032	0,949	-,009
buena	0,976	-,022	1,007	,001	0,932	-,013
Muy buena	1,409**	,066	1,225	,040	0,912	-,017
Calidad de oportunidades ofrecidas (ref= Muy mala)						
mala	2,081***	,156	1,500**	,067	1,719***	,083
buena	3,947***	,289	2,353***	,157	3,077***	,196
Muy buena	6,171***	,370	3,982***	,275	4,692***	,290
Calidad del transporte público (ref= Muy mala)						



<i>mala</i>	0,831	,000	1,272	,046	1,493***	,072
<i>buena</i>	0,929	,000	1,611*	,094	1,705***	,098
<i>Muy buena</i>	1	,000	1,633	,097	2,718***	,195
<i>Cons</i>	,208		-1,262		-,354	
<i>Chi-cuadrada</i>	0		0		0	
<i>Nagelkerke's Pseudo R<sup>2</sup></i>	,25		,15		,18	
<i>Área bajo la curva ROC</i>	,76		,69		,72	
<i>Precisión de clasificación (%)</i>	69,39		70,27		72,69	

\*p<0.1; \*\*p<0.05; \*\*\*p<0.01

Las características del entorno urbano son el último grupo de determinantes que se analizarán. Las poblaciones de LUAC que viven en lugares con una calidad residencial muy buena tienen un 6,6% más de probabilidades de llegar a las tiendas a pie. Cabe destacar que las áreas residenciales de alta calidad contienen espacios más amplios adaptados para peatones. En cuanto a la calidad de oportunidades ofrecidas, en comparación con los vecindarios con una calidad de oportunidades muy pobre, las personas que viven en lugares con calidad pobre tienen un 15,6% más de probabilidades de caminar hacia las tiendas minoristas. Además, la probabilidad aumenta a medida que aumenta la calidad de oportunidades ofrecidas. Por ejemplo, las personas que viven en lugares con calidad de oportunidades ofrecidas “buena” o “muy buena” tienen más probabilidades de caminar en un 28,9% y 37%, respectivamente. En cuanto a las UC, la calidad de oportunidades ofrecidas es la variable predictora más relevante. Cuanto mayor sea la calidad de oportunidades ofrecidas, mayor será la probabilidad de caminar. Además, los residentes de UC con una buena calidad de transporte público también tienen un 9,6% más de probabilidades de caminar que aquellos que viven en áreas con una calidad de transporte público “muy mala”. Dos razones podrían explicar este resultado. Por un lado, un buen sistema de transporte público podría alentar a llegar a los destinos a pie (enlaces multimodales). Por otro lado, esas áreas podrían estar más densamente pobladas y los conglomerados de tiendas minoristas suelen estar ubicados en las proximidades de los nodos de transporte (por ejemplo, estaciones de tren). La regresión logística para RC también sugiere que el entorno urbano es un determinante significativo en la elección del modo de transporte. Las personas que viven en áreas con una mejor calidad de oportunidades ofrecidas tenían más probabilidades de elegir caminar como modo de transporte principal. Por ejemplo, los residentes de áreas con una calidad de oportunidades ofrecidas “muy buena” tienen un 29% más de probabilidades de llegar a las tiendas a pie que en automóvil. Del mismo modo, los residentes rurales que viven en áreas con mejor calidad de transporte público tienen más probabilidades de caminar. Es importante señalar que los efectos de la calidad del transporte público son menos pronunciados que el impacto de la calidad de oportunidades ofrecidas

## 5. CONCLUSIONES Y DISCUSIÓN'

El estudio investigó cómo las compras en línea afectan la elección del modo de transporte en Alemania, específicamente el caminar hacia tiendas minoristas, en tres entornos geográficos: grandes ciudades unitarias (LUAC), condados urbanos (UC) y condados rurales (RC). Los resultados de modelos de regresión logística revelan que las compras en línea más frecuentes en UC y RC reducen la propensión a caminar hacia las tiendas. Sin embargo, el efecto en LUAC fue limitado. En todos los entornos, los hogares con tres o más adultos tendían a caminar más, mientras que la disponibilidad de automóviles en el hogar disminuía esta propensión. Contrariamente a investigaciones previas, en áreas urbanas, las personas con ingresos familiares más altos tenían más probabilidad de caminar. La presencia de una oferta minorista buena o muy buena fomentaba el caminar, mientras que la calidad residencial no mostraba un papel relevante. En RC, la calidad del transporte público resultó crucial para promover el caminar. El estudio concluye resaltando tres áreas clave: la influencia de la compra en línea en los hábitos de transporte, las implicaciones para el diseño urbano y las estrategias para fomentar el caminar en contextos de compras en línea en aumento.

1. Los compradores en línea frecuentes tienden a usar el automóvil en lugar de caminar para llegar a las tiendas, lo que no contribuye a reducir la congestión del transporte (Mokhtarian, 2009). Este estudio subraya la necesidad de examinar el impacto específico de la compra en línea en la elección del modo de transporte, especialmente el caminar. Sin embargo, los datos disponibles solo sugieren una correlación y no una causalidad directa. Investigaciones



anteriores, como las de Konrad y Wittowsky (2018) y Farag, Krizek et al. (2006), sugieren que la compra en línea podría aumentar el uso del automóvil y disminuir los viajes a pie. No obstante, estos estudios no se centran en cómo exactamente la compra en línea influye en la elección del modo de transporte. Por otro lado, investigaciones más recientes, como las de Lee et al. (2017) y Ozbilen et al. (2021), sugieren que los compradores en línea en Teherán podrían preferir otros modos de transporte además del automóvil. Las conclusiones sobre este tema aún son inconsistentes debido a los limitados esfuerzos de investigación. Se recomienda que futuros trabajos examinen detalladamente la interacción entre variables socioeconómicas y de compra en línea en la elección del modo de transporte. Estos estudios podrían informar el diseño de espacios urbanos para ofrecer alternativas más adecuadas a los viajeros (de Dios Ortuzar y Willumsen, 2011).

2. Compra en línea, contexto geográfico y caminar: Durante los últimos veinte años, los académicos han resaltado la importancia del componente espacial tanto para la compra en línea (Anderson et al., 2003) como para caminar, señalando diferencias importantes entre entornos urbanos y rurales (Cao, 2009; Farag, Weltevreden et al., 2006). Este documento complementa la investigación existente al confirmar que los efectos de la compra en línea varían entre contextos geográficos con características distintas. Principalmente, nuestros resultados indican que los compradores en línea frecuentes en condados urbanos y áreas rurales tienden a conducir con más frecuencia para llegar a destinos en tiendas que sus pares de grandes ciudades. Sin embargo, dado que los habitantes rurales no compran en línea tan seguido, los efectos negativos de la compra en línea en el caminar podrían ser limitados. La mayor densidad y diversidad minorista en las grandes ciudades fomenta la elección de caminar. Además, las preferencias de compra entre condados LUAC y rurales también explicarían la preferencia por caminar o conducir. En consecuencia, futuras investigaciones deberían respaldar o refutar los efectos negativos de la compra en línea en el caminar, considerando dos cuestiones importantes: (1) preferencias de compra como variables explicativas, y (2) tipos de productos, es decir, los potencialmente diferentes efectos de la compra en línea para ropa, comestibles, electrónicos, etc. Los efectos del contexto geográfico podrían ser menores para algunos productos como servicios intangibles (por ejemplo, comer fuera, visitar cines) (Shi et al., 2020).
3. Las implicaciones para la política de transporte basadas en los hallazgos podrían guiar estrategias para aumentar los viajes a pie en Alemania. Dado el continuo crecimiento de las compras en línea, la preferencia del automóvil sobre caminar podría persistir como un desafío en áreas urbanas y rurales. Se proponen acciones concretas, como el desarrollo de planes de accesibilidad local centrados en el comercio minorista, clave para influir en la elección del modo de transporte (Eldér et al., 2022). Esto implica incrementar las opciones minoristas en vecindarios urbanos y rurales, una táctica clásica para reducir la dependencia del automóvil (Eldér et al., 2022). Los planes de accesibilidad también podrían incluir rutas peatonales específicas para el comercio minorista. Es esencial asegurar un diseño atractivo de los espacios públicos y una infraestructura peatonal de calidad. Sin estas medidas, el aumento del transporte de mercancías y los viajes en automóvil debido al auge de las compras en línea podrían amenazar la calidad de vida. El incremento del transporte de mercancías puede llevar a accidentes, emisiones y ruido (Yang et al., 2021). Para mantener el caminar como opción principal de transporte, los planificadores enfrentarán desafíos. También se sugiere a los minoristas crear experiencias en tiendas que sean únicas y atractivas, como actividades sociales, talleres, mejoras en el servicio al cliente y demostraciones de productos en vivo. Estas acciones son cruciales para contrarrestar la tendencia al aumento de compras en línea y preservar los esfuerzos de décadas en la planificación de entornos orientados al caminar.

En resumen, este documento complementa la investigación existente al analizar la interacción entre la compra en línea y la elección del modo de transporte, así como otras dimensiones del comportamiento de viaje abordadas brevemente. Sin embargo, varios inconvenientes deben ser abordados en futuras investigaciones. Primero, otros modos de transporte (por ejemplo, el transporte público) deberían incluirse en los análisis para comprender mejor su interacción. Segundo, se deben examinar diferentes clases de productos para explorar impactos potencialmente variables (Zhen et al., 2016, 2018). Tercero, la precisión



de los modelos y de la clasificación debería mejorarse mediante el uso de otros métodos de clasificación relacionados con técnicas de aprendizaje automático (por ejemplo, bosque aleatorio, máquina de vectores de soporte) (Cheng, Chen, et al., 2019). Cuarto, otras variables omitidas en este estudio, como la autoselección residencial, podrían reducir los efectos del contexto geográfico (Cao et al., 2006), además de ayudar a mejorar el ajuste de los modelos de regresión logística.

## REFERENCIAS

- Agrawal, A. W., & Schimek, P. (2007). Extent and correlates of walking in the USA. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 12(8), 548–563. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2007.07.005>
- Ahmadipour, F., Mamdoohi, A. R., & Wulf-Holger, A. (2021). Impact of built environment on walking in the case of Tehran, Iran. *Journal of Transport and Health*, 22(August 2020), 101083. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2021.101083>
- Anderson, W. P., Chatterjee, L., & Lakshmanan, T. R. (2003). E-commerce, Transportation, and Economic Geography. 34(4), 415–432.
- Ariza-Álvarez, A., Arranz-López, A., & Soria-Lara, J. A. (2021). Comparing walking accessibility variations between groceries and other retail activities for seniors. *Research in Transportation Economics*, 100745. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2019.100745>
- Arranz-López, A., Soria-lara, J. A., & Ariza-Álvarez, A. (2021). An end-user evaluation to analyze the effectiveness of cartograms for mapping relative non-motorized accessibility. 0(0), 1–18. <https://doi.org/10.1177/2399808321991541>
- Arranz-López, A., Soria-Lara, J. A., López-Escolano, C., & Pueyo Campos, Á. (2017). Retail Mobility Environments: A methodological framework for integrating retail activity and non-motorised accessibility in Zaragoza, Spain. *Journal of Transport Geography*, 58, 92–103. doi:10.1016/j.jtrangeo.2016.11.010
- Arranz-López, A., Soria-Lara, J. A., Dijst, M., & Omrani, H. (2023). Does e-shopping increase walking time willingness to reach in-store locations? Exploring the spatial effects. *Transportation Planning and Technology*, 46(6), 729–753. <https://doi.org/10.1080/03081060.2023.2229309>
- Azmi, D. I., Karim, H. A., & Amin, M. Z. M. (2012). Comparing the Walking Behaviour between Urban and Rural Residents. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 68, 406–416. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.12.237>
- Baker, G., Pillinger, R., Kelly, P., & Whyte, B. (2021). Quantifying the health and economic benefits of active commuting in scotland. *Journal of Transport and Health*, 22(May), 101111. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2021.101111>
- Bjerkan, K. Y., Bjørgen, A., & Hjelkrem, O. A. (2020). E-commerce and prevalence of last mile practices. *Transportation Research Procedia*, 46, 293–300. doi:10.1016/j.trpro.2020.03.193
- Buehler, R. (2011). Determinants of transport mode choice: a comparison of Germany and the USA. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 644–657. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.07.005>
- Cao, X., Handy, S. L., & Mokhtarian, P. L. (2006). The influences of the built environment and residential self-selection on pedestrian behavior: Evidence from Austin, TX. *Transportation*, 33(1), 1–20. <https://doi.org/10.1007/s11116-005-7027-2>
- Cao, X. (Jason). (2009). E-Shopping, Spatial Attributes, and Personal Travel. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2135(1), 160–169. <https://doi.org/10.3141/2135-19>
- Carlson, S. A., Whitfield, G. P., Peterson, E. L., Ussery, E. N., Watson, K. B., Berrigan, D., & Fulton, J. E. (2018). Geographic and Urban–Rural Differences in Walking for Leisure and Transportation. *American Journal of Preventive Medicine*, 55(6), 887–895. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2018.07.008>
- Cheng, L., Caset, F., De Vos, J., Derudder, B., & Witlox, F. (2019). Investigating walking accessibility to recreational amenities for elderly people in Nanjing, Chinaa. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 76, 85–99. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.09.019>
- Cheng, L., Chen, X., De Vos, J., Lai, X., & Witlox, F. (2019). Applying a random forest method approach to model travel mode choice behavior. *Travel Behaviour and Society*, 14(September 2018), 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.09.002>
- Cheng, L., Chen, X., Yang, S., Wu, J., & Yang, M. (2017). Structural equation models to analyze activity participation, trip generation, and mode choice of low-income commuters. *Transportation Letters*, 1–9. doi:10.1080/19427867.2017.1364460



- de Abreu e Silva, J., Sharmeen, F., & de Oña, J. (2021). Information and Communication Technologies (ICT), social media and (un)sustainable mobility. *Travel Behaviour and Society*, 24(May), 279–281. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2021.04.010>
- de Dios Ortuzar, J., & Willumsen, L. G. (2011). *Modelling Transport* (4th Edition). Wiley.
- Ding, Y., & Lu, H. (2017). The interactions between online shopping and personal activity travel behavior: an analysis with a GPS-based activity travel diary. *Transportation*, 44(2), 311–324. <https://doi.org/10.1007/s11116-015-9639-5>
- Eldeeb, G., Mohamed, M., & Páez, A. (2021). Built for active travel? Investigating the contextual effects of the built environment on transportation mode choice. *Journal of Transport Geography*, 96(August). <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103158>
- Elldér, E., Haugen, K., & Vilhelmson, B. (2022). When local access matters: A detailed analysis of place, neighbourhood amenities and travel choice. *Urban Studies*, 59(1), 120–139. <https://doi.org/10.1177/0042098020951001>
- Fan, J. X., Wen, M., & Wan, N. (2017). Built environment and active commuting: Rural-urban differences in the U.S. *SSM - Population Health*, 3(May), 435–441. <https://doi.org/10.1016/j.ssmph.2017.05.007>
- Farag, S., Krizek, K. J., & Dijst, M. (2006). E-shopping and its relationship with in-store shopping: Empirical evidence from the Netherlands and the USA. *Transport Reviews*, 26(1), 43–61. <https://doi.org/10.1080/01441640500158496>
- Farag, S., Schwanen, T., Dijst, M., & Faber, J. (2007). Shopping online and/or in-store? A structural equation model of the relationships between e-shopping and in-store shopping. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(2), 125–141. <https://doi.org/10.1016/j.ra.2006.02.003>
- Farag, S., Weltevreden, J., van Rietbergen, T., Dijst, M., & van Oort, F. (2006). E-shopping in the Netherlands: Does geography matter? *Environment and Planning B: Planning and Design*, 33(1), 59–74. <https://doi.org/10.1068/b31083>
- Follmer, R., & Gruschwitz, D. (2019). *Mobility in Germany – Short report. Edition 4.0 of the study by infas, DLR, IVT and infas 360 on behalf of the Federal Ministry of transport and digital Infrastructure (BMVI), Bonn.*
- Hjorthol, R. J. (2009). Information searching and buying on the Internet: Travel-related activities? *Environment and Planning B: Planning and Design*, 36(2), 229–244. <https://doi.org/10.1068/b34012t>
- Initiative D21 (Hrsg) (2021). *D21 Digital Index 2020/2021: Jährliches Lagebild zur Digitalen Gesellschaft.* Berlin
- Jahn, M. (2017). Einzelhandel in Läden – Ein Auslaufmodell? Chancen und Risiken in einer strukturellen Umbruchphase. In R. Gläß B. Leukert (Hrsg.), *Handel 4.0. Die Digitalisierung des Handels – Strategien, Technologien, Transformation* (S. 25–50). Berlin: Springer Gabler.
- Konrad, K., & Wittowsky, D. (2018). Virtual mobility and travel behavior of young people – Connections of two dimensions of mobility. *Research in Transportation Economics*, 68(January 2016), 11–17. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2017.11.002>
- Lee, R. J., Sener, I. N., Mokhtarian, P. L., & Handy, S. L. (2017). Relationships between the online and in-store shopping frequency of Davis, California residents. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 100, 40–52. <https://doi.org/10.1016/j.ra.2017.03.001>
- Le, H. T. K., Carrel, A. L., & Shah, H. (2022). Impacts of online shopping on travel demand: a systematic review. *Transport Reviews*, 42(3), 273–295. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1961917>
- Li, H., Raeside, R., Chen, T., & McQuaid, R. W. (2012). Population ageing, gender and the transportation system. *Research in Transportation Economics*, 34(1), 39–47. doi:10.1016/j.retrec.2011.12.007
- Liu, J., Xiao, L., & Zhou, J. (2021). Built environment correlates of walking for transportation: Differences between commuting and non-commuting trips. *Journal of Transport and Land Use*, 14(1), 1129–1148. <https://www.jstor.org/stable/48646225>
- Marquet, O., & Miralles-Guasch, C. (2014). Walking short distances. The socioeconomic drivers for the use of proximity in everyday mobility in Barcelona. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 70, 210–222. doi:10.1016/j.ra.2014.10.007
- Mokhtarian, P. L. (2009). If telecommunication is such a good substitute for travel, why does congestion continue to get worse? *Transportation Letters*, 1(1), 1–17. <https://doi.org/10.3328/TL.2009.01.01.1-17>
- Nobis, Claudia & Kuhnimhof, Tobias (2018): *Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15).* Bonn, Berlin. [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)



- Ortega, E., Belén, M., López-Lambas, M. E., & Soria-lara, Julio. A. (2021). Evaluating the impact of urban design scenarios on walking accessibility: the case of the Madrid 'Centro' district. *Sustainable Cities and Society*, 74. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2021.103156>
- Ozbilen, B., Wang, K., & Akar, G. (2021). Revisiting the impacts of virtual mobility on travel behavior: An exploration of daily travel time expenditures. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 145(March 2020), 49–62. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.01.002>
- Seitz C, Pokrivčák J, Tóth M, Plevný M (2017). Online grocery retailing in Germany: an explorative analysis. *J Business Econ Manag.*; 18(6): 1243-1263.
- Shi, K., Cheng, L., De Vos, J., Yang, Y., Cao, W., & Witlox, F. (2021). How does purchasing intangible services online influence the travel to consume these services? A focus on a Chinese context. *Transportation*, 48(5), 2605–2625. <https://doi.org/10.1007/s11116-020-10141-9>
- Shi, K., De Vos, J., Yang, Y., Li, E., & Witlox, F. (2020). Does e-shopping for intangible services attenuate the effect of spatial attributes on travel distance and duration? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 141(April), 86–97. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.09.004>
- Suel, E., & Polak, J. W. (2017). Development of joint models for channel, store, and travel mode choice: Grocery shopping in London. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 99, 147–162. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.03.009>
- Teixeira Neves, C. E., da Silva, A. R., & Arruda, F. S. de. (2021). Exploring the link between built environment and walking choice in São Paulo city, Brazil. *Journal of Transport Geography*, 93(October 2020), 103064. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103064>
- Vale, D. S., Saraiva, M., & Pereira, M. (2015). Active accessibility: A review of operational measures of walking and cycling accessibility. *Journal of Transport and Land Use*, 9(1), 1–27. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2015.593>
- Yang, C., Chen, M., & Yuan, Q. (2021). “The Geography of Freight-Related Accidents in the Era of E-Commerce: Evidence from the Los Angeles Metropolitan Area.” *Journal of Transport Geography* 92 (April): 102989. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.102989>.
- Zhen, F., Cao, X. (Jason), Mokhtarian, P. L., & Xi, G. (2016). Associations Between Online Purchasing and Store Purchasing for Four Types of Products in Nanjing, China. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2566(2566), 93–101. <https://doi.org/10.3141/2566-10>
- Zhen, F., Du, X., Cao, J., & Mokhtarian, P. L. (2018). The association between spatial attributes and e-shopping in the shopping process for search goods and experience goods: Evidence from Nanjing. *Journal of Transport Geography*, 66(October 2016), 291–299. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.11.007>



# GENTRIFICACIÓN COMERCIAL EN MALASAÑA (MADRID). NUEVAS DINÁMICAS COMERCIALES PARA NUEVAS REALIDADES SOCIO-DEMOGRÁFICAS Y ECONÓMICAS

ANTONIO PALACIOS<sup>1</sup>

CARMEN HIDALGO<sup>2</sup>

ANDRÉS ROCA<sup>3</sup>

ANTONIO HERRADA<sup>4</sup>

<sup>1</sup>Dpto. de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid. [antonio.palacios@uam.es](mailto:antonio.palacios@uam.es)

<sup>2</sup>Dpto. de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid. [carmen.hidalgo@uam.es](mailto:carmen.hidalgo@uam.es)

<sup>3</sup>Dpto. de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid. [andres.roca@uam.es](mailto:andres.roca@uam.es)

<sup>4</sup>Dpto. de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid. [antonio.herrada@estudiante.uam.es](mailto:antonio.herrada@estudiante.uam.es)

**Resumen.** Los centros históricos de numerosas ciudades han sufrido notables transformaciones en las últimas décadas. Entre ellas, los cambios en las dinámicas comerciales y en los equipamientos culturales propiciados y vinculados a procesos de índole mundial como la globalización, la turistificación y la gentrificación. Atendiendo a este punto de partida, es objetivo de esta investigación analizar el tejido comercial existente y la situación en la que se encuentran los equipamientos culturales del barrio de Malasaña (Madrid, España). Para alcanzar este objetivo, desde un punto de vista metodológico se han combinado en este estudio técnicas de investigación cualitativas (revisión bibliográfica académica especializada e investigación de campo) y cuantitativas (análisis estadístico y cartográfico). La investigación pone de manifiesto la gentrificación comercial del espacio y la transformación de los equipamientos culturales, pero también la existencia de dinámicas residenciales, a menudo entendidas como contradictorias (vivienda tradicional y turística), así como de nuevos grupos sociales que contrastan con los ya existentes. El resultado es una cartografía bastante elocuente, evidencia de la complejidad y diversidad del barrio analizado.

**Palabras clave:** Geografía comercial, Malasaña, Madrid, gentrificación, turistificación, equipamientos culturales.

## COMMERCIAL GENTRIFICATION IN MALASAÑA (MADRID). NEW COMMERCIAL DYNAMICS FOR NEW SOCIO-DEMOGRAPHIC AND ECONOMIC REALITIES

**Abstract.** The historic centers of many cities have undergone notable transformations in recent decades. Among them, changes in commercial dynamics and cultural facilities promoted and linked to global processes such as globalization, tourism, and gentrification. Taking into account this starting point, the objective of this research is to analyze the existing commercial fabric and the situation in which the cultural facilities of the Malasaña neighborhood (Madrid, Spain) are located. To achieve this objective, from a methodological point of view, qualitative (specialized academic bibliographic review and field research) and quantitative (statistical and cartographic analysis) research techniques have been combined in this study. The research reveals the commercial gentrification of the space and the transformation of cultural facilities, but also the existence of residential dynamics, often understood as contradictory (traditional and tourist housing), as well as new social groups that contrast with the already existing ones. The result is a quite eloquent cartography, evidence of the complexity and diversity of the analyzed neighborhood.

**Keywords:** Commercial geography, Malasaña, Madrid, gentrification, touristification, cultural facilities.



## 1. INTRODUCCIÓN

Los centros históricos han sido tradicionalmente el alma y el corazón de las ciudades. Ahora bien, los cambios sociales derivados de procesos de índole global como la gentrificación y la turistificación han desencadenado cambios significativos tanto en los equipamientos culturales, en ocasiones, como transformaciones en el tejido comercial. Por ejemplo, la elevación del precio del suelo ha propiciado que solo sobrevivan aquellos comercios más rentables, y el cierre de aquellos otros que, por circunstancias diversas, no han soportado el aumento de precios y/o de los alquileres cuando correspondiese. En línea con esto último, Romero y Lara (2015), plantean que también se generan impactos en la actividad productiva propiciados por una sustitución paulatina de comercios tradicionales, por un abanico amplio de comercio orientado a nuevos perfiles de cliente (mayor poder adquisitivo, otro estilo de vida o turistas). Esto tiene su materialización práctica en lo que Zukin y otros (2009) denominaron *boutiquización*, en referencia a la instalación de tiendas y comercios especializados, o en la implantación de galerías de arte, además de otros comercios como escuelas de artes, salas de conciertos, cafeterías “brunch”, gastrobares, tiendas “vintage”, “start ups” de diseño gráfico o teatros.

Junto a lo anterior, se podrían destacar las transformaciones económicas derivadas de la globalización que han traído consigo un crecimiento significativo de las franquicias y grandes firmas y la aparición de unas nuevas pautas de demandas de consumo que poco o nada tienen que ver con las existentes. Por otro lado, el incremento desproporcionado de los flujos turísticos en los últimos años (el conocido como *overtourism*) también se ha traducido en la transformación de los equipamientos de un determinado destino para satisfacer las necesidades de los turistas (Clancy, 2019), incrementándose los servicios de restauración y desencadenando lo que Loda et al. (2020) definen como *foodificación*, esto es, la creación de espacios comerciales en los centros de las ciudades dominados por la alimentación. Incluso, en ocasiones, las políticas públicas neoliberales y las de remodelación, renovación, recualificación o rehabilitación física y/o social de determinados centros históricos también han podido contribuir, directa o indirectamente, a las transformaciones tanto de los equipamientos culturales como de la actividad comercial (Boivin, 2012). A la postre la consecuencia ha sido la monoespecialización funcional hacia un comercio no tradicional ni de proximidad, a lo que habría que sumar un crecimiento significativo de los equipamientos culturales enfocados a un nuevo perfil de demanda (Castillo-Manzano y López-Valpuesta, 2009).

La literatura científica se ha centrado sobre estas temáticas en barrios de ciudades extranjeras, como Williamsburg en Nueva York (Curran, 2004) o Whitechapel y Shoreditch en Londres (Hamnett, 2003), o españolas. Son los casos del distrito 22@ (Barber & Pareja, 2010), Ciutat Vella (Cócola, 2015) o el Raval (Hernández, 2016; Sargatal, 2001; Moreno, 2010) en Barcelona, el casco histórico de Sevilla (Díaz, 2009; Díaz & Jover, 2019; Jover, 2019), Chueca (Escalona, 2000), Malasaña (Justo, 2011) o Lavapiés (Cebrián & Bodega, 2002; García, 2014; Sequera, 2013) en Madrid o el Cabanyal (Santamarina, 2009) y Russa-fa en Valencia (Romero & Lara, 2015), por poner algunos ejemplos.

La comunicación aquí presentada pretende demostrar que las transformaciones urbanas en el caso de estudio madrileño de Malasaña no son solo una mera sustitución de unas actividades por otras, sino que se ha ido eliminando progresivamente el componente identitario y vecinal al propiciar la desaparición de unos comercios que sí poseían esa característica fundamental, junto con la aparición igualmente de unos equipamientos culturales que no están al alcance de todos los residentes. Se pretende introducir una nueva perspectiva del análisis de la geografía urbana, centrada en las características de la actividad comercial existente y en la presencia de un equipamiento cultural directamente enfocado a un nuevo perfil de cliente, así como en la vinculación existente entre los fenómenos de gentrificación y turistificación que desde hace años caracterizan a muchas de las áreas centrales de las ciudades españolas.

## 2. METODOLOGÍA Y FUENTES DE INFORMACIÓN

El desarrollo de este trabajo se ha sustentado en una metodología mixta. En primer lugar, se ha realizado una revisión bibliográfica académica especializada, temática y espacial utilizando las principales bases de datos. En segundo lugar, se ha procedido a realizar investigación de campo, lo que ha permitido a partir de la técnica de la observación estructurada, no participante e individual el registro de las actividades comerciales y de los equipamientos culturales y, posteriormente, la elaboración de un diagnóstico de la



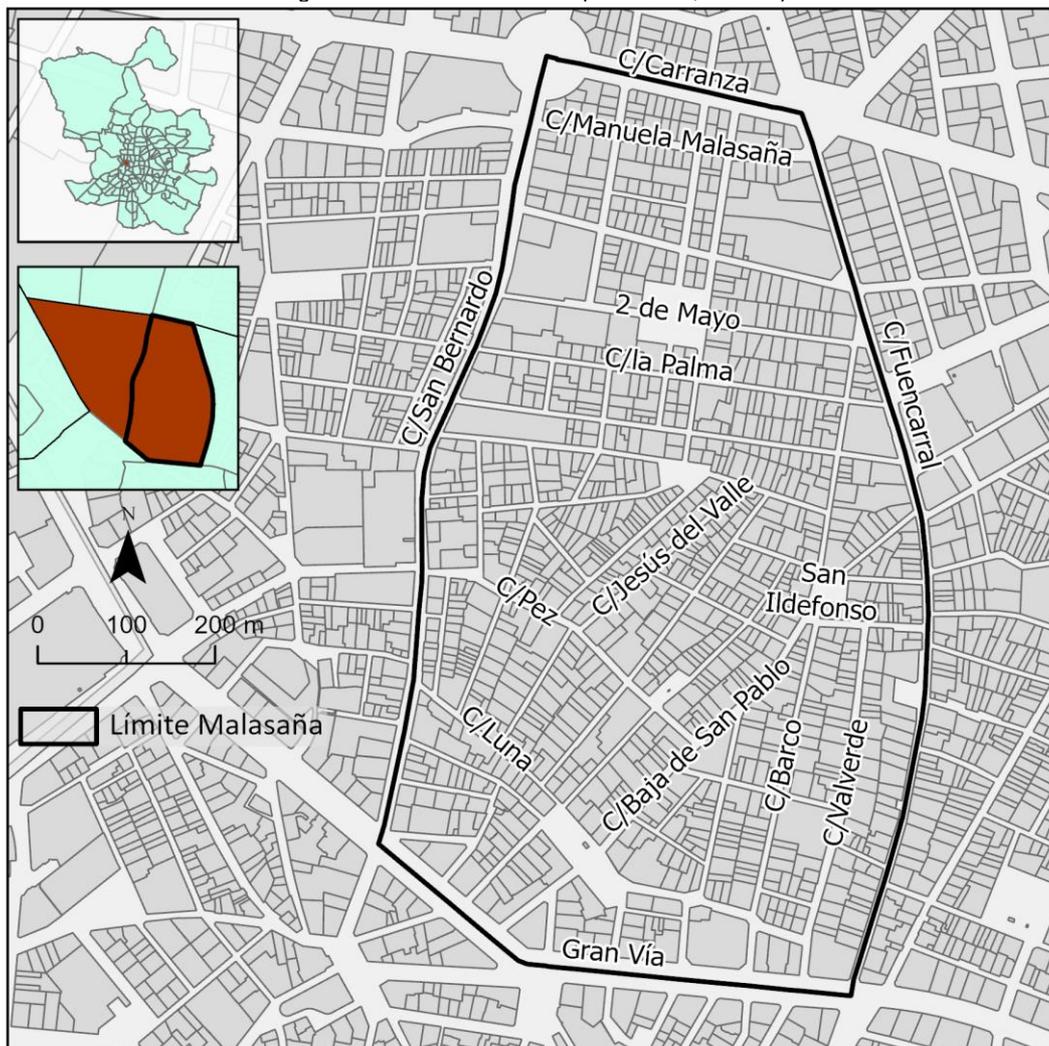
geografía comercial y dotacional del barrio. También se ha realizado un análisis estadístico exploratorio para contextualizar la dinámica demográfica y económica en el caso de estudio. Por último, la información se ha complementado con técnicas de análisis cartográficas mediante la elaboración de mapas temáticos sobre el comercio y los equipamientos culturales.

Los datos para el desarrollo del análisis estadístico y cartográfico proceden de diferentes fuentes de información: el Censo de Locales y Actividades, que puede ser consultado a través del “Portal de datos abiertos” del consistorio; el Padrón continuo del Ayuntamiento de Madrid; el Atlas de distribución de renta de los hogares del Instituto Nacional de Estadística (2021); el Geoportal del Ayuntamiento de Madrid (geoportal.madrid.es), a partir del cual se han obtenido las capas en formato shp necesarias. La información estadística ha sido tratada con Excel y SPSS. La recogida de datos se realizó mediante un formulario diseñado en ArcGIS Survey 123 Connect (con un XLS Form personalizado) en el que se incluyó, además de la categorización, una ventana de georreferenciación manual. Los datos posteriormente se descargaron de ArcGIS Online y se depuraron, revisaron, editaron y cartografiaron en ArcGIS Pro 3.1.

### 2.1 Malasaña (Madrid) como área de estudio. Un barrio de difícil delimitación

El análisis se ha llevado a cabo en el barrio madrileño de Malasaña. Su elección, como se ha indicado anteriormente, responde al hecho de resultar arquetipo de espacio que ha sufrido importantes transformaciones en las últimas décadas, como consecuencia de procesos distintos, lo que ha desembocado en un espacio con cualidades, valores, población y actividades muy diferentes (Justo, 2011).

Figura 1. Ámbito de estudio (Malasaña, Madrid)



Fuente: Dirección General del Catastro. Elaboración propia.



Una de las principales dificultades encontradas ha sido la de establecer sus límites geográficos. El ámbito forma parte del barrio administrativo de Universidad, que es uno de los seis que componen el distrito Centro. El hecho de que la unidad espacial de análisis no sea la totalidad del barrio es uno de los factores que propician el que no exista un acuerdo unánime a la hora de considerar esta delimitación. De hecho, algunos autores como Fernando Monge (2016) hablan de dos barrios, Maravillas y Malasaña, configuradores del mencionado barrio de Universidad, que se confunden y que se transforman a lo largo del día. Así, se ha delimitado el espacio analizado, sin coincidencia con el barrio oficial, tal y como muestra la Figura 1, por las calles de Carranza al norte, San Bernardo al oeste, Fuencarral por el este y la calle Gran Vía por el sur. La extensión superficial ronda las 50 hectáreas, lo que supone aproximadamente algo más de la mitad de la superficie del barrio (94,8 hectáreas).

Como se ha comentado, Malasaña se enclava en el centro histórico de la ciudad de Madrid y como él, ha sufrido importantes transformaciones en las últimas décadas. De hecho, como otras áreas pertenecientes a los centros históricos de otras ciudades europeas, en Madrid el proceso de deterioro de las décadas de los sesenta y setenta del siglo pasado no sería abordado hasta décadas posteriores. Así ocurriría en el municipio con la declaración del Plan Especial de Protección de la Villa de Madrid, iniciado en 1981, y el definitivo Plan de Rehabilitación del Centro de Madrid (1987). Éste comprendía la rehabilitación de barrios como el de Malasaña, muy degradados físicamente, pero también con un muy alto nivel de vulnerabilidad social (De Santiago y González, 2020). En este sentido, Justo (2011) señala en su obra cuáles han sido las transformaciones acontecidas en el barrio de Malasaña en las últimas décadas. Destacan por su importancia las urbanísticas, las cuales han ido configurando un nuevo barrio con otras cualidades, valores, población y actividades, y que irían desde los ya lejanos Programas de Intervención Preferente (PIB) Malasaña-Pez y Conde Duque, nacidos del Plan de Rehabilitación del Centro de Madrid (1987), pasando por la declaración de Áreas de Rehabilitación Preferente (1994) como la del Dos de Mayo, de los Proyectos europeos Urban (1997) Eje Fuencarral y Programas de Adecuación Arquitectónica de Glorieta de Bilbao y Museo Municipal, o de las Áreas de Rehabilitación Integral de Hortaleza (2005) y de Pez-Luna (2006). Además, en el marco de las Áreas de Rehabilitación del Centro histórico (ARCH) se remodelan algunas plazas y se peatonalizan calles (Fuencarral, por ejemplo). A ellos habría que unir los vinculados a puntos específicos como la remodelación de la Plaza Soledad Torres Acosta y calles adyacentes, o la modernización del Mercado de San Ildefonso. En todos ellos se evidencian eso sí implicaciones de profundo calado sobre el tejido comercial y dotacional del área.

## 2.2 Caracterización sociodemográfica

Malasaña, tal y como se plantea en este trabajo tiene según el Padrón de habitantes de 1 de enero de 2023 un total de 21.151 habitantes. Esto es, un 64,5% de la población total del barrio de Universidad (32.783 habitantes) y un 15,1% de la población del distrito de Centro que cuenta con 139.687 residentes. Cerca de tres cuartas partes de los habitantes del área de estudio son españoles (15.016), mientras que un 29% son extranjeros (6.135). Estos valores están en sintonía con los existentes en el barrio de Universidad (26,2%) y en el distrito Centro (27,6%). Sin embargo, están por encima de la media municipal que se sitúa en el 17,1% del total de la población.

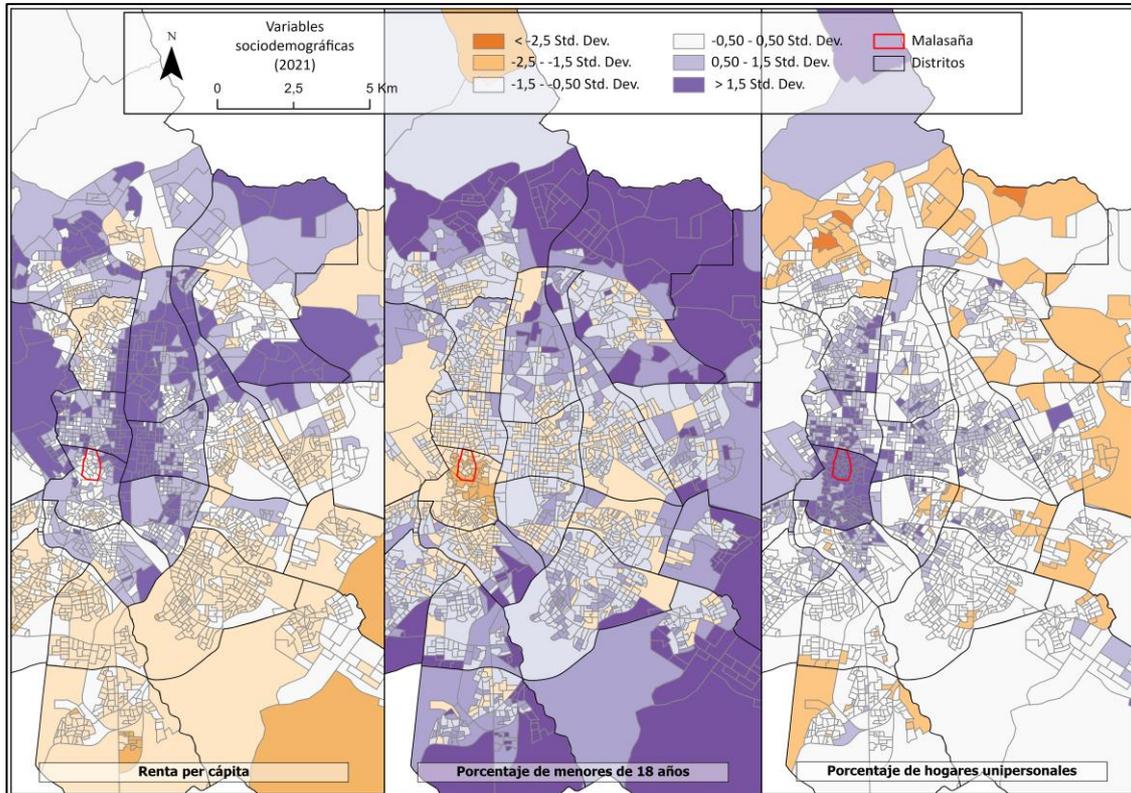
Por su parte, la estructura por edades del área muestra algunas diferencias significativas con las existentes, no tanto en el barrio y el distrito, sino, sobre todo, con la ciudad. Así, el porcentaje de jóvenes (0 a 15 años) es del 6,6% del total; el de adultos (15 a 64 años) de un 78,8%; y, finalmente el de ancianos (más de 65 años), que se sitúa en torno al 15%. Esto viene a denotar un proceso todavía incipiente de envejecimiento, con cifras muy similares a las del barrio (16%) y distrito (15,9%), aunque sensiblemente inferiores a las del conjunto municipal (del orden del 20,2%). Esta estructura demográfica viene a verificar el avance hacia la gentrificación que ya planteaba Justo (2011). Y lo hace por el hecho de que las cohortes más numerosas son precisamente las que se corresponden con ese perfil. Hablamos de individuos entre las franjas de 25 a 29 años hasta las de 55 a 59 años de edad.

De forma tangencial, y poco concluyente, los datos de las estadísticas del Atlas de distribución de Renta de los Hogares del Instituto Nacional de Estadística (2021), muestran la evolución de otros indicadores demográficos (Figura 2) en relación con el proceso de gentrificación aludido anteriormente. Por ejemplo, si asumimos que la gentrificación está relacionada con lo que los anglosajones denominan DINKs (Double Income No Kids), no resultan entonces significativos los datos en relación con el volumen de población de menos de 18 años, en línea con los indicados en el Padrón, así como los del tamaño medio del hogar y el



de hogares unipersonales. Hablaríamos entonces de SINKs (Single Income No Kids). En esa misma línea contraria al proceso gentrificador estaría el hecho de que la renta per cápita es sensiblemente inferior a la de otros barrios de los distritos centrales de la ciudad.

Figura 2. Variables sociodemográficas del ámbito de estudio



Fuente: Elaboración propia a partir del Atlas de distribución de renta de los hogares del INE.

A partir de las estadísticas experimentales del INE para el 2023 se puede intentar establecer el grado de turistificación del caso, aunque sea indirectamente. Así, el número de viviendas y plazas turísticas, así como la proporción con el conjunto de viviendas existentes, no difiere de los datos que caracterizan tanto al barrio de Universidad como al distrito Centro. Es decir, la intensidad del alojamiento turístico no es un hecho diferenciador. Es más, en Malasaña hay 1030 viviendas turísticas, con cerca de 3900 plazas. Sin embargo, esto no supone más que el 7% del total de viviendas y plazas del distrito.

### 2.3 Los objetos de estudio: locales comerciales en planta baja y equipamientos culturales

Este trabajo pretende analizar dos objetos de estudio. Por un lado, los equipamientos culturales (vocablo de inspiración francesa que consiste en la plasmación espacial de las políticas culturales, y que refiere a espacios concebidos o adaptados para el desarrollo de actividades y prácticas culturales). Por el otro, la actividad comercial. En el primer caso se han establecido hasta seis categorías distintas en función de su naturaleza (teatros, centros formativos oficiales, espacios/centros socioculturales, bar y actividades culturales, escuelas de artes y, finalmente, salas de conciertos, grabación y organización de eventos musicales). Para ello se ha tomado como referencia la clasificación de Del Álamo (2016), que divide los equipamientos culturales en dos grandes categorías: espacios formales y reglados, que incluirían tanto especializados (bibliotecas, archivos, museos, teatros, auditorios, salas de exposiciones, nuevos centros culturales y nuevas fábricas de cultura), como polivalentes y de proximidad; y, por otro lado, espacios no culturales, ideados para otros usos, pero que albergan actividades culturales.

En el segundo caso, el objeto de estudio de este trabajo han sido los locales comerciales en planta baja, también denominados locales a “puerta de calle”. Se han inventariado y clasificado todos los locales, con



independencia de que en ellos se ofrezca un producto o se preste un servicio determinado. Los trabajos precedentes en relación con el análisis de la geografía comercial de determinados ámbitos urbanos han servido para establecer una tipología de establecimientos comerciales como la que se indica a continuación con categorías y subcategorías. Esto es:

a) Comercio tradicional y/o de proximidad. Considerado aquel no asociado ni vinculado a ningún tipo de franquicia o cadena comercial. Se han detectado diferentes subcategorías, entre las que se incluirían las de restauración, peluquerías y barberías y hasta otras 50 tipologías distintas;

b) Comercio representativo de la gentrificación. Se trataría de determinadas actividades comerciales que, sin tener una correspondencia directa con los procesos indicados, sí son indicativos de la orientación hacia un perfil de cliente determinado. Tanto esto como su cuantía permiten vincularlos de alguna manera a los fenómenos indicados. Entre las subcategorías detectadas, estarían los locales comerciales de estética y cuidado personal (clínicas dentales, manicura o fisioterapeutas), inmobiliarias, tiendas de discos y cómics, coworking o librerías, además de locales de ocio nocturno;

c) Comercio gentrificado. Son locales comerciales con actividades o servicios dirigidos hacia un perfil de consumidor más o menos homogéneo, caracterizado por ingresos económicos medios y altos, que cuenta además con patrones de consumo diferenciales (Pascual y Ribera, 2009). Además, y de forma complementaria, cuentan con un diseño interior moderno y/o novedoso y, en algunos casos, un lenguaje en la cartelería exterior e interior en otro idioma en su totalidad. Se incluyen como subcategorías, las de restauración, las franquicias, los locales comerciales centrados en moda, muchas veces en forma de boutiques o tiendas de marca, así como los establecimientos dedicados a la gran distribución comercial. En ambos casos su modelo de mercado se fundamenta en la imagen de marca y en una ubicación estratégica (Jover, 2019). Además de las anteriores, también son significativos en Malasaña las peluquerías y barberías de diseño, los comercios de tatuajes, las tiendas vintage y los que cuentan entre sus atractivos con la combinación con elementos culturales, o los destinados al arte (galerías, escuelas, etc.);

d) Mini supermercados y/o bazares. En general, se trata de establecimientos comerciales que ofrecen productos de primera necesidad, generalmente de alimentación, aunque también los hay en forma de bazar, o con formas mixtas entre las anteriores. Suelen estar administrados por población extranjera;

e) Comercio turístico. Esta categoría englobaría negocios claramente orientados hacia el turista como alquileres de bicicletas u otro tipo de vehículos motorizados o venta de souvenirs. En Malasaña se vincularían fundamentalmente con establecimientos de alojamiento (hoteles, pensiones, hostales, etc.);

f) Comercio vacío. Se trata de locales comerciales que, en la actualidad, se encuentran cerrados o sin uso definido.

### 3. RESULTADOS

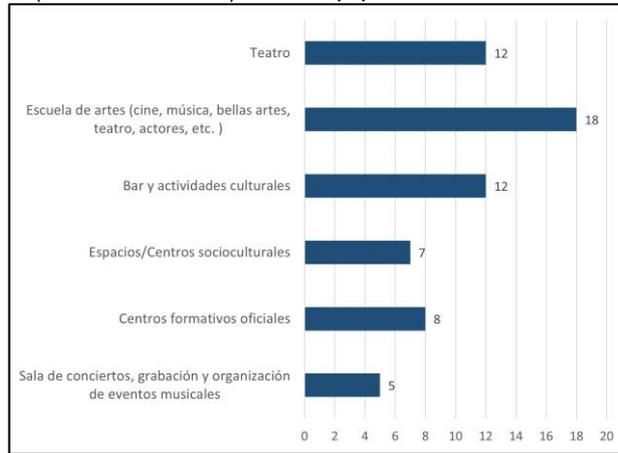
#### 3.1 Los equipamientos culturales de Malasaña

En lo referente a los resultados obtenidos tras el trabajo de campo, parece evidenciarse la especialización funcional del barrio en torno a los equipamientos culturales, dada la existencia de hasta 62 equipamientos diferentes. La Figura 3 muestra su distribución, agrupados según las tipologías comentadas anteriormente. Destacan por su importancia las 18 escuelas de artes escénicas (“La dinamo creativa”), musicales (“Música creativa”) o teatrales (“Clara Méndez Leite”), vinculadas seguramente a la existencia de hasta 12 teatros, algunos de ellos tradicionales (“Maravillas” o “Alfil”), pero otros de reciente creación (“Theatre for the people”), además de 8 centros formativos oficiales especializados precisamente en artes aplicadas y oficios artísticos (Escuela de Arte “La Palma” y Escuela Superior de Canto).

Es probable que la herencia de la “movida” esté relacionada con la existencia de 5 salas de conciertos, grabación y organización de eventos musicales (“Morocco” o “La vía láctea”) y los 12 establecimientos que cuentan con algún tipo de actividad cultural, entre los cuales estarían bares (“Aleatorio”), pubs (“Madrid me mata”), discotecas (“Lula Club”), restaurantes (“Nanai”) o librerías (“Books & Coffee” y “Tipos Infames”) que cuentan con salas de exposiciones, talleres, eventos o estudios vinculados. Este tipo de locales, Monge (2016) los denomina de “sociabilidad aumentada”, dado que son espacios de interacción personal que combinan la presencia física con la que ofrecen las TICs.



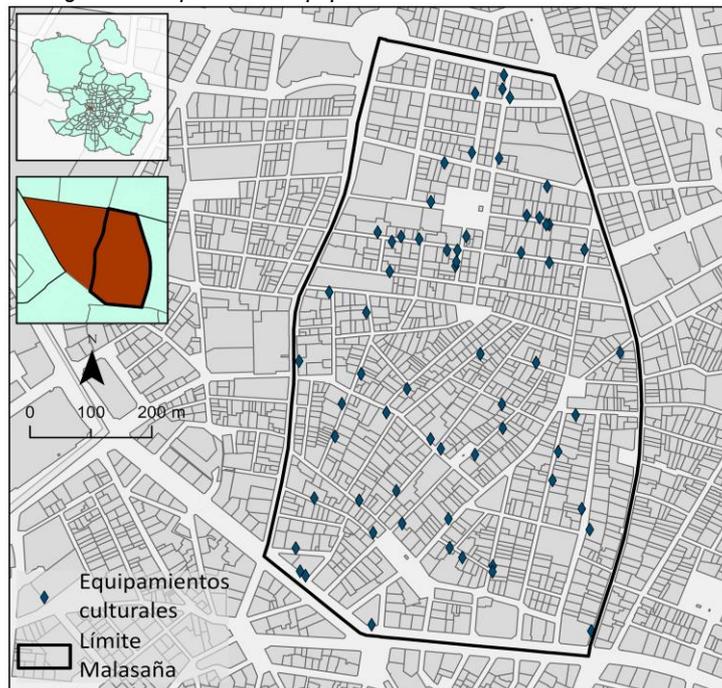
Figura 3. Distribución (valores absolutos) de los equipamientos culturales en Malasaña por tipologías



Fuente: Elaboración propia.

A partir de la Figura 4 parece evidenciarse una distribución homogénea del conjunto de equipamientos culturales presentes en el área. Tampoco aparece una clara especialización geográfica por tipo de equipamiento, distribuyéndose estos básicamente por dos grandes zonas: las aledañas a la Plaza del Dos de Mayo; y el entorno meridional (Plaza de la Luna y calles aledañas). Es esta precisamente el conocido como Triángulo Ballesta (TriBall), donde una asociación de comerciantes que agrupa a más de 100 comercios trata de impulsar una zona comercial con sello propio, basada en la calidad y en la integración de vecinos y comercios.

Figura 4. Mapa de los equipamientos culturales en Malasaña



Fuente: Elaboración propia.

### 3.2 La Geografía comercial de Malasaña

#### 3.2.1 Caracterización, análisis e interpretación de resultados

La distribución por categorías de los 1270 locales comerciales existentes en Malasaña en la actualidad se puede visualizar en la Tabla 1. Como se puede ver, la importancia del comercio tradicional y/o de proximidad es notable, alcanzando un 31,2% del total (396 locales). Sin embargo, quizás lo más llamativo



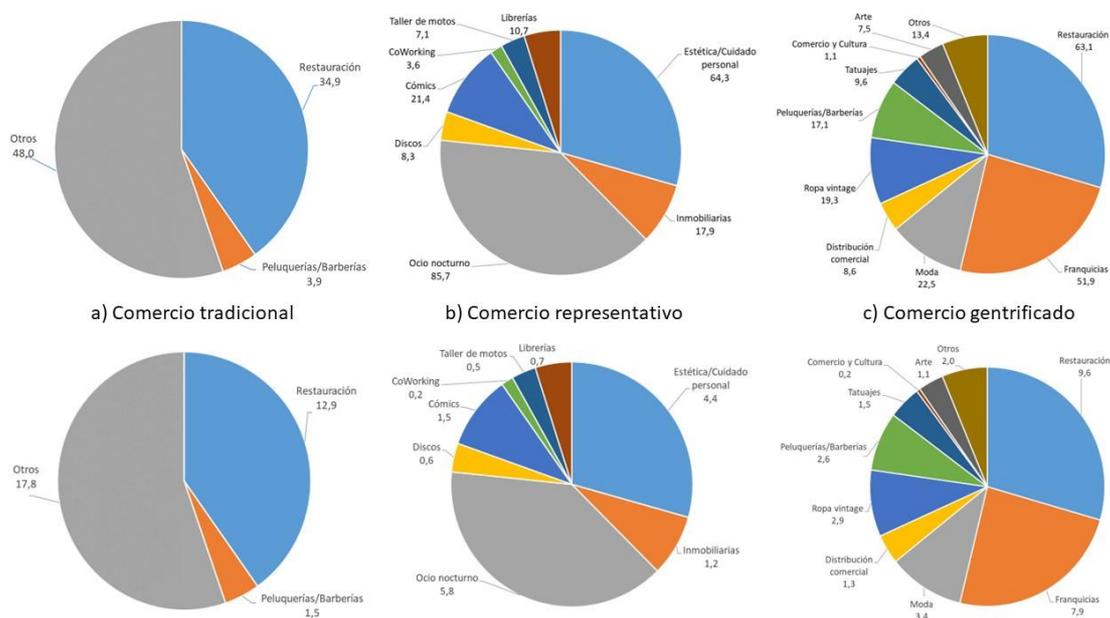
sea el peso que tienen los negocios representativos de la gentrificación (15,1%), o directamente gentrificados (31,6%). En conjunto estamos hablando de un valor del 46,7% del total. Es decir, muy por encima de los tradicionales. Esto induce a pensar que efectivamente el componente de gentrificación en la actividad comercial de Malasaña es elevado.

Tabla 1. Locales comerciales en Malasaña en la actualidad

Categorías	Nº de locales comerciales	%
Tradicionales	396	31,2
Representativos	192	15,1
Gentrificados	401	31,6
Minisupermercados	49	3,9
Turísticos	33	2,6
Vacios	199	15,7

Fuente: Elaboración propia.

Figura 5. Locales comerciales en Malasaña por categorías y subcategorías



Arriba: Porcentaje sobre categoría; Abajo: Porcentaje sobre el total de comercios del barrio  
Fuente: Elaboración propia.

La Figura 5 muestra la caracterización del tejido comercial por subcategorías. El más destacado sin duda es el de la restauración, que supone más de una quinta parte del total de locales comerciales existentes (277 en total) si aglutinamos los tradicionales (159), los gentrificados (118) y algunas de las franquicias. Esto da una idea de la especialización comercial restauradora de Malasaña en sus diferentes fórmulas, ya sean estos restaurantes, bares, tabernas o cafeterías. Podría decirse que nos encontramos ante el “patio de comidas” de la ciudad y, por tanto, ante un claro ejemplo de intensificación de los servicios de restauración (*foodificación*).

Llamativos son también, no solo por su número, los comercios que antes hemos denominado como representativos de la gentrificación y la turistificación. Hay en Malasaña hasta 72 locales de ocio nocturno, que suponen casi el 6% de los totales. Tienen un común el horario de apertura de tarde-noche. Son curiosas las diferentes denominaciones utilizadas para los mismos (a modo de ejemplo, bares de copas, pubs, discotecas, botillerías, coctelerías, mezcalería o cervecerías). A estos hay que añadirle los 54 locales comerciales vinculados al cuidado personal. En ellos se incluyen desde centros de estética hasta clínicas dentales y, sobre todo, negocios regentados por población china dedicados a la manicura.

En lo referente a los comercios gentrificados, llaman la atención, por un lado, las peluquerías y barberías, que suman un total de 32 (2,6% del total). Si le añadimos las 18 tradicionales estaremos hablando entonces de más de cincuenta establecimientos de este tipo. Las gentrificadas se corresponden



con negocios recientes, de diseño moderno (“Dzero”), de autor (“Paco Cabello”), e incluso con ausencia de referencias en español de su actividad (“Barber Shop Lady Vicky” o “Barber Shop Hooligans”). Por otro lado, son significativos los establecimientos dedicados a la moda (42), no tanto en forma de grandes firmas multinacionales, sino, sobre todo, de marca de autor (por ejemplo, “Painkiller”, “Pedro Gómez” o “Biscuit”). Por último, destacarían las 36 tiendas de ropa vintage existentes (“Picos pardos”, “Williamsburg” o “Holly Guns”).

### 3.2.2 Cartografía de la actividad comercial

El análisis de la geografía comercial de Malasaña no estaría completo sin presentar la distribución espacial de los locales comerciales. La Figura 6 permite visualizar la importancia que la actividad comercial tiene en el ámbito de estudio. Por un lado, no hay ninguna calle que no disponga de locales comerciales. Por otro, hay calles donde la actividad comercial es notable. Esto es especialmente significativo en las calles perimetrales, pero también en algunas transversales (Manuela Malasaña o Divino Pastor). Es llamativa también la intensidad comercial en los tramos orientales de las calles San Vicente Ferrer y Espíritu Santo.

Aunque se han cartografiado todas las modalidades comerciales, se muestran y se comentan aquí solo las más representativas. Así, la Figura 6 muestra la distribución del comercio tradicional. A grandes rasgos, las pautas de localización tienen que ver con una distribución más o menos homogénea por todo el ámbito de trabajo. Eso sí, parece evidenciarse una cierta tendencia a la concentración en algunos ejes comerciales como Pez y Corredera Baja de San Pablo, además de la parte meridional de la calle de San Bernardo. Las calles Fuencarral y Gran vía, por el contrario, dado que son dos de los principales ejes comerciales y turísticos del distrito y de la propia ciudad, no tienen prácticamente esta categoría comercial.

Por otro lado, la gentrificación comercial se complementa y evidencia en los locales categorizados como representativos del proceso de gentrificación y/o turistificación, así como en los gentrificados. Con relación a los primeros, se evidencia una tendencia hacia la localización preferente en la mitad oriental de Malasaña, en el entorno del eje Fuencarral-Corredera Baja de San Pablo y en las calles adyacentes. Prácticamente no hay, por el contrario, localizaciones de esta modalidad comercial en las calles perimetrales.

Como ya se ha indicado, en esta categoría se incluyen negocios de diversa naturaleza, algunos de los cuales pueden ser matizados. Por ejemplo, existen hasta 15 inmobiliarias en la zona, además de 7 tiendas de discos (“Palma 39” o “Yazz y más”) y hasta 18 de cómics (“Atlantica”, “Redflack” o “Cosmonauta”), localizados mayoritariamente en las calles próximas a la confluencia de Gran vía con San Bernardo. Adicionalmente también hay hasta 3 espacios de coworking (“Cool inquieto”, “La Industrial” y “Espíritu 23”). Destacables son también los seis establecimientos dedicados a la reparación de motocicletas o las 9 librerías repartidas por el barrio, unas más antiguas como “Gilda” y otras de reciente creación como “Ciento volando”.

Por otro lado, la localización cartográfica de los locales gentrificados muestra un reparto más o menos homogéneo por el conjunto del área, aunque con una cierta tendencia a la concentración en algunas calles como ocurre en Manuela Malasaña al norte o en las adyacentes a Corredera Baja de San Pablo (Velarde, La Palma, San Vicente Ferrer y Espíritu Santo). También, como no podía ser de otro modo, hay una fuerte concentración espacial de esta modalidad en las Fuencarral y Gran vía. Es significativo, por otro lado, el reducido número de locales de esta categoría que aparecen en la calle San Bernardo.

Aunque ya se han caracterizado algunas de las subcategorías con anterioridad, son relevantes igualmente los 18 locales comerciales destinados a los tatuajes (“El cisne negro”, “True love”, “Synesthesia”, “Faqi”, “Stigma” o “Bowey St.”). Este fenómeno, de reciente aparición, también podría estar relacionado con el perfil sociodemográfico mayoritario en el barrio. Destacables igualmente son 14 locales vinculados al arte. Son en su mayoría galerías (“Arma”, “Casasur” o “La fiambrrera”).

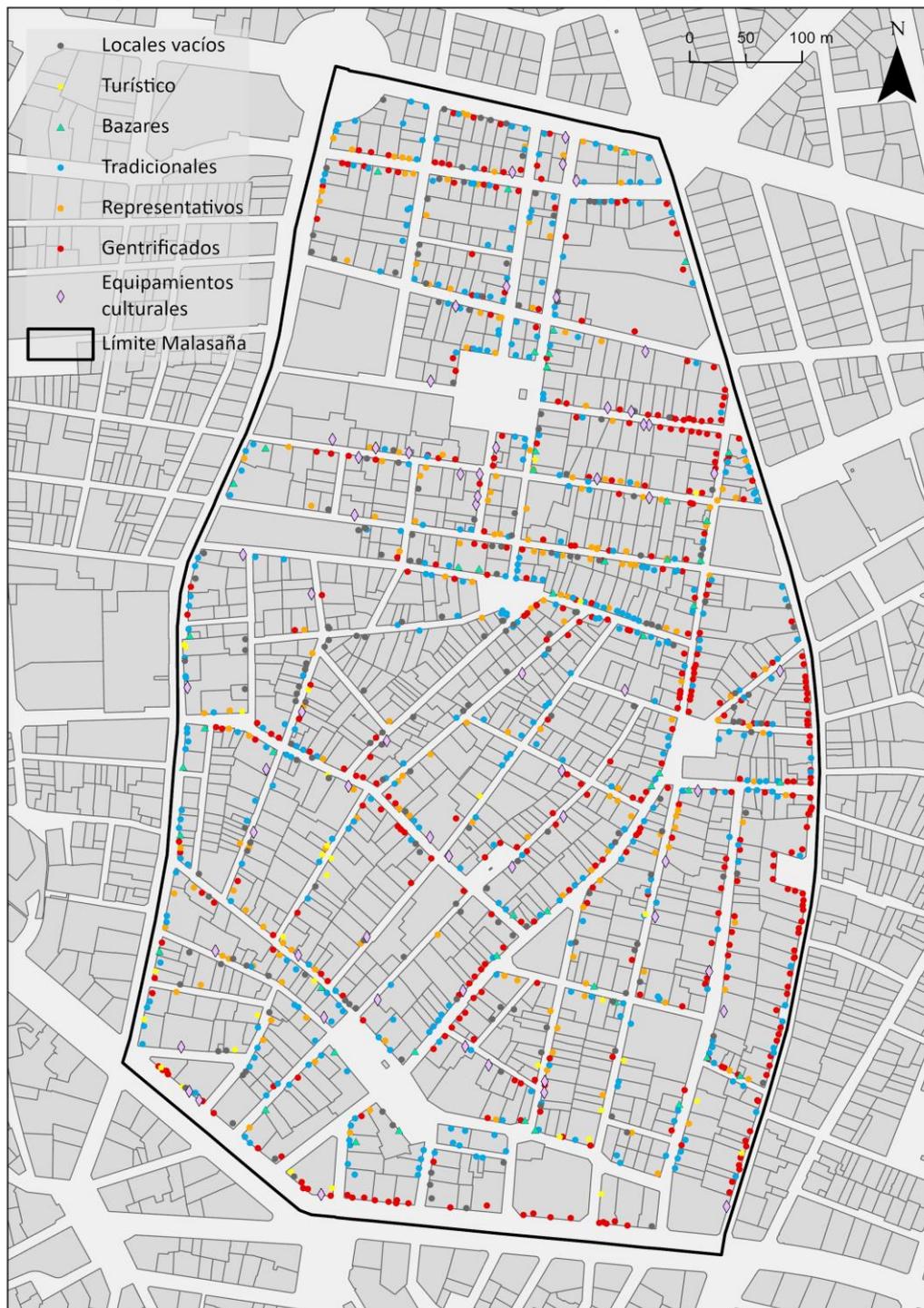
También aparecen representados en el mapa un número significativo de establecimientos comerciales gentrificados (hasta 25) de difícil clasificación. Entre los más llamativos estarían una guardería canina (“El 2 de mayo”), centros de meditación y yoga (“Bikram Yoga”), un colmado (“Bodeguita”), una óptica (“Miller & Marc”), y 2 supermercados veganos, así como varias tiendas (hasta 8) especializadas en productos derivados del cannabis (“Legalize”, “Parafernalia” o “Flower Farm”).

Un último comentario estaría referido a los locales que actualmente se encuentran vacíos, a los bazares y a los turísticos. En el primer caso, su número es significativamente menor en las calles perimetrales. Llama poderosamente la atención el hecho de que muchos de estos establecimientos que no cuentan hoy



con actividad se localicen en las esquinas de las manzanas. Aunque su localización es mejor, su precio más elevado es uno de los factores que explican por qué se encuentran vacíos muchos de ellos. Respecto a los segundos, no parece evidenciarse ninguna pauta de localización, más allá de destacar que, en su mayoría, tienden a ser locales de reducidas dimensiones. Con relación a los locales turísticos, estos son básicamente alojamientos en sus diferentes fórmulas, consignas, o tiendas de souvenirs. Se localizan fundamentalmente en el tercio meridional en clara relación con la vía perimetral de la Gran Vía.

Figura 6. Localización de los locales comerciales en planta baja en Malasaña



Fuente: Elaboración propia.



#### 4. CONCLUSIONES

La situación actual del barrio de Malasaña, como la de otros barrios de los centros históricos de otras ciudades, es el resultado de una mercantilización del espacio urbano, que ha impulsado procesos de renovación y de expulsión de la población y de las actividades económicas tradicionales (Santamarina, 2009; Romero & Lara, 2015; Jover, 2019). Y esto se ha hecho tanto en los elementos residenciales y recreativos como, en lo que nos ocupa, en los culturales y comerciales. De hecho, tal y como indica Hernández (2016), las transformaciones comerciales ya no son entendidas tanto como una consecuencia de la gentrificación, en un sentido amplio, sino como procesos vinculados y complementarios.

Es importante no olvidar que Malasaña no es un barrio cualquiera, sino que ha tenido históricamente una importante carga cultural y reivindicativa. A lo largo de su dilatada historia han existido diferentes formas de protesta ante una situación impuesta. Desde el levantamiento del 2 de mayo, pasando por la “movida”, hasta la revolución de los cibermedios hiperlocales actuales y el movimiento vecinal. Todas ellas han tenido y tienen implicaciones, generalmente reivindicativas, con el fenómeno de la gentrificación y las transformaciones de los equipamientos culturales en el barrio (Palacios et al., 2020 y 2022).

El proceso de gentrificación del barrio también ha sido impulsado, al menos parcialmente, por la iniciativa pública, favoreciendo el establecimiento de equipamientos culturales significativos que han constituido, sin lugar a duda, un factor de atracción para nuevos residentes (Torres et al., 2018). Parece manifestarse igualmente una cierta especialización funcional del barrio en torno a determinados equipamientos culturales (especialmente a las artes como galerías, escuelas o teatros), con capacidad de atracción de turistas (Miriam-Hermi, 2019) y nuevos residentes.

En Malasaña, ese barrio de la famosa “movida” madrileña de los ochenta, sigue produciéndose esa revolución estilística que protagonizaron escritores, músicos y artistas. Así, hoy la transformación comercial es tan evidente como lo demuestran los comercios de productos derivados del cannabis, de tatuajes o de ropa de otra época. Lo importante, y lo cierto, es que conviven con otros de naturaleza más tradicional como pescaderías o fruterías, sin un conflicto evidente o reseñable, más allá del comentado en torno a la contaminación acústica que generan algunos locales. Esa convivencia entre locales gentrificados y tradicionales, entre vivienda tradicional y turística, entre nuevos y viejos residentes, es la realidad cotidiana de un barrio madrileño diferente, vibrante, moderno, vivo y, sobre todo, funcional, como el aquí analizado.

Agradecimientos: Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación “Procesos adaptativos e impactos de la economía de plataforma turística en España en un contexto de cambio continuo. Un análisis desde la comparativa territorial (EPTUR)”, (PID2020-118757RB-I00), financiado por el Programa Estatal de I+D+i orientada a los retos de la Sociedad del Ministerio de Ciencia e Innovación.

#### REFERENCIAS

- Barber, A., & Pareja, M. (2010). Leadership challenges in the inner city: Planning for sustainable regeneration in Birmingham and Barcelona. *Policy Studies*, 31(4), 393-411.
- Boivin, R. (2012). Rehabilitación urbana y gentrificación en el barrio de Chueca: la contribución gay. *Revista latino-americana de Geografía e Género*, 4(1), 114-124. doi: [10.5212/Rlagg.v.4.i1.3068](https://doi.org/10.5212/Rlagg.v.4.i1.3068)
- Castillo-Manzano, J., & López-Valpuesta, L. (2009). Urban retail fabric and the metro: A complex relationship. Lessons from middle-sized Spanish cities. *Cities*, 26(3), 141-147. doi: [10.1016/j.cities.2009.02.007](https://doi.org/10.1016/j.cities.2009.02.007)
- Cebrián, J. & Bodega, M<sup>a</sup>. (2002). El negocio étnico, nueva fórmula de comercio en el casco antiguo de Madrid. El caso de Lavapiés. *Estudios geográficos*, 63 (248-249), 559-580. doi: [10.3989/egеоgr.2002.i248-249.238](https://doi.org/10.3989/egеоgr.2002.i248-249.238)
- Clancy, M. (2019). Overtourism and resistance. En *Overtourism: Tourism management and solutions* (pp. 14-24). Routledge.
- Cócola, A. (2015). Tourism and commercial gentrification. In *The Ideal City: between myth and reality*. Urbino (Italy), RC21 International Conference. Recuperado de <https://www.rc21.org/en/wp-content/uploads/2014/12/E4-C%3%B3cola-Gant.pdf>
- Curran, W. (2004). Gentrification and the nature of work: exploring the links in Williamsburg, Brooklyn. *Environment and Planning A*, 36(7), 1243-1258. doi: [10.1068/a36240](https://doi.org/10.1068/a36240)



- De Santiago, E., & González F. (2020). El mito del Ave Fénix. Crecimiento y regeneración urbana en la ciudad de Madrid. En Madrid: apuntes para una visión actualizada. Ediciones Asimétricas (en edición).
- Del Álamo, E. (2016). Los espacios de la cultura. Manual Atalaya de apoyo a la gestión cultural (pp. 1-6). Universidad de Cádiz y Junta de Andalucía.
- Díaz, I. (2009). Procesos de gentrificación en Sevilla en la coyuntura reciente. Análisis comparado de tres sectores históricos: San Luis-Alameda, Triana y San Bernardo (2000-2006). Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, XIII, 304.
- Díaz, I., & Jover, J. (2019). Enclaves urbanos de éxito. Transformación urbanística, gentrificación y turismo en la Alameda de Hércules de Sevilla. En Capital Inmobiliario. Producción y transgresión del espacio social en la ciudad neoliberal (pp. 337-357). Universidad Nacional Autónoma de México.
- Escalona, E. (2000). Del "armario" al barrio: aproximación a un nuevo espacio urbano. Anales de Geografía de la Universidad Complutense, 20, 437-449.
- García, E. (2014). Gentrificación en Madrid: de la burbuja a la crisis. Revista de Geografía Norte Grande, (58), 71-91. doi: [10.4067/S0718-34022014000200005](https://doi.org/10.4067/S0718-34022014000200005)
- Hamnett, C. (2003). Gentrification and the middle-class remaking of inner London, 1961-2001. Urban studies, 40(12), 2401-2426. doi: [10.1080/0042098032000136138](https://doi.org/10.1080/0042098032000136138)
- Hernández, A. (2016). De la botiga a la boutique: gentrificación comercial en el Casc Antic de Barcelona. URBS: Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, 6(1), 79-99.
- Jover, J. (2019). Geografía comercial de los centros históricos: entre la gentrificación y la patrimonialización. El caso de Sevilla. BAGE, 82, 2788, 1-33. doi: [10.21138/bage.2788](https://doi.org/10.21138/bage.2788)
- Justo, A. (2011). Transformaciones en el barrio de Malasaña. Hacia la gentrificación. Viento Sur, 116, 73-79.
- Loda, M., Bonati, S., & Puttilli, M. (2020). History to eat. The foodification of the historic centre of Florence. Cities, 103, 102746. doi: [10.1016/j.cities.2020.102746](https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102746)
- Miriam-Hermi, Z. (2019). Gentrificación y turismo urbano. ¿Cómo se articulan? Ar@cne, 230, 1-32.
- Monge, F. (2016). Maravillas y Malasaña: dos barrios en el mismo barrio. En Cosmópolis: nuevas maneras de ser urbanos (pp. 79-103). Gedisa Editorial.
- Moreno, S. (2010). Actividades comerciales, centralidad y gentrificación. En La cuestión del centro, el centro en cuestión (pp. 199-213). Milenio.
- Palacios, A., Hidalgo, C., Herrada, A., & Narváez, C. (2022). Geografía comercial de Lavapiés (Madrid). Hacia un comercio multicultural basado en la convivencia pacífica. XVI Coloquio de Geografía Urbana, 447-461. Universidad de Málaga.
- Palacios, A., Hidalgo, C., & Narváez, C. (2020). Transformaciones en los equipamientos culturales vinculadas a la gentrificación y la turistificación. Diferencias y similitudes entre ciudades grandes y medias. Desafíos y oportunidades de un mundo en transición. Una interpretación desde la Geografía, 649-662. Universitat de Valencia y Tirant lo Blanch.
- Pascual, N., & Ribera, R. (2009). Retail gentrification in Ciutat Vella, Barcelona. En Whose urban renaissance? An international comparison of urban regeneration strategies (pp.180-190). Routledge.
- Romero, L., & Lara, L. (2015). De barrio-problema a barrio de moda: Gentrificación comercial en Russafa, el "Soho" valenciano. Anales de Geografía de la Universidad Complutense, 35(1), 187-212. doi: [10.5209/rev\\_AGUC.2015.v35.n1.48969](https://doi.org/10.5209/rev_AGUC.2015.v35.n1.48969)
- Santamarina, B. (2009). Cabanyal, cada vez más cerca. Del lugar al espacio como mercancía. Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía, 32, 915-931.
- Sargatal, M. (2001). Gentrificación e inmigración en los centros históricos: el caso del barrio del Raval en Barcelona. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 94(66), 1-22.
- Sequera, J. (2013). Las políticas de gentrificación en la ciudad neoliberal. Nuevas clases medias, producción cultural y gestión del espacio público. El caso de Lavapiés en el centro histórico de Madrid. Tesis Doctoral Inédita. Universidad Complutense de Madrid.
- Torres, E., Vega, A., & Ortega, G. (2018). El proceso de gentrificación en el barrio de Lavapiés. Journal of Tourism and Heritage Research, 1 (3), 41-70.
- Zukin, S., Trujillo, V., Frase, P., Jackson, D., Recuber, T., & Walker, A. (2009). New retail capital and neighborhood change: boutiques and gentrification in New York City. City & Community, 8(1), 47-64. doi: [10.1111/j.1540-6040.2009.01269.x](https://doi.org/10.1111/j.1540-6040.2009.01269.x)



# **RETAIL-LESS CITIES, RESTAURACIÓN Y REFORMA URBANA: UN ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS CALLES CONSELL DE CENT Y DIPUTACIÓ DE BARCELONA**

LLUÍS FRAGO CLOLS<sup>1</sup>

ALEJANDRO MORCUENDE GONZÁLEZ<sup>2</sup>

DAVID LLOBERAS LAFUENTE<sup>3</sup>

EULÀLIA GOMEZ ESCODA<sup>4</sup>

<sup>1</sup>*Departament de Geografia, Universitat de Barcelona, Montalegre 6-8, 08001, Barcelona, lfrago@ub.edu*

<sup>2</sup>*Departament d'Antropologia, Filosofia i treball Social, Universitat Rovira i Virgili, Av. Catalunya, 35. 43002 Tarragona, [alejandro.morcuende@urv.cat](mailto:alejandro.morcuende@urv.cat)*

<sup>3</sup>*Instituto de Geografia e Ordenamento do Território, Universidade de Lisboa, Rua Branca Edmée Marques*

*1600-276, Lisboa, [d.lafuente@e-igot.ulisboa.pt](mailto:d.lafuente@e-igot.ulisboa.pt)*

<sup>4</sup>*Departament d'Urbanisme, Territori i Paisatge, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, Campus Diagonal Sud. Edifici A. Av. Diagonal, 649, 08028, Barcelona, [eulalia.gomez@upc.edu](mailto:eulalia.gomez@upc.edu)*

## **RESUMEN**

La presente investigación analiza la influencia de la planificación urbanística en la regulación de las tendencias globales de consumo en los espacios urbanos a partir de la relación entre la pérdida de actividad comercial y el aumento de la presencia de la restauración. Se toman como caso de estudio las calles Consell de Cent y Diputació en el Eixample de Barcelona, la primera de ellas transformada recientemente en "Eix verd" [Eje verde]; la segunda de ellas discurriendo paralela 133 metros al noroeste de la anterior. Se analizan las transformaciones de actividad en los locales en planta baja entre 2016 y 2022 en un tramo de 5 manzanas (650 metros lineales). Este artículo presenta los resultados preliminares de la investigación, con el objetivo de evaluar la eficacia de las políticas de regulación y reforma urbanísticas que tienen por objetivo responder a las dinámicas globales que afectan a las actividades económicas en planta baja. La investigación busca comprender la relación entre planificación urbanística y consumo, evaluar la eficacia de las políticas urbanísticas en la regulación del consumo, e identificar posibles efectos derivados en zonas no planificadas.

Palabras clave: planificación urbanística, consumo, *retail-less city*, restauración, peatonalización, Barcelona.

## **RETAIL-LESS CITIES, RESTORATION AND URBAN REFORM: A COMPARATIVE ANALYSIS OF CONSELL DE CENT AND DIPUTACIÓ STREETS IN BARCELONA**

**Abstract:** This research examines the impact of urban planning on global consumption trends in urban areas, specifically the correlation between the decline of commercial activity and the rise of restaurants. The case studies focus on Consell de Cent and Diputació streets in Barcelona's Eixample district. Consell de Cent has recently been transformed into the 'Eix verd' (Green Axis), while Diputació runs parallel to it, 133 metres to the northwest. This article presents the preliminary results of research analysing the transformations of the activities on the ground floor premises between 2016 and 2022 over a 5-block stretch (650 linear metres). The aim is to assess the effectiveness of urban regulation and reform policies in responding to global dynamics affecting ground floor economic activities. The research aims to investigate the correlation between urban planning and consumption, evaluate the efficiency of urban policies in regulating consumption, and identify potential spill-over effects in unplanned areas.

**Keywords:** urban planning, consumption, retail-less city, restoration, pedestrianization, Barcelona



## 1.- INTRODUCCIÓN

Esta investigación tiene como objetivo analizar qué efectos tiene la planificación urbanística en la regulación de tendencias globales del consumo en los espacios urbanos. La comunicación se centra en dos procesos globales que se observan en las calles: la *retail-less city*, o decrecimiento de las actividades comerciales; y la *restaurantización*, entendida como la difusión de bares y restaurantes en cualquier área urbana. El estudio observa un fragmento urbano que ha sido objeto de transformación en diversas etapas, así como el posible *efecto espejo* en territorios cercanos que no han sido objeto directo de transformación. Se ha escogido el proyecto de iniciativa pública Eixos Verds [Ejes Verdes], impulsado por el Ajuntament de Barcelona (una evolución del proyecto Superilla [Supermanzana]) que afecta a la calle Consell de Cent, y se ha comparado la evolución de ésta con la calle contigua y exenta de reforma Diputació. En los dos casos se han analizado las transformaciones de uso de los locales en planta baja entre 2016 y 2022 para los tramos de calle entre Entença y Comte Urgell, correspondientes a 5 manzanas del Eixample. El estudio, parte de una investigación en curso, evalúa la efectividad de las políticas de reforma y regulación urbanística para hacer frente a dinámicas globales desde la observación de las actividades económicas en planta baja.

## 2.- EL CONSUMO, LA RETAIL-LESS CITY, LA RESTAURANTIZACIÓN Y LA PLANIFICACIÓN URBANA

### 2.1.- El consumo en y de las ciudades, base de la economía y la planificación urbana

Las ciudades que han experimentado una desindustrialización, un desarrollo limitado del sector cuaternario y una creciente integración al turismo internacional, muestran una tendencia generalizada hacia la especialización económica en actividades asociadas al consumo final (Dicken, 2007; Bocock, 1993). En sus calles, es fácil observar una variedad de actividades económicas directamente relacionadas con el consumidor final, desde tiendas minoristas hasta bares, restaurantes y diversos servicios como financieros o de salud. El "mix" económico de las calles ha experimentado un cambio significativo a lo largo del tiempo. Durante la etapa industrial, las actividades manufactureras se mezclaban con las comerciales, que en ese entonces eran menos sofisticadas, de mayor perdurabilidad y más estandarizadas. En la ciudad post-fordista, las actividades manufactureras han ido desapareciendo, dando paso a un protagonismo especial a las actividades relacionadas con el consumidor final, tanto comerciales como de servicios (Jayne, 2006), adaptadas a la cultura postmoderna del consumo (Zukin, 2009).

Las crisis de alcance global, cada vez más frecuentes en la era de la globalización económica neoliberal (Santos, 2000), han impactado profundamente las actividades económicas de consumo a pie de calle desde la década de 1970. La estabilidad relativa del periodo industrial (Jayne, 2007) se ha visto fragmentada por cambios rápidos y profundos. El giro neoliberal iniciado en la década de 1970 fomentó nuevas formas de competencia internacional a través de la globalización. Sin embargo, la situación actual en muchos sectores económicos revela una fuerte tendencia hacia el oligopolio e incluso el monopolio (Harvey, 2017). Este proceso ha significado una concentración de la riqueza en manos de las grandes empresas, a expensas de las pequeñas, que se han visto abocadas a la destrucción (Stiglitz, 2013).

Son distintos los factores que intervienen en la difusión de bares y restaurantes, siendo probablemente la lógica cultural de la postmodernidad (Jameson, 2001) uno de los más tratados en los estudios sobre consumo y ciudad (Jayne, 2006). En esta línea analítica, el turismo es uno de los fenómenos más analizados en el momento de interpretar su expansión pero no se pueden olvidar los cambios generales de los hábitos de consumo de los mismos residentes. Especialmente indicativo de este último cambio es el aumento del gasto doméstico en restaurantes a lo largo de los últimos 20 años en España, pasando del 13% en 1999 al 29,1% en 2022 (INE, 2023)<sup>6</sup>. Los consumidores desean consumir tiempo con amigos, compañeros de trabajo o familia alrededor de la comida y en lugares que no sean su hogar, hoy en día también convertido en un espacio de reclusión laboral y de ocio (O'Connell et al., 2022). Dentro de esta lógica ya se ha identificado como la expansión de los nómadas digitales favorece la difusión de bares y restaurantes (Mancinelli 2020; Reichenberger 2018), una dinámica que se ha visto acelerada con el uso aún más intensivo y extensivo de las nuevas tecnologías a raíz de la COVID19.

A pesar de que la evolución de estos dos grupos de actividades (el comercio y la restauración) es divergente, tanto el progresivo colapso de las actividades comerciales a pie de calle como la expansión de la

---

<sup>6</sup> Especificar que el grupo incorpora restaurantes y hoteles.



restauración forman parte del perfeccionamiento del proceso de realización del capital en la fase de consumo (Harvey, 1982). En primer lugar, la reducción del comercio a pie de calle y el aumento del comercio on-line, gracias al desarrollo acelerado de la logística, es un claro ejemplo de concentración de capital mediante la supresión de uno de los intermediarios tradicionales de la cadena de producción, el comercio al por menor (Dicken, 2015). En segundo lugar, la fuerte difusión de la restauración es un buen ejemplo de cómo la sociedad de los consumidores hace converger de manera muy efectiva cultura y economía (Zukin, 2009), sofisticando el abastecimiento alimentario, mediante la mercantilización de las comidas que pasan a considerarse un “deseo de consumir” más que una necesidad básica. En los dos casos, el proceso se produce gracias a una fuerte precarización del trabajo, tal como lo demuestran los *riders* de la última milla (Gutiérrez, 2023) o la precariedad tradicional del sector de la restauración, que no ha dejado de crecer. Unos cambios, todos ellos, que no se pueden desvincular de la lógica económica de mercado y su constante búsqueda de maximización del beneficio y de solución de sus constantes crisis.

## 2.2.- Retail apocalypse y retail-less city

En el caso de las actividades comerciales a pie de calle, el oligopolio empresarial de las empresas GAFA (Durand, 2021), así como de la logística y la distribución, han marginado al tejido empresarial menos capitalizado que no ha podido soportar esta competencia interempresarial. Estos cambios han precipitado el cierre de miles de espacios comerciales, tanto por la quiebra de las empresas, como de la emigración al canal on-line de aquellas más capitalizadas (Frago, 2021; Morcuende y Lloberas, 2022).

El cierre masivo de empresas del sector comercial a lo largo de los últimos 12 años ha tenido distintas conceptualizaciones: *retail apocalypse* entendido como el colapso de las empresas de distribución que no han aguantado la presión del comercio on-line (Philipose, 2019; Townsend et al., 2017), un proceso que se ha extendido por todo el mundo y que ya cuenta con investigaciones focalizadas en Barcelona (Morcuende, Lloberas, 2022); *death malling* o *demalling*, entendido como el cierre de los centros comerciales por causa de las nuevas lógicas de las empresas de distribución y el colapso del sector inmobiliario (D’Alessandro et al., 2016; Guimarães, 2019) analizado para Portugal e Italia. Más recientemente, se ha tendido a conceptualizaciones más elaboradas como la definición de las *retail-less cities* (Carreras, Frago, 2022; Carreras, 2022), que abordan un proceso más profundo de pérdida de actividades comerciales producto de la dialéctica global-local, y que identifica una hipotética transición hacia una ciudad sin comercio dentro de lo que Lefebvre caracterizó como *zona crítica* (Lefebvre, 1970).

No todas las actividades económicas asociadas con el consumidor final han experimentado la misma tendencia. Existen evidencias empíricas y elaboraciones teóricas que apuntan, por un lado, a la desertización comercial de los espacios urbanos; y, por el otro, a una tendencia generalizada a la difusión de bares y restaurantes, únicamente frenada recientemente por acontecimientos globales recientes como la pandemia COVID19 (Frago, 2021).

## 2.3.- Reformas urbanas para hacer frente a retos globales

Para hacer frente a distintos cambios globales, entre los que se cuenta la desertización comercial, algunas ciudades han ensayado reformas urbanas encaminadas a favorecer el uso peatonal del espacio público en detrimento de otros modos de circulación, o han regulado las actividades económicas en planta baja, limitando aquellas no deseadas o aquellas ya saturadas en determinados ámbitos. En el caso de Barcelona, la reforma de calles ha supuesto un aumento de espacio público para el paseante, ampliando aceras en calles como Paral·lel o Diagonal; o reduciendo casi totalmente el tránsito rodado a partir de proyectos como las Superilla en Sant Antoni o Poblenou. A la vez, en la ciudad se han aprobado hasta 5 planes de uso desde 2013, los cuales, aplicando el principio de proximidad a la residencia, establecen qué tipo de actividades conviene fomentar y cuáles limitar, para conseguir así barrios autosuficientes, que contrarresten las transformaciones comerciales impulsadas por el turismo (Frago, Morcuende, en prensa).

Evaluar si las reformas urbanas y los planes de uso pueden hacer frente a los retos que conlleva la dialéctica global-local en el Eixample de Barcelona es el objetivo de esta investigación. Es necesario evaluar si dichas actuaciones tienen capacidad para: (1) cambiar la tendencia de desertización comercial y difusión de la restauración desde su planteamiento inicial; (2) frenar dicha tendencia; o, por el contrario, (3) acelerar la desertización comercial.

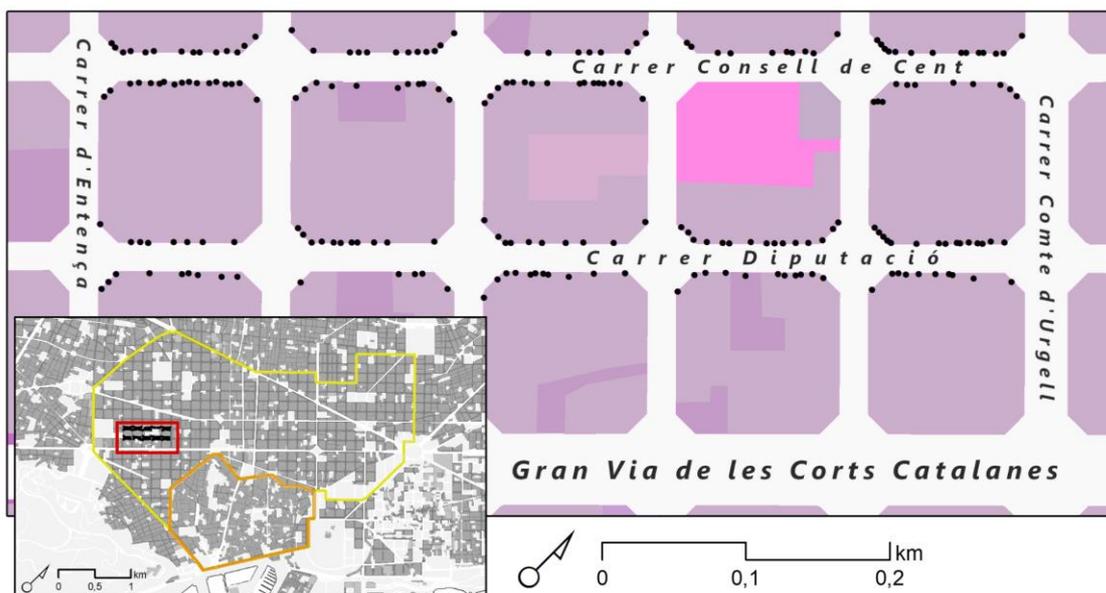


### 3.- METODOLOGÍA

La parte experimental de este artículo comparativo explora los cambios que, durante el periodo de 6 años, se han visto sometidas dos calles del Eixample. A partir de 2022 una de ellas (Consell de Cent) pasó a ser objeto de una considerable reforma urbana precedida de una paralización de nuevas licencias de actividades económicas, recogida en el preámbulo del Pla d'Usos del Eixample [Plan de Usos del Ensanche] aprobado en 2023. A partir de este caso de estudio se pretende discernir si los procesos globales de desertización comercial y difusión de la restauración se han visto modulados por las reformas urbanas llevadas a cabo en el área de estudio.

Para ese efecto, este análisis parte de dos bases de datos abiertas, los censos de las actividades económicas publicados por el Ajuntament de Barcelona en 2016 y 2022, generadas a partir de una misma metodología de trabajo de campo y consecuentemente operativas para compararse entre sí. Concretamente, se toman las dos calles estudiadas —Consell de Cent y Diputació— en un tramo comprendido entre las calles Entença y Comte d'Urgell, en el que se cuentan respectivamente un total de 113 y 105 locales en planta baja censados (Figura 1).

Figura 1. Locales en planta baja en Consell de Cent y Diputació entre las calles Entença y Comte d'Urgell. Localización de estos tramos en el distrito del Eixample.



Fuente. Ajuntament de Barcelona. Elaboración propia.

En primer lugar, se han clasificado las actividades comerciales de cada local en planta baja para las dos calles como (1) locales comerciales cerrados, (2) bares y restaurantes, (3) establecimientos comerciales o *retail* y (4) otros. En segundo lugar, se ha realizado un análisis *one to one* de la evolución entre 2016 y 2022 que permita entender las relaciones entre las cuatro clasificaciones durante el periodo analizado (Morcende, Lloberas, 2022). Este análisis da 16 combinaciones posibles de cambio de actividad (o permanencia) en este periodo. Por ejemplo: de “cerrado” a “comercio”, de “comercio” a “bares y restaurantes”, de “bares y restaurantes” a “bares y restaurantes”, y así sucesivamente..

Estas 16 combinaciones representan todas las interacciones posibles entre categorías, teniendo 4 en el eje vertical ( $A_{16}$ ,  $B_{16}$ ,  $C_{16}$ ,  $D_{16}$ ), correspondientes a 2016, y 4 en el horizontal ( $A_{22}$ ,  $B_{22}$ ,  $C_{22}$ ,  $D_{22}$ ), correspondientes a 2022. Cada intersección entre categorías muestra el porcentaje de locales que forman parte de cada combinación sobre el total de interacciones, es decir, de locales. Hay una quinta columna y fila, la de los sumatorios, que muestran el porcentaje de locales que en cada momento —2016 ( $\Sigma A_{16}$ ,  $\Sigma B_{16}$ ,  $\Sigma C_{16}$ ,  $\Sigma D_{16}$ ) y 2022 ( $\Sigma A_{22}$ ,  $\Sigma B_{22}$ ,  $\Sigma C_{22}$ ,  $\Sigma D_{22}$ )— formaban parte de cada una de las categorías.



#### **4.- LA CALLE CONSELL DE CENT COMO CASO DE ESTUDIO. LA CONSTRUCCIÓN DEL EIXAMPLE, LA TRANSFORMACIÓN DEL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES EN PLANTA BAJA.**

Eixample de Barcelona, proyectada por Ildefons Cerdà a mediados del siglo XIX, es un tejido urbano hoy paradigmático que se extiende en contigüidad con el casco antiguo y los barrios circundantes. En conjunto, representa una gran área de notable mixticidad de usos, en contraste con muchos de los sectores metropolitanos originados en el siglo XX siguiendo patrones monofuncionales de barrios residenciales frente a zonas productivas y de ocio.

La retícula del Eixample presenta calles (vías) isotropas de 20 metros de ancho – con excepciones de 30, 40 y 50 metros en avenidas – y manzanas (intervías) de 113 por 113 metros, con esquinas achaflanadas recortadas a 45°. Para el proyecto de las calles, Cerdà anticipó la modernidad urbana mediante la incorporación de tres elementos: (1) un sistema de alcantarillado en el subsuelo al que se conectarían las parcelas que compusiesen las intervías, y que garantizaría la salubridad en la ciudad; (2) una anchura repartida de manera homogénea entre caminantes y vehículos – materializada en 5 metros de acera, 10 de calzada, y otros 5 metros de acera – que habría de asegurar la eficacia de la malla; y (3) la incorporación de arbolado de alineación en cada uno de los lados de la vía, en la bisagra entre aceras y calzada, plantados cada 8 metros, que garantizarían la pureza del aire. El análisis pormenorizado de las calles de la malla hoy debe tener en cuenta algunos aspectos en relación, por un lado, con la transformación del espacio público y, por el otro, con la regulación de las actividades en planta baja, sintetizados en los siguientes párrafos.

La discusión reciente acerca de la transformación del espacio público en Barcelona está relacionada con el concepto de urbanismo táctico, que ha adquirido un papel relevante como estrategia de ensayo en circunstancias inciertas que requieren respuestas rápidas de naturaleza temporal y bajo coste (Carlo 1980; Courage 2013). La estrategia táctica más conocida llevada a cabo por el Ayuntamiento de Barcelona es el programa Superilles [Supermanzanas], iniciado hace una década y puesto en marcha a través de dos actuaciones piloto en los barrios de Poblenou (2016) y Sant Antoni (2018) (Frago, Graziano, 2021). Esta experiencia sigue las directrices generales elaboradas por la Agencia de Ecología de Barcelona (Rueda 2017) en las que inicialmente se consideró que dos de cada tres calles de la trama del Eixample podían ser pacificadas, aumentando en ellas la presencia de vegetación y haciendo más permeable el proyecto del suelo, concentrando el tráfico rodado y reestructurando la red de autobuses de transporte público en el perímetro. La estrategia se extendió a toda la ciudad y se ajustó a tejidos urbanos diferentes al de la cuadrícula regular, y el periodo inmediatamente posterior al levantamiento del cierre por la pandemia COVID19 se aprovechó para aplicar, mediante estrategias tácticas, algunas de las pacificaciones previstas en el plan.

Las estrategias de urbanismo táctico promueven el compromiso ciudadano en el diseño de espacios compartidos, revirtiendo en un alto impacto social en términos de mejora de la habitabilidad en el ámbito público. La apropiación cívica y la participación activa de los ciudadanos en la construcción del espacio contribuyen a su vitalidad (Gehl, 2010), al tiempo que la percepción subjetiva y la experiencia espacial del entorno físico urbano desencadenan una participación activa que refuerza el sentimiento de pertenencia al lugar (O’Connell et al., 2022).

En una evolución en escala del proyecto de las Superilles, en 2020 se convocó un concurso público destinado a tejer una red de ejes y plazas de prioridad peatonal en el seno de la malla, hoy ya ejecutado. Los proyectos se han llevado a cabo en calles que habían sido objeto de ensayos tácticos de pacificación llevados a cabo tras el confinamiento: Consell de Cent (paralela a la Gran Vía), y Rocafort, Comte Borrell y Girona (perpendiculares a la Gran Vía y al mar); en la intersección entre ellas, los chaflanes se han convertido en plazas de unos 2.000 m<sup>2</sup> cada una. Los nuevos proyectos de urbanización, diversos en su trazado, se resuelven con plataforma única que extiende el pavimento de las aceras a toda el área entre fachadas, eliminando la presencia de asfalto y restringiendo la velocidad de los vehículos a 10 km/h. Tanto ejes como plazas están destinados a un uso de proximidad, en ellos han aumentado la presencia del verde, del mobiliario urbano y de las áreas de juegos infantiles (Figura 2).

El espacio público en la cuadrícula ha sido objeto de otros proyectos de transformación de menor impacto al de las supermanzanas pero de mayor calado que el de las intervenciones tácticas. Es el caso de la red ortogonal de autobuses, cuya implementación se inició en 2012; o la implantación de carriles bici en diversos formatos, en el caso de la calle Diputació, bidireccional, en calzada y protegido del tráfico rodado mediante una fila de aparcamientos (Royo et al 2024). Se trata de transformaciones en el uso de la calle que, si bien



no modifican su sección tradicional, sí consiguen, a través de esa reserva de un carril para transporte público o para bicicletas, mitigar la presencia del vehículo privado y las consecuentes emisiones.

Figura 2. Paisaje de la calle Consell de Cent en distintos momentos: (1) con la distribución tradicional de los usos (2019), (2) en la etapa de urbanismo táctico (2021), (3) durante las obras de los ejes verdes (febrero 2023) y (4) con la reforma terminada (setiembre 2023).



Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, y en relación con los usos en planta baja, hay que tener en cuenta que, aunque la retícula es relativamente uniforme, la subdivisión parcelaria de las manzanas no responde a una lógica de equidistribución, puesto que el proyecto de parcelación que acompañó al desarrollo inmobiliario es heredero en gran medida de la estructura de la propiedad agrícola precedente (Corominas 2002, Gomez-Escoda, 2024). Este hecho, unido a los tiempos desiguales en los que se desarrolló el proyecto y, por lo tanto, a las diversas ordenanzas de la edificación que se sucedieron, dio lugar a una gran variedad de formas edificadas visible especialmente en la forma de los locales en planta baja, hecho que se ha traducido en una gran mixtidad de actividades (Gomez-Escoda et al., 2022).

A parte de las ordenanzas edificatorias que permiten determinados usos en cada sector, algunos instrumentos urbanísticos han basado gran parte de su articulado en la distribución de actividades, contribuyendo con modulaciones a lo establecido por el Plan General Metropolitano (1976). Es el caso de la Ordenanza de Rehabilitación y Mejora del Eixample (2002), con vocación de potenciar los usos comerciales – priorizándolos ante otras actividades invasivas – en el uso de los locales a pie de calle; las Ordenanzas de Paisaje Urbano; o los Planes de Usos. Estos últimos destacan por el rol que desempeñan en la configuración de las actividades en planta baja urbana, de acuerdo con los objetivos de: (1) mejorar el equilibrio entre las necesidades de los residentes y el mantenimiento de la actividad comercial; (2) ordenar y limitar las actividades que generan consecuencias negativas; (3) promover actividades económicas que contribuyan a dinamizar la zona; (4) fomentar la diversidad económica y comercial en todos los barrios; (5) lograr una mayor precisión en la regulación de los establecimientos, parcela a parcela y edificio a edificio; (6) permitiendo la implantación o restricción de actividades en función de si el tejido urbano las admite o no, para garantizar la mezcla de actividades y servicios; (7) asegurando que todos los interesados entienden los instrumentos reguladores; y (8) creando una herramienta de seguimiento de la evolución comercial y ambiental del entorno urbano (Ajuntament de Barcelona, 2018).

Desde febrero de 2023, el Plan de Usos de l'Eixample tiene por objetivo limitar la presencia de bares, restaurantes, discotecas y comercios alimenticios en el distrito para evitar la saturación y garantizar el equilibrio de usos y la convivencia de usuarios. El plan afecta a todo el Eixample, y define dos ámbitos diferenciados: del primero forman parte las calles pacificadas u objeto de proyectos de transformación y el barrio de Sant Antoni; el segundo engloba al resto del distrito. Durante la redacción del plan y para poder garantizar que la nueva normativa se ajustase a la realidad a regular, se aprobó en 2021 la suspensión de licencias en los ejes viales objeto de transformación, hecho que, sumado a las consecuencias de la pandemia y el subsecuente confinamiento, explican la poca variación en los datos en los censos analizados para esta investigación y detallados en los siguientes apartados .

## 5.- MÁS RESTAURACIÓN, MENOS *RETAIL* Y LOCALES VACÍOS

Tal y como se muestra en la Figura 3, en la calle Consell de Cent, el *retail* disminuye del 66% al 61%, a costa de cierres (7%) y traspaso a otros (4%), lo que consigue compensar mínimamente a través de la apertura de algunos locales vacíos (5%). Así pues, las categorías que más aumentan son bares / restaurantes

(17→ 21%) y “otros” (5→ 10%), categoría, esta última, que se nutre de *retail* y locales vacíos, y cuya composición consiste en actividades tan heterogéneas como gimnasios, aparcamientos o almacenes y trasteros (*lockers*). La restauración es el único sector que tiene una tasa de permanencia del 100% (17/17) —es decir, no experimenta ningún cambio de usos—, y se expande a costa de locales vacíos (3%). Finalmente, hay que destacar la bajísima tasa de permanencia de los locales vacíos (1/12), que transitan homogéneamente hacia las diversas categorías, lo que indica un alto grado de dinamismo comercial, ya que casi no hay locales que estuvieran vacíos en 2016 que lo continuaran estando en 2022.

Por otro lado, en la calle Diputació, al igual que en Consell de Cent, hay una disminución del *retail* (61→51), que tan solo se consigue compensar mediante la ocupación de locales vacíos (5%), pero en este caso, el proceso de decrecimiento se desarrolla casi totalmente como sustitución por la restauración (10/61). Y, finalmente, la categoría de bares / restaurantes se amplía (23→ 32%) nutriéndose del *retail*, al contrario que su calle vecina. Además, esta categoría, como ocurre en Consell de Cent, mantiene una altísima tasa de permanencia (21/23). Sobre “otros”, se registra el mismo aumento que en la calle paralela 5→ 10%), proviniendo mayoritariamente del comercio al por menor. Por último, los locales vacíos disminuyen del 6% al 11%, con una tasa de permanencia del 3%, nutriendo ésta de manera homogénea el resto de categorías.

Figura 3. Matriz de cambios en la calle Consell de Cent y Diputació.

CONSELL DE CENT		en %					DIPUTACIÓ		en %				
2016		o	c	b	v	t	2016		o	c	b	v	t
2022	otro	3	4	0	3	10	2022	otro	4	4	0	2	10
	comercio	2	54	0	5	61		comercio	1	47	0	5	52
	bares/rest	1	1	17	3	21		bares/rest	0	10	21	2	32
	vacío	0	7	0	1	8		vacío	0	1	2	3	6
	total	5	66	17	12	100		total	5	61	23	11	100

Fuente. Ajuntament de Barcelona. Elaboración propia.

## 6.- DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Los dos casos de estudio corroboran empíricamente las dos hipótesis de la investigación: la extensión de dos fenómenos globales como la *retail-less city* (traducida en una disminución del porcentaje de locales comerciales del 66% al 61% en Consell de Cent, y del 61% al 52% en Diputació); y la *restaurantització urbana* o expansión de bares y restaurantes (que aumentan del 17% al 21% en Consell de Cent; y del 23% al 32% en Diputació) entre los años 2016-2022. Se plantea una tercera idea clave, hasta el momento no considerada: a pesar de que la tendencia a la *retail-less city* es evidente, no hay un aumento de locales vacíos en planta baja, hecho que se explica por la difusión de la restauración y del resto de servicios. Esta constatación no puede hacer despreciar los porcentajes del 6% y 8% de locales cerrados en 2022, valores que de manera general no han dejado de crecer a lo largo de los últimos tres decenios (Carreras, Frago, 2022). También cabe mencionar, asociado a esta tendencia regresiva general del comercio, el declive de la esperanza de vida de los establecimientos comerciales, traducido en una elevada rotación (Silva et al., en prensa).

El comportamiento diferenciado de las dos calles puede interpretarse a partir del papel que juega la planificación urbanística, especialmente la regulación de los usos, caracterizada por una suspensión de actividades económicas en Consell de Cent desde el año 2020. Esta suspensión ha actuado como un factor desacelerador de la tendencia global de expansión de restaurantes en la calle, pero a su vez, por efecto espejo, podría haber acelerado dicha tendencia en Diputació, no afectada por la suspensión. En este segundo caso la expansión de los bares y restaurantes es notable, con un aumento del 9% frente al 4% de Consell de Cent. Este efecto espejo, incluso, podría actuar motivando la tendencia a la *retail-less city* en Diputació, dado que la expansión de bares y restaurantes se ha desempeñado a costa de las actividades comerciales: de los 34 restaurantes que operan en Diputació en 2022, 10 eran locales comerciales en 2016.



En relación con los fenómenos observados en la calle Consell de Cent, es importante destacar que, a pesar de que la expansión de bares y restaurantes es más lenta que en Diputació, se observa cómo la totalidad de los restaurantes abiertos en 2016 siguen funcionando en 2022, lo que representa un índice de permanencia del 100%, es decir, una *estabilidad expansiva*. Este hecho avala la hipótesis de que la reforma de los ejes verdes genera expectativas de éxito en este subsector económico, observándose incluso como tres *espacios de reserva*, es decir tres locales cerrados en 2016, pasan a ser restauración en 2022. Este panorama contrasta con el de la calle Diputació, donde, a pesar de una expansión más fuerte, dos restaurantes cerraron durante el periodo analizado. En este punto es importante plantearse qué efectos tendrá la suspensión de las licencias de restauración en un contexto general de expansión del sector. Conviene preguntarse si las empresas de restauración continuarán expandiendo su presencia a través de otros epígrafes de actividad no limitados, como ya ocurre con la degustación; o si, dado el retroceso del comercio y el poco peso de los servicios, este fragmento de paisaje urbano tenderá a las persianas bajadas en planta baja. *Restaurantización* o ciudad sin comercio se presentan como una dualidad local en respuesta a un mismo fenómeno global.

Desde una perspectiva general, el estudio nos permite identificar las limitaciones de la planificación urbanística contemporánea en lo que respecta a regular procesos de genealogía global como los descritos. Una de estas limitaciones se debe a una cuestión de escala; por un lado, esta escala es cada vez más local, lo cual conceptualmente corresponde a una planificación a nivel de barrio o incluso infra-barrio. Esto contrasta con la planificación durante el periodo moderno, que adoptaba una perspectiva regional y metropolitana. Este contraste pone de manifiesto que la herramienta urbanística no resuelve el problema, sino que lo desplaza e incluso lo acelera en otros lugares, a menudo muy cercanos, como se evidencia en la diferente apertura de restaurantes en las calles Consell de Cent y Diputació.

La segunda limitación se relaciona con la visión fragmentada temáticamente con la que opera la planificación urbanística, lo cual impide comprender la complejidad del fenómeno urbano planteado por Henry Lefebvre. En el caso de estudio presentado, esto implica intentar regular las actividades económicas en los bajos sin considerar otras funciones, como la residencial, o sin tener en cuenta el creciente papel del mercado del suelo. Este último aspecto es fundamental para el proceso de acumulación de capital, según lo descrito por David Harvey en su concepto de circuito secundario de acumulación de capital. Además, este aspecto se vincula con el creciente poder monopolístico derivado de la concentración de la propiedad de los locales comerciales, incentivado por la globalización neoliberal a través de herramientas financieras como los Real Estate Investment Trust.

## REFERENCIAS

- Ajuntament de Barcelona (2018) Pla d'usos de Ciutat Vella. <https://ajuntament.barcelona.cat/ciutatvella/ca/ajuntament/informacio-administrativa/pla-dusos-2018>.
- Bocock, R. (1995). El Consumo. Talasa.
- Carlo, G.D. (1980). An Architecture of Participation. *Perspecta*, 17, 74–79.
- Carreras, C. (2022). Barcelona as a city without commerce. A vueltas con el modelo urbano. *POSITION*, 8. <https://posicion-inigeo.unlu.edu.ar/>
- Carreras, C., Frago, L. (2022). Could a Retail-Less City Be Sustainable? The Digitalization of the Urban Economy against the City. *Sustainability*, vol. 14, no. 8, pp. 4641.
- Corominas, M. (2002). Los Orígenes Del Ensanche de Barcelona: Suelo, técnica e iniciativa. [The Origins of Barcelona's Ensanche: Soil, Technique and Initiative]. Edicions UPC.
- Courage, C. (2013). The Global Phenomenon of Tactical Urbanism as an Indicator of New Forms of Citizenship. *Engage Vis. Arts*, 32, 88–97.
- D'Alessandro, L.; Sommella, R. & Viganoni, L. (2016). Mallng, Demalling, Remalling? Mutamenti e nuove pratiche del commercio e del consumo nell'Area Metropolitana di Napoli. *AGEI - Geotema*, 51, 71-77.
- Dicken, P. (2015). *Global shift : mapping the changing contours of the world economy*. 7th edition. Los Angeles: SAGE.
- Durand, C. (2021). Durand, Cédric, *Tecnofeudalismo : crítica de la economía digital*. Adrogué: La Cebra.
- Frago, L., Morcuende, A. (2024). Urban Planning Paradoxes and Socio-Spatial Fragmentation: The Superilla Barcelona case. *International Journal of Urban and Regional Research*, en premsa.



- Frago, Ll. and Graziano, T. (2021). Public space and the green city: Conflictual narratives of the superblock programme in Poblenou, Barcelona. *Journal of Urban Regeneration and Renewal*, 15(1), 113-128.
- Frago, L. (2021). Impact of COVID-19 Pandemic on Retail Structure in Barcelona: From Tourism-Phobia to the Desertification of City Center. *Sustainability*, 13(15), 8215. <https://doi.org/10.3390/su13158215>
- Gehl, J. *Cities for People*; Island Press: Washington, DC, USA, 2010; ISBN 978-1-59726-573-7.
- Gomez, E.; Crosas, C.; Berra, M. (2022). Forms and patterns of mixtcity in compact cities: mixed-use synergies in the Sagrada Familia neighbourhood of Barcelona. *Journal of urban design*, 1-22.
- Guimarães, P. P. C. (2019). Shopping centres in decline: analysis of demalling in Lisbon. *Cities*, 87(November 2018), 21-29. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.12.021>
- Gutiérrez, D., (2024). Impactes de les plataformes digitals a Barcelona. Treball Final de Grado en Geografia, Universitat de Barcelona.
- Harvey, D. (2014). *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*. IAEN-Instituto de Altos Estudios Nacionales del Ecuador.
- Havey, D. (1982) *The limits to capital*. University of Chicago Press.
- INE, (2023) Encuesta de presupuestos familiares. Año 2022. URL: [https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica\\_C&cid=1254736176806&menu=ultiDatos&idp=1254735976608](https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176806&menu=ultiDatos&idp=1254735976608)
- Jameson, F. (1991). *Teoría de la postmodernidad*. Trotta.
- Jayne, M., (2006). *Cities and consumption*. Routledge.
- Lefebvre, H. (1970). *La revolution urbaine*. Gallimard.
- Lefebvre, H.; Hess, R.; Deulceux, S.; Weigand, G. (2009). *Le Droit à la Ville (Anthropologie)*, 3rd ed.; Economica-Anthropos.
- Mancinelli, F. (2020). Digital nomads: freedom, responsibility and the neoliberal order. *Information technology & tourism*, vol. 22, no. 3, pp. 417–437. ISSN 1098-3058. DOI: 10.1007/s40558-020-00174-2.
- Morcuende, A., & Lloberas, D. (2022). Retail Apocalypse as a Differential Urbanisation Symptom? Analysis of Ground Floor Premises' Evolution in Barcelona between 2016 and 2019. *Sustainability (Switzerland)*, 14(20). <https://doi.org/10.3390/su142013652>
- O'Connell EM, Gomez-Escoda E & Clua Uceda Á. (2022). Outdoor Terraces in Barcelona and Milan: Configuration of New Spaces for Social Interaction. *Sustainability*, 14(13):7837. <https://doi.org/10.3390/su14137837>
- Philipose, S. (2019). *Retail Apocalypse: The Death of Malls Retailers & Jobs (Independen)*.
- Reichenberger, I. (2018). Digital nomads—a quest for holistic freedom in work and leisure. *Annals of Leisure Research*, 21(3), 364-380.
- Royo, P., Martí, M., Gomez-Escoda, E. (2024). "Hacia la vélometrópolis: la infraestructura ciclable en Barcelona". *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, en premsa.
- Rueda Palenzuela, S. (2017). *Les Superilles per al Disseny de Noves Ciutats i La Renovació de Les Existents: El Cas de Barcelona*. Pap. Regió Metrop. Barc. Territ. Estratègies Planejamen, 59, (pp. 78–93).
- Santos, M., 2022 [2000]. *Por otra globalización : del pensamiento único a la conciencia universal*. São Paulo, USP, PPGH.
- Stiglitz, J. (2013). Crisis mundial, protección social y empleo. *Revista internacional del trabajo*, vol. 132, no. s1, 105–120. DOI: 10.1111/j.1564-9148.2013.00166.x.
- Townsend, M., Surane, J., Orr, E., & Cannon, C. (2017). America's "Retail Apocalypse" is Really Just Beginning. *Bloomberg*, 1-11. <https://www.bloomberg.com/graphics/2017-retail-debt/>
- Zukin, S., Trujillo, V., Frase, P., Jackson, D., Recubert, T. & Walker, A., (2009). New Retail Capital and Neighborhood Change: Boutiques and Gentrification in New York City. *City & community*, vol. 8, no. 1, pp. 47–64. ISSN 1535-6841. DOI 10.1111/j.1540-6040.2009.01269.x.





## ENTRE LA BARCELONA TURÍSTICA Y LA “BARCELONA DE LOS BARRIOS”: ANÁLISIS DE LAS RELACIONES ENTRE LOS CIRCUITOS DE LA ECONOMÍA URBANA Y LA DESERTIZACIÓN COMERCIAL

ALEJANDRO MORCUENDE GONZÁLEZ<sup>1</sup>, DAVID LLOBERAS LAFUENTE<sup>2</sup> Y LLUIS FRAGO CLOLS<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Filiación institucional: Departamento de Antropología, Filosofía y Trabajo Social, Universidad Rovira i Virgili, Av. Catalunya, 35, 43002 Tarragona, alejandro.morcuende@urv.cat

<sup>2</sup>Filiación institucional: Instituto de Geografía e Ordenamento do Território, R. Branca Edmée Marques, 1600-276 Lisboa (Portugal), d.lafuente@edu.ulisboa.pt

<sup>3</sup>Filiación institucional: Departamento de Geografía, Universidad de Barcelona, C. Montalegre, 6 08001 Barcelona, llfrago@ub.edu

**Resumen:** Esta investigación analiza las relaciones entre los circuitos de la economía urbana y la desertización comercial, a partir de dos ejes comerciales de Barcelona: el Passeig de Gràcia, una centralidad de alcance global y metropolitana que atrae los flujos del consumo internacional, y el Eje Sants-Creu Coberta, que responde a la demanda de consumo en una escala local y cotidiana. La hipótesis es que las relaciones entre esos circuitos y la desertización comercial se comportan diferencialmente dependiendo de su posición relativa en la ciudad respecto de los flujos del consumo. Esta hipótesis es comprobada a partir del análisis cuantitativo *one-to-one* de los usos de los locales de planta baja en ambos ejes para el año 2016 y 2021, de acuerdo con los Censos Comerciales del Ayuntamiento de Barcelona y de la Diputación de Barcelona, respectivamente. Cada local en planta baja es clasificado como Circuito Superior (CS), Circuito Inferior (CI) o Sin Actividad (SA), lo que permite realizar cartografía del proceso entre un año y otro para cada uno de los locales. Los resultados muestran un dominio del CS en un especializado Passeig de Gràcia, con un aumento de la desertización comercial, proveniente del CS, mientras que el CI presenta altas tasas de permanencia; en cambio, en el multisectorial Eje Sants-CC hay un dominio estable del CI con una permanencia de locales cerrados muy baja, una elevada rotación comercial entre circuitos, y, de nuevo, una permanencia mayor del CI que del CS. Las conclusiones señalan que, efectivamente, ambos ejes presentan formas propias de las dinámicas globales y locales que entrelazan los circuitos y la desertización comercial, de las que extraemos un esquema analítico de las relaciones teórico-empíricas existentes entre los comportamientos de ambos circuitos y la desertización, los procesos a los que responden y las formas que cristalizan en el espacio.

**Palabras clave:** circuitos de la economía urbana, *retail apocalypse*, Barcelona

**Abstract:** Between touristy Barcelona and the "neighborhood Barcelona": analysis of the relationships between urban economic circuits and commercial desertification.

This research analyzes the relationships between urban economic circuits and retail apocalypse, based on two commercial axes in Barcelona: Passeig de Gràcia, a globally and metropolitan-central that attracts flows of international consumption, and the Sants-Creu Coberta Strip, which responds to the demand for consumption on a local and everyday life scale. The hypothesis is that the relationships between these circuits and commercial desertification behave differentially depending on their relative position in the city with respect to consumption flows. This hypothesis is tested through one-to-one quantitative analysis of the uses of ground-floor premises in both strips for the years 2016 and 2021, according to the Commercial Censuses of the Barcelona City Council and the Diputació de Barcelona, respectively. Each ground-floor premise is classified as Upper Circuit (UC), Lower Circuit (LC), or Vacant (V), allowing for mapping of the process between one year and another for each premise. The results show a dominance of UC in the specialized Passeig de Gràcia, with an increase in commercial desertification coming from UC, while LC shows high remaining rates; in contrast, in the multisectorial Sants-CC Strip, there is a stable dominance of LC with very low closure rates, high commercial turnover between circuits, and, again, higher permanence



of LC than UC. The conclusions indicate that, indeed, both axes present their own forms of the global and local dynamics that intertwine circuits and commercial desertification, from which we extract an analytical framework of the existing theoretical-empirical relationships between the behaviors of both circuits and desertification, the processes they respond to, and the forms they crystallize in space.

**Keywords:** economic urban circuits, retail apocalypse, Barcelona

## 1.- INTRODUCCIÓN

Con el objetivo de explicar los procesos de transformación que ocurren en los sistemas comerciales y las distintas formas en las que se manifiestan, como la desertización comercial, esta investigación se apoya en la Teoría de los Circuitos de la Economía Urbana del geógrafo brasileño Milton Santos. Esta teoría señala la existencia dialéctica de dos circuitos: el superior, altamente capitalizado y sofisticado; y el inferior, poco capitalizado y con estructuras más simples (Santos, 1975).

A partir de ella, esta investigación realiza tres aportaciones principales: a) se operativiza la Teoría de los Circuitos a escala de establecimiento comercial mediante cartografía de procesos (2016-2021), b) se identifican nuevas variables analíticas para una mejor comprensión de las relaciones entre los circuitos y las formas en las que cristalizan a diferentes escalas, y c) se propone el concepto de *retail-less cities* como elemento explicativo de esas relaciones entre circuitos.

Todo ello se realiza a través del análisis de los Censos Comerciales del Ayuntamiento de Barcelona y la Diputación de Barcelona para los años 2016 y 2021, y su espacialización para dos ejes específicos de la ciudad. El primero, el Passeig de Gràcia, es una zona de alta afluencia turística que atrae a consumidores internacionales. Desde el siglo XIX ha evolucionado de ser un enclave residencial y comercial de la burguesía barcelonesa a convertirse en un importante destino turístico, albergando destacados edificios modernistas como La Pedrera y Casa Batlló. Además, ha experimentado cambios significativos en su función comercial, pasando de ser un centro bancario a convertirse en una zona dominada por tiendas de *fast fashion*, como H&M y Zara (Burgos, 2019; Carreras, 2003).

El segundo, el área de Sants-Creu Coberta, satisface la demanda local y estructura los barrios de Sants, Hostafrancs y la Bordeta. El eje comercial Sants-Creu Coberta, de cuatro kilómetros de longitud, conecta varios barrios y es uno de los más largos de Europa. Su urbanización se remonta a tiempos romanos, pero su consolidación como calle comercial ocurrió durante la industrialización del siglo XIX. Actualmente, alberga más de 800 establecimientos y es reconocida por su resistencia a la modernización, promoviendo un tejido cooperativo y social en los barrios de Sants y Hostafrancs.

Por último, esta comunicación desarrolla la hipótesis de que las relaciones entre los dos circuitos urbanos y los cierres de locales comerciales varían dependiendo de la ubicación relativa de estos lugares respecto a los flujos de consumo. Es por ello que se toman dos casos de estudio contrastantes, y dominados por cada uno de los circuitos. Esta hipótesis se verifica mediante un análisis one-to-one de los usos comerciales en ambos ejes entre 2016 y 2021 (Morcuende, Lloberas, 2022).

## 2.- CIRCUITOS DE LA ECONOMÍA URBANA Y RETAIL APOCALYPSE

Esta investigación desarrolla la teoría de los circuitos de la economía urbana, elaborada por Santos en 1975 en "L'espace paratge, les deux circuits de l'economie urbaine", obra en la que el geógrafo brasileño relaciona la globalización y el territorio, es decir, la vida social y la urbanización. A pesar de ser un análisis de los países denominados subdesarrollados, la aproximación a la globalización de Santos que caracteriza a través de diversas variables ascendentes como: la convergencia de los momentos (Santos, 2000; Smith, 1984), la unicidad de la técnica (Santos 1994; Castells, 2003; Massey, 2005), y la integración global de los mercados, apoyada en las finanzas, el crédito, el consumo y la deuda (Aalbers, 2020; Arroyo & Silva, 2022; Harvey, 2007; Santos, 2000), permite una aplicación a otras formaciones socioespaciales. La globalización implica un proceso de modernización que impacta sobre territorios concretos. De acuerdo con las diversas



formas en que las sociedades utilizan sus territorios, estos se integran de manera diferencial al proceso de modernización.

Las diferentes divisiones territoriales del trabajo son resultado del hecho de que "[...] los agentes ocupan determinadas partes del entorno construido. Sin embargo, las localizaciones no son permanentes y su duración depende de la ecuación entre el coste del lugar en el tejido urbano y la capacidad de añadir valor a los productos y servicios. De ahí la migración de las empresas menos capitalizadas y la incesante reorganización de las centralidades urbanas en este extenso entorno construido" (Silveira, 2014, p. 79-80).

Los circuitos de la economía urbana, conjuntos de actividades económicas desarrolladas a diferentes niveles de capital, tecnología y organización, son el resultado de esa inserción diferencial en la modernización de los territorios. Así, "la ciudad es vista como un único sistema cuyo movimiento es dado por vasos comunicantes que son los circuitos; de tal modo que solamente es posible reconocer y comprender uno de los circuitos concomitantemente a la identificación y al entendimiento del otro.

Lejos de componer una dualidad, el circuito superior y el circuito inferior revelan su existencia unitaria y su oposición dialéctica" (Silveira, 2022, p. 31). Estos dos circuitos no son autónomos, y las relaciones que se establecen entre ellos van más allá de la dualidad. Cada uno de ellos existe en oposición al otro, formando una unidad dialéctica, es decir, debido al origen común y la existencia dependiente, los circuitos no tienen autonomía de significado por sí mismos, y por lo tanto, requieren del contrario para existir como categoría.

Esta teoría permite comprender los diferentes tipos de actividades económicas que se relacionan y se distribuyen en las metrópolis. El circuito superior está formado por las actividades económicas más vinculadas a la economía moderna y globalizada, más altamente capitalizadas, tecnológicamente más avanzadas e intensamente organizadas. En este circuito encontramos grandes empresas, corporaciones multinacionales, grandes cadenas de supermercados, franquicias, outlets, centros comerciales y otras actividades de producción y distribución a gran escala. Las actividades del circuito superior hacen un uso intensivo de la tecnología y la publicidad para atraer a los consumidores, y tienen un mejor acceso al crédito y otros recursos financieros.

En cambio, el circuito inferior contempla actividades económicas con base más local, que suelen estar menos capitalizadas, tecnológicamente más simples y organizadas menos burocráticamente. Entre estas actividades se encuentran los pequeños comercios, mercados locales, venta ambulante y actividades que en general producen y distribuyen a pequeña escala. El circuito inferior está orientado a responder a necesidades cotidianas de la población, por lo que tiene una relación más directa con el consumidor local. Las inversiones y el acceso al crédito de las actividades de este circuito suelen ser más restringidos. Las variables específicas del circuito inferior son, además de las migraciones y una población de baja calificación y bajos ingresos.

Por su parte, el concepto *retail apocalypse* se utilizó por primera vez en 2017 en EE.UU. para hacer referencia al cierre masivo de centros comerciales durante la Gran Recesión (2007-2012) (Philipose, 2019; Townsend et al., 2017; Guimarães, 2021). Esta reestructuración del sector de la distribución comercial significó el cierre masivo de centros comerciales de ubicación periférica, la eclosión del comercio en línea y la apertura de establecimientos más pequeños y cercanos a las áreas residenciales. Este proceso ha tenido también un impacto en las ciudades europeas (Frago, 2011, Razemon, 2017),, acentuado a raíz de la COVID-19 (Delage et al., 2020; Frago, 2021; Morcuende, Lloberas, 2022).

La definición de *retail apocalypse* que aquí se utiliza recoge el cierre de todos los formatos comerciales físicos, sea cual sea su patrón de localización, dimensiones o capitalización. En este sentido, el concepto se refiere al cierre definitivo de establecimientos comerciales a pie de calle.

### 3.- METODOLOGÍA

El diseño experimental de esta comunicación analiza los cambios producidos en los dos ejes comerciales seleccionados a lo largo de 5 años. Para contemplar la mayor distancia temporal se han utilizado dos censos comerciales elaborados por instituciones diferentes. En primer lugar está el Censo de Actividades Económicas del Ayuntamiento de Barcelona, con todos los locales de planta baja censados. Y en segundo lugar está el Censo de Ejes Comerciales elaborado por la Diputación de Barcelona, que censa las calles comerciales más relevantes de la provincia de Barcelona.

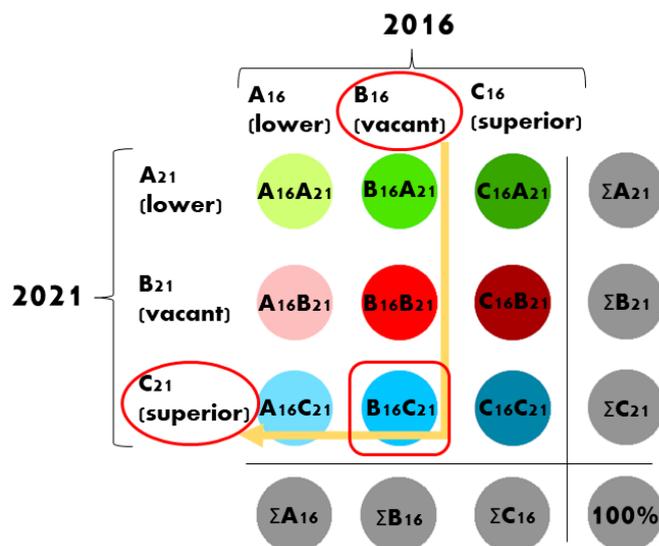


El proceso de validación y operacionalización de las dos bases de datos para generar registros compatibles y comparables uno a uno ha consistido en el cruce automático y manual de los datos. Una revisión manual de los datos ha sido necesaria al comparar dos censos elaborados por diferentes entidades porque las bases de datos no tienen un campo clave común que las vincule, ni coincide completamente en su geolocalización, aunque hay cierta proximidad entre los puntos. De este modo, los datos han revelado 153 registros comunes en el Passeig de Gràcia y 343 en Carrer de Sants, un total de 496 establecimientos presentes en ambos censos (Figura 4).

La metodología se desarrolla mediante la clasificación tipológica de los locales en dos momentos (2016 y 2021), utilizando tres categorías: vacante, circuito superior (activo) y circuito inferior (activo). Para ello, fue necesario identificar si el establecimiento está activo o no, y en caso afirmativo, determinar a qué circuito de la economía pertenece. La caracterización de los establecimientos en ambos momentos permitió analizar los cambios de categoría experimentados durante el período analizado, surgiendo hasta 9 tipos de combinaciones entre 2016 y 2021.

Estas combinaciones se representan gráficamente en las 9 intersecciones entre las categorías de los 3 vectores del eje vertical ( $A_{16}$ ,  $B_{16}$ ,  $C_{16}$ ) correspondientes a 2016, y los 3 vectores del eje horizontal ( $A_{21}$ ,  $B_{21}$ ,  $C_{21}$ ) correspondientes a 2021 (figura 1). Esta matriz no solo permite conocer el paisaje comercial de ambos ejes en 2016 y 2021, sino que permite analizar los cambios que han tenido lugar durante el período analizado a través de las intersecciones entre ejes. La pregunta fundamental que hay que hacer a las matrices es, pues: ¿A qué categoría pertenecían en 2016 los locales que en 2021 corresponden a la categoría A/B/C?

Figura 1



Fuente: Elaboración propia

#### 4.- RESULTADOS

A continuación, se presentan los principales resultados para cada uno de los casos de estudio. En primer lugar, el Passeig de Gràcia como tradicional bulevar continúa albergando hoy gran parte del comercio de moda de lujo. Se especializa en moda (*fast fashion* y lujo) y accesorios personales (joyería, relojería, artículos de piel y diseño), donde el circuito superior domina con el 69% de los 153 establecimientos en planta baja en 2021. Hay que destacar, por otro lado, el aumento considerable de locales vacíos, incrementándose del 1% al 9%. El circuito del que proceden estos cierres es el superior, con 8 de 74 puntos (11%), proporcionalmente mayor que los cierres sufridos por el circuito inferior, 1 de 26 puntos (3%).

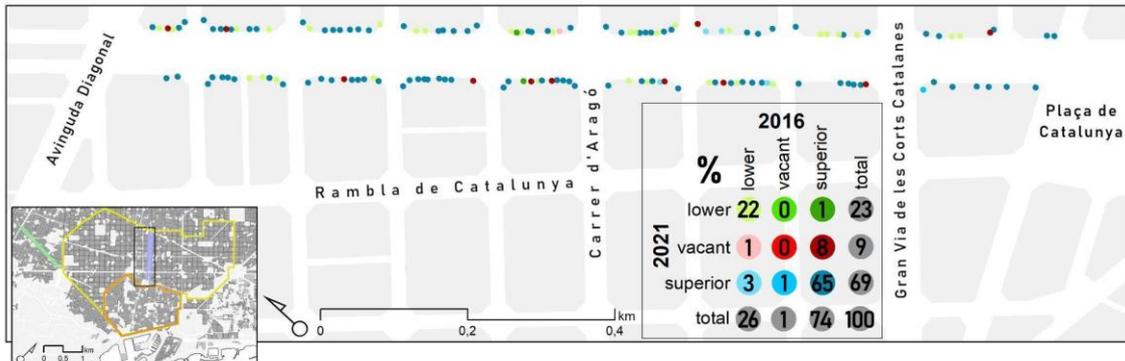
En el período analizado, el circuito superior ha sido claramente el más perjudicado debido al alto número de cierres, que solo se compensan parcialmente con la absorción de algunos locales anteriormente bajo el



dominio del circuito inferior. Parece existir una dinámica en la que la desertización se nutre del circuito superior y este, a su vez, intenta compensarlo absorbiendo locales del circuito inferior (Figura 2.)

Figura 2

**Premises circuit evolution 2016 - 2021: Passeig de Gràcia**



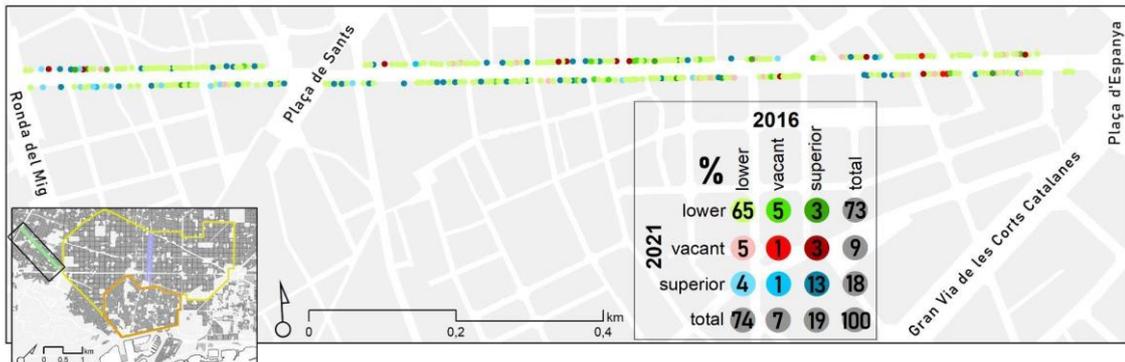
Fuente: Elaboración propia

En segundo lugar, el eje comercial Sants-Creu Coberta se caracteriza fundamentalmente por una multisectorialidad en las actividades económicas que en él se desarrollan. Esta multisectorialidad está, además, protagonizada por el circuito inferior, presente en los 343 locales comerciales, un 73%, en 2021. Entre los sectores económicos encontramos alimentación (supermercados, comestibles, etc.), moda y accesorios para el hogar (ropa, calzado, joyería, juguetería, tecnología, servicios de belleza, telecomunicaciones, servicios financieros, entre otros. No obstante, se identifican esfuerzos del circuito superior para adaptarse a este eje comercial tan diverso.

La evolución del paisaje comercial está marcada por la permeabilidad entre los circuitos, que aunque no son masivos sí son significativos, y recíprocos, lo que indica una alta rotación entre los dos circuitos en este eje comercial. A pesar de esa elevada permeabilidad, los cambios entre uno y otro van compensándose: el circuito inferior gana 3 puntos del superior, mientras que, a la inversa, el superior gana 4. Para poder evaluar la fortaleza de cada circuito es importante conocer su tasa de permanencia, más baja en el superior, 13/19 puntos (68%), que no en el inferior, 65/74 puntos (88%) (Figura 3).

Figura 3

**Premises circuit evolution 2016 - 2021: Carrer de Sants**



Fuente: Elaboración propia.

**5.- CONCLUSIONES**

La dinámica de la economía urbana sugiere que el circuito superior está expandiéndose a expensas del circuito inferior, en respuesta al proceso de concentración empresarial. A pesar de la presión del mercado del suelo y el impacto del *retail apocalypse*, el proceso de concentración de capital continúa sin manifestarse necesariamente en una transformación paisajística del circuito superior en las áreas



comerciales de la ciudad. En este contexto, la localización de las actividades del circuito superior se vuelve más selectiva, enfocándose en ubicaciones estratégicas con mayor tráfico de personas, como ejes principales y secundarios, centros comerciales y zonas de alto poder adquisitivo.

El turismo ejerce una clara influencia en la expansión del consumo y la dinamización del comercio, especialmente con incentivos como el *tax free* y la contracción del poder adquisitivo de los residentes locales. Esta adaptación de la oferta a la demanda turística puede resultar en lo que algunos autores llaman gentrificación comercial. En cuanto al sector del lujo, la ubicación estratégica en prestigiosas zonas urbanas se convierte en una herramienta de propaganda, lo que refuerza la especialización de ciertos lugares en marcas de alto nivel y determina el mercado inmobiliario de toda el área metropolitana.

En el circuito inferior, la realidad es distinta, con un predominio de comercios familiares que enfrentan dificultades para competir con la venta por internet y la competencia interempresarial. A pesar de ello, el alto precio del suelo y la creciente participación de fondos de inversión privados afectan tanto al circuito superior como al inferior, dificultando la actividad comercial en locales alquilados. Sin embargo, el esfuerzo de alquiler sigue siendo sostenible en ciertos ejes comerciales, especialmente para negocios que requieren mano de obra intensiva de baja cualificación.

## REFERENCIAS

- Albers, M. B. (2020). Financial geography III: The financialization of the city. *Progress in Human Geography*, 44(3), 595-607.
- Arroyo, M., & Silva, A. M. B. (2022). Instabilidade dos territórios: por uma leitura crítica da conjuntura a partir de Milton Santos. (M. Arroyo & A. M. B. Silva, Eds.). FFLCH - USP.
- Burgos, R. (2019). Els Amos del Passeig de Gràcia. *Gràcia: una radiografia del poder*. Pol-len Edicions. Carreras, C. (2003). *Atlas Comercial de Barcelona*. Ajuntament de Barcelona.
- Castells, M. (2003). L'Era de la informació : economia, societat i cultura. UOC.
- Delage, M., Baudet-Michel, S., Fol, S., Buhnik, S., Commenges, H., & Vallée, J. (2020). Retail decline in France's small and medium-sized cities over four decades. Evidences from a multi-level analysis. *Cities*, 104(May), 102790. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102790>
- Frago, L. (2011). La metamorfosi del centre a les capitals comarcals: entre tradició i postmodernitat. *Tesis doctoral*. Universitat de Barcelona.
- Frago, L. (2021). Impact of COVID-19 Pandemic on Retail Structure in Barcelona: From Tourism-Phobia to the Desertification of City Center. *Sustainability*, 13(15), 8215. <https://doi.org/10.3390/su13158215>
- Guimarães, P. (2019). Shopping centres in decline: analysis of demalling in Lisbon. *Cities*, 87, 21-29. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.12.021>
- [Harvey, D. \(2007\). \*The Limits to Capital\*. Verso.](#)
- [Massey, D. \(2005\). \*For space\*. Sage.](#)
- Morcuede, A., & Lloberas, D. (2022). Retail Apocalypse as a Differential Urbanisation Symptom? Analysis of Ground Floor Premises' Evolution in Barcelona between 2016 and 2019. *Sustainability*, 14(20). <https://doi.org/10.3390/su142013652>
- Philipose, S. (2019). *Retail Apocalypse: The Death of Malls, Retailers & Jobs*. Publicación independiente..
- Razemon, O. (2017). *Comment la France a tué ses villes*. Rue de l'Échiquier.
- Santos, M. (1975). L'espace partagé : les deux circuits de l'économie urbaine des pays sous-développés. Génin Librairies techniques.
- Santos, M. (1994). Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional.
- Santos, M. (2000). Por uma outra globalização. Editorial Record.
- Silveira, M. L. (2014). Circuitos de la Economía Urbana y nuevas manifestaciones del comercio metropolitano. *Cidades*, 11(18), 78-91.
- Silveira, M. L. (2022). Modo de existência da cidade contemporânea: uma visão atual dos circuitos da economia urbana. *Cidades*, 14(23), 25-48.
- Smith, N. (1984). Uneven development: nature, capital, and the production of space. Blackwell.
- Townsend, M., Surane, J., Orr, E., & Cannon, C. (2017). America's "Retail Apocalypse" is Really Just Beginning. Bloomberg: New York. Consulta en: <https://www.bloomberg.com/graphics/2017-retail-debt/>



# EL ENFOQUE DE LA DESINDUSTRIALIZACIÓN REVERSIBLE APLICADO AL PARQUE TECNOLÓGICO DE LEÓN

PAZ BENITO DEL POZO<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía y Geología, Universidad de León, [paz.benito@unileon.es](mailto:paz.benito@unileon.es)  
ORCID 0000-0001-5492-3677*

ALEJANDRO SANTOS FUENTES<sup>2</sup>

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía y Geología, Universidad de León  
ORCID 0000-0003-3282-7822*

**Resumen.** Se plantea un trabajo de carácter teórico/empírico donde se argumenta acerca del valor explicativo del enfoque de la desindustrialización como proceso reversible que puede afectar a los espacios urbanos y que permite interpretar la reciente estrategia de expansión de los usos del suelo industriales en ciudades medias. El caso empírico es el parque tecnológico de León, que ha experimentado un crecimiento que presiona sobre la necesidad de incrementar la oferta de parcelas. Se analiza el proyecto de ampliación de este asentamiento tecnológico y se ponen de manifiesto las tensiones entre suelo industrial y suelo residencial, más allá de un modelo urbanístico que tiende a no segregar usos, pero que debe buscar y resolver el conflicto de intereses entre residentes y empresas. Las técnicas son de tipo cualitativo (revisión de bibliografía y documentación urbanística, y consulta de fuentes hemerográficas) y cuantitativo (tratamiento de datos estadísticos sobre las empresas), destacando el trabajo de campo y la entrevista. Se espera obtener resultados que avalen la evidencia de que la desindustrialización de la ciudad contemporánea es un fenómeno reversible que se concreta en estrategias como la ampliación de la oferta de suelo industrial de calidad y para actividades tecnológicas, según unas pautas urbanísticas que deben superar la clásica tensión entre suelo residencial y suelo empresarial.

**Palabras clave:** Reindustrialización urbana, parque tecnológico, conflictos suelo industrial, ciudades medias, ciudad de León.

**TITLE OF PAPER: THE REVERSIBLE DEINDUSTRIALIZATION APPROACH APPLIED TO THE LEÓN TECHNOLOGY PARK**

**Abstract.** A theoretical/empirical work is proposed that argues about the explanatory value of the deindustrialization approach as a reversible process that can affect urban spaces and that allows interpreting the recent expansion strategy of industrial land uses in medium-sized cities. The León technology park is taken as an empirical case. The expansion project of this technological settlement is analyzed and the tensions between industrial land and residential land are revealed, beyond an urban planning model that tends not to segregate uses, but that must seek and resolve the conflict of interests between residents and companies. The sources used are qualitative (review of bibliography and urban documentation) and quantitative (statistical data from companies), highlighting field work and interview techniques. It is expected to obtain results that support the evidence that the deindustrialization of the contemporary city is a reversible phenomenon that takes shape in strategies such as the expansion of the supply of land in quality business areas and technological activities, but subject to urban planning guidelines that must overcome the classic tension between residential land and business land.

**Keywords:** Urban reindustrialization, technology park, industrial land, medium-sized cities, city of León.



## 1. ANÁLISIS DE LA DESINDUSTRIALIZACIÓN COMO PROCESO TERRITORIAL REVERSIBLE

El análisis geográfico de la desindustrialización lleva parejo interpretar el proceso a la luz de fenómenos ligados a la especialización productiva de los territorios en el contexto de la globalización económica, las estrategias de desarrollo regional, las transformaciones urbanas y los nuevos enfoques en la planificación y ordenación del territorio (Bost, 2017). Hay desindustrialización cuando una empresa decide cerrar sus instalaciones en un país e instalarse en otro para aprovechar ventajas económicas y laborales (reducir costes), buscar mayor seguridad jurídica o huir de procesos políticos desestabilizadores que amenazan el negocio. Igualmente, hay desindustrialización cuando una crisis del sector (que puede afectar a una o varias ramas de actividad) provoca el cierre masivo de industrias y genera un cuadro de declive en el espacio regional afectado.

A escala urbana, la ciudad se desindustrializa por cierres de fábricas obsoletas y/o por traslados generalizados motivados, en primera instancia, por la presión de los precios del suelo, factor de localización que vacía las áreas centrales y llena los polígonos industriales y parques empresariales y logísticos de la periferia o el extrarradio. La planificación urbanística y el desarrollo de planes regionales de suelo industrial y empresarial están en la misma línea de reubicación de la industria, con propuestas que normalmente generan segregación de los usos industriales y nuevos desarrollos de suelo urbanizado para la industria sobre el periurbano o los espacios rurales (Méndez y Sánchez Moral, 2006; Benito del Pozo, 2011; Buhigas y Pybus, 2016; Andrés López, 2019; Alonso Logroño *et al.* 2022).

En la relación entre sectores, los expertos insisten en el fenómeno de la *servindustria*, de modo que no está tan clara la barrera (ni la distancia) entre actividades de servicios y actividades manufactureras, lo que plantea nuevos enfoques en el análisis estructural que llevarían a recalibrar el peso real de los servicios, es decir, el alcance de la terciarización.

En lo que sigue se plantean tres enfoques sobre la desindustrialización que pueden combinarse para obtener un diagnóstico territorial más completo acerca del alcance y los impactos del fenómeno, de naturaleza reversible y, por tanto, con capacidad para derivar hacia su contrario: la reindustrialización y ser un factor de transformación urbana (Benito del Pozo, 2023).

### 1.1 El enfoque de la resiliencia

En recientes trabajos hemos aplicado el enfoque de la vulnerabilidad y la resiliencia para explicar los procesos territoriales más sobresalientes en los espacios presa de la desindustrialización, visible en su estructura productiva y laboral, así como en su demografía, urbanismo y usos del suelo, siendo también llamativos los fenómenos de desmantelamiento y abandono de fábricas, talleres e infraestructuras de distribución y comercio (Benito, López y Prada, 2020; Benito del Pozo y Pisabarro, 2022). Dicho enfoque se basa en considerar el doble flujo de factores que representan, de un lado, la vulnerabilidad de estos espacios (de signo negativo); y de otro lado, la resiliencia o respuesta con impacto positivo o conducente a la recuperación, siendo decisiva la intervención de los agentes públicos a través de acciones orientadas al fomento de actividades económicas alternativas, la formación y el apoyo al empleo juvenil, la recualificación urbanística, la recuperación de contenedores e infraestructuras industriales abandonados y la mejora de la calidad medioambiental.

Este enfoque se apoya parcialmente en las teorías que interpretan la desindustrialización como un proceso básicamente destructivo de la actividad industrial, de modo que se pierde el empleo del sector, merma el tejido empresarial y se reducen las capacidades del territorio. No obstante, la ulterior intervención de los agentes públicos locales/regionales, que financian políticas de reactivación económica y social que sirven para relanzar una cierta recuperación de la industria o bien para impulsar otras actividades que compensen las pérdidas causadas por la desindustrialización, tiene el efecto de generar un cierto crecimiento que implica un cambio de tendencia con respecto a la crisis o declive inicial.

La resiliencia podría ser, en el análisis geoeconómico, un proceso de adaptación dinámico, donde los territorios son capaces de resistir al conjunto de factores adversos sobrevenidos, recuperando impulso y retornando al crecimiento y desarrollo, lo que ocurriría en un largo plazo (Martin y Sunley, 2015; Boschma, 2015). Otros autores aceptan la utilidad y validez analítica del enfoque de la resiliencia, “un concepto sencillo en su definición pero que, al mismo tiempo, permite su uso como variable dentro del análisis del ciclo de vida de los sistemas económicos. En cierto modo, su versatilidad permite su aplicación a diferentes unidades económicas y en diferentes niveles espaciales lo que lo convierte (...) en un concepto válido para



el análisis de las respuestas que diferentes sistemas económicos (regiones, economías locales, sistemas productivos, distritos industriales y/o clústeres) han dado a la crisis económica de 2008” (Fuster, 2020, p. 27).

Por último, en algunos estudios empíricos recientes sobre resiliencia en la Unión Europea se afirma que “la resiliencia de los espacios desindustrializados es un proceso efectivo, pero frágil, que depende de ciertos factores territoriales, como el fuerte influjo de la función de capitalidad de algunas grandes ciudades, y de la acción institucional: la resiliencia estaría comprometida en ausencia de estrategias y acciones centradas en la innovación, la digitalización, la cultura y el conocimiento. Prestar atención al mercado laboral y a las tendencias de economía alternativa, así como una gobernanza basada en la cooperación son otros tantos factores favorables a la resiliencia” (Benito y Pisabarro, 2022, p. 41).

## 1.2 El discurso del reformateo productivo: la nueva política industrial

En el contexto de la Gran Recesión de 2008 y de la pandemia de covid-19 declarada en 2020 las teorías neoindustriales están cobrando fuerza debido al renovado interés de los países por apoyar el crecimiento de su sector manufacturero y reforzar la política industrial. Tanto EE UU como la Unión Europea han tomado postura frente al riesgo que supone depender de terceros países para obtener determinados productos industriales considerados estratégicos, tanto en el ámbito sanitario como en el tecnológico y medioambiental: así, a la vez que se aprueban medidas de impulso al sector manufacturero se anuncia un mayor proteccionismo. Es decir, donde hubo un masivo proceso de deslocalización de empresas y redistribución de la actividad industrial que generó desindustrialización en múltiples territorios, se vislumbra una reindustrialización que en buena medida está reforzada por la geopolítica (pandemias, guerras) y por las condiciones del mercado internacional, muy tensionado por China y Rusia, proveedores de componentes electrónicos y manufacturas diversas y de recursos energéticos, respectivamente.

Lo que se denomina “moderna política industrial de los Estados Unidos” tiene como objetivo realizar inversiones audaces en áreas clave para el crecimiento económico; en concreto, dicha acción se orienta hacia tres sectores: las infraestructuras de transporte, esenciales para garantizar la eficiencia de las cadenas de suministro; la investigación y el desarrollo ligados a la fabricación como motor del crecimiento económico; y por último, la energía verde (vid. <https://legrandcontinent.eu/es/2022/11/14/el-estado-es-la-solucion-la-nueva-politica-industrial-estadounidense/>).

Por su parte, la Unión Europea ha actualizado su política industrial adaptando sus acuerdos al nuevo escenario poscrisis y de nueva competencia internacional: en 2014 la Comisión apostó “Por un renacimiento industrial europeo”, comunicación centrada en invertir la tendencia del declive industrial y alcanzar el objetivo del 20 % del PIB para las actividades manufactureras en el año 2020. Esta política se complementó en 2016 con la comunicación sobre “Digitalización de la industria europea-aprovechar todas las ventajas de un mercado único digital”. En 2019 industrias como las TIC, el acero, el cemento, los textiles y los productos químicos se incluyeron en la hoja de ruta de actuaciones clave dentro del *Pacto Verde Europeo*, con el objetivo de movilizar a la industria en favor de una economía limpia y circular. Por último, en 2020 se presentó la estrategia “Un nuevo modelo de industria para Europa” para ayudar a liderar la doble transición hacia la neutralidad climática y el liderazgo digital. Pero el impacto del covid-19 en las cadenas de suministro industrial y en la competitividad de la Unión hicieron necesaria una revisión de dicho modelo y en 2021 se actualizó la Estrategia Industrial Europea, centrándose en la resiliencia del mercado único de la Unión, las dependencias de esta en ámbitos estratégicos clave y el apoyo a las pequeñas y medianas empresas (pymes) y las empresas emergentes, así como en la aceleración de las transiciones ecológica y digital (recuperado de <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/61/los-principios-generales-de-la-politica-industrial-de-la-union>).

Desde la Geografía, recientes trabajos identifican un proceso en marcha de retorno de las industrias a sus países de origen, una suerte de relocalización industrial o *desindustrialización inversa* (reindustrialización, al fin y al cabo) motivada por “la inestabilidad global desde principios del siglo XXI (...), para lo que las empresas se apoyan en avances tecnológicos que permitan reducir la plantilla y en medidas de incentivo de las Administraciones Públicas que consideren la reindustrialización como un objetivo estratégico a medio plazo” (Somoza Medina, 2022, p. 13).



### 1.3 Integración industria-servicios y especialización

No solo se aprecia un decidido empeño de los Gobiernos por apoyar al sector industrial y activar políticas de reindustrialización. También, y por lo que respecta a las tendencias estructurales, algunos autores afirman que se asiste desde hace tiempo a un proceso de creciente integración servicios-industria en las economías más avanzadas. Dicha integración se muestra particularmente acelerada en tres frentes: la incorporación de servicios en el proceso productivo de las manufacturas; el contenido de servicios en los bienes exportados; y los avances en la *servitización* de las empresas industriales (Cuadrado Roura, 2021: 750).

Otros autores abundan en lo anterior matizando que “la industria soporta el grueso de la competencia mundial, y es el sector que más ha avanzado en su implantación internacional, pero las actividades de servicios también compiten internacionalmente de forma creciente. La diferenciación entre sectores industriales y sectores de servicios se está haciendo cada día más borrosa, particularmente con el desarrollo de las tecnologías de la información y la comunicación” (Audrestsch y Callejón, 2007). También la reindustrialización a partir de ciertos sectores o ramas industriales más tecnológicas y competitivas ha merecido la atención y el análisis geográfico. Para el caso de la Unión Europea algunos autores sostienen que “una apuesta por actividades *high-tech* y *high-know* permite a los territorios adquirir una posición de fortaleza, como ocurre en el valle del Támesis” (...). La apuesta por el conocimiento es un valor seguro. Así se puede demostrar lo que *a priori* es la idea de que este tipo de actividades intensivas en conocimiento tienen capacidad de atracción de trabajadores con estudios avanzados; y a la inversa, un alto número de personas muy cualificadas es un indicador de la presencia de actividades de este tipo” (Benito y Pisabarro, 2022, p. 40).

## 2. RETOS DE LA REINDUSTRIALIZACIÓN URBANA EN EL SIGLO XXI

El retorno estratégico de la industria abre nuevos escenarios y plantea desafíos territoriales que son advertidos desde hace tiempo por diferentes autores (Méndez y Sánchez Moral, 2006; Méndez et al. 2007; López Groh, 2014; Buhigas y Pybus, 2016) y que se confirman en los más recientes trabajos (Buhigas, 2020; Somoza Medina, 2022), en los que se introduce la idea de que la industria es una actividad que se *reformatea* de manera constante y, por ello, los espacios que le dan soporte, los espacios productivos, deben gestionarse, planificarse y proyectarse con nuevos criterios y para funciones reactualizadas (Buhigas, 2020).

Los avances en la reindustrialización de la estructura económica y del territorio en clave poscrisis plantean una serie de retos a los agentes públicos y privados implicados. A escala urbana esos retos, que representan a su vez nuevos focos de interés para el análisis geográfico, serían los siguientes (Benito del Pozo, 2023):

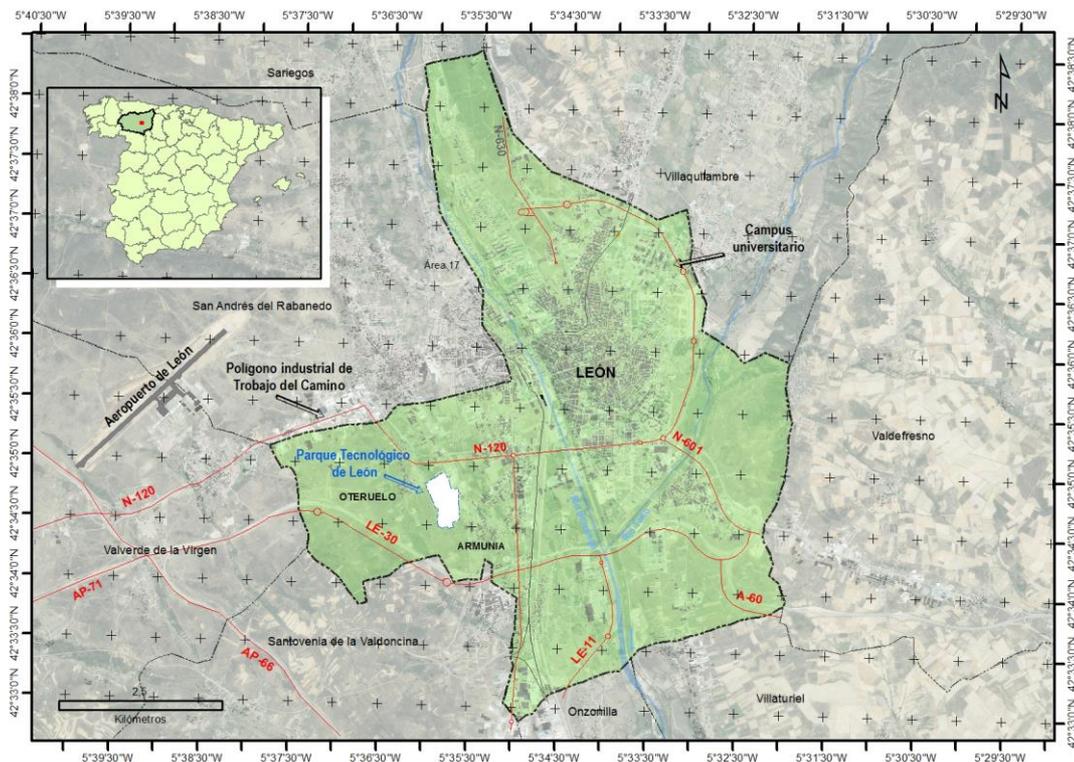
1. Apostar por una *planificación territorial y urbanística* sostenible, que evite despilfarros de suelo y optimice aprovechamientos (terrenos abandonados, vacíos industriales, edificios, naves, infraestructuras de transporte en desuso, espacios marginales peri-industriales), con recalificaciones y nuevos desarrollos que aseguren los usos y funciones más necesarias, sin comprometer la calidad ambiental y el consumo racional de recursos.
2. Promover un *urbanismo industrial* que reconsidere la segregación de usos residencial-industrial y adopte criterios de adaptabilidad como respuesta a las cambiantes exigencias de la demanda en materia de suelo industrial y tecnológico (Buhigas, 2020) y por criterios de sostenibilidad.
3. Revisar criterios sobre *promoción y regeneración de suelo industrial* en términos de modelo urbano, de diseño de la ciudad y su relación con otros espacios económicos que forman parte de la trama urbana (López Groh, 2011). Estos espacios para actividades económicas deberán dimensionarse y adaptarse a las diferentes funciones que requieren las empresas industriales.
4. Lo anterior sería aplicable a todas las variantes de asentamientos para empresas, hoy denominados también parques empresariales, parques industriales o parques tecnológicos, donde conviven y compiten por el suelo empresas de servicios y empresas de fabricación, normalmente vinculadas entre sí por procesos de externalización y segmentación productiva.



### 3. LA AMPLIACIÓN DEL PARQUE TECNOLÓGICO DE LEÓN: NECESIDAD Y CONFLICTO URBANÍSTICO

El parque tecnológico de León (PTL) se crea, como la mayoría de los parques españoles de este tipo, por iniciativa del Gobierno autonómico: en este caso la Junta de Castilla y León, que actúa a través de su agencia promotora de suelo industrial *ADE Parques Tecnológicos y Empresariales*, hoy denominada *Instituto para la Competitividad Empresarial de Castilla y León*. Se trata de un pequeño asentamiento de 32 hectáreas para empresas de alta tecnología que se puso en marcha entre 2005 y 2006 con el objetivo de atraer y fijar empresas innovadoras de base tecnológica, en consonancia con los objetivos de la política regional del momento. Las empresas instaladas deben destinar una parte de sus recursos a I+D, incorporar personal técnico cualificado y no ejercer actividades contaminantes. Su localización en el sector suroeste de la ciudad, cerca de la carretera N-120, busca asegurar la accesibilidad al campus universitario, al centro urbano y al aeropuerto leonés, así como la conexión con las vías de alta capacidad que comunican la provincia con el norte peninsular y con el sur hacia Madrid, aunque con un sistema que entraña ciertas deficiencias y que condena al parque a cierto embolsamiento (Figura 1). Desde el punto de vista funcional forma parte del eje industrial León-Trobajo-Villadangos, rodeado de otros asentamientos industriales que conforman la base empresarial y productiva de la capital y su alfoz (Benito del Pozo, 2011).

Figura 1. Localización y conexiones principales del PT de León



Fuente: Infraestructura de datos Espaciales de la Junta de Castilla y León. Elaboración propia

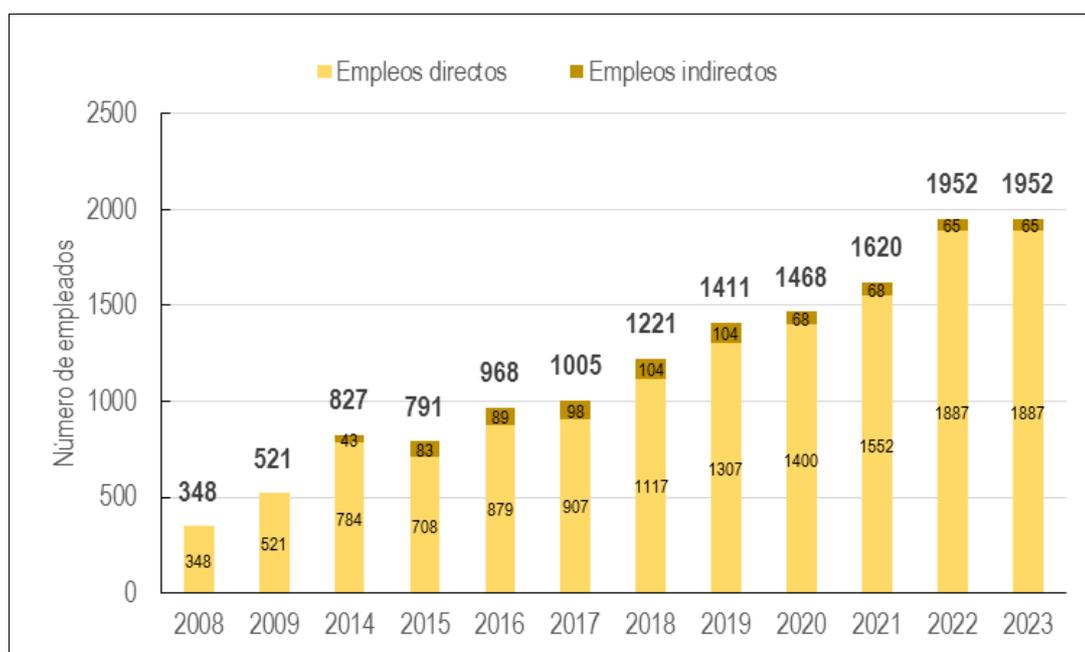
#### 3.1 Algunos datos sobre el crecimiento resiliente del PT de León

Si bien el PT de León inició su actividad en unos años de bonanza económica, pronto sobrevino la crisis financiera de 2008, que tendrá un impacto en general negativo para numerosas empresas y sectores productivos, causando cierres de establecimientos, destrucción de empleo y desinversión en los territorios. Sin embargo, cabe destacar el comportamiento resiliente de este parque, que especializado en actividades altamente tecnológicas, demuestra una tendencia expansiva tanto en los años duros de la crisis como hasta la actualidad. La evolución del empleo del PT es un indicador elocuente de la reindustrialización del alfoz de León, pues en el período de 2008 a 2023 no ha dejado de aumentar, pasando de 348 a 1952 empleados



repartidos entre las 42 empresas que hoy están instaladas (Figura 2). Los sectores farmacéutico y TIC son los dominantes (44 % y 42 % del empleo, respectivamente), seguidos de Ingenierías (13 %) y Servicios (1 %), según datos facilitados por la oficina del parque. Como demuestran otros trabajos (Benito del Pozo y Pisabarro, 2022) son precisamente las actividades muy tecnológicas las que resisten mejor las crisis y actúan como motor del crecimiento industrial en zonas desindustrializadas previamente, lo que podría explicar la situación del PT de León.

Figura 2. Evolución del empleo en el PT de León, 2008-2023



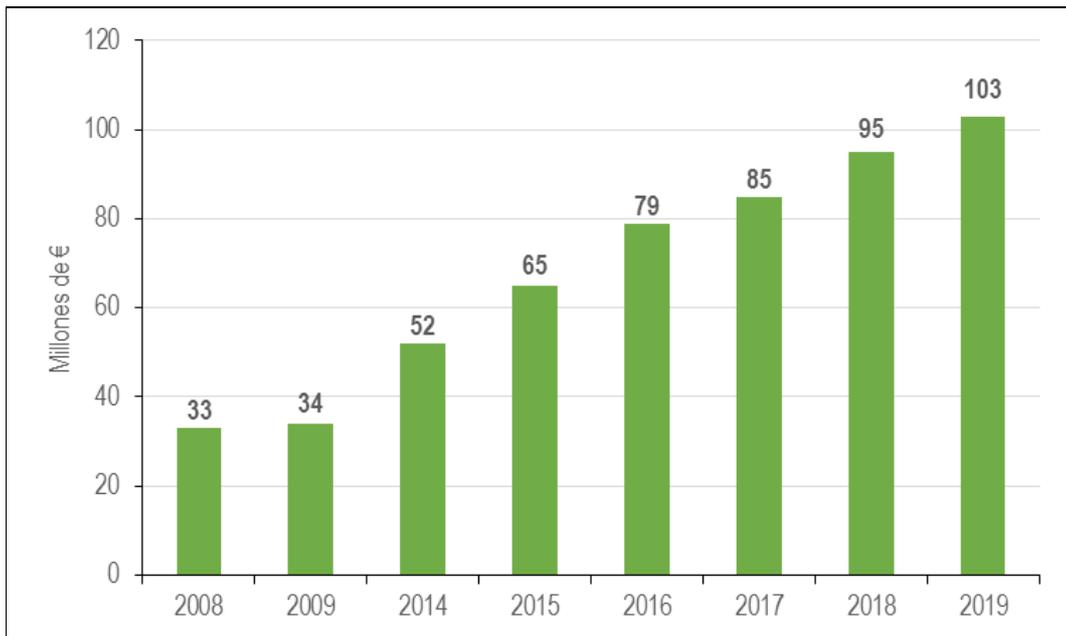
Fuente: Junta de Castilla y León y oficina del PT de León. Elaboración propia.

En este sentido, el PT de León puede ser paradigmático del carácter reversible de la desindustrialización; es decir, de la capacidad de crecimiento que pueden experimentar ciertos espacios urbanos en contextos de crisis. A tal conclusión apuntan igualmente los datos sobre facturación de las empresas del parque leonés (Figura 3), con un rendimiento creciente en el período 2008-2019, sin que en ningún año se haya producido una caída de este valor. El hecho de que este espacio tecnológico muestre fortaleza y resistencia a las crisis sugiere que tal comportamiento puede ser a su vez un factor causa-efecto de la atracción sobre nuevas compañías, que captarían la señal de “entorno favorable o expansivo”, encontrarían atractiva la localización en el PT y darían el paso de instalarse en el entorno urbano de León.

Un tercer indicador que refuerza la hipótesis del carácter resiliente del PT de León es la evolución del número de empresas instaladas, que ha aumentado desde las 16 registradas en 2014 hasta las 42 que corresponden a 2023 (Figura 4). Del total actual, dos empresas son de servicios (Zarzuela y la cafetería-restaurante) y una de gestión y promoción (ICE-Instituto para la Competitividad de Castilla y León). El resto son empresas tecnológicas. En 2006 se instalaron las primeras compañías, entre ellas Laboratorios Syva (sector farmacéutico-veterinario) y Tecnosylva (informática e ingeniería). La mayoría proceden del tejido industrial leonés y regional, pero también hay multinacionales como la norteamericana Hewlett Packard (HP), con una clara función tractora, que llegó en 2007 y en 2011 amplió sus instalaciones en el parque, apostando por convertir a León y al conjunto de la comunidad autónoma en cabecera de su red nacional (Cabello, 2023). En términos de especialización productiva, un segmento del tejido empresarial de PT da continuidad a la especialización tradicional de la industria urbana de León: el sector farmacéutico-veterinario, que convive con las ramas de informática, TIC e ingeniería.

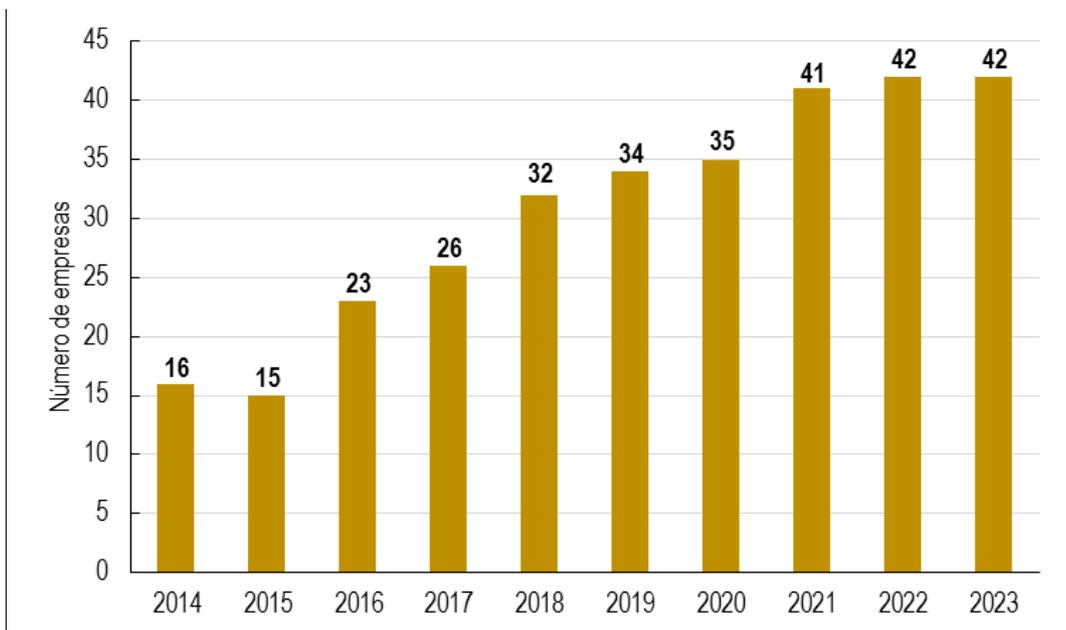


Figura 3: Evolución de la facturación en el PT de León, 2008-2019 (en millones de euros)



Fuente: Junta de Castilla y León y oficina del PT de León. Elaboración propia.

Figura 4: Evolución del número de empresas en el PT de León, 2014-2023



Fuente: Junta de Castilla y León y oficina del PT de León. Elaboración propia.

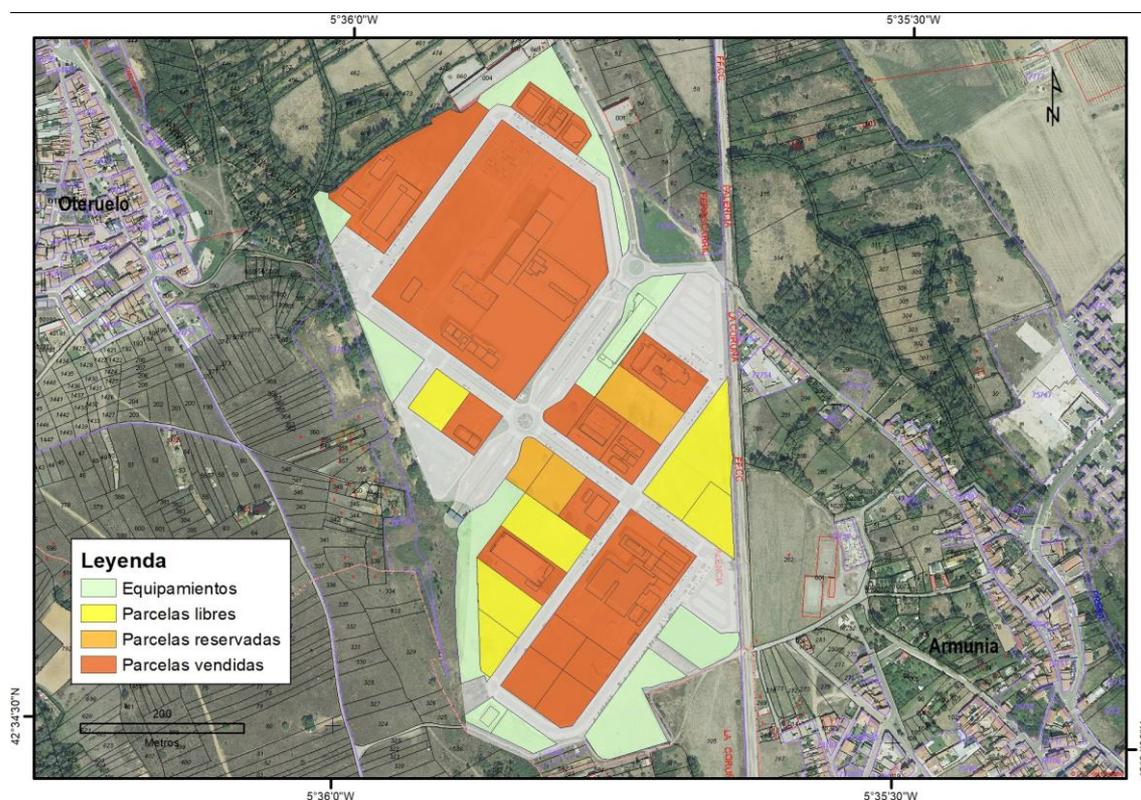
### 3.2 Características y tensiones generadas por el proyecto de ampliación del PT de León

Según fuentes oficiales, las actuales instalaciones del PT de León cuentan con un grado de ocupación elevado, con solo nueve de las 40 parcelas de uso industrial disponibles (19.757,70 m<sup>2</sup>), algunas de las cuales están sujetas a acuerdos de reserva para su próxima adquisición por parte de empresas foráneas (otros 11.897 m<sup>2</sup>). La superficie ocupada y comprometida es superior al 80%, de lo que resulta, a juicio de los responsables públicos del parque, una reserva insuficiente para responder a futuras demandas (Figura



5). Esta situación motivó que la Junta de Castilla y León firmara a finales de 2021 un convenio para el desarrollo del proyecto de ampliación del parque en colaboración con el Ayuntamiento de León, en el marco de un instrumento clave para impulsar este tipo de actuaciones: el Plan Regional de Ámbito Territorial (PRAT). El acuerdo supone que la Junta asume la expropiación, la adquisición y la urbanización de los terrenos, así como la posterior promoción y venta de las parcelas, con un coste global de 12 millones de euros (vid. [La Junta inicia la tramitación de la ampliación del Parque Tecnológico de León con una inversión prevista de 12 millones de euros | Comunicación | Junta de Castilla y León \(jcyl.es\)](https://empresas.jcyl.es/web/es/suelo-industrial-tecnologico/parque-tecnologico-leon.html)). Con esta dotación de suelo industrial se trataría de favorecer la implantación de empresas de sectores relacionados con las ciencias de la salud, la veterinaria, la biotecnología, la ciberseguridad, las energías renovables y las ciencias medioambientales en León, en consonancia con la estrategia del gobierno regional de reforzar la oferta de suelo tecnológico en toda la comunidad autónoma (lo que incluye a los parques tecnológicos de Valladolid y Burgos).

Figura 5. Plano parcelario y ocupación actual del PT de León

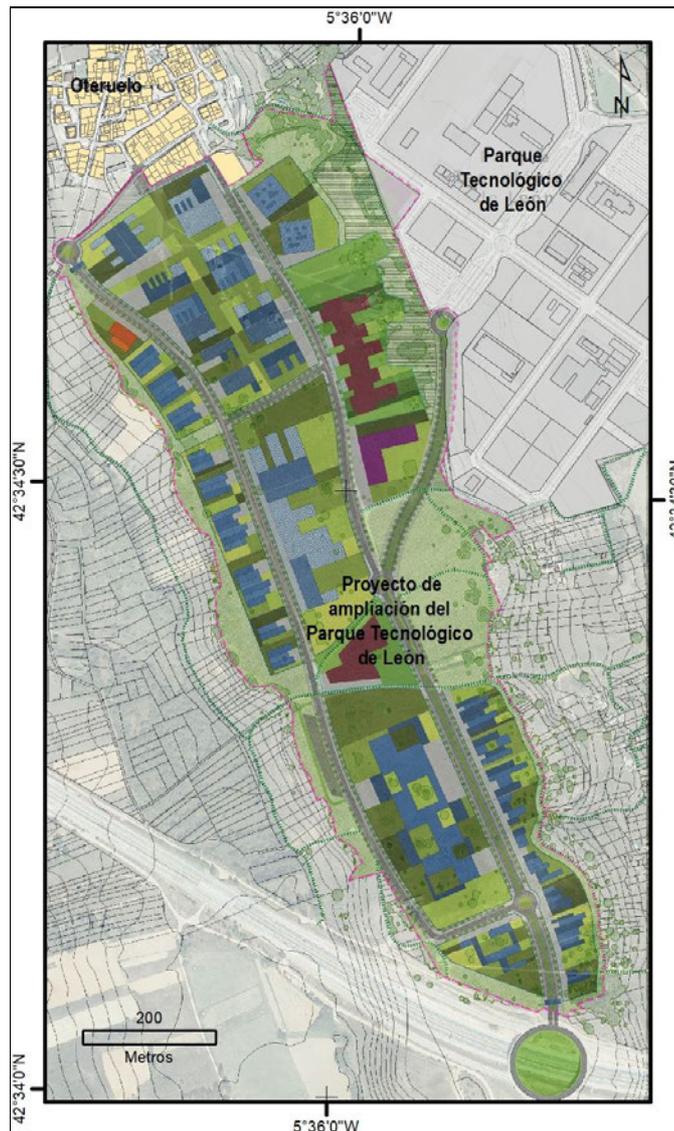


Fuente: Elaboración propia a partir de <https://empresas.jcyl.es/web/es/suelo-industrial-tecnologico/parque-tecnologico-leon.html>

El proyecto de ampliación del PT de León, cifrado en 53 hectáreas (lo que dará al PT una extensión total de 85 ha), adquirió desde el primer momento la consideración de “interés estratégico regional”, lo que se supone que aceleraría los plazos de ejecución y la nueva ampliación estaría resuelta a finales de 2023. Sin embargo, hasta abril de 2023 no se aprueba el informe favorable de impacto y será entonces cuando se conozca públicamente la propuesta concreta de ampliación. La figura 6 muestra la delimitación, localización y parcelación de los nuevos terrenos del parque, destacando el diseño del viario interno, la parcelación (se obtienen 40 parcelas nuevas) y la conexión externa del recinto empresarial, aspecto crucial, pues resolverá el relativo embolsamiento actual. En concreto, está previsto un sistema viario interior en forma de anillo que permite en su extremo norte la conexión con Oteruelo de la Valdoncina y por el sur con la autovía LE-30, además de una mejor conexión con la carretera N-120, lo que mejoraría los mecanismos de acceso y circulación actuales.



Figura 6. Proyecto de ampliación del PT de León



Fuente: Elaboración propia a partir de <https://www.leonoticias.com/leon/ampliacion-parque-tecnologico-20220203101929-nt.html>

Más allá del incumplimiento de los plazos para disponer de esta nueva oferta de suelo industrial en León, el mayor problema con el que se ha encontrado este proyecto de ampliación deriva de una situación no prevista por los planificadores de la Junta y que tiene un notable calado urbanístico y social, pues ha generado tensiones que han obligado a revisar la planificación inicial (y retrasar los plazos de ejecución). Nos referimos al conflicto entre los vecinos de Oteruelo de la Valdoncina y los responsables del proyecto, Somacyl (Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León). El proyecto inicial contemplaba ocupar unos 521.421 metros cuadrados de terreno pertenecientes a la empresa madrileña Vitra (que los adquirió para construir una urbanización de viviendas, que finalmente no hizo) y a los vecinos de la pedanía de Oteruelo, con la calificación de suelo urbano y rústico. Los terrenos tuvieron que recalificarse a uso industrial y la protesta y movilización vecinal forzó a una revisión de la propuesta en su delimitación norte, procediendo los técnicos a rediseñar la zona de contacto con Oteruelo para dejar holgura entre las parcelas industriales y los límites de la zona urbana. Este conflicto retrasó hasta junio de 2023 la aprobación definitiva y hasta septiembre de ese año no se inició el proceso de expropiación de las 420 parcelas afectadas por la ampliación, cuyas obras, a principios de 2024, aún no habían dado comienzo, siendo que el nuevo plazo para rematar la ampliación está fijado entre abril y mayo de 2025. La figura 7



muestra en la parte inferior las instalaciones actuales del PT y en el centro una recreación de la ampliación prevista (a su derecha la localidad de Oteruelo).

Figura 7. Aspecto que ofrecerá el PT de León con el nuevo espacio de ampliación para empresas



Fuente: La Nueva Crónica (12/06/2023) [https://www.lanuevacronica.com/actualidad/luz-verde-a-la-ampliacion-en-53-hectareas-del-parque-tecnologico-de-leon\\_139573\\_102.html](https://www.lanuevacronica.com/actualidad/luz-verde-a-la-ampliacion-en-53-hectareas-del-parque-tecnologico-de-leon_139573_102.html) (La Nueva 15

## 5. CONCLUSIONES

El parque tecnológico de León es un ejemplo de resiliencia de ciertas áreas empresariales que, lejos de arrojar cifras de retroceso de la actividad productiva, el empleo y el volumen de negocio en períodos de crisis globales, se muestran como espacios expansivos donde el crecimiento es la tendencia dominante. Esto obedece probablemente a factores del entorno, como es el atractivo que las ciudades medias parecen tener para la localización de empresas tecnológicas, incluso para las multinacionales, que encuentran ventajas competitivas lejos de la tensión y saturación de las grandes aglomeraciones, pero sin perder accesibilidad a proveedores y mercados clave para sus negocios. Los factores internos, como una oferta de suelo atractiva en calidad de servicios y precio, así como la existencia de mano de obra cualificada y de centros de ensañanza superior y de investigación que garantizan la necesaria trasferencia de conocimiento, coadyuvan a reforzar estas localizaciones y a generar resiliencia. La experiencia del PT de León también demuestra que el mecanismo de la oferta de suelo industrial como impulsor de la resiliencia debe ser activado bajo la premisa de la compatibilidad de los usos del suelo residencial e industrial, en términos de un urbanismo sostenible y respetuoso con las aspiraciones y la calidad de vida de la población residente en la zona porque, de lo contrario, el conflicto puede poner en riesgo la estrategia y debilitar la respuesta resiliente.

## REFERENCIAS

- Alderson, A. (1999). Explaining deindustrialization: globalization, flailure, or success? *American Sociological Review*, 64(5), 701-721. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/2657372?origin=crossref>
- Alonso Logroño, P., Benito del Pozo, P., Pallares-Barbera, M. y Sánchez Hernández, J.L. (2022). *Geografía Económica. Fundamentos, agentes y procesos*. Valencia: Tirant Humanidades.
- Andrés López, G. (2019). El significado de los espacios de actividad económica en la estructura de las ciudades medias españolas. *Ciudades*, 22, 1-22.



- Audretsch, D. y Callejón, M. (2007). *La política industrial actual: conexiones e innovación empresarial*. Recuperado [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/La\\_politica\\_industrial\\_actual\\_conexiones\\_e\\_innovac.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/La_politica_industrial_actual_conexiones_e_innovac.pdf)
- Benito del Pozo, P. (dir.) (2011). *Áreas empresariales, suelo industrial y logística: análisis y procesos en el territorio*. Cizur Menor: Thomson Reuters-Aranzadi.
- Benito del Pozo, P. y Prada Trigo, J. (2022). Pautas para el análisis geográfico de la vulnerabilidad en espacios desindustrializados. *Revista de Geografía Norte Grande*, nº 83, 353-372. Recuperado a partir de <https://revistanortegrande.uc.cl/index.php/RGNG/article/view/18035>
- Benito del Pozo, P. y Pisabarro, A. (2022). Desindustrialización y resiliencia en el capitalismo global. En Benito, P. (coord.): *Resiliencia en espacios desindustrializados: procesos y experiencias*. Valencia: Tirant Humanidades (pp. 5-46).
- Benito del Pozo, P. (2023). La desindustrialización como evidencia y proceso territorial reversible. En *Actas XXVIII Congreso de la AGE*. Logroño: AGE y Universidad de La Rioja, pp. 1095-1104. Doi: 10.21138/CG/2023.lc
- Bluestone, B. y Harrison, B. (1982). *The Deindustrialization of America*. Basic Books.
- Boschma, R. (2015). Towards an evolutionary perspective on regional resilience, *Regional Studies*, 49 (5), 733-751, doi: 10.1080/00343404.2014.959481.
- Bost, F. (2017). Introduction: La désindustrialisation, objet géographique. *Revue Géographique de l'Est*, 57(1-2), 1-10. doi: <https://doi.org/10.4000/rge.6332>
- Buhigas, M. (2016). Redefiniendo la relación entre la industria y la ciudad contemporánea ¿una nueva prioridad en la agenda urbana? *Ciudad y territorio. Estudios territoriales*, 188, 229-237.
- Buhigas, M. (2020). Presente y futuro de los polígonos industriales más allá de su transformación. En *Papeles del Pacto Industrial*, 5. Regió Metropolitana de Barcelona. <https://www.pacteindustrial.org/wp-content/uploads/2020/12/Papel-del-Pacto-Industrial-5-Presente-y-futuro-de-los-poligonos-industriales-mas-alla-de-su-transformacion.pdf>
- Cabello Vega, A. (2023). *La oferta de suelo industrial tecnológico en España. El caso del PT de León*. TFM, inédito. Departamento de Geografía y Geología, Universidad de León, curso 2022-2023.
- Castells, M. (1997). *La era de la información. La sociedad red*. Madrid: Alianza Editorial.
- Cuadrado-Roura, J.R. (2021). Desindustrialización y terciarización. El avance hacia una creciente integración servicios-industria. *El Trimestre Económico*, 351(3), 719-768.
- Deshais, M. (2017). La re-industrialisation d'un territoire desindustrialise : l'exemple des nouveaux länder (Allemagne). *Revue Géographique de l'Est*, 57(1-2). doi: <https://doi.org/10.4000/rge.6295>
- Fariñas, J.C., Martín, A., Velázquez, F.J. (2015). La desindustrialización de España en el contexto europeo. *Papeles de Economía Española*, 144. Funcas.
- Fuster Olivares, A. (2020). La resiliencia como objetivo de política industrial: una aplicación a los distritos industriales valencianos. *Revista Internacional de Política Económica* 2(2), 21-45 doi: 10.7203/IREP.2.2.19349.
- [Instituto para la Competitividad Empresarial \(2022\). Parque Tecnológico de León.](https://empresas.jcyl.es/web/es/suelo-industrial-tecnologico/parque-tecnologico-leon.html)  
<https://empresas.jcyl.es/web/es/suelo-industrial-tecnologico/parque-tecnologico-leon.html>
- Junta de Castilla y León. (s.f.). Parque Tecnológico de León. Suelo Industrial y Tecnológico. Recuperado de <https://empresas.jcyl.es/web/es/suelo-industrial-tecnologico/parque-tecnologico-leon.html>
- Martínez, A. (2023, marzo 20). El Parque Tecnológico no deja de crecer. *La Nueva Crónica*. Recuperado de [https://www.lanuevacronica.com/actualidad/el-parque-tecnologico-no-deja-de-crecer\\_134624\\_102.html](https://www.lanuevacronica.com/actualidad/el-parque-tecnologico-no-deja-de-crecer_134624_102.html)
- Fariñas, R. (2022, febrero 3). Ampliación del Parque Tecnológico de León. *Leonoticias*. Recuperado de <https://www.leonoticias.com/leon/ampliacion-parque-tecnologico-20220203101929-nt.html>
- López Groh, F. (2011). *La regeneración de áreas industriales*. Madrid: SEPES.
- López Groh, F. (2014). El futur de l'espai industrial davant el retorn de la manufactura. En *Torna la industria. Estan preparades les ciutats?* Col·lecció Estudis: Serie Territori, 13, 156-177. Diputació de Barcelona.
- Martin, R. y Sunley, P. (2015). On the notion of regional economic resilience: Conceptualization and explanation. *Journal of Economic Geography*, 15(1), 1-42.
- Méndez, R. y Sánchez Moral, S. (2006). Estrategias de promoción industrial en grandes ciudades europeas y nuevas formas de gobernanza urbana. *Análisis Local*, 64 (I), 5-21.
- Méndez, R., Michelini, J.J., Sánchez Moral, S. y Tébar, J. (2007). *Transformaciones funcionales de los espacios industriales*. Madrid, Ayuntamiento de Madrid. Disponible en



<https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/JDCObservEconomico/ObservatorioIndustrial/Monograficos/MONOGRAFIA%201.pdf>

Méndez, R. (2015). Crisis, vulnerabilidad y nuevas desigualdades territoriales en España. *Sistema: Revista de Ciencias Sociales*, 239, 45-63.

Palma, J.G. (2019). Desindustrialización, desindustrialización “prematura” y “síndrome holandés”. *El Trimestre Económico*, 86(4), 901-966.

Parque Tecnológico de León. <https://empresas.jcyl.es/web/es/suelo-industrial-tecnologico/parque-tecnologico-leon.html>

Pascual, H. y Benito del Pozo, P. (2017). Territoires et paysages de la désindustrialisation en Espagne: de la crise à la recherche d'opportunités. *Revue Géographique de l'Est*, 57(1-2). Recuperado de <http://journals.openedition.org/rge/6330>

Somoza Medina, X. (2022). From Deindustrialization to a Reinforced Process of Reshoring in Europe. Another Effect of the COVID-19 Pandemic? *Land*, 11(12), 2109, doi: <https://doi.org/10.3390/land11122109>

Tregenna, F. (2014). A new theoretical analysis of deindustrialization. *Cambridge Journal of Economics*, 38(6), 1373-1390. doi: <https://doi.org/10.1093/cje/bet029>



# CIUDADES PUERTO EN EL NORTE DE CHILE: EL FRENTE COSTERO DE COQUIMBO- LA SERENA Y LA RELACIÓN CON SU INFRAESTRUCTURA INDUSTRIAL EN LOS ÚLTIMOS CIENTO AÑOS.

MARCELA MARABOLI RAMOS

*Departamento de Postgrado, Universidad Católica del Norte, Avenida Angamos 0610, Antofagasta- Chile, marcela.maraboli@alumnos.ucn.cl*

**Resumen.** Coquimbo y la Serena son ciudades intermedias ubicadas en el Norte de Chile, su relación con el borde costero implica el proceso de incorporación de sus infraestructuras industriales en uso y en desuso, que están inscritas en la ciudad y en el borde mar. Es por esto que el rol de la regeneración del desarrollo urbano, se han convertido en un foco de interés en relación con el entorno construido, su naturaleza y su evolución del frente costero. La función portuaria, salitrera y minera han tenido un peso histórico en la estructuración urbana, sus obras viales e infraestructura industrial la cual ha modificado su morfología, accesibilidad, conectividad, patrones de crecimiento, riesgos y vulnerabilidad. Este estudio aborda el caso de Gran Serena desde una mirada múltiple y diversa, desde su evolución histórica como comparativa con otros casos internacionales, observaciones y anotaciones de campo. Las variables a estudiar serán: rehabilitación urbana, recuperación del espacio público, nuevos usos y recuperación del patrimonio industrial, paisaje urbano, paisaje cultural- económico y gobernanzas.

Los resultados identifican inercias negativas de desarrollo como lo son la invisibilidad hacia el patrimonio industrial y una memoria inexistente de los bordes ferro-portuarios, como a la vez una imposibilidad de acceder a estos bordes públicos en donde se podrían proponer nuevos futuros diseños que recuperan el espacio público.

**Palabras clave:** ciudad intermedia infraestructura industrial, ciudad puerto, conurbación, ferrocarril.

## PORT CITIES IN THE NORTH OF CHILE: THE COASTAL FRONT OF COQUIMBO- LA SERENA AND THE RELATIONSHIP WITH THE INDUSTRIAL INFRASTRUCTURE IN THE LAST HUNDRED YEARS.

**Abstract.** Coquimbo and La Serena are intermediate cities located in the North of Chile, their relationship with the coastal edge implies the process of incorporation of their industrial infrastructures in use and disuse, which are inscribed in the city and in the sea. This is why the role of urban development regeneration has become a focus of interest in relation to the built environment, its nature and the evolution of the waterfront. The port, saltpeter and mining functions have had a historical weight in the urban structure, its road works and industrial infrastructure, which has modified its morphology, accessibility, connectivity, growth patterns, risks and vulnerability. This study approaches the case of Gran Serena from a multiple and diverse perspective, from its historical evolution as well as comparison with other international cases, observations and field notes. The variables to be studied will be: urban rehabilitation, recovery of public space, new uses and recovery of industrial heritage, urban landscape, cultural-economic landscape and governance.

The results identify negative inertias of development such as the invisibility of industrial heritage and a non-existent memory of the rail-port edges, as well as an impossibility of accessing these public edges where new future designs could be proposed that recover public space.

**Keywords:** intermediate city, industrial infrastructure, city port, conurbation, railway.



## 1. INTRODUCCION

Coquimbo y La Serena son dos ciudades intermedias ubicadas en el litoral al norte de Chile en donde durante el proceso de ocupación se mencionan algunas agrupaciones étnicas. Durante el siglo XIX las caletas y fondeaderos se comienzan a constituir como las primeras ciudades costeras en el litoral desértico-costero (Pizzi,1991). Todo esto debido a las transformaciones tecnológicas de navegación, participación de marinos, comerciantes e inmigrantes, donde se da inicio a una nueva visión cosmopolita y progresista. Estas caletas y fondeaderos se transformaron en prosperas ciudades costeras que hasta hoy en día operan siendo puntos importantes para el país, para toda la red comercial y de distribución de materias primas. Es en esta época donde los tendidos de ferrocarriles comienzan a seccionar el espacio urbano para así poder transportar productos hasta el mismo borde mar, sin embargo, para ciudades intermedias como estas, conllevan a entorpecer la fluidez de relaciones sociales, integración visual y sensorial de los habitantes.

La transformación urbana de este tipo de ciudades intermedias mediante el proceso de conurbación en ciudades industriales y de alto riesgo de catástrofes conlleva varios cambios en su morfología, accesibilidad, vulnerabilidad e impactos en el espacio público.

Para autores como De Mattos (2001), en el caso de Chile no existe suficiente evidencia científica que permitiría reconocer las causas, impactos y reordenamientos de los patrones de urbanización, en cambio de esto, nos encontraríamos con la presencia de ejes radiales, sectoriales del desarrollo y de expansión urbana. Modelos los cuales serían tradicionales para explicar la organización del espacio urbano.

Los objetivos de esta investigación se orientarían a poner en evidencia este proceso y el comportamiento de estas ciudades frente al crecimiento, fragmentación, segregación urbana y uniformidad del paisaje por catástrofes naturales. La importancia de las ciudades intermedias además se cataloga como lugares de importancia administrativa ya que se catalogan como vitales prestadores de servicios y como centros de transformación industrial de recursos naturales (Borsdorf,20008).

## 2. OBJETIVOS Y MÉTODOS

Reconocer el rol de la regeneración urbana, función portuaria, salitrera y minera de la conurbación Coquimbo- La Serena, además reconocer con su valor de ciudad intermedia como también el valor patrimonial, considerando la reutilización y restauración de sus infraestructuras industriales.

La metodología según el enfoque cualitativo se medirá en torno a:

- a) Recopilación de datos históricos y registros cartográficos, ya que, estos elementos permitirán un entendimiento profundo de la evaluación de la zona.
- b) Estudio de la documentación para identificar cuáles fueron los cambios en la zona, como la construcción original, eventos relevantes y las transformaciones urbanas de la zona que tuvieron lugar a lo largo de los años.
- c) Análisis de datos recopilados en relevancia con el contenido de los documentos históricos, de transcripción y cartográficos.

Utilizar una metodología cualitativa permitirá capturar las experiencias, percepciones y visiones de la comunidad local y otros interesados como puede resultar la recuperación patrimonial que podría tener efectos positivos para la ciudad de Coquimbo. Es así como los aspectos clave relacionados con la revitalización del patrimonio podrían identificar oportunidades concretas sobre el cómo restaurar y reutilizar infraestructuras considerando sus valores y potenciales nuevos usos como también viabilidad técnica y financiera. Se podría contribuir también a estrategias de desarrollo de reordenamiento urbano como base para futuros proyectos de planificación urbana y mejoras al entorno costero mediante la creación de estos nuevos espacios y generando mejores oportunidades para el turismo.

## 3. CIUDADES PUERTO EN EL NORTE DE CHILE: EL CASO DE COQUIMBO- LA SERENA Y SU FRENTE COSTERO

La conurbación Coquimbo- La Serena es un sistema formado por dos núcleos urbanos que se relacionan directamente por su frente costero y fue reconocido oficialmente como unidad urbana (INE, 2005) y a partir de la ley 21.074 en el decreto 98/2020 del Ministerio del interior y Seguridad Pública, sin embargo, aún se encuentra en proceso de conformación.



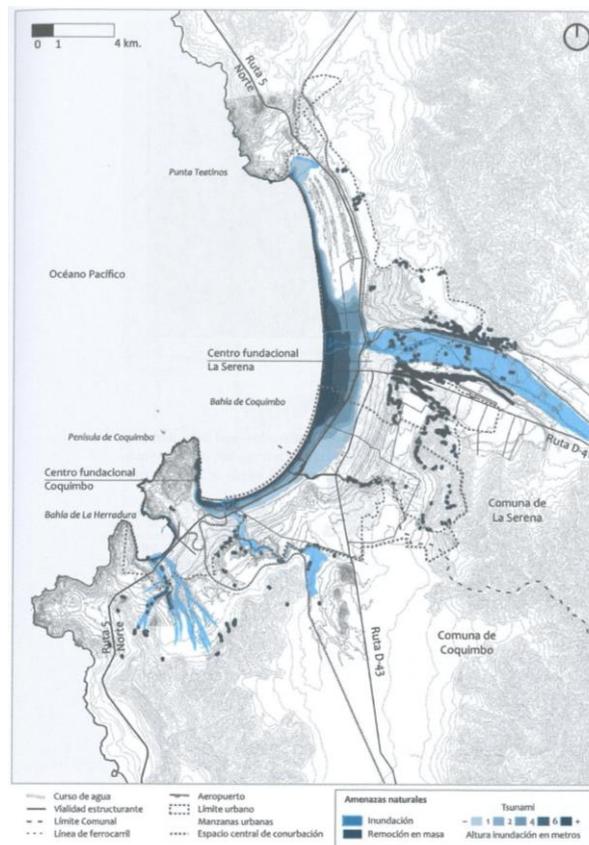
Ambas ciudades, históricamente estaban distanciadas por un diámetro de 15 kilómetros en línea de costa y desde 1982 ha experimentado un proceso de conurbación física y funcional que tiene sus bases en las obras implementadas por el Plan Serena a mediados del siglo XX (Orellana, 2022). Primeramente, la ciudad de La Serena es considerada la segunda ciudad más antigua de Chile (fundada en 1544) y por otra parte, Coquimbo nace a mediados del siglo XIX, el cual sería considerado debido a su frente marino principal y su puerto catalogado de importancia para el desarrollo minero del país.

### 3.1. Geomorfología:

La costa de la bahía de Coquimbo se desarrollan cinco terrazas de origen marino por sobre la playa de mar que se extiende 20 kilómetros, solo interrumpida por su propia península; la primera terraza se eleva entre 5 y 7 metros, por lo que han sido usuales las inundaciones por marejadas y tsunamis. Además de esto, el terreno posee acumulación de agua que ha sido drenado en amplios sectores para el desarrollo de la agricultura y recientemente para proyectos inmobiliarios. La segunda terraza se eleva entre 15 y 20 metros del nivel del mar y su ancho es de 700 metros, donde se emplaza el casco fundacional de La Serena. La tercera terraza se eleva 35 metros sobre el nivel del mar y su ancho es de 600 metros, la cuarta terraza tiene su margen inferior entre los 54 y 77 metros sobre el nivel del mar y finalmente la quinta terraza tiene un margen de 79 y 100 metros, sobre el nivel del mar y presenta una muy baja pendiente (Paskoff, 1993).

La terraza topográfica de Coquimbo es catalogada como irregular y fragmentada en la zona del centro norte de la bahía, ya que no alcanza los 110 metro de altura. En su costado este se observa la segunda terraza media donde se empalzaría el casco fundacional (Orellana, 2022). La Bahía de la herradura en cambio, presenta dos situaciones opuestas, los costados norte y sur son abruptos, con taludes y formaciones rocosas de pendiente pronunciada y en su fondo presenta una pendiente regular casi sin presencia de taludes que desarrolla anchas terrazas de forma continua. En este sector de la bahía la terraza baja es muy estrecha, salvo en el sector de Guayacán en donde se han efectuado rellenos para instalaciones industriales.

Figura 1. Amenazas naturales Coquimbo- La Serena



Fuente: Datos del Servicio hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, 2015 y Mashini, Soulier y Vera, 2018 .  
Elaboración Orellana 2022.



### 3.1.2. Riesgos:

Los principales riesgos naturales de la región están relacionados con el recurso hídrico, ya que el lugar se encuentra en zona de riesgo de inundación de tsunamis y al mismo tiempo el Río del Elqui lo expone a inundación en periodos de lluvia asociado al riesgo de remoción de masa (en donde se pronuncia su quebrada) y a los roqueros costeros (Sarricolea, 2004). Además, para Martínez (2014) esta conurbación posee patrones de crecimiento y riesgo asociados, ya que, sus formas de urbanización han decantado en condiciones de vulnerabilidad en los terremotos del año 2010 y 2015.

### 3.2. Coquimbo- La Serena como ciudad intermedia Latinoamericana

Azócar, Sanhueza y Henríquez (2003) Nos dicen que las ciudades intermedias como Coquimbo y La Serena han volcado su foco de atención en la comprensión de sus fenómenos de transformación y su potencial de desarrollo sustentable, ya que sus procesos de crecimiento podrían conducirlo a manifestar procesos similares de metropolización de grandes ciudades.

Las principales áreas metropolitanas surgieron a partir de un crecimiento de ciudades industriales que fueron absorbiendo centros urbanos más pequeños hasta conformar sistemas policéntricos (Sousa, 2015), es aquí cuando Coquimbo y La Serena como ciudades latinoamericanas intermedias el proceso de conurbación suele ser dinámico correspondiendo al crecimiento y a la evolución de dos estructuras urbanas, las cuales, al interrelacionarse, ven modificados sus patrones originales. La estructura urbana de estas ciudades tiende a no seguir los lineamientos de una ciudad latinoamericana desarrollada en literatura, ya que presentan patrones socioespaciales divergentes. Los grupos socioeconómicos altos tienden a localizarse en el espacio central de conurbación entre los núcleos fundacionales, acercándose a grupos socioeconómicos bajos, los cuales se ubicarían cerca de fábricas, sectores ferroviarios, puertos y lugares deteriorados (Orellana, 2022). Incidiendo entonces de esta forma en la topografía, transporte y usos del suelo.

### 3.3. Las zonas industriales:

Para Hoyt (1939) el papel que juegan las áreas productivas la localización de la industria en la estructuración industrial solo sería importante como factor de crecimiento económico, diferenciarían a la industria liviana como una ampliación del centro y a la industria pesada como un satélite. Sin embargo, para algunos autores como Castells (1972-2014) habla de las relaciones espaciales que desarrolla la industria en la estructura urbana, indica acerca de la relación dialéctica de atracción entre la residencia, mano de obra-mercado y la localización de industrias y puerto en el espacio urbano; así también, una segunda relación entre industria y urbanización, buscando mejores condiciones de accesibilidad.

Para Solá-Morales (1997) es quien se refiere a la localización de la industria, la cual tuvo un papel fundamental en la conformación de la metrópolis moderna. Ya que para el autor la localización de la vivienda y la industria estuvieron estrechamente vinculadas en las primeras fases de este proceso de industrialización, lo que se rompe con la terciarización, la desconexión industrial o el desarrollo de las infraestructuras (Orellana, 2022).

#### 3.3.2. Áreas industriales en el sistema urbano intermedio

Las iniciativas aisladas de industrialización no lograron generar una matriz que tuviera incidencia en la estructuración del sistema urbano, es por esto que las áreas industriales tendrían escasa o nula presencia urbana, ubicándose en pequeños enclaves en el perímetro del sistema asociados a la localización estratégica, accesibilidad terrestre o marítima (puertos, bodegas, frigoríficos).

### 3.4. Plan Serena: Ferrocarril y sistema urbano

Uno de los estudios más relevantes de Coquimbo y La Serena, fue el llamado "Plan Serena" que fue desarrollado por Veliz- Canturías en el año 1995, en donde se aborda el crecimiento urbano y lo vincula con periodos cíclicos de la economía. El autor además se refiere a temas de conurbación, vulnerabilidad y cambios socioespaciales.

Autores como Hidalgo, Arenas y Monsalve (2009) analizan los cambios más recientes, como el crecimiento de la población, expansión física, concluyendo así que se encuentra en un claro proceso de metropolización. Las bases de este sistema urbano, se remontan al plan de fomento y urbanización de las provincias bajo iniciativas estatales de transformación espacial durante el gobierno de Gabriel González Videla (1946-1952). Fierro (2015) hace un recuento panorámico de las acciones del plan, el cual termina



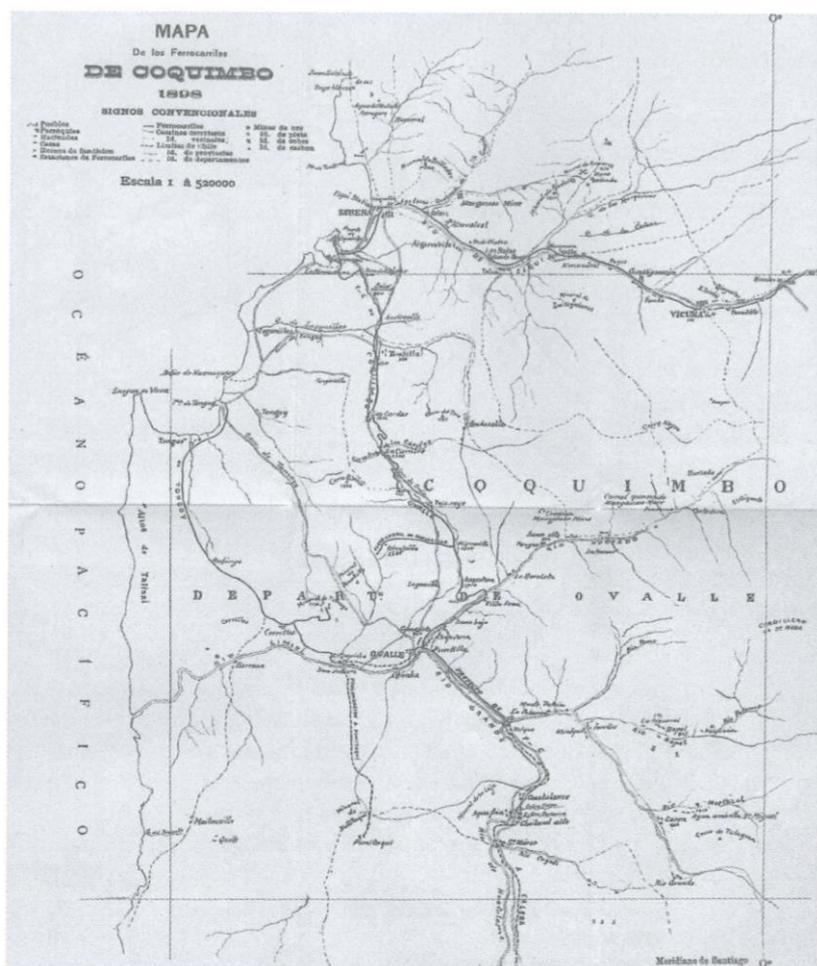
calificando como primitivo en lo que conlleva una planificación estratégica sobre diversas dimensiones urbanas, sin continuidad en el tiempo y carente de acciones de gestión urbana. Según autores como Sabatini, Cáceres y Cerda (2001) la conformación de la estructura en las ciudades en Chile conlleva a sectores de prestigio social o polarización.

### 3.4.2. El ferrocarril y el sistema industrial

Lo que da paso de manera previa a la aparición del puerto de Coquimbo son los ferrocarriles construidos en la región, los cuales se hicieron para satisfacer la demanda de los minerales de los yacimientos del interior hacia la costa. Estos trazados serían de un aproximado de 13 kilómetros que unen la ciudad de Coquimbo con La Serena (Concha, 1871), con lo cual se permite la salida de los productos de la fundación Lambert a la mina Brillador, terminando su trazado definitivo a principios del siglo XX (Orellana, 2022). Gracias a esta época el sector norte de la provincia surge con un fuerte desarrollo, con un gran periodo de actividad minera en la cual la comuna configura un importante centro de actividad productiva (donde aparecerían pequeñas redes de localidades pesqueras) las cuales se mantienen hasta hoy (Orellana y Díaz, 2018).

Coquimbo fortalece su vocación industrial con la mejora de su puerto de carga y la construcción de un nuevo puerto mecanizado, para la exportación de la minera de la bahía de la herradura, junto con la planta termoeléctrica. En la comuna de ubico también una maestranza de ferrocarriles y se define la zona para industrias molestas y peligrosas con acceso al puerto y al ferrocarril.

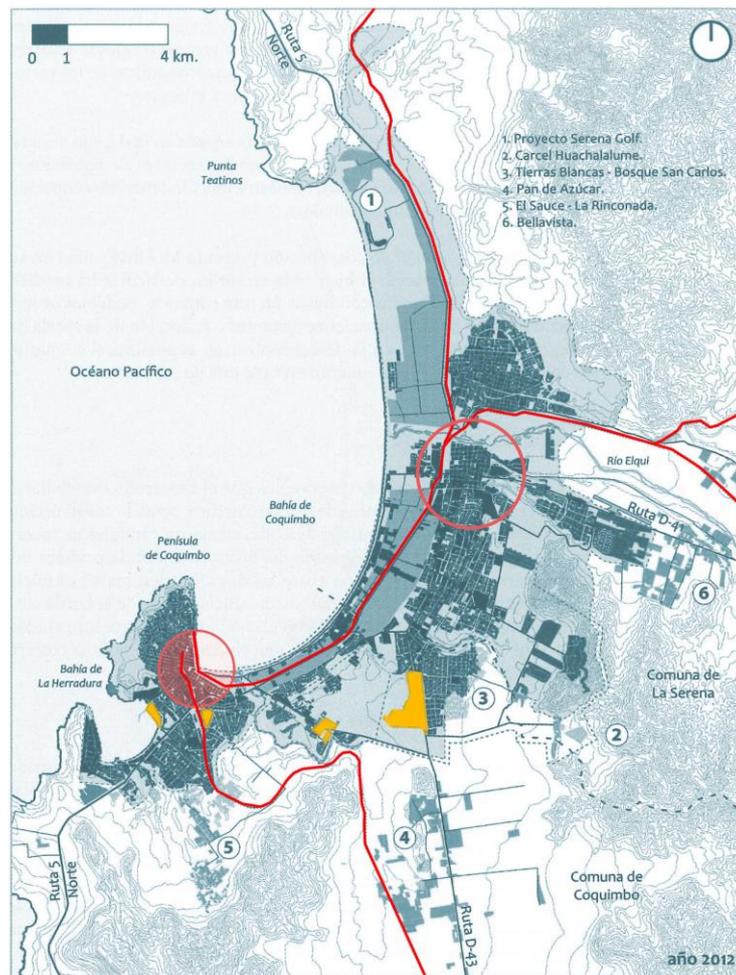
Figura 2. Red Ferroviaria a finales del siglo XIX



Fuente: [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)  
Elaboración: Memoria Chilena.



Figura 3. Centros históricos, línea férrea y manzanas industriales Gran Serena



Fuente: Elaboración propia

Figura 4. Segundo crecimiento demográfico de La Serena y Coquimbo desde 1982 a 2012



Fuente: Elaboración propia

### 3.4.3. Infraestructura industrial en desuso:

La caída del desuso de las zonas portuarias y costeras son consideradas un proceso normal del desarrollo de las ciudades y pueden en circunstancias ir de paso con una rápida reutilización de los suelos implicados. Pero en el caso de emplazamientos junto al recurso hídrico, son frecuentes una serie de particularidades que se suelen obstaculizar de una rápida rehabilitación urbana. Dentro de este amplio concepto encontramos construcciones antiguas, cimentaciones difíciles, existencia de monumentos marítimos e industriales, vegetación espontánea surgida posteriormente son solo algunos de los factores



que dificultan y encarecen una inmediata rehabilitación y transformación en áreas portuarias obsoletas, en donde su nueva utilización según el ejemplo europeo estaría prevista para unos 10 a 15 años (Shubert, 2004). Bajo este concepto de rehabilitación de zonas portuarias y costeras se engloban procesos y planeamientos muy diferentes, ya que se pueden tratar de medidas para el mejor desarrollo de puertos, conurbación y líneas férreas.

Figura 5. Ex Muelle Minas y Fertilizantes S.A en Guayacán Coquimbo



Fuente: Universidad Católica del Norte- Sede Campus Guayacán, Coquimbo.

Uno ejemplo de los casos de estas infraestructuras ubicadas en la ciudad se Coquimbo, específicamente en el sector de Guayacán, donde emerge como ejemplo de grandes piezas industriales en estado de abandono. El ex muelle, corresponde a una infraestructura industrial en deterioro que no solo obstaculiza el desplazamiento de las embarcaciones, sino que, a su vez, plantea potenciales riesgos de derrumbes por sismo ya que, al estar construida en hormigón, todas sus piezas son de grandes dimensiones, su estado es inaccesible y su decadencia refleja la necesidad de abordar temas como la rehabilitación patrimonial, el reordenamiento de los espacios públicos y la factibilidad de nuevos usos.

La importancia de las infraestructuras industriales y la rehabilitación urbana se presenta como una solución potencial que encamina a la adaptación de factores como la inversión pública, planificación urbanística y la consideración de otros aspectos involucrados. Se debe tomar en cuenta a la vez el reordenamiento del espacio costero, que ofrece la oportunidad de reordenar el uso del espacio costero, lo que puede concluir a la vez con la creación de zonas integradas con otros proyectos de escalas urbanas (áreas verdes, paseos y servicios públicos).

### CONCLUSIONES

La conurbación Coquimbo- La Serena ha sido tensionado por múltiples factores siendo alguno de los patrones de crecimiento que explican la evolución de múltiples ciudades latinoamericanas intermedias, con anillos radiales y ejes de crecimiento. Se podría concluir que los avances de esta investigación podrían abarcar desde identificación de oportunidades específicas como la visión más profunda de revitalización y nuevas posibilidades de urbanización en ciudades intermedias costeras.

Del análisis final se rescata la rehabilitación de infraestructuras industriales en desuso como una línea de regeneración del desarrollo urbano determinante para la configuración actual de Coquimbo y la Serena, significativo para su morfología, accesibilidad, conectividad y resultando en la vulnerabilidad influenciadas por su pasado minero, salitrero y portuario. A pesar de esta intrínseca influencia, la visibilidad hacia el patrimonio industrial y la memoria presente en los bordes ferro-portuarios resulta en una omisión y desafío al buscar integrarlo en la planificación urbana por su actividad polarizada que se segrega del núcleo de la ciudad. Sin embargo, una vez cesa los trabajos mineros-ferroviarios o de actividades productivas, la recuperación y revitalización de estas infraestructuras son fundamentales para la sostenibilidad y el desarrollo consciente de los límites y encuentros de estas ciudades, ya que la reutilización y restauración no solo actúan en la preservación de la historia e identidad de la región, sino también, impulsan nuevas



oportunidades de uso, creando o formalizando inversiones, el turismo o la calidad de vida de los habitantes, sin recurrir a nuevas edificaciones.

En síntesis, tanto la integración como la regeneración urbana formulan nuevas herramientas a través de la recuperación del espacio público, la reutilización de espacios e infraestructura industrial, y la planificación estratégica del frente costero por medio de los puertos, como pilares para establecer un nuevo frente de desarrollo para la actual configuración Coquimbo-La Serena, resultando en espacios más inclusivos, dentro del pensamiento colectivo, vibrantes y resilientes; redefiniendo el paisaje urbano y fomentando entornos cuya apropiación sea más natural.

## REFERENCIAS

- Abramo, P. (2012). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en grandes metrópolis Latino Americanas. *Revista EURE*, 38 (114), 35-69.
- Azócar, G., Sanhueza, R. y Hernández, C. (2003). Cambio de los patrones de crecimiento en una ciudad intermedia; el caso de Chillán en Chile Central. *Revista EURE*, 29(87), 79-92.
- Bruttomesso, Rino (2004): "Complejidad en la relación puerto-ciudad". *Revista It*, no 67, ISSN 1695-9647
- Benavides, J. , Pizzi, M. , Valenzuela, M. (1994). *Ciudades y Arquitectura Portuaria: Los puertos mayores del litoral chileno*. Editorial Universitaria
- Borsdorf, A. (2000). El desarrollo Urbano de Valdivia- Estudio de Caso en una ciudad mediana chilena. *Espacio y Desarrollo*, 12 (45-82)
- Caacciari, M. (2010) *La ciudad de Barcelona: Gustavo Gili*
- Canihuante, G. (1998) Estudio del impacto turístico- inmobiliario en el Borde Costero de Coquimbo y La Serena, Chile. *Turismo em Análise*, 9(2), 88-106.
- Concha, M. (1871). *Crónica de La Serena, desde su fundación hasta nuestros días 1549-1870*. La Serena: Imprenta de la Reforma.
- De Mattos, Carlos A. (2001). Metropolización y suburbanización. *EURE* (Santiago), 27(80), 5-8. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612001008000001>
- Dirk Schubert. (2002) Transformación de las zonas portuarias y costeras en desuso: Experiencias, posibilidades y problemas. *Ciudades* 8.
- Galimberti Cecilia (2014) Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneas. *Arquitectura y Urbanismo*, vol XXXV, 19-35, ISSN 1815-5898
- Hoyt, H. (1939). The structure and the grown and Mortgage Risk. *Insured Mortgage Portfolio*, 1(6-10).
- Gárriz, A, Salvo y Bravo G. (2009). Segregación industrial y políticas de vivienda en Temuco. 1992- 200. *Revista de Geografía Norte Grande*, (44), 113-128.
- Martinez, C. (2014). Factores de vulnerabilidad y reconstrucción post terremoto en tres localidades costeras chilenas: ¿generación de nuevas áreas de riesgo? *Bulletin de L'Institut Francais d'Etudes Andines*, 43(3),529-558. ISSN: 0303-7495. Recuperado de: <http://redalyc.org.articulo.oaid=12637245008>
- Orellana, A. (2022). *Gran La Serena: Una nueva forma de metropolización* (Edición Universidad de La Serena).
- Sarricolea, P. (2004). Niveles de vulnerabilidad a amenazas naturales en una ciudad intermedia y sus áreas de expansión. El caso de La Serena. IV Región de Coquimbo. Tesis de pregrado, Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Santiago de Chile.



# LA ELECCIÓN DE RESIDENCIA ESTUDIANTIL EN CIUDADES UNIVERSITARIAS: EL CASO DE CONCEPCIÓN, CHILE.

NATALIA ARAVENA-SOLÍS<sup>1</sup>

JOSÉ PRADA TRIGO<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile, Circunvalación Nte. 4860, Macul, Región Metropolitana, Chile. Naaravena@uc.cl.*

<sup>2</sup>*Universidad de Valladolid, Facultad de Filosofía y Letras. Plaza del Campus Universitario s/n. 47011, Valladolid, España. Jose.prada@uva.es.*

**Resumen.** En las últimas décadas, los efectos derivados de la presencia de estudiantes en ciudades universitarias han despertado un creciente interés desde la geografía (Nakazawa, 2017; Kinton et al., 2016). Pese a su desarrollo en el ámbito anglosajón, en Latinoamérica, existen vacíos de investigación sobre este tema. Este estudio tiene como objetivo examinar cómo la distribución de servicios impacta en la elección de residencia de estudiantes universitarios en Concepción (Chile) que provienen de diversas comunas (municipios), contribuyendo a la comprensión de la configuración urbana. Se utiliza una metodología cuantitativa, mediante 25.000 ubicaciones de estudiantes en Concepción, calculándose la presencia de estudiantes a nivel de manzanas y secciones censales, y se utiliza la regresión geográficamente ponderada (GWR) para analizar las relaciones espaciales con variables explicativas. Los resultados indican que accesibilidad a las redes de transporte resulta el factor más influyente en la elección de residencia de estudiantes. El alquiler de propiedades destinadas a estudiantes, la llegada de estudiantes desde otras comunas como motor de cambio social, y la oferta de pisos en edificios modernos también desempeñan un papel relevante en esta dinámica. De esta forma, la correlación espacial proporciona una valiosa perspectiva para comprender el impacto de la universidad en la movilidad, ingresos y demanda inmobiliaria relacionada con los estudiantes y sienta las bases para futuras investigaciones comparativas en otros contextos.

**Palabras clave:** Estudiantización, geografía urbana, distribución de servicios, elección de residencia, GWR.

## STUDENT HOUSING CHOICE IN UNIVERSITY CITIES: THE CASE OF CONCEPCIÓN, CHILE

**Abstract.** In recent decades, the effects resulting from the presence of students in university cities have attracted growing interest from geography scholars (Nakazawa, 2017; Kinton et al., 2016). Despite its development in the Anglo-Saxon context, there are research gaps on this topic in Latin America. This study aims to examine how service distribution impacts the residential choices of university students in Concepción, Chile, who come from various municipalities, contributing to the understanding of urban configuration. A quantitative methodology is used, analyzing 25,000 student locations in Concepción, calculating student presence at the block and census tract levels, and employing Geographically Weighted Regression (GWR) to analyze spatial relationships with explanatory variables. The results indicate that accessibility to transportation networks is the most influential factor in students' residential choices. Property rental aimed at students, the influx of students from other municipalities as a driver of social change, and the availability of apartments in modern buildings also play a significant role in this dynamic. Thus, spatial correlation provides valuable insight into understanding the impact of the university on mobility, income, and real estate demand related to students, laying the groundwork for future comparative research in other contexts.

**Keywords:** Studentification, urban geography, service distribution, housing choice, GWR.



## 1. PROBLEMÁTICA

El análisis de los cambios desencadenados por la llegada de estudiantes universitarios a determinados vecindarios en ciudades con instituciones de educación superior ha emergido como un tema de interés destacado en la geografía urbana a nivel global en las últimas décadas (Nakazawa, 2017; Kinton et al., 2016). Este fenómeno, conocido como estudiantización, se asocia con otros procesos como la gentrificación (Smith y Holt, 2007) y el surgimiento de submercados inmobiliarios especializados (Miessner, 2021), con sus propias estructuras sociales y economías locales (Manganelli et al., 2022).

Este proceso se caracteriza por cambios sustanciales en la estructura demográfica, el entorno urbano y las dinámicas socioeconómicas en áreas adyacentes a instituciones educativas (Jolivet et al., 2023). A diferencia de la gentrificación, que típicamente se enfoca en la influencia de las clases adineradas en la configuración urbana, la estudiantización se asocia más con la movilidad estudiantil y la vivienda, y sus efectos en la estructura urbana (Gu y Smith, 2020). Según una de las primeras investigaciones (Smith, 2004), la estudiantización busca reflejar cómo la expansión de la educación superior, impulsada por el Estado y la promoción de la participación estudiantil, ha generado un aumento en las poblaciones estudiantiles y la creación de "barrios estudiantiles".

El concepto de estudiantización se emplea en diversos contextos en discursos académicos, políticos y mediáticos, lo que indica que las características sociales, económicas, culturales y físicas asociadas con la estudiantización son prominentes en diferentes contextos geográficos (Smith, 2019; Kenna y Murphy, 2021). Esta tendencia global ha generado interés entre investigadores, en particular por la concentración residencial de estudiantes en determinados vecindarios, lo que ha dado lugar a debates sobre los conflictos entre estudiantes y no estudiantes que conviven allí (Zasina, 2021).

En Chile, las investigaciones sobre estudiantización han tendido a enfocarse en métodos cualitativos (Prada-Trigo, 2019) y en encuestas realizadas en vecindarios específicos (Prada et al., 2021). Sin embargo, hasta la fecha, no se ha llevado a cabo un desarrollo más general sobre este tema en ningún país latinoamericano. Esta brecha en la investigación presenta una oportunidad para la generación de nuevos trabajos que exploren en profundidad la relación entre la distribución espacial de estudiantes universitarios, las residencias estudiantiles y los factores de atracción asociados, así como una discusión a escala regional sobre la movilidad estudiantil y sus consecuencias en los sistemas urbanos.

Por ello, es crucial abordar la estudiantización desde esta perspectiva, con lo que esta investigación busca responder a las siguientes preguntas de investigación: ¿cómo la distribución de determinados servicios influye en la selección de lugares de residencia para estudiantes universitarios en Concepción? ¿Cuáles son las principales comunas de origen de los estudiantes universitarios en Concepción y su elección de residencia estudiantil en la ciudad? En definitiva, se busca interpretar cómo el proceso de estudiantización está dando forma a la realidad urbana de Concepción y proporcionar información valiosa para la planificación urbana y la toma de decisiones, contribuyendo así al creciente cuerpo de conocimiento sobre la estudiantización y ofreciendo una perspectiva significativa desde el contexto latinoamericano.

Metodológicamente, a partir de una georreferenciación manual de los domicilios estudiantiles se recurre al análisis de correlación espacial utilizando la Regresión Geográficamente Ponderada (GWR), una metodología cuantitativa que permite desarrollar modelos explicativos con datos específicos para cada ubicación (Montes Galbán, 2022), al relacionarlos con variables explicativas dependientes de manera socioespacial (Simionescu y Cifuentes-Faura, 2023), lo que permite su estudio y predicción a nivel intraurbano. De tal manera se obtiene la influencia de determinados servicios en la elección de residencia estudiantil. Asimismo, se revisan las comunas de origen de los estudiantes y se determina su asociación urbana en barrios estudiantizados.

Finalmente, en cuanto a la estructura del presente artículo, a continuación, se exploran en mayor profundidad los marcos conceptuales de la estudiantización, la ciudad universitaria y la migración por estudios. Luego, se explica en detalle la metodología utilizada para permitir su replicación y se presenta en breve el caso de estudio. Posteriormente, se presentan los principales resultados, que destacan la importancia de los aspectos socioeconómicos, la accesibilidad y la oferta residencial reciente, especialmente en zonas de mayor verticalización. Estos resultados se discuten en relación con la literatura revisada previamente y se cierra con las conclusiones sobre la investigación, destacando sus contribuciones, nuevos desafíos y la necesidad de continuar el debate sobre estudiantización en el contexto latinoamericano.



## 2. MARCO TEÓRICO

### 2.1 El fenómeno de la estudiantización y su análisis desde la Geografía

La noción de estudiantización ha ganado prominencia desde principios del siglo XXI, expandiéndose a partir de investigaciones previas (Kenyon, 1997; Chatterton, 2000). Este concepto abarca una serie de transformaciones ocasionadas por la migración de estudiantes universitarios hacia áreas residenciales, desencadenando tanto desplazamientos poblacionales como cambios sociales, económicos y culturales, que vinculan este fenómeno con diversas formas de gentrificación (Smith, 2004; Sage, Smith y Hubbard, 2012; Nakazawa, 2017). No obstante, la presencia de estudiantes y sus implicaciones con cuestiones como el consumo de alcohol o la ocupación del espacio público han sido a menudo consideradas de manera negativa (Hubbard, 2008; Smith y Hubbard, 2014), dando lugar a movimientos locales en contra de la llegada de más estudiantes al barrio (Kinton, Smith y Harrison, 2016).

En los últimos años, ha habido un notable incremento en la investigación sobre estudiantización, en otras regiones y lugares fuera del Reino Unido, donde inicialmente se abordó. Se han realizado nuevos estudios en Polonia (Murzyn-Kupisz y Szmytkowska, 2015; Grabkowska y Frankowski, 2016), Canadá (Revington, 2021), China (He, 2015; Gu y Smith, 2020), Sudáfrica (Taiwo et al., 2021), Chile (Prada, 2019), y también a través de comparaciones internacionales (Kenna y Murphy, 2021). Por otro lado, se ha ampliado el enfoque hacia temas emergentes, como los cambios en la educación superior (Chatterton, 2010) y también la aparición de un mercado inmobiliario vinculado a los estudiantes (Gregory y Rogerson, 2019; Revington, 2021; Pillai et al., 2021), destacando la influencia de las universidades en los mercados inmobiliarios locales. Este vínculo entre estudiantes y mercado inmobiliario ha dado lugar a una segmentación del mercado estudiantil, donde aquellos con menos recursos se ven obligados a buscar viviendas en áreas periféricas, menos seguras y con servicios básicos deficientes, lo que puede conducir a condiciones de pobreza energética (Alamel, 2021) y otras condiciones de vulnerabilidad. Estos hallazgos subrayan la importancia de comprender las motivaciones de los estudiantes en la búsqueda de vivienda y los factores determinantes en esta elección.

Aunque existen estudios que exploran la dinámica de la localización estudiantil, aún queda mucho por investigar, especialmente en términos de considerar diversos factores territoriales en la concentración de estudiantes universitarios, así como también la recurrencia de migración estudiantil intra e interregional hacia habitar espacios estudiantizados. Es esencial avanzar en este análisis para comprender mejor los patrones de asentamiento estudiantil y sus implicaciones socioeconómicas.

En el contexto de la pandemia de COVID-19, algunos estudios han intentado analizar las áreas con una disminución significativa en el número de estudiantes debido al cierre de universidades, aunque estos análisis aún no han logrado vincularse completamente con los factores previos de localización (Prada, Aravena y Barra, 2021). Por lo tanto, sigue siendo necesario profundizar en la comprensión de la estudiantización y sus efectos en los entornos urbanos.

### 2.2 La conformación de ciudades universitarias y su influencia urbana

El desarrollo de las geografías estudiantiles, en cuanto a la estructura y funcionamiento de ciudades universitarias, ha sido un tema ampliamente explorado a lo largo del tiempo, abarcando diversos aspectos, como modelos de asentamiento y casos paradigmáticos (Villavicencio 2019; Roca Blanch 2011). En este contexto, se destacan dos modelos contrastados en la localización de los campus universitarios: el modelo europeo, con una clara ubicación urbana, y el modelo anglosajón, que tiende a situarse en áreas periurbanas o incluso rurales, configurando lo que se conoce como "campus" (Roca Blanch 2011). La noción de campus aparece como un elemento clave en este debate, especialmente en su aplicación en el ámbito occidental y su influencia en América Latina, como es el caso de Chile. En este marco, se concibe al campus como un espacio que busca reintegrar la presencia activa de la naturaleza en el tejido urbano y restablecer un equilibrio entre la vida urbana y la natural (Roca Blanch 2011), considerándolo parte del "mundo vital" de quienes lo utilizan (Domae, 2017; Seamon, 2013). La elección de la ubicación del campus universitario se ve influenciada por factores como la disponibilidad de suelo y la distancia a la masa crítica urbana (Villavicencio 2019). No obstante, la localización lejana de algunos campus ha generado



disfunciones que requirieron intervenciones y proyectos complejos por parte de planificadores y del Estado en general (Roca Blanch 2011).

Además de la ubicación del campus, es crucial entender cómo la presencia de una universidad en la ciudad tiene un impacto significativo en el entorno urbano, planteando interrogantes sobre su contribución al desarrollo económico, social y cultural de las ciudades (Goddard y Vallance, 2013). Un ejemplo de este impacto es el papel de los estudiantes universitarios que residen "fuera del campus", en la ciudad, generando tanto impactos positivos como negativos en la comunidad urbana (*op. cit.*), lo que entendemos por estudiantización (Smith, 2004). La expansión de la educación superior y el aumento de instituciones universitarias en un mismo contexto urbano han dado origen a las "ciudades universitarias", áreas urbanas cada vez más habitadas por estudiantes, planteando desafíos específicos en la gestión de la vivienda estudiantil y la convivencia con los residentes locales (Hubbard, 2008; Munro et al., 2009).

La relación entre las universidades y el espacio urbano ha sido dinámica y evolutiva (Arnau et al., 2013). Durante el siglo XX, la expansión de los sistemas de educación superior dirigida por el Estado permitió a los campus universitarios expandirse considerablemente a través de la construcción de nuevas instalaciones para la enseñanza, la investigación y la vivienda estudiantil (Goddard y Vallance, 2013). La capacidad de las universidades para desempeñar el papel de desarrolladores inmobiliarios ha transformado la relación entre universidad y ciudad, lo que resulta evidente en centros de investigación universitaria, especialmente en universidades más antiguas y ubicadas en grandes ciudades (Davies 2015). Sin embargo, también se observa en ciudades medianas que se transforman en "ciudades del conocimiento" o "ciudades universitarias". La compleja relación entre universidades urbanas y ciudades abarca aspectos físicos, sociales, económicos y culturales. La localización del campus, la interacción entre estudiantes y residentes previos, y la planificación del entorno universitario son aspectos cruciales que demandan un análisis detenido para comprender mejor la dinámica de las ciudades universitarias (Arnau et al. 2013), siendo la concentración de estudiantes en ciertos barrios un elemento fundamental en este fenómeno.

### 2.3 Migración estudiantil en la educación superior

El fenómeno de migración por estudios se ha convertido en un tema de interés creciente en el contexto de la estudiantización urbana, siendo un fenómeno característico de las ciudades contemporáneas Bermúdez Rico (2015), distintivo en las dinámicas migratorias intranacionales e internacionales. En España, por ejemplo, se han realizado algunas investigaciones sobre los flujos migratorios generados por la búsqueda de educación superior en distritos universitarios distintos a los de residencia habitual a escala intranacional (Rodríguez-Rodríguez y Domínguez-Mujica, 2019) y para Bermúdez Rico (2015) es un fenómeno de escala global.

Para Latinoamérica, siguiendo a Soto Canales y Gómez Dávila (2020) el fenómeno urbano, y la movilidad en particular, resultan un objeto de estudio permanente, abordándose la movilidad estudiantil en conjunto con la sustentabilidad urbana. A nivel interno, en Chile, resulta interesante la perspectiva sobre este tema ofrecida por Donoso-Díaz y Arias-Rojas (2013), quienes analizan los flujos de desplazamiento regular de estudiantes en regiones con diversidad poblacional y territorial. Identifican la existencia de asociaciones naturales de comunas, conectadas por la movilidad estudiantil, las cuales siguen un patrón de "anillo", donde las comunas más importantes en términos poblacionales y económicos ocupan posiciones centrales, mientras que las menos pobladas y más rurales se encuentran en la periferia.

El desplazamiento estudiantil intercomunal en el sistema educativo chileno es otro aspecto relevante, destacado por Donoso-Díaz y Arias-Rojas (2013), señalando este fenómeno ha sido insuficientemente estudiado en cuanto a su magnitud e impacto, y resaltan la existencia de comportamientos diferenciales según la dinámica de poblamiento y desarrollo territorial. Su estudio, que se enfoca en estudiantes de niveles básicos y medios, reconoce el impacto directo en las matrículas de las comunas receptoras y proveedoras, pero además concluyen que los desplazamientos estudiantiles tienen efectos indirectos significativos. En ese sentido, los estudiantes que se trasladan a comunas receptoras tienden a tener mejores niveles de educabilidad y es probable que contribuyan al capital humano de esas comunas de manera permanente, como sucede con la educación superior.

La movilidad educacional debe ser analizada en conjunto con la movilidad territorial (Hidalgo et al., 2009) para comprender mejor la dinámica de la migración por estudios e implica considerar tanto la movilidad intra e interregional como la distancia relativa hacia el lugar de destino, como plantean Pareja Pineda et al. (2021). Por otro lado, Donoso et al. (2012) señalan que la distribución desigual de la oferta de



educación superior en Chile entre regiones e intrarregional responde más a una lógica de mercado que a las necesidades del entorno y al desarrollo territorial. Esto sugiere que la movilidad territorial es relevante para comprender las oportunidades de acceso a la educación universitaria y cómo estas varían según el estatus socioeconómico, como han argumentado Pareja Pineda et al. (2021).

### 3. METODOLOGÍA

La investigación adopta una metodología de carácter cuantitativo, empleando software de sistemas de información geográfica (SIG) para calcular indicadores de estadística espacial. Se inicia con la recopilación y procesamiento de diversas variables espaciales, detalladas en la Tabla 1, con datos recabados durante el año académico 2021 – 2022.

Tabla 1. Categorías de Análisis y Procesamiento de Datos

Categoría Análisis	Dato Espacial	Procesamiento	Fuente	Tipo de Variable
Estudiantes	Ubicación Vivienda	Densidad de puntos en zona y manzana censales	Elaboración Propia	Dependiente
Distancia a Universidad	Buffer Ubicación Universidad	Buffer a 1.000 metros Coincidencia de buffers.	Elaboración Propia	Independiente
Nivel Socioeconómico	Índice Socio Material Territorial	Información en secciones censales del área de estudio	OCUC	Independiente
Verticalización	Permisos de Edificación	Se filtra para obtener viviendas de más de 5 pisos en área de estudio	INE	Independiente
Movilidad	Corredores de Transporte	Zonas a 400 metros o menos de una parada de transporte público	Cedeus	Independiente
Amenidades	Equipamientos/ Servicios	Se filtra para obtener servicios básicos (hospital, bomberos, policía, consultorios, farmacia, mercado) y servicios de alimentación u ocio (gimnasio, banco, restaurantes, centro comercial, heladería, café, bar, cine).	Cedeus	Independiente
Ancianos	Mayores 65 años por manzana	Se utilizan microdatos del Censo 2017, en manzana censal	IDE-Chile	Independiente

Leyenda: OCUC (Observatorio de Ciudades UC - Pontificia Universidad Católica de Chile); INE (Instituto Nacional de Estadística); Cedeus (Centro de Desarrollo Urbano Sustentable UC – UdeC); IDE-Chile (Infraestructura de Datos Geoespaciales de Chile).

Fuente: Elaboración propia.

Los datos, relacionados con la ubicación de viviendas de estudiantes, se georreferenciaron manualmente debido a la diversidad de formatos y errores de escritura en las ubicaciones residenciales.



En el marco de un proyecto nacional financiado por el Gobierno de Chile (Fondecyt Regular n° 1210084), se obtuvieron las ubicaciones de viviendas de estudiantes de las tres principales universidades en la ciudad de Concepción: Universidad de Concepción, Universidad del Bío-Bío y Universidad Católica de la Santísima Concepción. Estos datos se anonimizaron, depuraron y georreferenciaron para las comunas de Concepción, Talcahuano y Hualpén, que forman la conurbación continua del Área Metropolitana de Concepción. Se filtraron para utilizar solo los datos del período 2017 a 2021, obteniendo 27.894 ubicaciones de viviendas de residencia estudiantil, incluyendo viviendas familiares y residencias temporales, que constituyen 11.831 ubicaciones exclusivamente de estudiantes. Posteriormente, se procesó la información espacial para dejar todas las variables independientes a escala de zona o manzana censal, cuando fue posible. Se calculó la presencia de estudiantes por manzana y zona (o sección) censal, permitiendo el análisis en ambas escalas espaciales, y se estableció esta variable como dependiente y discreta.

A continuación, se llevó a cabo el análisis de las relaciones espaciales mediante técnicas de regresión geográficamente ponderada (GWR), utilizando un esquema de ponderación conocido como Kernel adaptativo para asignar los pesos del modelo GWR. Se aplicó un ancho de banda adaptativo en función del criterio de información de Akaike corregido (AICc) en los cálculos de GWR. Aunque el modelo GWR puede presentar desafíos de fiabilidad, su uso se justifica en este caso, dada la validez demostrada en investigaciones previas para analizar la influencia de elementos de infraestructura pública en los cánones de arrendamiento de viviendas. Finalmente, se trabajó con el dato de la comuna de origen de los estudiantes que realizan movilidad por estudios, según los datos disponibles, identificando sus principales comunas de origen y su elección residencial general en la ciudad.

#### 4. CASO DE ESTUDIO

La Universidad de Concepción, fundada en 1919, emerge como un referente histórico en el entorno académico chileno. En su origen buscaba establecer un campus amplio y abierto, siguiendo el modelo de algunas universidades estadounidenses como Berkeley. Con más de 160 hectáreas en total y 62 construidas, este campus refleja una extensión considerable, distanciándose así del concepto de densidad característico de las universidades europeas, al situarse en un borde urbano y enlazarse con un entorno natural (Roca Blanch, 2011).

Históricamente, el campus universitario ha servido como espacio de ocio esparcimiento para la población local, organizando eventos abiertos al público a lo largo del año, como conciertos, espectáculos y proyecciones de cine, consolidando su posición como un hito urbano relevante. Además, como la mayor empresa de la ciudad de Concepción, la Universidad de Concepción emplea a más de 5.300 personas, entre académicos, personal administrativo y de mantenimiento, generando así un impacto económico y laboral significativo a escala regional. Su influencia se extiende también al ámbito educativo, atrayendo a más de 30.000 estudiantes entre pregrado y postgrado, lo que la convierte en la institución con la mayor matrícula de la región y la sexta a nivel nacional. Este flujo constante de estudiantes y trabajadores, desde toda la región hacia el campus, refuerza su papel central en la ciudad.

Otras instituciones educativas como Universidad del Bío-Bío, Universidad Católica de la Santísima Concepción, Universidad del Desarrollo y Universidad de San Sebastián también tienen presencia en la ciudad. Aunque sus campus son más compactos y se integran completamente en el área urbana, estas instituciones suman más de 70.000 estudiantes en el área metropolitana de Concepción. Este gran número de estudiantes universitarios produce impactos significativos en diversos aspectos económicos, sociales, demográficos y culturales, que han sido analizados para el caso de barrios concretos (Prada, 2019). Los efectos se manifiestan en la creación de un mercado inmobiliario y de servicios orientados a los estudiantes, desde alojamientos hasta servicios de entretenimiento. Asimismo, se observan cambios demográficos y socioeconómicos en los barrios cercanos a las universidades, con una transformación de la población residente hacia una más estudiantil y transitoria. Se evidencian también cambios en el uso del espacio público, con un aumento de actividades recreativas y sociales protagonizadas por la población estudiantil en parques y plazas.



## 5. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

Los resultados obtenidos de las correlaciones espaciales establecidas en la investigación revelan aspectos significativos sobre la distribución de los estudiantes universitarios en Concepción. La correlación, fundamental para comprender las relaciones entre variables en este contexto, se ha analizado detalladamente y se ha sintetizado en Tabla 2, que resume las correlaciones identificadas, clasificándolas según su nivel de correlación, ya sea alta, media o baja.

En primer lugar, se destacan las correlaciones de alto significado, donde se evidencian relaciones claras entre variables. La movilidad, medida a través de la accesibilidad a paradas de transporte público, presenta la correlación más destacada, con un coeficiente de determinación ( $R^2$ ) de 0,7999, lo que sugiere una fuerte relación entre la presencia de estudiantes y la accesibilidad al transporte público, correlación que se expresa gráficamente en la Figura 1. Esta asociación indica que una mejora en la infraestructura de transporte podría influir positivamente en la distribución de los estudiantes en el área metropolitana.

Tabla 2. Resumen de resultados GWR

Categoría Análisis	Tipo de Variable	Escala Espacial	R2	Correlación Resultante
Movilidad	Explicativa	Sección Censal	0,7999	Alta
Ancianos	Explicativa	Manzana Censal	0,6720	Alta
Nivel Socioeconómico (C2)	Explicativa	Sección Censal	0,5901	Alta
Nivel Socioeconómico (ABC1)	Explicativa	Sección Censal	0,5805	Alta
Verticalización	Explicativa	Sección Censal	0,5157	Alta
Distancia a Universidad	Explicativa	Manzana Censal	0,4784	Media
Amenidades (Emergencias)	Explicativa	Sección Censal	0,3940	Media
Nivel Socioeconómico (E)	Explicativa	Sección Censal	0,3795	Baja
Nivel Socioeconómico (D)	Explicativa	Sección Censal	0,3614	Baja
Nivel Socioeconómico (C3)	Explicativa	Sección Censal	0,3438	Baja
Amenidades (Comida)	Explicativa	Sección Censal	0,2663	Baja
Amenidades (S. Básicos)	Explicativa	Sección Censal	0,1419	Baja
Estudiantes Semestrales	Dependiente	Manzana Censal	-	(orientativa)
Estudiantes Semestrales	Dependiente	Sección Censal	-	(orientativa)

Leyenda: R2 (Medida de la bondad de ajuste, basada en coeficiente de correlación de Pearson ( $r$ ). También se denomina coeficiente de determinación).

Fuente: Elaboración propia.

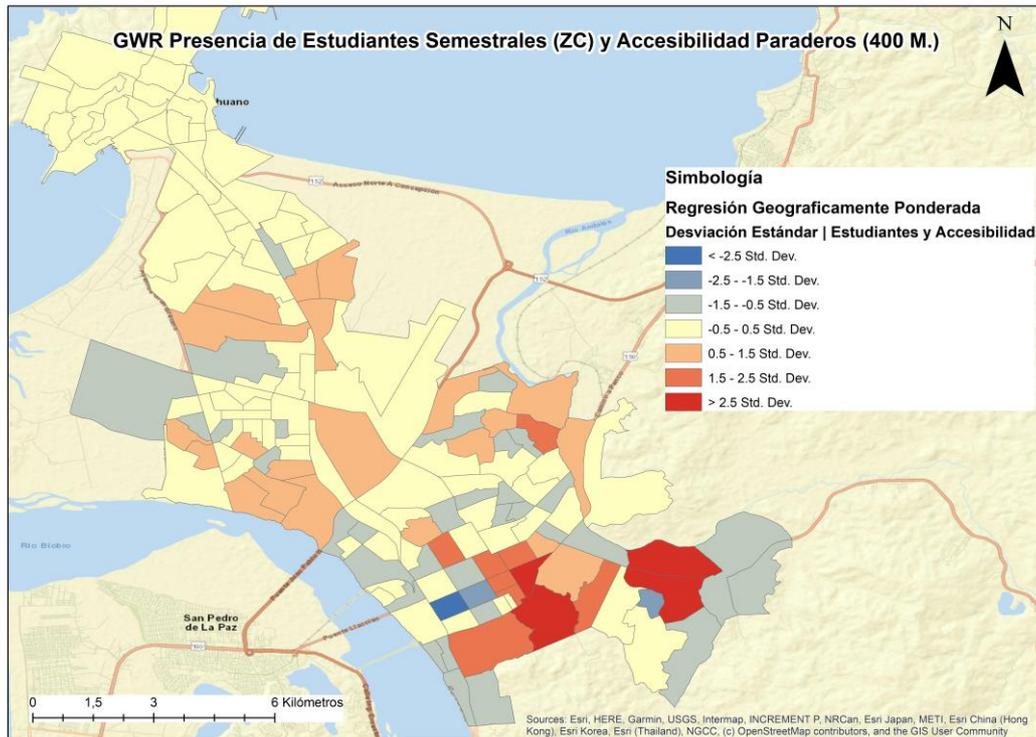
Asimismo, se observa una correlación alta entre la presencia de población mayor de 65 años por manzana censal y la concentración de estudiantes, con un  $R^2$  de 0,6720. Este hallazgo resalta la importancia de considerar la densidad poblacional en el análisis de la distribución estudiantil, así como la existencia de otros elementos vinculados a la economía política de la vivienda, como es la existencia de un modelo de bajas pensiones para las personas mayores, que lleva en muchas ocasiones a que se ofrezcan habitaciones vacías para alquilar a estudiantes, como medio para obtener un ingreso extra que complementa la pensión (Prada-Trigo y Sánchez, 2024).

En cuanto a la verticalización urbana, se encuentra una correlación alta con un coeficiente de determinación de 0,5157. Esto sugiere una relación importante entre la presencia de estudiantes y la densidad de edificaciones en altura, especialmente en áreas cercanas a las universidades, como se puede observar en la Figura 2, en la que se aprecia la mayor desviación estándar en las cercanías de la Universidad de Concepción y Universidad del Bío-Bío.

Otra correlación relevante es la que se establece entre el nivel socioeconómico (C2 y ABC1) y la presencia de estudiantes, con coeficientes de determinación de 0,5901 y 0,5805 respectivamente. Estos resultados sugieren una relación significativa entre el nivel socioeconómico y la distribución de los estudiantes en la ciudad, evidenciando patrones de residencia asociados a distintos estratos socioeconómicos.

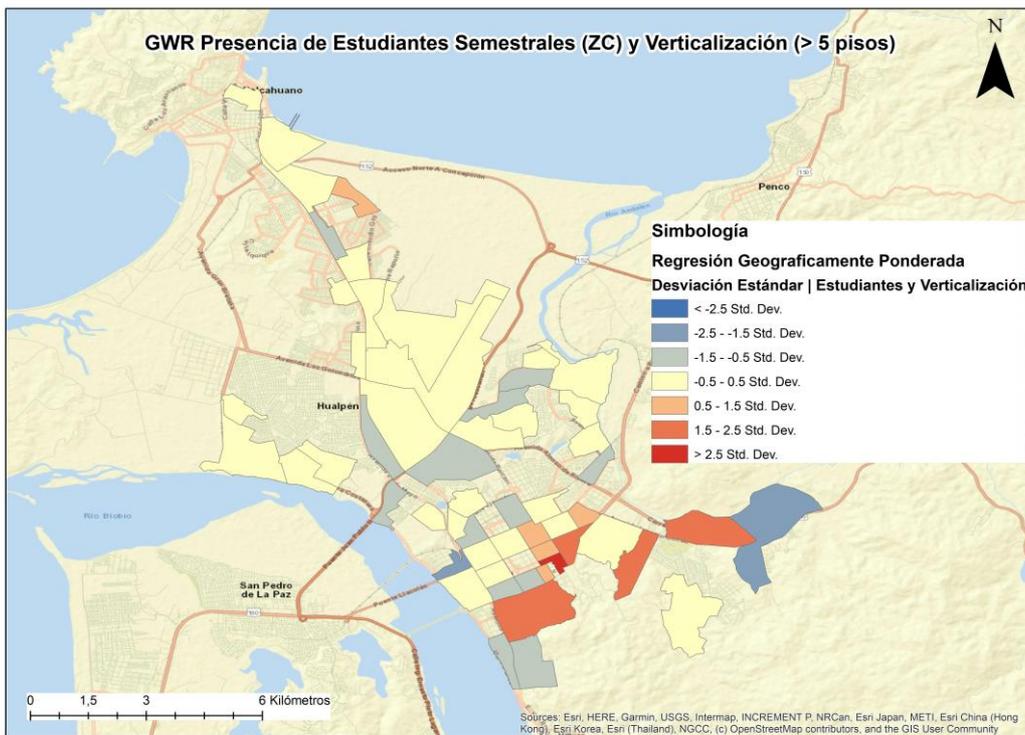


Figura 1. Correlación espacial entre movilidad (accesibilidad a paradas) y estudiantes por zona censal



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 2. Correlación espacial entre verticalización (>5 pisos) y estudiantes por zona censal



Fuente: Elaboración Propia.



Por otro lado, se identifican correlaciones de nivel medio, como la proximidad a la universidad y a los servicios de emergencia, con coeficientes de determinación de 0,4784 y 0,3940 respectivamente. Estos resultados indican una relación moderada entre estas variables y la distribución de los estudiantes, aunque su influencia resulta menor en comparación con otros factores. Es importante señalar que no se encontraron correlaciones significativas con ciertos servicios y amenidades, como los servicios básicos, de alimentación y de ocio, lo que sugiere que estos aspectos pueden tener un impacto menor en la distribución estudiantil en comparación con otros factores analizados.

En lo que respecta al factor de movilidad por estudios, los datos revelan que la mayoría de los estudiantes de Concepción provienen de otras comunas del Gran Concepción, como Santa Juana, Lota, Coronel y Penco, cambiando su residencia hacia Concepción. Su distribución es homogénea y no muestra patrones específicos que se diferencien de la generalidad observada anteriormente. En cuanto a la movilidad interregional, destacan los casos de movilidad desde La Serena, Huasco y Antofagasta (en el norte de Chile) hacia la comuna de Concepción. En contraste, desde el sur del país, la mayor movilidad se registra desde las comunas de Castro y Quellón, ambas pertenecientes a Chiloé, cuyo destino principal es Concepción. Por el contrario, en las comunas que generan más movilidad estudiantil predominan las intrarregionales, desde la Región del Biobío, así como desde regiones más cercanas, como Ñuble y La Araucanía. Los principales exponentes de esta movilidad son las comunas de Los Ángeles, Florida, Angol, Curanilahue, Quirihue y Coelemu. Estas comunas generan movilidad no solo hacia Concepción, sino también hacia otras como Hualpén y Talcahuano, no siendo un factor de elección de residencia estudiantil estar cercano a otros migrantes estudiantiles del mismo origen. En estos casos, posiblemente la elección responde a criterios económicos (menor precio de los alquileres).

## 6. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

En primer lugar, la alta correlación encontrada entre la movilidad estudiantil y la accesibilidad al transporte público respalda la importancia del fenómeno de estudiantización, planteado por autores como Kenyon (1997) o Chatterton (2000). Kenyon (1997) ha destacado cómo la llegada de estudiantes universitarios puede transformar los patrones de movilidad urbana, generando demandas adicionales de transporte público y afectando la planificación urbana. Por su parte, Chatterton (2000) ha señalado cómo la movilidad estudiantil puede estar influenciada por factores como la calidad y disponibilidad del transporte, así como por la ubicación de las instituciones educativas en relación con las redes de transporte existentes.

Además, la asociación entre la presencia de ancianos y la concentración de estudiantes en áreas urbanas puede interpretarse a la luz de las investigaciones de Smith (2004) y Sage et al. (2012). Smith ha explorado los efectos sociales de la estudiantización, destacando cómo la llegada de estudiantes universitarios puede generar tensiones con otros grupos demográficos, como los ancianos, en términos de competencia por recursos y espacios públicos. Por otro lado, Sage et al. (2012) han examinado cómo la estudiantización puede influir en la composición demográfica de un área, especialmente en términos de cambios en la estructura de edad y en las dinámicas de convivencia intergeneracional. Sin embargo, la realidad del sistema de pensiones chileno puede también conectar este fenómeno con aspectos de carácter local, puestos de manifiesto por Prada-Trigo y Sánchez (2014), lo que subraya la importancia de trasladar con perspectivas propias procesos provenientes del Norte Global y que, en su análisis en otros contextos aparece con matices locales.

En cuanto a la asociación entre la verticalización urbana y la concentración de estudiantes en áreas cercanas a las universidades, esta se articula con los estudios de Hubbard (2008) y Smith & Hubbard (2014). Hubbard ha analizado los efectos de la estudiantización en la infraestructura urbana, destacando cómo la llegada de estudiantes puede impulsar la demanda de viviendas en altura y afectar la morfología urbana lo que ya ha sido explorado anteriormente para Concepción por Prada-Trigo (2019). Smith & Hubbard, por su parte, han explorado los cambios en el paisaje urbano causados por la estudiantización, identificando cómo la densificación y la verticalización pueden ser consecuencias directas de la presencia estudiantil en un área, lo que se relaciona directamente con la demanda inmobiliaria de los estudiantes (Manganelli et al., 2022).



En cuanto a la migración por estudios, los resultados muestran patrones consistentes con las investigaciones de Donoso-Díaz & Arias-Rojas (2013) y Bermúdez Rico (2015). Donoso-Díaz & Arias-Rojas (2013) han estudiado la movilidad estudiantil en el contexto chileno, identificando cómo la migración de estudiantes puede tener efectos significativos en las comunidades receptoras y en la distribución geográfica de la población estudiantil a nivel regional e interregional. Por otro lado, Bermúdez Rico (2015) ha examinado la migración por estudios a escala global, destacando la importancia de este fenómeno en las dinámicas migratorias contemporáneas y en la configuración de las ciudades como destinos educativos internacionales, lo que no sería el caso de las universidades en Concepción, cuyos estudiantes principalmente pertenecen a la Región del Bio Bio, Ñuble y La Araucanía.

Los resultados de este estudio revelan la importancia de varios factores en la elección de residencia de estudiantes universitarios en Concepción. La accesibilidad a las redes de transporte público emerge como el factor más influyente, respaldando hallazgos previos sobre la estudiantización y la movilidad estudiantil (Kenyon, 1997; Chatterton, 2000). La correlación espacial entre la movilidad y la presencia de estudiantes ofrece una perspectiva valiosa para comprender cómo la universidad impacta la dinámica urbana y la demanda inmobiliaria relacionada con los estudiantes. Asimismo, el alquiler de propiedades destinadas a estudiantes, la llegada de estudiantes desde otras comunas como motor de cambio social, y la oferta de pisos en edificios modernos también desempeñan un papel relevante en esta dinámica, reflejando la complejidad de los factores que influyen en la elección de residencia estudiantil en la ciudad.

Los hallazgos de este estudio no solo contribuyen a comprender la realidad urbana de Concepción, sino que también proporcionan información valiosa para la planificación urbana y la toma de decisiones. Al interpretar cómo el proceso de estudiantización está dando forma a la ciudad, se abre la puerta hacia futuras investigaciones comparativas en otros contextos, fortaleciendo así el creciente cuerpo de conocimiento sobre la estudiantización y ofreciendo una perspectiva significativa desde el contexto latinoamericano. En última instancia, este estudio destaca la importancia de considerar la interacción entre la universidad y la ciudad en la configuración del espacio urbano. La comprensión de cómo los estudiantes eligen su lugar de residencia no solo es fundamental para abordar las necesidades de vivienda estudiantil, sino también para promover un desarrollo urbano inclusivo y sostenible. Este estudio proporciona una base sólida para futuras investigaciones en este campo, explorando aún más los efectos de la estudiantización en la dinámica urbana y social de las ciudades latinoamericanas.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación Fondecyt n° 1210084 financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo de Chile, cuyo investigador principal es el Profesor José Prada Trigo.

## REFERENCIAS

- Alamel, A. (2021). The magnitude of all-inclusive energy packages in the UK student housing sector. *Area*, 00: 1 - 9. doi: [10.1111/area.12713](https://doi.org/10.1111/area.12713).
- Arnau, J., Gutiérrez, M. E., & Pérez del Hoyo, R. (2013). De La Ciudad Universitaria al Campus de Universidad. Estudio de Una Evolución: Tres Épocas, Tres Escalas, Tres Modelos. *Dearq* 13:6–23. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=341630942002>.
- Avni, N., & Alfasi, N. (2018). UniverCity: The Vicious Cycle of Studentification in a Peripheral City. *City and Community*, 17(4), 1248-1269. doi: [10.1111/cico.12338](https://doi.org/10.1111/cico.12338).
- Bermúdez Rico, R. (2015). La movilidad internacional por razones de estudio: Geografía de un fenómeno global. *Migraciones Internacionales*, 8(1), 95–125.
- Chatterton, P. (2000). The cultural role of universities in the community: revisiting the university-community debate. *Environment and Planning A*, 32, 165-181. doi: [10.1068/a3243](https://doi.org/10.1068/a3243).
- Chatterton, P. (2010). The Student City: An Ongoing Story of Neoliberalism, Gentrification, and Commodification. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 42 (3), 509-514. doi: [10.1068/a42293](https://doi.org/10.1068/a42293).
- Davies, W. K. D. (2015). *Theme Cities: Solutions for Urban Problems* (First Edition, Vol. 112). Springer. doi: [10.1007/978-94-017-9655-2](https://doi.org/10.1007/978-94-017-9655-2).
- Domae, Lisa. (2017). *Planning the Campus with Place in Mind: A Phenomenological Exploration of the Lifeworlds of Community College Campuses in British Columbia*. A dissertation submitted in partial fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy, University of Victoria, Victoria.



- Donoso, S., Arias, O., Weason, M. y Frites, C. (2012). La oferta de educación superior de pregrado en Chile desde la perspectiva territorial: Inequidades y asimetrías en el mercado. *Calidad de la educación*, (37), 100-127. doi: [10.4067/S0718-45652012000200004](https://doi.org/10.4067/S0718-45652012000200004).
- Donoso-Díaz, S., & Arias-Rojas, Ó. (2013). Desplazamiento cotidiano de estudiantes entre comunas de Chile: evidencia y recomendaciones de política para la nueva institucionalidad de la Educación Pública. *EURE*, 39(116), 39–73. doi: [10.4067/S0250-71612013000100002](https://doi.org/10.4067/S0250-71612013000100002).
- Goddard, J., & Vallance, P. (2013). *The University and the City*. 1st Edition. edited by G. Bristow. London: Routledge, 233 pp.
- Grabkowska, M., & Frankowski, J. (2016). Close to the city centre, close to the university'. Are there symptoms of studentification in Gdańsk, Poland?. *Bulletin of Geography. Socio-Economic Series*, 32 (32), 73-83. doi: [10.1515/bog-2016-0016](https://doi.org/10.1515/bog-2016-0016).
- Gregory, J. & Rogerson, J. (2019). Housing in multiple occupation and studentification in Johannesburg. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 46 (46), 85-102. doi: [10.2478/bog-2019-0036](https://doi.org/10.2478/bog-2019-0036).
- Gu, H., & Smith, D. (2020). 'Living off the Campus': Urban Geographies of Change and Studentification in Beijing, China. *Urban Geography* 41(2):205–24. doi: 10.1080/02723638.2019.1659071.
- He, S. (2015). Consuming urban living in 'villages in the city': Studentification in Guangzhou, China. *Urban Studies*, 52 (15), 2849-2873. doi: [10.1177/0042098014543703](https://doi.org/10.1177/0042098014543703).
- Hidalgo, R., De Mattos, C. y Arenas, F. (2009). Del país urbano al país metropolitano. Transformaciones recientes en las ciudades chilenas. Santiago de Chile: Colección Eure-Libros.
- Hubbard, P. (2008). Regulating the social impacts of studentification: a Loughborough case study. *Environment and Planning A*, 40, 323-341. doi: [10.1068/a396](https://doi.org/10.1068/a396).
- Jolivet, V., Reiser, C., Baumann, Y., & Gonzales, R. (2023). Before Displacement: Studentification, Campus-Led Gentrification and Rental Market Transformation in a Multiethnic Neighborhood (Parc-Extension, Montréal). *Urban Geography* 44(5):983–1002. doi: 10.1080/02723638.2022.2073150.
- Kenna, T. y Murphy, A. (2021). Constructing exclusive student communities: The rise of superior student accommodation and new geographies of exclusion. *The Geographical Journal*, 187 (2), 138-154. doi: [10.1111/geoj.12380](https://doi.org/10.1111/geoj.12380).
- Kenyon, E. (1997). The Impact of Student Households on Residential Communities. *The British Journal of Sociology*, 48 (2), 286-301. doi: [10.2307/591753](https://doi.org/10.2307/591753).
- Kinton, C., Smith, D. & Harrison, J. (2016). De-studentification: emptying housing and neighbourhoods of student populations. *Environment and Planning A*, 48 (8) 1.617-1635. doi: [10.1177/0308518X16642446](https://doi.org/10.1177/0308518X16642446).
- Manganelli, B., Morano, P. M., & Tajani, F. (2022). The impact of studentification on the residential real estate market. Analysis of external factors and dynamics of the phenomenon generated by the university campus of Potenza (Italy). *Journal Valori e Valutazioni* 30:59–69. doi: [10.48264/VVSIEV-20223004](https://doi.org/10.48264/VVSIEV-20223004).
- Miessner, M. (2021). Studentification in Germany: How investors generate profits from student tenants in Goettingen and the impacts on urban segregation. *European Urban and Regional Studies*, 28 (2), 133-154. doi: 10.1177/0969776420934850.
- Montes Galbán, E. (2022). Estimación de Variables Sociales a Nivel Intraurbano mediante la Regresión Geográficamente Ponderada (GWR): Analfabetismo en la ciudad de Córdoba / Argentina. *Anuario de la división Geográfica* 16:1–10. url: <http://hdl.handle.net/11336/187463>.
- Munro, M., Turok, I., & Livingston, M. (2009). Students in Cities: A Preliminary Analysis of Their Patterns and Effects. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 41 (8), 1805-1825. doi: [10.1068/a41133](https://doi.org/10.1068/a41133).
- Murzyn-Kupisz, M., & Szymkowska, M. (2015). Studentification in the postsocialist context: The case of Cracow and the Tri-City (Gdansk, Gdynia and Sopot). *Geografie*, 120 (2), 188-209. doi: [10.37040/geografie2015120020188](https://doi.org/10.37040/geografie2015120020188).
- Nakazawa, T. (2017). Expanding the scope of studentification studies. *Geography Compass*, 11(1), 1-13. doi: [10.1111/gec3.12300](https://doi.org/10.1111/gec3.12300).
- Pareja Pineda, C., Mac-Clure, O., & Pérez Vásquez, C. (2021). Acceso a la educación universitaria y gratuidad: movilidad educacional y movilidad territorial en una región no metropolitana de Chile. *Calidad En La Educación*, 55, 41–81. doi: [10.31619/caledu.n55.1021](https://doi.org/10.31619/caledu.n55.1021).
- Pillai, A. K., Vieta, M. A., & Sotomayor, L. (2021). University Student Housing as Business Proposition and Entrepreneurial Activity: The Canadian Case. *Housing Policy Debate*, 1-24. doi: [10.1080/10511482.2021.1883703](https://doi.org/10.1080/10511482.2021.1883703).



- Prada-Trigo, J. (2019). Understanding studentification dynamics in low-income neighbourhoods: Students as gentrifiers in Concepción (Chile). *Urban Studies*, 56 (14), 2863–2879. doi: [10.1177/0042098018807623](https://doi.org/10.1177/0042098018807623).
- Prada-Trigo, J.; Aravena, N. & Barra, P. (2021). Temporary destudentification caused by COVID-19: Motivations and effects on social relations in a Chilean university city. *Population, Space and Place*, e2529. doi: [10.1002/psp.2529](https://doi.org/10.1002/psp.2529).
- Prada-Trigo, J. & Sánchez, I. (2024). Estudiantización y prácticas neoliberales en el arriendo universitario: algunas evidencias a partir del caso de Concepción (Chile). *Revista Atenea*, en prensa.
- Revington, N. (2021). Age Segregation, Intergenerationality, and Class Monopoly Rent in the Student Housing Submarket. *Antipode*, 53 (4), 1228-1250. doi: [10.1111/anti.12710](https://doi.org/10.1111/anti.12710).
- Roca Blanch, E. (2011). Campus y ciudad: la experiencia del Barcelona Knowledge Campus. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 05, 95 – 105. url: <http://hdl.handle.net/2099/12502>.
- Rodríguez-Rodríguez, M. de L. Á., & Domínguez-Mujica, J. (2019). Movilidad interior de los estudiantes universitarios españoles (2001-2015): una lectura geográfica. *Cuadernos Geográficos*, 58(1), 300–320. doi: [10.30827/cuadgeo.v58i1.6615](https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v58i1.6615).
- Sage, J., Smith, D. & Hubbard, P. (2012). The Diverse Geographies of Studentification: Living Alongside People Not Like Us. *Housing Studies*, 27 (8), 1.057-1.078. doi: [10.1080/02673037.2012.728570](https://doi.org/10.1080/02673037.2012.728570).
- Seamon, D. (2013). Lived Bodies, Place, and Phenomenology: Implications for Human Rights and Environmental Justice. *Journal of Human Rights and the Environment*, Vol. 4, (2). SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2762668>.
- Simionescu, M., & Cifuentes-Faura, J. (2023). Analysing public debt in the Mexican states: Spatial convergence, regional drivers and policy recommendations. *Papers in Regional Science*, 102, 737–760. doi: [10.1111/pirs.12748](https://doi.org/10.1111/pirs.12748).
- Smith, D. & Holt, L. (2007). Studentification and Apprentice Gentrifiers within Britain's Provincial Towns and Cities: Extending the Meaning of Gentrification. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 39 (1), 142-161. doi: [10.1068/a38476](https://doi.org/10.1068/a38476).
- Smith, D. & Hubbard, P. (2014). The segregation of educated youth and dynamic geographies of studentification. *Area*, 46 (1), 92-100. doi: [10.1111/area.12054](https://doi.org/10.1111/area.12054).
- Smith, D. (2004). 'Studentification': the gentrification factory? En R. Atkinson y G. Bridge (coords.) *Gentrification in a global context: the new urban colonialism* (pp. 73-90) Londres, Routledge.
- Smith, D. P. (2019). Studentification. In *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies* (pp. 1–3). Nueva Jersey: Wiley. doi: [10.1002/9781118568446.eurs0325](https://doi.org/10.1002/9781118568446.eurs0325).
- Soto Canales, K., & Gómez Dávila, J. (2020). Gobernanza y movilidad urbana hacia la sustentabilidad. *Comunidad educativa en Monterrey, México. Bitacora Urbano Territorial*, 30(3), 95–107. doi: [10.15446/BITACORA.V30N3.80196](https://doi.org/10.15446/BITACORA.V30N3.80196).
- Taiwo, J., Opeyemi, M., Frances, T. & Omotoso, K. (2021). Off-campus student housing satisfaction indicators and the drivers: From student perspectives to policy re-awakening in governance. *Journal of Human Behavior in the Social Environment*. doi: [10.1080/10911359.2020.1825247](https://doi.org/10.1080/10911359.2020.1825247).
- Villavicencio, S. (2019). La ciudad Universitaria de Tucumán, Argentina: contexto y circunstancias de una utopía. *Arquitecturas Del Sur*, 37(55), 06–19. doi: [10.22320/07196466.2019.37.055.01](https://doi.org/10.22320/07196466.2019.37.055.01)
- Zasina, J. (2021). The student urban leisure sector: Towards commercial studentification? *Local Economy*, 36(5), 374–390. doi: [10.1177/02690942211051879](https://doi.org/10.1177/02690942211051879).



# Eje 4

Ciudad-cultura

Patrimonio, turismo e identidad



**LA CIUDAD “VEINTE-TREINTA”**

MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI



## DESARROLLO LOCAL Y CULTURA. ESTUDIO DE CASOS EN PEQUEÑAS CIUDADES ESPAÑOLAS

XOSÉ SOMOZA MEDINA<sup>1</sup>

CARLOS EMILIO RELEA FERNÁNDEZ<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía y Geología, Universidad de León, 24071 León, somoza@unileon.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía y Geología, Universidad de León, 24071 León, cerelf@unileon.es*

**Resumen.** La comunicación estudia la evolución reciente de tres pequeñas ciudades que hace varias décadas apostaron por la cultura como estrategia para mantener a la población y aumentar la calidad de vida de sus habitantes. Son estudios de caso de características diferenciadas en las que el análisis de su evolución ofrece claves importantes para desarrollar políticas culturales en cualquier pequeña ciudad del mundo. Los ejemplos de Allariz, Astorga y Puigcerdá permiten corroborar como apostar por la cultura como estrategia genera resultados positivos para sus poblaciones. Allariz, en la provincia de Ourense, muestra un desarrollo cultural identitario que surge como un movimiento de rechazo a la contaminación del río Arnoia. Astorga es una pequeña ciudad bimilenaria en la provincia de León, que tuvo en el pasado diferentes episodios de gran importancia, que tratan de recuperarse a manera de museo vivo de la historia para enfrentar la realidad actual de crisis demográfica y económica. Por último, Puigcerdá, en la provincia de Girona, capital histórica de la Cerdanya, es otra pequeña villa en la que la gestión y producción cultural es mucho mayor de lo que correspondería a su tamaño demográfico. En los tres enclaves se dan una serie de procesos socioculturales que tienen su impacto en la actitud resiliente de las corporaciones municipales y el tejido económico, lo que redundará en una posición destacada frente a otras villas y ciudades de tamaño similar próximas, con peores indicadores demográficos y económicos.

**Palabras clave:** Ciudades pequeñas, desarrollo cultural, identidad local, bienestar colectivo, despoblamiento, movimiento slow

### LOCAL DEVELOPMENT AND CULTURE. CASE STUDIES IN SPANISH SMALL CITIES

**Abstract.** The paper studies the recent evolution of three small cities that several decades ago opted for culture as a strategy to maintain the population and increase the quality of life of its inhabitants. They are case studies with differentiated characteristics in which the analysis of their evolution offers important keys to developing cultural policies in any small city in the world. The examples of Allariz, Astorga and Puigcerdá allow us to corroborate how betting on culture as a strategy generates positive results for their populations. Allariz, in the province of Ourense, shows a cultural identity development that emerges as a movement to reject the pollution of the Arnoia River. Astorga is a small two-thousand-year-old city in the province of León, which in the past had different episodes of great importance, which are trying to recover as a living museum of history to face the current reality of demographic and economic crisis. Finally, Puigcerdá, in the province of Girona, the historical capital of Cerdanya, is another small town in which cultural management and production is much greater than what would correspond to its demographic size. Three enclaves, in short, that have followed for years a clear strategy of betting on culture as a formula for development.

**Keywords:** Small cities, cultural development, local identity, collective well-being, depopulation, slow movement.



## 1. INTRODUCCIÓN

En 1970 la población en España según el Censo era de 34.041.531 habitantes. Del total de la población, un 33,8%, una de cada tres personas censadas vivía en un municipio de entre 2.001 y 20.000 habitantes, lo que hoy podemos considerar metodológicamente una pequeña ciudad. Medio siglo después, el censo de 2021 muestra el crecimiento demográfico español, 47.400.798 habitantes, casi un 40% de crecimiento poblacional. Sin embargo, a pesar de haber experimentado ese incremento global, entre 1970 y 2021, la población que vivía en municipios de 2.001 a 20.000 habitantes se había mantenido prácticamente estable (de 11,5 a 11,8 millones de habitantes) y representaba ahora el 25% del total, una de cada cuatro personas censadas.

Las pequeñas ciudades, cabeceras comarcales que en 1970 ofrecían bienes y servicios a un importante territorio circundante, mayoritariamente agrario, han perdido funcionalidad, actividades económicas y protagonismo en el sistema urbano español. En la Tabla 1 podemos comprobar esa redistribución de la población en nuestro país. En 1970, el 11% de la población vivía en pueblos de menos de 2.000 habitantes, cuando en 1950 era el 39'4% del total. El éxodo rural continuó en las décadas siguientes, vaciando la débil estructura de la base de nuestro poblamiento, hasta suponer únicamente el 5'7% en 2021. Sin una población a la que atender, muchas cabeceras comarcales fueron perdiendo población y por ello el segundo nivel de la estructura también perdió peso, del 33,8% al 25%. Se podría suponer que el gran beneficiario de esta redistribución serían los municipios de mayor tamaño, de más de 100.000 habitantes. Sin embargo, observamos como su evolución es irregular, crece en las dos primeras décadas, para decrecer en las siguientes. La explicación está en el tercer escalón, en los núcleos urbanos de 20.001 a 100.000 habitantes, que pasan de representar el 18,6% al 29,6%, del total. Se trata en su mayoría de espacios periurbanos de ciudades grandes y de ciudades medias en la costa del mediterráneo que han concentrado el crecimiento en las últimas décadas. Muchos de estos núcleos periurbanos y litorales han crecido físicamente en los años del boom inmobiliario y continúan en la tercera década del siglo XXI mostrando una dinámica demográfica de crecimiento, en ocasiones superando la barrera de los 100.000 habitantes, por lo que la pérdida de habitantes de las ciudades medias tradicionales se ve compensada con la llegada de estos nuevos enclaves a ese umbral demográfico.

*Tabla 1. Proporción de la población residente en España por tamaño del municipio 1970-2021.*

Censo	Menos de 2.000	De 2.000 a 20.000	De 20.001 a 100.000	Más de 100.000
1970	11	33,8	18,6	36,5
1981	8,3	28,5	21,2	42
1991	8	27,7	22,2	42,1
2001	7,3	27,7	24,7	40,3
2011	6	26	28,4	39,6
2021	5,7	25	29,6	39,8

Fuente: [www.ine.es](http://www.ine.es)

Existen múltiples factores que explican este proceso de redistribución demográfica, pero el más importante es el sistema económico mundial que conocemos como globalización. El progreso de la tecnología ha permitido mantener los valores de la producción agraria, reduciendo la mano de obra y concentrando las explotaciones, causando la descampesinización del campo. La población emigró a las ciudades donde crecían las industrias y las oportunidades de empleo, hasta que los acuerdos de comercio internacional y la libre circulación de bienes y capitales redibujaron el sistema mundial del trabajo. A partir de entonces, las ciudades se desindustrializaron y se produjo la terciarización, de la economía, que favorece las grandes concentraciones de población. Es entonces cuando el sistema de poblamiento entra en crisis y la ciencia, los medios de comunicación y la política buscan el “desarrollo local” de ciudades medias y pequeñas que ya no son “competitivas” y parecen condenadas a convertirse en lo peor que se puede ser en estos tiempos, periferia. Para no ser periferia miles de lugares en todo el mundo invierten cantidades astronómicas en una competición sin límites y sin esperanzas. A veces, lo importante no es el marketing urbano o “posicionarse en el mapa”, sino simplemente abandonar la carrera y buscar otros objetivos que mejoren la calidad de vida de la población residente.



## 2. DESARROLLO LOCAL Y CULTURA. CONTEXTUALIZACIÓN TEÓRICA Y FUNDAMENTACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El desarrollo local comenzó a aparecer en el último cuarto del siglo XX en los documentos oficiales sobre políticas de desarrollo regional en los que se ponía el énfasis en el empresariado local, las potencialidades endógenas y el papel del Estado en el estímulo de las iniciativas propias (Coffey y Polèse, 1985). En la década de los años 1980, el desarrollo local era un discurso que ofrecía a las comunidades que no formaban parte del sistema mundial de nodos centrales, una fórmula para incentivar la acumulación de capitales en su territorio (Vázquez-Barquero, 2000). Se trataba de fomentar las capacidades del empresariado y de la mano de obra local para implementar sobre la base de los recursos propios un desarrollo endógeno. La teoría sostenía que si se generaba un sistema productivo local se iniciarían sinergias positivas entre todos los actores del tejido socioeconómico local (Sforzi, 2007), incrementándose notablemente los niveles de desarrollo. Fue un modelo económico ampliamente aceptado por países no desarrollados (Vázquez-Barquero y Cohard, 2015), especialmente en América Latina, promovido por las instituciones internacionales: Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo, o la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), (Alburquerque, 2004). No obstante, también hubo críticas a este modelo que se enunciaba como una alternativa a la globalización neoliberal imperante en el que tenía un mayor peso el territorio (Friedman y Weaver, 1979) pero sin que se pudieran contabilizar al cabo de los años demasiados casos de éxito, especialmente fuera de Europa (Tejera, 2006).

En España, el desarrollo local fue la base teórica de infinidad de planes estratégicos (Márquez Domínguez, 2002; Noguera, 2016) de ciudades medias y pequeñas, de comarcas rurales y de comunidades autónomas que buscaban en los recursos propios la base del desarrollo socioeconómico (Precedo y Mínguez, 2007), o al menos un crecimiento endógeno, no absolutamente dependiente del capitalismo global. El balance es cuando menos cuestionable. La mundialización de la economía ha generado en la etapa actual de la globalización un sistema único interrelacionado en el que los recursos potenciales locales no son un factor capital de desarrollo, frente a otros condicionantes como los flujos internacionales de capital, la división mundial del trabajo, los costes salariales, las economías de escala o la política fiscal del territorio (Harvey, 1995). No obstante, en la tercera década del siglo XXI parece que este sistema global se enfrenta a numerosas externalidades negativas y a nuevos condicionantes como la intención declarada por muchos países desarrollados de reindustrializarse, lo que puede suponer en los próximos años un nuevo cambio de paradigma (Somoza, 2022).

A pesar de la extensión del discurso sobre el desarrollo local y su implementación a través de los planes estratégicos y el marketing urbano, desde los años 1980 lo que ha predominado en la mayoría de las ciudades de los países ricos han sido procesos de desindustrialización y de pérdida de habitantes (Friedrichs, 1993), tanto por el desarrollo de la urbanización difusa (Nechyba y Walsh, 2004), como por un balance negativo de una población que envejece sin un contingente de reemplazo que rejuvenezca la pirámide por edades. El mundo académico debate desde entonces los factores causantes de este declive urbano o contracción de las denominadas ciudades menguantes (“shrinking cities”) (Martínez et al, 2012). En España este proceso ha empezado más tarde que en Estados Unidos o Alemania y afecta principalmente a ciudades medias y pequeñas (Escudero et al, 2023), generando un nuevo éxodo hacia los polos de concentración de capital y empleo, las capitales regionales, Madrid y la costa del Mediterráneo (López González, 2021).

Uno de los movimientos que contradice el modelo neoliberal de competitividad urbana impuesto por la globalización es el denominado *cittaslow*, inspirado en 1999 por Paolo Saturnini, que fue alcalde de la pequeña localidad italiana de Greve in Chianti. Este movimiento aboga por el fortalecimiento de las identidades locales de las pequeñas ciudades frente a la uniformización globalizadora y por la búsqueda de la felicidad en una forma de vida lenta que se oponga de forma radical al frenético ritmo de vida de las grandes metrópolis (Radstrom, 2014). Si bien este movimiento surgió con este objetivo, lo cierto es que sus principios fundacionales también se han “globalizado” y en la actualidad la red internacional *cittaslow*, que reúne a casi 300 ciudades de 33 países diferentes se ha convertido en una “marca” más (Servon y Pink, 2015). Otro postulado teórico que enfrenta el modelo global es el del decrecimiento (Taibo, 2022) que reivindica la vida social, la democracia participativa y la acción directa, la capacidad para decidir nuestro destino y hacerlo de forma tranquila, sin la necesidad de querer acumular más y más, sino vivir mejor. Movimiento *slow* y decrecimiento son teorías alternativas que buscan una mayor calidad de vida, frente a un modelo ultracompetitivo neoliberal basado sólo en el capital. La idea que trasladan estos movimientos



sociales se basa en convencer a los agentes urbanos para que dejen de competir por atraer más residentes, empresas y visitantes y opten por ofrecer a la población local un mejor sitio donde vivir y trabajar para ser sostenibles y resilientes. Se trata de aumentar la felicidad, la sociabilidad, el contacto, los intereses comunes, el civismo, o como se decía hace mucho tiempo la buena policía de la ciudad. Todo ello hará que aumente la identificación con el lugar, el apego territorial y el deseo de no marcharse de allí.

En este contexto surge la promoción por la cultura, entendida tanto como el conocimiento sobre las características del propio lugar, su identidad local (Raagmaa, 2002), como por el disfrute activo del tiempo libre ganado al estrés competitivo adaptando un modo de vida lento, que permita contemplar exposiciones, asistir a obras de teatro, conciertos musicales o espectáculos de danza, visitar museos, participar en fiestas populares o en clubes de lectura (Sacco et al, 2013). Poder invertir tiempo (y dinero) disfrutando de las artes escénicas, visuales o literarias, no está al alcance de todo el mundo, aunque nos encontremos como expuso el filósofo P. F. Drucker en la sociedad del saber (1993), y por ello se hace necesaria una apuesta decidida, ideologizada y plural por la cultura desde los organismos públicos y privados.

La investigación que presenta esta aportación tiene, por tanto, como fundamentación teórica la crítica a los modelos tradicionales de desarrollo local, implementados a través de la planificación estratégica y el marketing urbano, contraponiendo como modelo los proyectos comunitarios de base, las acciones encaminadas a favorecer los procesos de abajo a arriba, participativos, en los que el esfuerzo de muchos permite invertir las tendencias regresivas y convertirse en ejemplos de buenas prácticas. En estas localidades se promueven numerosas iniciativas sociales, ambientales o culturales, propuestas por políticos, asociaciones o particulares, exitosas o no, pero que muestran que lo más importante para no ser periferia es convertirse, de manera autónoma y consciente, en su propio centro del mundo.

### **3. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS**

En las ciencias sociales se suele utilizar el método inductivo, que permite a los investigadores sacar conclusiones generales a partir de la observación de hechos específicos. Emplear la metodología de los estudios de caso permite analizar situaciones complejas que son técnicamente diferentes entre sí para encontrar una comprensión integral, una descripción extensa que permita extraer conclusiones generales (Yin 1994; Noor 2008). Un estudio de caso permite conocer parcialmente un fenómeno determinado, en este caso la relación entre cultura, bienestar y desarrollo en ciudades pequeñas con la intención de extrapolar las conclusiones parciales a otros posibles lugares de características similares. Se trata de un método de análisis científico que debe ir más allá de la mera descripción de una situación, por compleja que sea, y buscar conclusiones que puedan generalizarse al resto de posibles casos similares.

Esta comunicación presenta tres casos de estudio donde la cultura forma parte esencial de la calidad de vida. El objetivo de este trabajo es describir, explicar y analizar la evolución reciente de Allariz, Astorga y Puigcerdá como posibles ejemplos de planificación y gestión de un tipo de pequeño núcleo urbano en el que prima el modo de vida sobre el nivel de vida. Para ello se analizan los datos demográficos de las últimas décadas, los niveles de renta, el grado de asociacionismo, la planificación urbanística y el sentido de lugar de sus habitantes, reflejado en la vida cotidiana de cada una de estas pequeñas ciudades. La intención de los autores es identificar a través del análisis de estos tres ejemplos, que aspectos de la vida sociocultural de Allariz, Astorga o Puigcerdá hacen la diferencia con respecto a otras localidades de características geográficas similares, que no presentan estas connotaciones de activismo cultural.

### **4. ESTUDIO DE CASOS**

#### **4.1 Allariz**

Localizada a 23 km al Sur de la ciudad de Ourense, esta pequeña villa hunde sus raíces en la época prerromana. Su ubicación presenta unas determinadas características físicas que marcaron su pasado medieval; por un lado, la presencia de la elevación granítica del Castelo que dominaba el valle y, por otro, el curso del río Arnoia. Es durante este periodo histórico cuando tuvo su época de esplendor como burgo

fortificado, contaba con un barrio judío (en el actual barrio de Socastelo) y su economía estaba basada en actividades directamente relacionadas con el río: molinos, tenerías y talleres de tejidos principalmente. Este pasado aún se aprecia en el callejero y las numerosas edificaciones que conforman un casco histórico que fue declarado Bien de Interés Cultural en 1971. La historia reciente de esta pequeña ciudad ourensana tiene marcado en el calendario el verano de 1989, año en el que se produjo un conflicto vecinal con el gobierno municipal motivado por el grave deterioro del río, de su patrimonio histórico-artístico y de los numerosos núcleos que componen el municipio (91 lugares agrupados en 16 parroquias). Desde aquel año hasta la actualidad la situación de esta pequeña urbe ha experimentado un cambio radical bajo un gobierno ininterrumpido del Bloque Nacionalista Gallego (BNG). Más de 30 años de continuidad de un proyecto con sus particulares formas de hacer, entender y practicar la política al servicio de la sociedad.

A finales de la década de los años 1980 son numerosos los vecinos de la cercana ciudad de Ourense que tienen a esta ciudad como lugar de segunda residencia, circunstancia que se verá potenciada con la apertura de la autovía de las Rías Baixas A-52, en 1988. Ourense se acerca a Allariz, pero al mismo tiempo se acerca también a otros municipios que hasta ese momento tenían a esta pequeña ciudad como centro de compras y servicios (Martínez-Risco, 2002). Desde un punto de vista demográfico, la población de la ciudad ha experimentado un crecimiento más que notable entre el año 2000 y la actualidad (casi un 70% más). No obstante, el municipio sigue presentando una realidad demográfica marcada por el envejecimiento que se localiza preferentemente en las numerosas aldeas parroquiales, lo que condiciona su índice de dependencia. Aun así, Allariz presenta un índice renovación positivo debido a las llegadas de nuevos residentes, más jóvenes y con hijos, que han fijado su residencia en este lugar buscando mejores condiciones de vida y de servicios (Osorio, I., 2022), todo ello a pesar de encontrarse ubicada en una de las provincias que ostenta los peores registros demográficos de la España Vacía (Bandrés y Azón, 2021).

Tabla 2. Estadísticas seleccionadas de Allariz

Evolución población (1)	2000	2010	2022
Núcleo población	2.673	3.783	4.535
Índices población (%) (1)			
Municipio	Índice Envejecimiento	Índice Renovación	Índice Dependencia
Año 2021	194,97	103,45	61,53
Deuda, Renta y Paro (2)	2013	2017	2021
Municipio			
Deuda Municipal (miles €)	5.850	4.206	3.620
Deuda Per Cápita (€)	966	698	573
Renta Bruta (€)	19.994	21.654	24.257
Renta disponible (€)	16.915	18.239	19.646
Tasa de Paro (%)	19,07	12,00	11,09

Fuente: (1) INE; (2) <https://datosmacro.expansion.com/>

En 1960, Allariz presentaba la misma extensión que el viejo casco medieval. En las décadas posteriores la ciudad va saliendo de esta atonía urbanística gracias a la construcción de las nuevas carreteras en su límite meridional, en cuyos bordes se fueron construyendo las nuevas edificaciones que dejaron el terreno interior dedicado al labrantío. Unos terrenos que posteriormente fueron desapareciendo bajo el hormigón y el asfalto de los primeros bloques de viviendas plurifamiliares. Estas nuevas extensiones urbanas anunciaban la decadencia del centro histórico, que para la década de 1980 se calificaba de grave al igual que la situación del río Arnoia. El abandono, sino ruina, de muchas de sus edificaciones y de las industrias en sus riberas y la contaminación de sus aguas se ven potenciadas por la ausencia de regulación urbanística (Gándara, 2010). El nuevo gobierno municipal se dedicó a una recuperación integral del casco antiguo que recibió el Premio Europeo de Urbanismo en 1994. Un año después se aprueba el Plan Especial de Reforma Interior del Casco Histórico (PECHA) que incluía entre sus propuestas más ambiciosas la creación del Parque Etnográfico do río Arnoia (Garrote, 2019) como elemento unificador de una serie de espacios verdes a ambos lados del río, incluido el bosque pintado por Agustín Ibarrola en O Rexo.



Convertido en un gran eje turístico, en él se localizan el parque de Portovello, donde se celebra el Festival Internacional de Jardines, con un molino recuperado usado como restaurante, el Museo del Cuero de Allariz, un centro cívico y diversas instalaciones deportivas. Además, hay presencia de alamedas y playas fluviales, todo ello en un entorno idílico que ofrece actividades acuáticas para la familia en el cauce del otrora contaminado río Arnoia (en la Figura 1, en el meandro más al norte del río). El crecimiento experimentado por la villa a partir de los años 1990 se ha producido siguiendo las principales carreteras que, históricamente, ponían en contacto Galicia, Castilla y León y Portugal, especialmente en su borde septentrional siguiendo de nuevo las arterias viales, lo que explica su plano actual en forma de estrella. Por toda su periferia se generaliza la aparición de nuevas edificaciones de baja densidad, viviendas exentas y pareadas con amplias zonas ajardinadas que mantienen una cierta armonía con el entorno, tratando de evitar efectos congestivos no deseados, aunque se trate de un modelo insostenible de crecimiento (Fernández, 2012).

Figura 1. Allariz



Fuente: IGN. PNOA 2020

Toda esta mejora del espacio histórico y del entorno fluvial también ha seguido una estrategia marcada desde el consistorio municipal enfocada hacia la promoción turística y la dinamización de la economía de la villa. A mediados de los años 1990 se asiste a la proliferación de tiendas de artesanía que ocupan las edificaciones rehabilitadas del casco antiguo, a las que se han sumado otras tiendas outlet de importantes firmas textiles nacionales y la apertura de numerosos establecimientos dedicados a la hostelería, así como dos museos municipales (del juguete y de la moda). El principal resultado de esta febril actividad económica ha sido la reducción a casi la mitad de la tasa de paro de la ciudad desde el año 2000 (11,09%).

La economía alaricana gira en la actualidad alrededor del binomio patrimonio y naturaleza (Garrote, 2020). La puesta en valor de los elementos patrimoniales potencia la visión cultural de la villa, a lo que se añade encontrarse en el ramal de la Vía de la Plata del Camino de Santiago. Esta cultura de respeto al entorno, a la historia y a la tradición, a la esencia de Allariz, emana directamente de las políticas municipales en donde la participación ciudadana es fundamental. No es extraño por tanto que la ciudad cuente, según las estadísticas de indicadores de sostenibilidad en su apartado de cohesión social, con una tasa de asociacionismo en 2023 del 19,44 ‰, similar a la de Barcelona del 19,87 ‰ y muy por encima del valor de Madrid, con un escaso 0,89 ‰. Esta implicación vecinal se traduce en el debate popular de todas las actuaciones urbanísticas ya citadas y en el desarrollo continuo de nuevas propuestas, como la búsqueda de la autosuficiencia energética (central eléctrica de biomasa), de producciones agropecuarias respetuosas



con el medioambiente (Ecoespacio de O Rexo), recuperaciones arquitectónicas galardonadas en las aldeas rurales, actividades continuas en el Hogar del Mayor o el convenio con la asociación Andrea en San Salvador dos Penedos, dedicada a la recuperación de burros en semi-libertad para terapias con personas discapacitadas.

#### 4.2 Astorga

La pequeña ciudad histórica de Astorga se localiza a los pies de los Montes de León, a caballo entre las dos ciudades más importantes de la provincia, León y Ponferrada, de las que prácticamente equidista algo más de 50 km respectivamente. Este núcleo urbano tiene más de 2000 años de antigüedad, fue fundado por los romanos en el 15 a.C. sobre los restos de un antiguo asentamiento astur localizado en un promontorio rocoso que dominaba las vegas de los ríos Jerga y Tuerto. Aquella *Asturica Augusta*, de la que la ciudad recibe su actual topónimo, estaba emplazada en una encrucijada formada por dos de las principales vías romanas de la Península Ibérica y que hoy se corresponden con el Camino de Santiago (E-W) y la Ruta de la Plata (N-S). Su papel urbano y la renta de situación se mantiene en la actualidad al tiempo que ejerce como centro de servicios de un espacio de transición entre los valles fluviales y las planicies del Páramo y las pendientes del cordal montañoso de los Montes de León, sobre los que se localizan las comarcas tradicionales de La Maragatería y La Cepeda.

La ciudad y su municipio presentan una realidad demográfica preocupante, marcada por el envejecimiento y la falta de reemplazo generacional. Como aparece en la Tabla 3, la ciudad ha sufrido una pérdida del 16,5% de su población en las últimas dos décadas, con una pirámide de edades muy envejecida, dependiente y con un bajo índice de renovación.

Tabla 3. Estadísticas seleccionadas de Astorga

Evolución población (1)	2000	2010	2022
Núcleo población	11.987	11.503	10.381
Índices población (%)			
Municipio	Índice Envejecimiento	Índice Renovación	Índice Dependencia
Año 2021	215,27	71,60	64,78
Deuda, Renta y Paro (2)	2013	2017	2021
Municipio			
Deuda Municipal (miles €)	1.817	2.775	3.710
Deuda Per Cápita (€)	151	213	352
Renta Bruta (€)	20.289	21.219	23.527
Renta disponible (€)	17.231	18.103	19.732
Tasa de Paro (%)	25.60	18.78	16.60

Fuente: (1) INE.; (2) <https://datosmacro.expansion.com/>

No obstante, Astorga continúa ejerciendo como cabecera comarcal, encrucijada de transportes, sede episcopal (desde el siglo III), centro comercial y de servicios para la población de una extensa área. La actual diversificación de su base económica tiene en el sector terciario su base fundamental (transporte, comercio, Admón. Pública y Eclesiástica, FF.AA.), a la que se suma una notable actividad industrial concentrada en el sector agroalimentario y el auge del turismo cultural (López Trigal *et al.*, 2022). Esto se manifiesta claramente en el incremento del nivel de renta económica.

En lo que se refiere a los equipamientos culturales, la ciudad cuenta entre sus servicios con una Escuela Oficial de Música y otra de Idiomas, una Biblioteca municipal y el teatro Gullón. En lo que respecta a los museos aparecen el Museo Romano (construido sobre la Ergástula, restos del antiguo foro romano), el Museo Catedralicio, el Museo del Chocolate (en una antigua vivienda y fábrica de chocolate de la ciudad), el Museo del Tiempo, el centro de Interpretación del Chocolate, la Casa Museo Panero y el Museo de los Caminos (localizado en el Palacio de Gaudí), a lo que hay que añadir la Ruta Romana de Astorga, que muestra los restos arqueológicos mejor conservados en el recinto intramuros, muchos de los cuales se



encuentran en los bajos y sótanos de las nuevas viviendas del casco antiguo. Además, Astorga es principio y fin de etapa en la ruta del camino de Santiago francés, el más conocido y utilizado y eje cultural de primer orden.

Figura 2. Astorga



Fuente: IGN. PNOA 2020

La ciudad de Astorga es miembro de la Asociación Española de Fiestas y Recreaciones Históricas. En su espacio urbano se celebran, desde 1986, las fiestas de Astures y Romanos que fue declarada de interés Turístico Regional en 2011 y en 2018 se recreó la invasión napoleónica, en un acontecimiento que atrajo a más de 1.000 figurantes. El carácter lúdico y festivo de este tipo de festejos se ve enriquecido por la celebración de numerosos actos culturales en forma de conferencias, presentaciones de libros y aulas vivientes en las que se explica la cultura, la forma de vida y los oficios tradicionales. A estas fiestas se le suman también el Sábado de Piñata (carnaval), la Semana Santa (declarada de interés Turístico Nacional), las fiestas patronales en Honor a Santa Marta y la Zuiza. Todas ellas son celebraciones que tienen como característica principal la participación directa y voluntaria de los habitantes de la ciudad, a los que suman un buen número de foráneos que, en calidad de turistas o participantes directos en estos acontecimientos, llenan sus calles y engrosan de manera significativa los ingresos económicos de la ciudad.

Como en el anterior caso estudiado, la realidad de la ciudad de Astorga debe también ser contextualizada en su relación con su entorno, especialmente con la comarca de la Maragatería, rica en patrimonio cultural, etnográfico y gastronómico, que enriquece su oferta cultural y de la que se benefician mutuamente. Todo ello teniendo en cuenta que las actividades y proyectos culturales pueden favorecer la transformación urbana y del territorio mejorando la conexión entre las personas y el entorno físico (Observatorio Vasco de Cultura, 2018).

### 4.3 Puigcerdá

Esta pequeña ciudad gerundense es la capital de la Baja Cerdeña y se ubica en un valle en la vertiente norte de los Pirineos a 1.200 m. de altitud, aunque recibe una gran insolación por su disposición E-O. Al contrario de los otros dos casos analizados en estas páginas, el núcleo urbano de Puigcerdá se caracterizaba por su aislamiento y no presenta un núcleo urbano de mayor tamaño en sus cercanías. Esta situación cambió con la construcción del túnel de Cadí, entre 1982 y 1984, que puso a este remoto valle de montaña a menos de dos horas de coche de la ciudad de Barcelona, lo que ha multiplicado la llegada de turistas y visitantes a un espacio que, a principios del siglo pasado, era zona de descanso de las familias



acomodadas de la sociedad catalana. La localidad vigilaba el acceso a la Península a través del valle del río Segre que actúa como frontera natural entre España y Francia en parte de su recorrido.

Su ubicación y alrededores han tenido presencia humana desde el paleolítico, aunque no surge como villa hasta finales del siglo XII, siglo de su fundación por Alfonso I. Ha sido precisamente este carácter fronterizo la función que ha marcado la mayor parte de su historia. Bandolerismo, contrabando, guerras (contra los franceses y las carlistas) y ocupaciones fueron algo común en estas tierras hasta que el gobierno de la nación permitió a la villa el derribo de las murallas de la fortificación en 1885, de las que apenas quedan unos restos esparcidos por la ciudad. A finales del siglo XIX, una vez superada su etapa de núcleo fortificado de frontera, Puigcerdà y la Cerdeña se convierten en el lugar de moda del veraneo de la burguesía catalana, especialmente de la ciudad de Barcelona, que buscaron en los alrededores del estanque el lugar idóneo para construir suntuosas villas (ver Figura 3) (Villalonga, 2022). A principios del siglo XX se creó el parque Schierbeck, cónsul danés de Barcelona que donó los terrenos, otorgando al conjunto una gran calidad paisajística de la que disfrutaban sus habitantes en la actualidad. Algunas de estas edificaciones han cambiado su uso residencial por el de Hoteles, apartamentos o equipamientos culturales para la ciudad, como la Escuela Municipal de Música Issi Fabra, la Villa Azucena o el Consell Comarcal de la Cerdanya. La expansión de la ciudad en su borde sur ha preferido un tipo de poblamiento disperso en forma de edificaciones de baja densidad y de bloques de viviendas plurifamiliares que poco o nada guardan con la estética de un casco antiguo que también ha sufrido una fuerte transformación. Desde los años 1990 se está llevando a cabo una política de repatrimonialización de sus espacios públicos por los diferentes gobiernos nacionalistas que, desde hace varias décadas, se han ido turnando en el poder (Quilez, 2019)

Tabla 4. Estadísticas seleccionadas de Puigcerdà

Evolución población (1)	2000	2010	2022
Núcleo población	5.275	6.681	7.360
Índices población (%) Municipio	Índice Envejecimiento	Índice Renovación	Índice Dependencia
Año 2021	108,87	87,25	43,32
Deuda, Renta y Paro (2) Municipio	2013	2017	2021
Deuda Municipal (miles €)	5.881	5.105	5.445
Deuda Per Cápita (€)	660	578	766
Renta Bruta (€)	23.504	25.665	29.200
Renta disponible (€)	19.603	21.273	21.882
Tasa de Paro (%)	12,94	7,68	5,82

Fuente: (1) INE; (2) <https://datosmacro.expansion.com/> (3) Registros de Asociaciones de cada CC.AA.

La especialización de la comarca en los deportes de invierno comienza con la apertura de la estación de La Molina en 1910, a las que seguirán otras más tarde. A esta actividad se le ha unido recientemente el golf, con 3 campos en las inmediaciones. Este cambio de paradigma económico provocó que en los años 1980 fuera la principal causa del abandono de los medios de vida tradicionales asociados a la agricultura y la ganadería por parte de los más jóvenes que buscaron en la construcción, en las estaciones de esquí o en el turismo nuevas oportunidades laborales mientras la despoblación de los pueblos más remotos y el envejecimiento de su población se hacían más patentes (Lanao y Vinyoles, 1988). Si observamos los datos demográficos (Tabla 4), la ciudad ha experimentado un notable crecimiento y presenta un índice de envejecimiento municipal bajo en comparación con los otros casos aquí presentados. Su población adulta joven y joven hace que el índice de renovación sea positivo y el de dependencia muy bajo. Esto es posible debido a la reducida tasa de paro, rozando el pleno empleo.

Desde un punto de vista cultural, la ciudad comienza a destacarse a finales del siglo XIX. La conversión en destino vacacional de las clases acomodadas catalanas propició la construcción del Teatro-Casino Ceretano. A partir de la segunda mitad del siglo XX la ciudad ha acogido bajo diversos formatos los Cursos Internacionales de Cultura Románica, Cursos Superiores de Cultura Románica y Humanidades o los Coloquios Internacionales de Arqueología. Además, entre sus principales hitos culturales destaca la



creación del Instituto de Estudios Ceretanos y del Archivo Histórico Comarcal (Bosom, 1993). Puigcerdà cuenta con diversos museos y monumentos y, en la última década, ha unido el binomio cultura-turismo con la ruta Ruiz Zafón, basada en el éxito literario “El Juego del Ángel”, que sumerge al visitante en un recorrido señalizado con monolitos de granito marcando el recorrido del protagonista de la novela por la localidad. La tasa de asociacionismo en 2023 era del 12,80 ‰. La ciudad también forma parte de varios itinerarios históricos como los caminos de San Jaume o de los Buenos Hombres y dispone de un amplio patrimonio cultural esparcido por el valle (monumentos megalíticos, románicos, arqueología bélica). En las últimas décadas las actividades relacionadas con el ocio deportivo, rutas en bicicleta y de senderismo, tratan de poner en contacto a los visitantes con el modo de vida propio de una zona de montaña, el cuidado de sus paisajes (cuidado y mantenimiento de los prados), la promoción de sus valores de la comarca y la pervivencia del modo de vida tradicional que aún mantiene una importante actividad ganadera.

Figura 3. Puigcerdà



Fuente: IGN. PNOA 2021

## 5. CONCLUSIONES

El análisis realizado sobre las tres pequeñas ciudades seleccionadas nos ha permitido entender la dificultad que implica, en un asentamiento de estas características, sobreponerse a la dinámica demográfica regresiva y a la atonía económica que predomina en los ámbitos rurales. Las cabeceras comarcales se mantienen como centros neurálgicos de un territorio envejecido y pasivo, que deben realizar enormes esfuerzos para conseguir mantener población e inversiones en sus municipios. Lo más fácil sería dejarse arrastrar por la corriente. Sentarse en un banco a contemplar como cierran los comercios por jubilación, los restaurantes porque no tienen clientes y los colegios porque ya no hay suficientes niños para mantener varios centros educativos abiertos. La actitud revolucionaria es resistir proponiendo soluciones para el día a día. El comercio se puede reorientar y abrir con otros arrendatarios con ayudas municipales, el restaurante ofrecer menús especiales a domicilio y el centro educativo dedicarse a la educación especial para adultos. La llave del cambio es la participación ciudadana, en los ejemplos analizados y como conclusión extrapolable a otros núcleos urbanos, tanto en el debate de las propuestas de solución como en el beneficio que se obtenga de las mismas. La administración debe ser un instrumento catalizador y ofrecer soluciones de gestión, pero el modelo de ciudad que se persigue debe ser de todas las personas



residentes, o al menos de una inmensa mayoría. Y el marco que permite crear ese clima de participación ciudadana es la promoción de la cultura local, propia, identitaria. Valorizar lo propio para entender y respetar lo ajeno.

En los casos analizados hemos podido observar la mejora sustancial de los indicadores estadísticos seleccionados. Aunque el envejecimiento demográfico es común en todos ellos, como lo es en toda Europa, las cifras quedan matizadas por otros indicadores como la evolución general de la población o la tasa de dependencia. Los índices de renta también muestran una evolución positiva y diferencial con respecto a los territorios circundantes. Las tasas de desempleo se reducen y se convierten en un claro síntoma de la vitalidad que parece haberse asentado en estos núcleos y que las hace atractivas a la llegada de nuevos residentes. Las autoridades de estas villas conocen el potencial de unos recursos, la mayoría de ellos heredados, que se han puesto en valor con propuestas diferenciadoras e innovadoras que respetan este legado y que cuentan con la aprobación y el apoyo decidido de sus habitantes. Otro elemento extrapolable a otros lugares, partir del patrimonio local, pero no con una visión musealizada, sino como motor de cambio estructural.

A partir del análisis realizado en Allariz, Astorga y Puigcerdà, podemos afirmar que la cultura, ya sea por medio de la promoción de la identidad local y su exaltación popular a través del calendario festivo, de la recuperación del patrimonio arquitectónico y natural (actuaciones en los casos históricos y en los entornos naturales), de la realización de actividades de tipo académico (cursos, foros, conferencias, etc.), y de la creación y gestión de equipamientos culturales (teatros, museos, villas), es un elemento crucial en la realidad cotidiana de estas pequeñas ciudades. La población local disfruta de este hecho, que marca la diferencia con respecto a otros lugares y que les permite sentirse orgullosa de vivir allí. Los altos valores de asociacionismo nos muestran la vitalidad de unas poblaciones que no se corresponde con la atonía presente en sus espacios circundantes. Su sentido de pertenencia al lugar, la topofilia de la que hablaba el maestro Yi-Fu Tuan (2003), es un activo de valor incalculable, que no se compra ni se vende en ningún mercado global. Parece un eslogan fácil, pero es clave como norma extrapolable, fomentar la topofilia.

La investigación sobre la relación entre la promoción cultural y la dinámica reciente de las pequeñas ciudades debe ampliarse con el estudio de más casos y los análisis comparativos con otras realidades urbanas más allá de nuestras fronteras. Los problemas de partida son semejantes y las soluciones también pueden ser equiparables. La sostenibilidad de la estructura del poblamiento depende de la revitalización y resiliencia del segundo escalón, de las pequeñas ciudades cabeceras de comarca, y su futuro depende de la calidad de vida que puedan ofrecer en los próximos años a su población residente.

## REFERENCIAS

- Bandrés, E. & Azón, V. (2021). La despoblación de la España interior. Ed. Funcas. Recuperado de <https://www.funcas.es/wp-content/uploads/2021/02/La-despoblacion-de-la-Espana-interior.pdf>
- Drucker, P. F. (1993). La sociedad poscapitalista. Apóstrofe. Barcelona
- Escudero-Gómez, L.A., García-González, J.A. y Martínez-Navarro, J.M. (2023) What is happening in shrinking medium-sized cities? A correlational analysis and a multiple linear regression model on the case of Spain, *Cities*, Volume 134, 104205, <http://dx.doi.org/10.1016/j.cities.2023.104205>
- Fernández Fernández, J. (2012). Allariz: transformación morfológica. Tesis de maestría. Recuperado de <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/8681>
- Font, M. (2022, noviembre 28). ¿Qué territorios de Catalunya ganarán población en las próximas dos décadas y cuáles se vaciarán? Público. Recuperado de <https://www.publico.es/sociedad/territorios-catalunya-ganaran-poblacion-proximas-decadas-vaciaran.html>
- Friedmann, J., & Weaver, C. (1979). Territory and function: the evolution of regional planning. Univ of California Press. Oakland.
- Friedrichs, J. (1993). A Theory of Urban Decline: Economy, Demography and Political Elites. *Urban Studies*, 30(6), 907-917. <https://doi.org/10.1080/00420989320080851>
- Ganau, Joan. (2007). El papel de la cultura en el cambio económico y la promoción de las ciudades. El caso de Philadelphia. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XI, núm. 245 (61). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24561.htm>
- Gándara Pumar, F. (2021). Urbanismo y desarrollo sostenible en Allariz. Tesis de maestría. Recuperado de <https://e-archivo.uc3m.es/entities/publication/587f919c-f78f-4d17-905c-d191e5ce5226>



- Garrote Recarey, M. (2019). Allariz. La puesta en valor del patrimonio natural y cultural como elemento clave en su desarrollo. I Simposio anual de Patrimonio Natural y Cultural ICOMOS. Madrid. <https://doi.org/10.4995/icomos2019.2020.11743>
- Harvey, D. (1995). Globalization in question. *Rethinking marxism*, 8(4), 1-17.
- López González, A. (2021). Vulnerabilidad demográfica y distancia a grandes ciudades: Consecuencias sobre la población adulta-joven en Castilla y León. *Estudios Geográficos*, 82(291), e087. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.202198.098>
- López Trigal, L., Cabero Diéguez, V., Cortizo Álvarez, J. & García de Celis, A. (coords.) (2022). *El territorio de León. Provincia, comarca y ciudades*. León. Universidad de León.
- Martínez-Fernández, C., Audirac, I., Fol, S., & Cunningham-Sabot, E. (2012). Shrinking cities: Urban challenges of globalization. *International journal of urban and regional research*, 36(2), 213-225. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2011.01092.x>
- Márquez Domínguez, J. A. (2002). Empleo y nuevas tareas rurales para el desarrollo local. *Investigaciones Geográficas (Esp)*, (29), 57-69. <https://doi.org/10.14198/INGEO2002.29.06>
- Martínez-Risco Daviña, L. (2002). Allariz: conflicto y transformación en la era González. *Actas del III Simposio de Historia Actual*, vol. II, 751-768. Instituto de Estudios Riojanos
- Nechyba, Thomas, J., and Randall P. Walsh. 2004. "Urban Sprawl." *Journal of Economic Perspectives*, 18 (4): 177-200. <https://doi.org/10.1257/0895330042632681>
- Noguera, J. (2016). Pensamiento y planificación estratégica territorial. *La visión territorial y sostenible del desarrollo local: Una perspectiva multidisciplinar*, 1, 111-139.
- Noor, K. B. M. (2008). Case study: A strategic research methodology. *American Journal of Applied Sciences*. <https://doi.org/10.3844/ajassp.2008.1602.1604>.
- Observatorio Vasco de Cultura. (2018). El valor público de la cultura. Recuperado de [https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/keb\\_argit\\_balio\\_publicoa\\_2018/es\\_def/adjuntos/Valor\\_publico\\_de\\_la\\_cultura.pdf](https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/keb_argit_balio_publicoa_2018/es_def/adjuntos/Valor_publico_de_la_cultura.pdf)
- Oficina del Peregrino de Santiago de Compostela (2024, febrero 2). Información estadística Oficina del Peregrino para 2023 hasta diciembre. Recuperado de <https://oficinadelperegrino.com/estadisticas-2/>
- Osoy, I., (2022, mayo 1). Allariz aumenta cada año su población en más de 50 personas y 40 nacimientos. *Faro de Vigo*. Recuperado de <https://www.farodevigo.es/ourense/2022/05/01/allariz-aumenta-ano-poblacion-50-65590934.html>
- Precedo Ledo, A.J. & Mínguez Iglesias, A. (2007): "La evolución del desarrollo local y la convergencia territorial", Garica, M. (de.): *Perspectivas teóricas en desarrollo local*, Madrid, Netbiblo, pp. 77-110
- Raagmaa, G. (2002) *Regional Identity in Regional Development and Planning* 1, *European Planning Studies*, 10:1, 55-76, <https://doi.org/10.1080/09654310120099263>
- Radstrom, S. (2014). A Place Sustaining framework for local urban identity: An introduction and history of Cittaslow. *Italian Journal of Planning Practice*, 1(1), 90-113. <http://www.ijpp.it/index.php/it/article/view/8/8>
- Sacco, P. L., Ferilli, G., Blessi, G. T., & Nuccio, M. (2013). Culture as an engine of local development processes: System-wide cultural districts I: Theory. *Growth and change*, 44(4), 555-570. <https://doi.org/10.1111/grow.12020>
- Servon, L.J y Pink, S. (2015) Cittaslow: Going Glocal in Spain, *Journal of Urban Affairs*, 37:3, 327-340, <https://doi.org/10.1111/juaf.12169>
- Somoza Medina, X. (2022). From Deindustrialization to a Reinforced Process of Reshoring in Europe. Another Effect of the COVID-19 Pandemic? *Land* 2022, 11, 2109. <https://doi.org/10.3390/land11122109>
- Taibo, C. (2022). *El decrecimiento explicado con sencillez. Los libros de la catarata*. Madrid.
- Tuan, Yi-Fu. (2003). *Topofilia*. Melusina. Barcelona.
- William J. Coffey & Mario Polèse (1985) Local development: Conceptual bases and policy implications, *Regional Studies*, 19:2, 85-93, <https://doi.org/10.1080/09595238500185101>
- Yin, R. K. (1994). *Case study research: Design and methods*. SAGE. Thousand Oaks.



# EL PATRIMONIO DE LAS ÁREAS ESCASAMENTE POBLADAS: UN EQUILIBRIO ENTRE IDENTIDAD Y TURISMO

DANIEL PAÛL I AGUSTÍ<sup>1</sup>

ELENA PUIGGRÒS<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Historia e Historia arte, Universitat de Lleida, Plaça Víctor Siurana, 1 25003 Lleida, [daniel.paul@udl.cat](mailto:daniel.paul@udl.cat)*

<sup>2</sup>*Image, Satisfaction and Tourism Behavior (ISTB) Grupo de Investigación de Escuela Universitaria Mediterrani (EUM) reconocido por la Universidad de Girona (UdG), Rocafort, 104, 08015 Barcelona, [elena.puiggros@eum.es](mailto:elena.puiggros@eum.es)*

**Resumen.** A nivel académico la noción de patrimonio ha experimentado cambios importantes. A los elementos tradicionalmente reconocidos (especialmente construcciones religiosas, militares o palaciegas) se les han añadido otras tipologías, como por ejemplo el Patrimonio Cultural Inmaterial. Ahora bien, a menudo estos nuevos elementos patrimoniales únicamente se incorporan de forma parcial al imaginario de la población. El presente artículo reflexiona sobre el grado de reconocimiento del patrimonio cultural de una comarca escasamente poblada; les Garrigues (Catalunya), 19.000 habitantes (2023), 6.200 de los cuales en la capital. El objetivo es identificar, a partir de encuestas, hasta qué punto coinciden o difieren las visiones sobre qué es patrimonio entre la población local y la población del área metropolitana de Barcelona. Las conclusiones indican que pese a una distribución en general comparable, existen diferencias entre los elementos identificados, especialmente en su distribución y valoración. Así, los residentes tienden a incorporar aspectos más vinculados al orgullo y la identidad, mientras que los foráneos valoran más aspectos como la imagen, la accesibilidad o la oferta complementaria. Aspectos que muestran como la visión del patrimonio no es única y señalan la importancia de conocer las distintas visiones para su buena gestión.

**Palabras clave:** Patrimonio material, patrimonio inmaterial, turismo, Garrigues.

## HERITAGE IN SPARSELY POPULATED AREAS: A BALANCE BETWEEN IDENTITY AND TOURISM

**Abstract.** In academic literature, the concept of heritage has undergone important changes. Other typologies, such as Intangible Cultural Heritage, have been added to traditional elements like religious, military or palatial constructions. However, often these new heritage elements are only partially incorporated into the population's imagination. This article will reflect on the degree of recognition of the cultural heritage of a sparsely populated region; les Garrigues (Catalonia), 19,000 inhabitants (2023), 6,200 in the capital. The objective is to identify, based on surveys, to what extent the idea of heritage coincides or differ if we compare the local population and the Barcelona metropolitan area population. The conclusions indicate that despite a generally comparable distribution, there are some differences in the distribution and valuation of the heritage elements. Thus, residents tend to incorporate aspects more linked to pride and identity, while residents in other places value aspects such as image, accessibility or complementary offer. Aspects that show how the vision of heritage is not unique and point out the importance of knowing this different visions for a good management practice.

**Keywords:** Tangible heritage, intangible heritage, tourism, Garrigues.



## 1. INTRODUCCIÓN

La noción de patrimonio no es estática. Evoluciona a lo largo del tiempo con la incorporación de nuevos elementos, funcionalidades y calidades que tienden a modificar la percepción que las personas tienen de estos elementos, ya sea bien material, práctica o expresión cultural (Hafsteiny, 2012). Esta evolución lleva al reconocimiento académico de nuevos elementos patrimoniales sobre la base de varias casuísticas, entre las que podemos identificar las vinculadas con pautas mentales, de conductas o de formas de interpretar la realidad (Caballero, 2013). Ahora bien, más allá del reconocimiento académico, el patrimonio también evoluciona sobre la base de otros aspectos, como por ejemplo el reconocimiento turístico o de los propios habitantes. Así, en el contexto actual de enorme competencia territorial por la diferenciación de los destinos turísticos, se ha iniciado una carrera para la inclusión de los distintos elementos patrimoniales en sellos de calidad o listas (por ejemplo, la de patrimonio mundial de la UNESCO) que implican, de manera implícita o explícita, un aumento de la visibilidad del elemento patrimonial con los beneficios, pero también los retos y problemáticas, que esta situación conlleva (Paül i Agustí, 2017). En este contexto, los efectos de los reconocimientos patrimoniales fluctúan entre las oportunidades y los riesgos (Jiménez de Madariaga & Seño Asencio, 2019). El elemento patrimonial gana protagonismo, pudiendo beneficiarse de una mayor atención por parte de los propietarios o las administraciones, pero también sufre de mayor presión para generar recursos económicos o atraer el turismo.

La aparición de las listas también conlleva riesgos de desterritorialización y descontextualización. Elementos procedentes de épocas y lugares distintos se agrupan en listas homogéneas, en las que se transforman las relaciones tradicionales entre la cultura y los territorios geográficos y sociales (Pontes Giménez, 2017). En este contexto los distintos procesos turísticos tienden a promocionar aspectos vinculados con lo local, que a su vez tienden a basarse en elementos patrimoniales (materiales o inmateriales) para reforzar una visión de elemento único y exclusivo. No obstante, a menudo la identidad local se ve alterada por la necesidad de adaptar el elemento patrimonial a un contexto más general (que es el que busca el turista). Ello genera que lo que con frecuencia se nos presenta como genuino y auténtico pueda ser un patrimonio deslocalizado, resultado de una producción social creada específicamente para satisfacer estos requisitos (Morisset y Noppen, 2005).

El presente artículo se centra en analizar esta relación entre la visión local y exterior del patrimonio a través del análisis de las visiones comparadas entre los residentes en la comarca de les Garrigues y sus alrededores, con los habitantes del área metropolitana de Barcelona, situada a unos 130 km del área de estudio. Se inscribe, por lo tanto, en la línea de trabajo existente en el campo del PCI y el turismo sobre las relaciones existentes entre los residentes en una comunidad y sus elementos patrimoniales (Foo, 2019). Una línea de investigación que a menudo se ha centrado en aspectos vinculados con el patrimonio material o en el patrimonio urbano, popular y contemporáneo (Pontes Giménez, 2017). El presente trabajo va más allá para comparar las visiones externas y locales para identificar puntos de coincidencia y divergencia de los elementos considerados como patrimoniales, así como para identificar posibles riesgos derivados de la explotación turística de estos atractivos.

## 2. MARCO TEÓRICO

Pese a que en algunos ámbitos se tiende a considerar el patrimonio como un elemento inmóvil, son varios los autores que señalan que el patrimonio tiene carácter evolutivo y creativo (Roigé et al., 2021). Las consideradas “tradiciones” en realidad tienden a adaptarse y reconfigurarse a lo largo del tiempo (Testa, 2014). Buena muestra de esta capacidad de adaptación se pudo observar con las distintas soluciones aportadas durante la pandemia del COVID tanto por los elementos patrimoniales (Roigé et al., 2021; Debarbieux et al., 2021) como por las empresas que los gestionan (Tort & Puiggròs, 2021).

Los cambios experimentados por el patrimonio repercuten directamente en aspectos como el nivel de significación socio-política, de potencial turístico o de capacidad de captación de la atención de la población local. Algunos autores van más allá y consideran que gestionar el patrimonio implica concebir nuevos usos y significados (Pontes Giménez, 2017); reactivar o reinventar los elementos del pasado para darle unos usos o sentidos actuales (Paül y Casals, 2023). No obstante, a menudo, se tiende a priorizar la dimensión económica, considerada por algunos autores como crucial (Petronela, 2016). Un ejemplo de esta relación



es la vinculación directa del patrimonio con el turismo y la asunción de la idea que el turismo implica un aumento de los recursos económicos disponibles y un número creciente de participantes en los elementos y prácticas patrimoniales (Guzmán et al., 2017). Una relación que a veces puede ser contraproducente, ya que la llegada masiva de turistas puede transformar los elementos patrimoniales en ficciones, perdiendo parte o toda su autenticidad (Velasco, 2012). Además, la relación turismo – patrimonio va más allá. Así Qiu et al. (2022), en su revisión de la literatura publicada señalan que el turismo en elementos patrimoniales impacta en aspectos como la planificación y sostenibilidad de los recursos, el desarrollo o la comercialización de destinos.

Además de los aspectos económicos, el patrimonio también tiene una importante vertiente social, tanto positiva como negativa. A nivel positivo, contribuye de forma decisiva a la promoción del desarrollo social (Foster & Gilman, 2015). Impulsa un vínculo entre persona y lugar por el que se fortalece el orgullo local (Qiu et al., 2022) y el sentimiento de identidad de la población local (Tan et al., 2018). También fomenta la sociabilidad y la inclusión, aspectos todos ellos que suponen mejoras en el bienestar social (Veghes, 2018).

Ahora bien, también pueden existir conflictos que tensionen ciertos entornos sociales. Conflictos que tienden a basarse en aspectos como la legitimidad de la tradición o la presencia de visitantes externos que modifican el entorno económico, social o cultural de ciertas áreas (Paül i Agustí, 2009). Aspectos, todos ellos, que pueden incidir en conflictos sobre la hegemonía política y social a través del control sobre el patrimonio, y que culminan con tensiones en el sí de los responsables y organizadores (Roigé et al., 2021).

### 3. METODOLOGÍA

El presente estudio analiza los elementos patrimoniales de la comarca de les Garrigues. Se trata de una comarca del interior de Catalunya, 19.000 habitantes, 6.200 de los cuales en la capital (les Borges Blanques) y una densidad de 242,7 habitantes por km<sup>2</sup>. Con un peso importante de la agricultura (especialmente del aceite) la comarca presenta una zona norte, con relieve más accesible y regadíos, y una zona sur, de más difícil acceso y de secano. El norte de la comarca también es la zona más poblada, y la más accesible (paso de la autopista Zaragoza - Barcelona y de la nacional Lleida - Tarragona). A nivel turístico la comarca no dispone de grandes equipamientos, por lo que el turismo tiende a ser básicamente excursionista (visitas de un día) o bien alojamiento en casa rurales o en segundas residencias.

Para analizar qué elementos se consideraban patrimoniales en la comarca se ha comparado encuestas de población residente en la comarca y en localidades adyacentes hasta un máximo 20 km con las de habitantes residentes en el área metropolitana de Barcelona, a unos 150 km de la comarca.

La investigación se basa en una encuesta realizada entre octubre y diciembre de 2023 a un grupo de personas de entre 20 y 29 años. La encuesta era autoadministrada. La encuesta se planteó para obtener la valoración que las personas daban al patrimonio (Vinzenc et al., 2019; Pletzer et al., 2018), elemento clave para conocer las actitudes y las conductas de las personas (Han et al., 2018). Concretamente, se siguió la metodología usada por Qiu et al. (2019), basado en la comparación de encuestas realizadas en dos áreas: el lugar de estudio y una ciudad próxima. Esta comparación permite obtener un alto nivel de cognición del valor del patrimonio, con una carga de trabajo asequible. Así, siguiendo la metodología de Williams & Soutar (2009), se planteó un estudio que analizaba aspectos vinculados con el valor, la satisfacción y las intenciones de comportamiento. Para ello se pidió información referente al valor funcional, la relación calidad-precio, el valor emocional, el valor social y el valor de novedad.

Concretamente, el presente estudio planteaba una encuesta basada en dos etapas. En la primera se pedía un listado de 50 elementos patrimoniales de les Garrigues y una breve descripción de los motivos que llevaban a considerar aquel elemento como patrimonial. En la segunda etapa se pedía identificar los 10 elementos patrimoniales más importantes de la comarca y valorarlos según una serie de ítems: calidad, singularidad, accesibilidad, atraktividad, conservación e “instagramable” (entendido cómo capacidad del recurso para generar visibilidad en redes sociales).

En total se obtuvieron 2.636 respuestas relativas a atractivos patrimoniales del área, distribuidas en 1.590 de residentes en el área (60,3%) y 1.046 de residentes en el área metropolitana de Barcelona (39,7%). Los resultados fueron revisados por los autores. Se eliminaron aquellos elementos que presentaban errores tales como citar elementos que se encuentran en localidades de fuera de la comarca o bien que no permitían identificar exactamente el atractivo, bien por ser un error o bien por ser una



respuesta demasiado genérica (por ejemplo, “las iglesias”). Tras este filtro se eliminaron 63 respuestas de los residentes en la comarca (4%) y 39 de los residentes en Barcelona (3,7%).

La información resultante se cartografió mediante el software ArcGIS Pro. Se realizó un análisis de los distintos puntos agrupados por municipios. Se consideró que esta unidad daba una buena representación de la distribución, dado que la superficie media del municipio de la comarca era de 33,2 km<sup>2</sup> (municipio más pequeño la Floresta, con 5,5 km<sup>2</sup> y el de mayor tamaño la Granadella, con 88,7 km<sup>2</sup>). También se realizó un segundo análisis basado en la localización de los diez elementos más citados entre los residentes en el entorno estudiado y en el área metropolitana de Barcelona (16 elementos en total). Finalmente, se aplicó un análisis de distancia inversa ponderada (IDW). Un análisis que mediante interpolación determina los valores de las distintas celdas a través de una combinación basada en los distintos puntos colindantes.

## 4. ANÁLISIS

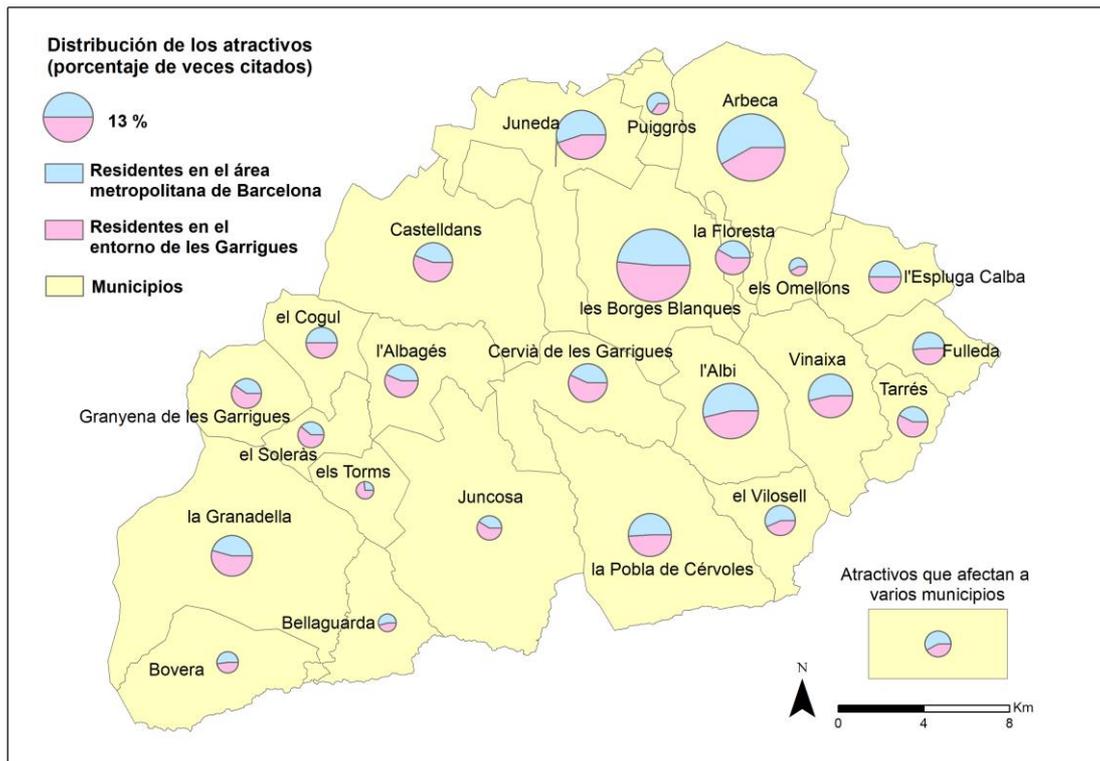
### 4.1 Distribución general de los elementos patrimoniales identificados

La distribución de los distintos elementos patrimoniales citados (figura 1) muestra como en todos los municipios ha habido algún elemento citado, tanto en las respuestas de los residentes en el área metropolitana de Barcelona como en los del entorno comarcal. Señalar así mismo que en algunos casos se han identificado también elementos patrimoniales (25 entre los residentes en Barcelona y 27 entre los de las Garrigues) que se encuentran en más de un municipio (sobretudo espacios naturales). Este aspecto resulta un primer elemento a tener presente, ya que nos está indicando que, en su conjunto, existe un reconocimiento del potencial patrimonial del conjunto del área. Observamos, no obstante, algunas diferencias en cuanto a los elementos citados. Así, mientras que los residentes en el área señalan la capital comarcal, les Borges Blanques, como el espacio que acumula más citas (201), en el caso de los residentes en el área metropolitana de Barcelona el municipio más citado es Arbeca (133 citas). Una situación interesante ya que, en cierta medida, los resultados de los residentes refuerzan una visión de capitalidad que los no residentes no indican. De hecho, la jerarquía urbana de la comarca coincidiría parcialmente con esta situación, siendo les Borges Blanques el municipio más poblado (6.200 habitantes en 2023) y Arbeca el tercero (2.113 habitantes). Ahora bien, esta coincidencia no es exacta. El segundo municipio más poblado, Juneda (3.520 habitantes) es el cuarto más citado tanto en las Garrigues como en Barcelona. En cuanto a los municipios menos citados en el entorno de las Garrigues encontramos els Omellons (13 atractivos en el entorno de Barcelona y 14 en Lleida), mientras que entre los del entorno de Barcelona sería els Torms (6 citas en Barcelona y 24 en Lleida) (ambos con menos de 200 habitantes). En ambos casos no son los municipios menos poblados ni tampoco los de menor superficie.

Ahora bien, esta distribución de los elementos patrimoniales presenta algunas diferencias importantes a nivel comarcal. Si comparamos los elementos citados por los residentes en los entornos de las Garrigues y el entorno de Barcelona (figura 2) observamos algunas diferencias significativas. Los residentes en el entorno metropolitano tienden a citar un mayor número de elementos patrimoniales de la zona norte de la comarca (especialmente Arbeca, Puiggròs y els Omellons). Esta zona coincide, a grandes rasgos, con el recorrido de los principales ejes de comunicación directa del área con Barcelona (autopista y carretera nacional). En cambio, los residentes en las Garrigues tienden a señalar mayor número de elementos patrimoniales en la zona oeste (especialmente Granyena de les Garrigues, el Soleràs y els Torms). Esta zona es, significativamente, la más alejada de los ejes principales y también la que presenta una menor accesibilidad desde Barcelona. A modo de ejemplo, un trayecto Barcelona – les Borges Blanques en automóvil dura 1h 44 minutos (140 km), mientras que un trayecto Barcelona – el Soleràs son 2h 5 (169 km). En este sentido, la accesibilidad parece ser un aspecto importante para esta diferencia este / oeste en el conocimiento de los elementos patrimoniales de la comarca. En las zonas centrales de la comarca, el número de citas de elementos patrimoniales coincide aproximadamente entre los residentes en Barcelona y les Garrigues.

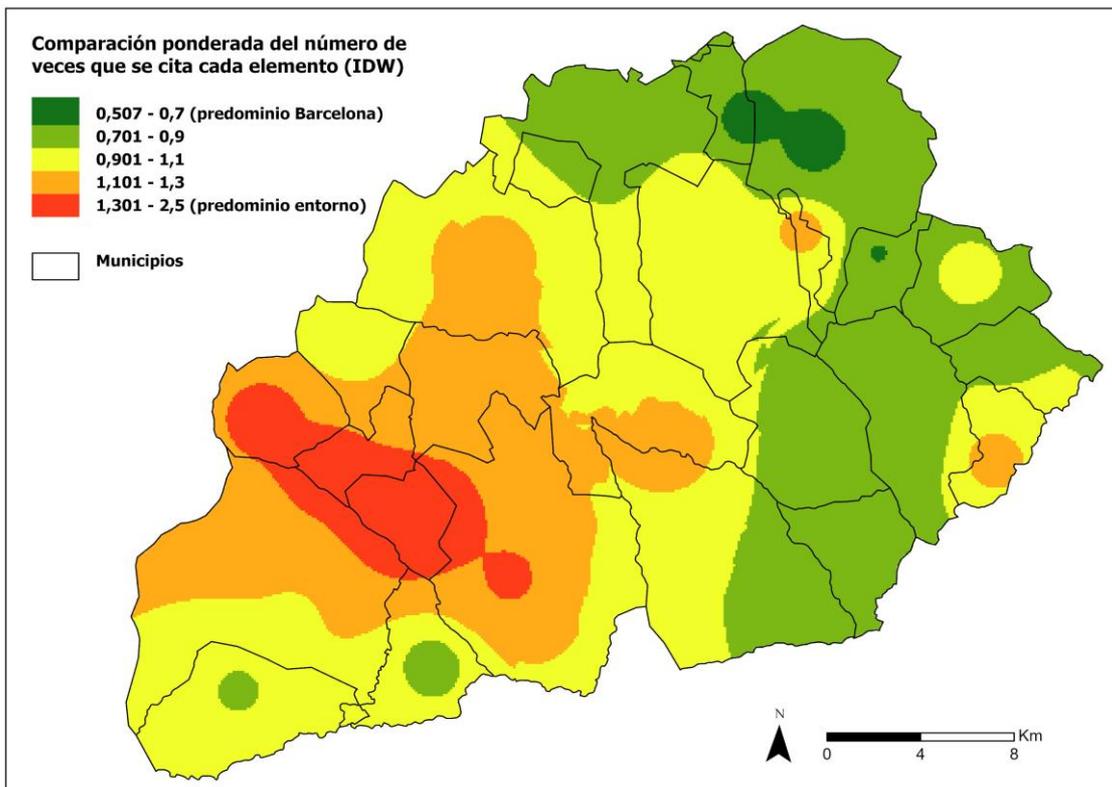


Figura 1. Distribución del total de elementos patrimoniales citados



Fuente: SCT de Cartografia i SIG de la Universitat de Lleida a partir de datos de los autores.

Figura 2. Comparación de la distribución del total de elementos patrimoniales



Fuente: SCT de Cartografia i SIG de la Universitat de Lleida a partir de datos de los autores.



## 4.2 Distribución de los principales elementos patrimoniales

La distribución general de los elementos patrimoniales contrasta con la localización de los elementos con mayor número de citas (eso es, aquellos diez elementos más citados tanto en los residentes entorno a les Garrigues como Barcelona (figura 3). Un primer aspecto a destacar es la concentración de la mayoría de estos atractivos en la zona norte de la comarca; la zona que coincide con el mayor número de población y mayor accesibilidad. Además, se observa una distribución en únicamente 10 municipios. En la capital comarcal se identifican tres atractivos: un parque (el Terrall), y dos museos (Espai Macià y Cal Pauet). En Arbeca también tres: un castillo, unos restos arqueológicos (els Vilars) y un mercado Medieval. En Juneda y la Floresta dos, una granja escuela (la Manreana) y un nevero en la primera y un castillo y otro nevero en la segunda. En otros seis pueblos se identifica un único atractivo.

Esta distribución nos muestra una diferenciación importante con la figura 1 y muestra como el área presenta un reconocimiento de los elementos patrimoniales que se asemeja a la idea de larga cola, defendida por autores como Pan y Li (2011). Si bien existe un número importante de elementos que pueden ser reconocidos puntualmente por distintas personas, únicamente existen un número limitado de ellos que tiendan a ser reconocidos por segmentos amplios de población (a los que algunos autores consideran *must see*).

Un elemento que resulta ilustrativo de los resultados es la tipología de elementos identificados. El más citado son las pinturas rupestres del Cogul, citado por más de la mitad de los encuestados como uno de los diez elementos más importantes del patrimonio de la comarca. Un elemento localizado en la parte oeste de la comarca, lejos de los otros atractivos, pero que cuenta con dos elementos clave para su reconocimiento: la inclusión en la lista de patrimonio de la humanidad y disponer de un centro de interpretación. La unión de un sello reconocido con un espacio museístico resulta un elemento de primer orden para que los residentes valoren un atractivo. Estos valores contrastan con los de l'Albi, que cuenta con el mismo tipo de elemento patrimonial, pero sin centre museístico asociado, y que únicamente ha sido citado por un 15% de los encuestados.

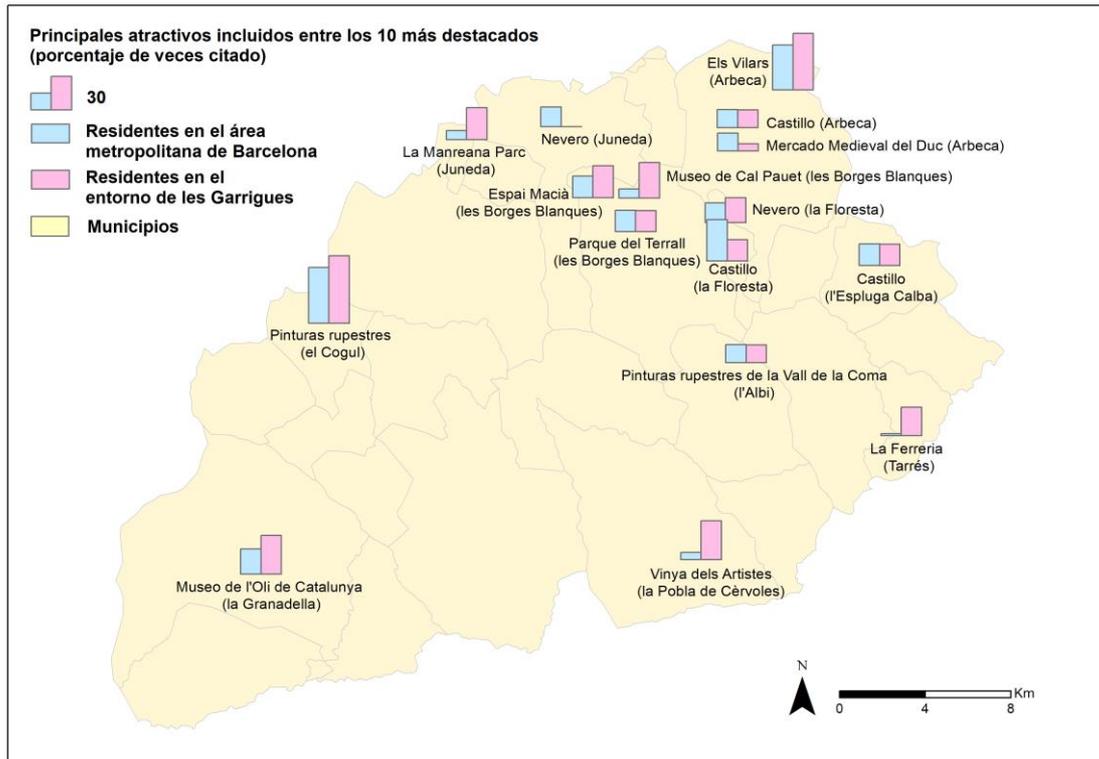
Significativamente, los 16 elementos identificados entre los más citados tienden a responder a tipologías clásicas de elementos patrimoniales: nueve elementos arquitectónicos o arqueológicos aparecen en esta lista. No obstante, en este punto, encontramos diferencias significativas. El 74,0 % de los residentes en el área metropolitana de Barcelona tienden a considerar que los 10 elementos patrimoniales más importantes de la comarca son arquitectónicos o arqueológicos. En cambio, entre los locales, esta cifra desciende hasta el 53,9 %. Se llega hasta el punto que algunos elementos que en Barcelona se consideran como los elementos patrimoniales más importantes de la comarca, no son citados por los residentes. Es el caso, por ejemplo, del nevero de Juneda.

Los residentes tienden a citar como los elementos más reconocidos aspectos menos asociados con los elementos patrimoniales. Por ejemplo, los museos los citan el 29,2 % de los residentes, frente a un 16,3 % de los de Barcelona. Además, entre los museos citados existen diferencias importantes. Los museos de temáticas más amplias tienen un número de citas parecido. El espai Macià, dedicado al que fuera presidente de la Generalitat de Catalunya en los años treinta, lo citan el 6,9 % de los residentes en les Garrigues y un 6,1 % de los residentes en Barcelona. En cambio, en museos más vinculados con lo local, los valores son claramente más diferenciados. En el caso del Museu de l'Oli de Catalunya (dedicado al aceite, producto clásico de la comarca), los valores son del 7,1 % y el 8,5 % respectivamente. En Can Pauet (dedicado a recordar la vida de los años 50 y 60) los valores son del 2,6 % y el 7,7 % y en la Ferreria (reconstrucción de una antigua herrería) del 0,5 % y del 6,2 %.

Esta diferencia se observa también en elementos asociados de manera menos habitual con el patrimonio. Por ejemplo, en la vinya dels artistes, un viñedo que acoge varias intervenciones artísticas, citado por únicamente el 2,0 % de los residentes en Barcelona y el 8,5 % de los locales. O la Manreana, granja escuela que presenta el patrimonio rural del área, citado por un 2,6 % de los de Barcelona y un 6,9 % de los locales. En cambio, el mercado medieval de Arbeca, recreación de antiguas ferias medievales creado en 2017, es decir, un elemento relativamente reciente pero acorde a los productos turísticos actuales, es citado por el 5,1 % de los de Barcelona y únicamente el 1,5 % de los locales.



Figura 3. Distribución de los elementos patrimoniales destacados



Fuente: SCT de Cartografía i SIG de la Universitat de Lleida a partir de datos de los autores.

### 4.3 Valoración de los principales elementos patrimoniales

Un último aspecto analizado es el de la valoración que los encuestados daban a los distintos elementos patrimoniales del área (tabla 1). La nota que los residentes en el área daban a los elementos patrimoniales tendía a ser claramente superior a la de los residentes en Barcelona; de media, la nota de los primeros era 0.7 puntos superior a la de los segundos. Esta diferencia tiende a mantenerse en los distintos ítems analizados, con alguna salvedad.

Los aspectos más vinculados con elementos objetivos obtienen una valoración que tiende a presentar menor diferencia que los valores más subjetivos. Así, la valoración del estado de conservación de los elementos patrimoniales obtiene datos similares entre los residentes de les Garrigues y los de Barcelona (diferencia de 0.1 puntos). Igualmente, la accesibilidad se diferencia poco (0,5 puntos). Así mismo, sobresale el valor que dan los residentes en el área metropolitana de Barcelona a la accesibilidad (nota más alta del conjunto de variables analizadas) a menudo asociada con horarios de apertura, existencia de venta de entradas y otros elementos muy vinculados con la gestión económica. En este sentido, el análisis cualitativo de la información parece indicar cierta asociación, entre los residentes en Barcelona, del patrimonio con unos gastos económicos directos, hasta el punto de que si no hay una venta de entradas no sería interesante. En cambio, entre los residentes, esta vinculación es mucho más débil, identificándose aspectos patrimoniales como el paisaje o la tradición más desvinculados del gasto económico. Ahora bien, el número de referencias limitado identificado hace que se deba ser cauto sobre este aspecto

En cambio, los aspectos como la singularidad, el atractivo o si era instagramable obtienen diferencias de hasta un punto, siendo siempre mejor valorados entre los residentes en les Garrigues. En general, el aspecto peor valorado es el grado de instagramable del patrimonio, que obtiene una valoración casi un punto inferior a la media. Le sigue la accesibilidad, reforzando la visión de que este campo tiene repercusiones en el reconocimiento de los elementos patrimoniales señalados.



Tabla 1. Valoraciones de los distintos aspectos vinculados con el patrimonio

	Residentes en les Garrigues	Residentes en el área metropolitana de Barcelona
Singularidad	7,6	6,7
Accesibilidad	7,3	6,8
Atractivo	7,3	6,4
Conservación	7,5	7,4
Instagramable	6,6	5,6
Nota media	7,3	6,6

Notas del 1 al 10, donde 1 implica mala consideración y 10 excelente consideración  
Fuente: elaboración propia.

## 5. CONCLUSIONES

La comparación de la visión de los residentes en la zona con la visión de los residentes en el área metropolitana de Barcelona permite identificar algunas diferencias sobre cómo se percibe el patrimonio de las áreas no urbanas. En términos generales la población de la zona tiende a una visión más amplia del patrimonio que los residentes en el área metropolitana. Mientras los residentes locales incluyen aspectos vinculados a los oficios, a las tradiciones o al arte, los residentes metropolitanos tienden a priorizar aspectos más tradicionales, especialmente monumentos y restos arqueológicos, especialmente aquellos vinculados con algún tipo de reconocimiento exterior, muy especialmente el sello UNESCO.

La diferencia de visión entre los residentes y los foráneos identificada se situaría en línea con la señalada por autores como Morisset y Noppen (2005) quienes apuntaban a una deslocalización del patrimonio para satisfacer las necesidades exteriores. Las diferencias de puntuación observadas en aspectos como la escasa valoración del Mercado Medieval por parte de los locales irían en esta línea. Lo mismo podemos afirmar sobre el desconocimiento expresado por los foráneos de elementos que los locales presentan como base de su identidad, especialmente aspectos paisajísticos o vinculados con la agricultura. Aspecto que entra parcialmente en contradicción con observaciones realizadas por autores que defienden que la salvaguardia del patrimonio vivo y los oficios son fundamentales para el desarrollo del turismo patrimonial (Garrod y Fyall, 2001). Los residentes en el área metropolitana parecen valorar únicamente un número limitado de elementos, accesibles y localizados en las zonas más densamente pobladas, con lo que su noción restringida de patrimonio puede contribuir a la homogeneización del patrimonio (en línea con lo señalado por Foo, 2019). Se pierde así esta noción de patrimonio adaptable y que se reconfigura con el paso del tiempo (Testa, 2014). Pero también se condiciona la valoración que se hace de estas zonas a nivel de significación socio-política (Pontes Giménez, 2017), creando zonas que son ignoradas por una parte de la población, ya sea la que reside en los espacios más próximos o bien en zonas más alejadas.

Otro aspecto importante es la vinculación del patrimonio con el turismo, mucho más directa en los residentes en Barcelona que en los alrededores. Esta situación podría ser la causa de cierta asociación, en la literatura académica y entre los profesionales, de una vinculación casi obligatoria del patrimonio con elementos el aumento de los recursos económicos disponibles y un número creciente de participantes en los elementos y prácticas patrimoniales (Guzmán et al., 2017). Ahora bien, estos aspectos tienen un peso menor entre los residentes locales, que ofrecen una visión más cercana a la sociabilidad y el bienestar social. Aspectos menos tratados en la literatura académica (Veghes, 2018), lo que podría ser una consecuencia directa del menor peso dado por los estudios de patrimonio a los espacios no urbanos (Pontes Giménez, 2017). Futuros estudios deberán reforzar o refutar esta visión para que la promoción y gestión de los recursos turísticos contribuya a generar beneficios sociales, culturales y económicos que beneficien a conjuntos amplios de la población.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco de los proyectos de investigación 2021 SGR 01369 del Departament de Recerca i Universitats de la Generalitat de Catalunya y PID2021-123063NB-I00 de la Agencia Española de Investigación.



## REFERENCIAS

- Caballero García, L. (2013). El Patrimonio Inmaterial: repercusiones en la exposición comunicativa y en el papel social del museo En Mingote Calderón, J. L. (coord. ed.): *Patrimonio inmaterial, museos y sociedad. Balances y perspectivas de futuro* (pp. 89-138). Ministerio de Cultura.
- Debarbieux, B., Bortolotto, C., Munz, H., & Raziano, C. (2023). Sharing heritage? Politics and territoriality in UNESCO's heritage lists. *Territory, Politics, Governance*, 11(3), 608-624. <https://doi.org/10.1080/21622671.2020.1854112>
- Foo, R.; Krishnapillai, G. (2019) Preserving the Intangible Living Heritage in the George Town World Heritage Site, Malaysia. *Journal of Heritage Tourism*, 14, 358–370. DOI:10.1080/1743873X.2018.1549054
- Foster, M.D.; Gilman, L. (2015). *UNESCO on the Ground: Local Perspectives on Intangible Cultural Heritage*; Indiana University Press.
- Garrod, B., & Fyall, A. (2001). Heritage tourism: A question of definition. *Annals of tourism research*, 28(4), 1049-1052.
- Guzmán, T.L.G.; Trigo, J.P.; Gálvez, J.C.P.; Pesantez, S. (2017). El patrimonio inmaterial de la humanidad como herramienta de promoción de un destino turístico. *Estudios y perspectivas en turismo*, 26, 568-584.
- Hafstein, V. T. (2012). Cultural heritage. A companion to folklore, 500-519. DOI:10.1002/9781118379936.
- Han, J.H.; Choi, A.S.; Oh, C.-O. (2018). The Effects of Environmental Value Orientations and Experience-Use History on the Conservation Value of a National Park. *Sustainability*, 10, 3372. <https://doi.org/10.3390/su10103372>
- Jiménez de Madariaga, C. (2021). Dry stone constructions—intangible cultural heritage and sustainable environment. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, 11(4), 614-626. <https://doi.org/10.1108/JCHMSD-12-2020-0180>
- Morisset, L. K., & Noppen, L. (2005). From old-fashioned heritage to the return of the Grand Tour. *Téoros, Revue de Recherche en Tourisme*, 24(2), 39-46.
- Pan, B., & Li, X. R. (2011). The long tail of destination image and online marketing. *Annals of tourism research*, 38(1), 132-152. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2010.06.004>
- Paül i Agustí, D. (2017). La Capital Europea de la Cultura de España 2016. Análisis comparativo de Donostia-San Sebastián, ciudad designada, y las candidaturas de Málaga y Zaragoza. *Cuadernos Geográficos*, 56(1), 242-264.
- Paül i Agustí, D. (2009). L'oferta cultural en les polítiques de màrqueting de les ciutats. Lleida: Universitat de Lleida. <http://hdl.handle.net/2072/13477>
- Paül i Agustí, D.; Casals Alsina, È. (2023). La protecció del patrimonial industrial en àrees de transformació urbana: una revisió a partir del projecte 22@ Barcelona. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 69(2), 285-308.
- Petronela, T. (2016) The importance of the intangible cultural heritage in the economy. *Procedia Economics and Finance*. 39, 731–736. doi: 10.1016/S2212-5671(16)30271-4
- Pletzer, J.L.; Balliet, D.; Joireman, J.; Kuhkman, D.M.; Voelpel, S.C.; Lange, P.A.M.V. (2018) Social Value Orientation, Expectations, and Cooperation in Social Dilemmas: A Meta-analysis. *European Journal of Personality*, 32, 62–83. <https://doi.org/10.1002/per.2139>
- Pontes Giménez, M. V. (2017). La musealización del patrimonio cultural inmaterial. Granada, Universidad de Granada. <http://hdl.handle.net/10481/47433>
- Qiu, Q., Zuo, Y., & Zhang, M. (2022). Intangible cultural heritage in tourism: Research review and investigation of future agenda. *Land*, 11(1), 139. <https://doi.org/10.3390/land11010139>
- Qiu, Q., Zheng, T., Xiang, Z., & Zhang, M. (2019). Visiting intangible cultural heritage tourism sites: From value cognition to attitude and intention. *Sustainability*, 12(1), 132. <https://doi.org/10.3390/su12010132>
- Roigé, X., Arrieta-Urtizbera, I., & Seguí, J. (2021). The Sustainability of Intangible Heritage in the COVID-19 Era—Resilience, Reinvention, and Challenges in Spain. *Sustainability*, 13(11), 5796. <https://doi.org/10.3390/su13115796>
- Tan, S.-K.; Tan, S.-H.; Kok, Y.-S.; Choon, S.-W. (2018). Sense of Place and Sustainability of Intangible Cultural Heritage—The Case of George Town and Melaka. *Tourism Management*. 67, 376–387. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.02.012>
- Testa, A. (2014). Rethinking the festival: Power and politics. *Method & Theory in the Study of Religion* 26, 44–73. <http://dx.doi.org/10.1163/15700682-12341260>



- Tort, N & Puiggròs, E. (2021). The impact of COVID-19 on the tourism industry: the case of micro small and medium-sized enterprises (MSMEs) in Barcelona En Toubes, D. R.& Araújo-Vila, N. (ed), *Risk, Crisis, and Disaster Management in Small and Medium-Sized Tourism Enterprises*. IGI Global Publisher of Timely Knowledge (pp. 53-76)
- Velasco, H. (2012) Las amenazas y riesgos del patrimonio mundial y del patrimonio cultural inmaterial. *Anales del Museo Nacional de Antropología*. 14, 10–19
- Vinzenz, F.; Priskin, J.; Wirth, W.; Ponnappureddy, S.; Ohnmacht, T. (2019). Marketing Sustainable Tourism: The Role of Value Orientation, Well-being and Credibility. *Journal of Sustainable Tourism*, 27, 1663–1685. <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1650750>
- Williams, P.; Soutar, G.N. (2009). Value, Satisfaction and Behavioral Intentions in an Adventure Tourism Context. *Annals of Tourism Research*, 36, 413–438. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2009.02.002>



## PATRIMONIO, BODEGAS Y TURISMO EN LAS CIUDADES DEL MARCO DE JEREZ (CÁDIZ, ESPAÑA)

MARÍA DEL CARMEN CAÑIZARES RUIZ<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Universidad de Castilla-La Mancha, Facultad de Letras, 13071 Ciudad Real, [MCarmen.Canizares@uclm.es](mailto:MCarmen.Canizares@uclm.es)*

**Resumen.** El "Marco de Jerez" conforma un territorio singularizado por el cultivo de la vid en el noroeste de la provincia de Cádiz (España), que se organiza en torno a tres núcleos urbanos: Jerez de la Frontera (213.231 hb. en 2023), El Puerto de Santa María (89.813 hb.) y Sanlúcar de Barrameda (69.805 hb.). En él los viñedos han determinado el paisaje desde época prerromana y hoy agrupa la mayor parte de su producción bajo las Denominaciones de Origen Jerez-Xeres-Sherry, Manzanilla de Sanlúcar de Barrameda y Vinagre de Jerez, con productos conocidos internacionalmente.

Consecuencia de tan largo período en la elaboración de vinos, estas ciudades albergan un patrimonio agroindustrial bodeguero de gran valor. Los objetivos se centrarán en caracterizar esta tipología patrimonial, así como su importancia en los espacios urbanos en los que se ubican, y analizar su relación con la identidad territorial de sus habitantes. Se utilizará el análisis bibliográfico y la información ofrecida por instituciones y bodegas, junto con el trabajo de campo. Los resultados esperados pretenden visibilizar la importancia de este patrimonio en los espacios urbanos, su relación con el turismo nacional e internacional y su vinculación con la resiliencia en áreas urbanas.

**Palabras clave:** Marco de Jerez, viñedos, patrimonio agroindustrial, bodegas.

### HERITAGE, WINERIES AND TOURISM IN THE TOWNS OF THE SHERRY AREA (CÁDIZ, SPAIN)

**Abstract.** The "Marco de Jerez" is a territory characterized by vine cultivation in the northwest of the province of Cadiz (Spain), organized around three urban centers: Jerez de la Frontera (213,231 hb. in 2023), El Puerto de Santa María (89,813 hb.) and Sanlúcar de Barrameda (69,805 hb.). Vineyards have determined the landscape since pre-Roman times and today most of its production is grouped under the Denominations of Origin Jerez-Xeres-Sherry, Manzanilla de Sanlúcar de Barrameda and Vinagre de Jerez, with internationally known products.

As a result of such a long period of winemaking, these cities are home to an agroindustrial winemaking heritage of great value. The objectives will focus on characterizing this heritage typology, as well as its importance in the urban spaces in which it is located and analyzing its relationship with the territorial identity of its inhabitants. Bibliographic analysis and information provided by institutions and wineries will be used, together with field work. The expected results aim to make visible the importance of this heritage in urban spaces, its relationship with national and international tourism and its link with resilience in urban areas.

**Keywords:** Marco de Jerez, vineyards, agro-industrial heritage, wineries.



## 1. INTRODUCCIÓN: CULTURA DEL VINO, PATRIMONIO Y BODEGAS

El cultivo de la vid, de gran tradición en la Europa mediterránea, configura unos paisajes de raíz cultural que expresan de forma magnífica cómo unos determinados grupos sociales se han instalado en un territorio, lo han transformado (en este caso mediante la agricultura) y han podido sobrevivir en él. Es la cultura del vino o vitivinícola la que cohesiona a todas las personas vinculadas a su cultivo, recolección de la uva, almacenaje, transformación, elaboración de los vinos, comercialización, enoturismo... y ofrece identidad a los territorios a partir de sus propias singularidades. Une personas que comparten esencialmente los mismos códigos culturales, tales como normas, rituales o ciertos elementos patrimoniales (Eliás, 2014, 13), desde la “comprensión de los aspectos puramente agronómicos, hasta aquellos relacionados con la elaboración con las liturgias, con la comercialización y, en general, con el disfrute del vino como producto final dentro de una experiencia personal frecuentemente asociada a la cotidianidad (población local) y/o al turismo (población foránea)” (Ruiz Pulpon y Cañizares, 2022, 77).

Un cultivo que, como es sabido, forma parte de la trilogía mediterránea y conecta con la tradición alimentaria hebrea, griega y romana en la que estos tres alimentos “constituyeron los pilares básicos de la alimentación y nutrición humana en la Antigüedad y en la Edad Media” (Segarra, 2012, 22). En España, desde la Antigüedad, se ha cultivado la vid y se ha bebido el vino como complemento alimenticio, actividades que han perdurado en el tiempo hasta sustentar una de las producciones y exportaciones más importantes del mundo. Hoy no solo se valora desde el ámbito económico, sino que gana fuerza el enfoque cultural en ámbitos en los que encontramos numerosos recursos patrimoniales de carácter material (útiles y herramientas, campos de cultivo, edificaciones, documentos...) e inmaterial (tradiciones y creencias, fiestas, lenguaje, gastronomía...), sin olvidar los propiamente naturales (características físicas del territorio, tipo de uva) vinculados con este cultivo. De hecho “la vuelta al *terroir*” (Alonso y Parga, 2019) pone el énfasis precisamente en aspectos como la cultura, el patrimonio o la sostenibilidad. Además, los beneficios de contemplar los paisajes del viñedo son numerosos, servicios ecosistémicos culturales que promueven el enriquecimiento espiritual, la salud mental, el desarrollo cognitivo, la reflexión y la experiencia estética y recreativa de las personas que los habitan, trabajan y disfrutan, aspectos que son aprovechados frecuentemente en el enoturismo (Ruiz Pulpon y Cañizares, 2019)

En este caso, los objetivos principales son caracterizar el patrimonio agroindustrial bodeguero vinculado con las actividades vitivinícolas en un territorio concreto, el Marco de Jerez (Andalucía, España), resaltando su importancia en algunos de sus espacios urbanos principales (Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda), junto con el análisis de la relación entre los recursos derivados de la cultura del vino y la identidad territorial de sus habitantes. La hipótesis de partida se centra en que los recursos patrimoniales materiales e inmateriales vinculados con el cultivo de la vid y la elaboración de los vinos han sido y siguen siendo una de las claves del desarrollo urbano-rural del Marco de Jerez.

En este territorio escogido se cultiva la vid desde hace más de tres mil años y ello ha favorecido la aparición de numerosos y diversos recursos culturales, entre las que nos centraremos en aquellos vinculados con el patrimonio agroindustrial específicamente urbano, las bodegas. Un paisaje cultural con numerosos atractivos y con un enorme carácter identitario. El Instituto de Patrimonio Histórico Andaluz (IPHA) lo cataloga bajo la denominación “Paisaje vitivinícola de Jerez de la Frontera (Cádiz)” en relación con las campiñas andaluzas, donde predominan grandes viñas salpicadas de caseríos blanqueados desde los que se gobierna la explotación, y donde la elaboración, venta y consumo del vino ha conformado muchos de los rasgos culturales del territorio, del marco urbano y de las actividades de sus habitantes (<https://repositorio.iaph.es/>).

La metodología utilizada combina el análisis bibliográfico sobre la temática analizada, la información ofrecida por instituciones y bodegas, junto con el trabajo de campo. Especial importancia requiere la información derivada del Catálogo del Patrimonio Histórico Andaluz del IPHA (Instituto del Patrimonio Histórico Andaluz), así como de otras fuentes como el Consejo Regulador del Marco de Jerez, el Observatorio Turístico de las Rutas del Vino de España y específicamente, la Ruta del Vino y del Brandy de Jerez. A todo ello se une el trabajo de campo realizado periódicamente durante algunos años a un territorio siempre sugerente desde el punto de vista geográfico.



## 2. EL MARCO DE JEREZ: UN TERRITORIO URBANO-RURAL

El Marco de Jerez integra las Denominaciones de Origen "Jerez-Xérès-Sherry" y "Manzanilla-Sanlúcar de Barrameda", ofreciendo protección legal a la elaboración de vinos con procesos tradicionales y condiciones específicas, a las que se añade, desde mediados de los años 90 del siglo pasado, la Denominación de Origen "Vinagre de Jerez", centrada en la elaboración de este producto. Un territorio en el que "el vino ha estado siempre presente en la cultura" (López-Sánchez, 2010, 21), configurado por nueve municipios: Jerez de la Frontera (213.231 hb. en 2023), El Puerto de Santa María (89.813 hb.), Sanlúcar de Barrameda (69.805 hb.), Trebujena (7.000 hb.), Chipiona (19.649 hb.), Rota (29.675 hb.), Puerto Real (42.069 hb.), Chiclana de la Frontera (88.709 hb.) y Lebrija (27.727 hb.) que crea un entramado territorial en el que se entrelazan áreas rurales relacionadas con el cultivo con zonas urbanas vinculadas con la elaboración de los vinos. Una de las regiones más reconocidas del mundo donde el vino y su cultura han modificado el paisaje y la forma de relacionarse entre sus habitantes (López-Sánchez, 2010, 22).

Siguiendo la información ofrecida por el Consejo Regulador (2024), organismo que establece las normas y los pliegos de condiciones para los vinos y vinagres (que no son todos los producidos en la zona, lógicamente), el área de producción alcanza unas 7.000 hectáreas en la actualidad. Sólo los viñedos de los términos municipales citados, situados en terrenos que el Consejo Regulador considere adecuados, pueden producir uva para la elaboración de vinos de Jerez y Manzanilla, conformando la Zona de Producción. Principalmente, las tierras de albarizas que, por sus características físico-químicas, su situación y climatología, son las que producen vinos de calidad superior.

Una segunda delimitación geográfica importante es la denominada Zona de Crianza o Triángulo del Jerez, un ámbito urbano-rural integrado por el triángulo que conforman las ciudades de Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda, donde únicamente puede completarse el proceso de crianza de los vinos amparados por la Denominación de Origen "Jerez-Xérès-Sherry" (Figura 1), la más antigua de las declaradas en España, y por tanto sólo en estas ciudades se encuentran las llamadas Bodegas de Crianza. Es aquí donde nos centraremos a continuación.

Figura 1. Territorio de la Denominación de Origen Jerez-Xérès-Sherry (Cádiz, España)



Fuente: <https://www.sherry.wine/es/marco-de-jerez/el-consejo-regulador/>



Respecto a la Denominación de Origen "Manzanilla-Sanlúcar de Barrameda", la correspondiente Zona de Crianza se limita exclusivamente a esta ciudad, aunque la materia prima (uva o vinos base) puede provenir de cualquier lugar dentro de la Zona de Producción, siempre que el proceso de crianza se realice en esta ciudad. Las especiales condiciones microclimáticas de Sanlúcar, situada en la desembocadura del río Guadalquivir y a escasa distancia de Doñana, confieren a los vinos elaborados en sus bodegas mediante crianza bajo velo de flor unas características peculiares y diferenciadas del resto de los vinos de Jerez. Las bodegas situadas en el resto de la Zona de Producción suelen producir mostos y vinos que luego son transferidos a las bodegas de la Zona de Crianza.

### 2.1. Breve evolución del cultivo de la vid

Ya en el siglo I a.C. Estrabón afirmó en su libro *Geografía* (Libro III) que las vides jerezanas fueron traídas a la región por los fenicios alrededor del año 1100 a.C., pobladores que fundaron Gades (Cádiz) y así lo atestiguan los lagares del poblado de Doña Blanca en El Puerto de Santa María (Acha, 2020, 519). Progresivamente afianzó su desarrollo con la romanización representado en los lagares del s. III a.C. del Poblado de las Cumbres en la Sierra de San Cristobal, así como los numerosos yacimientos romanos en el entorno de Jerez (Cobos et al., 2014, 97-98). Durante la dominación árabe se siguió produciendo, principalmente para fines medicinales y la obtención de perfumes o ungüentos, cobrando relevancia durante la Reconquista, para convertirse, a finales de la Edad Media, en una verdadera fuente de riqueza para el reino español, como constata, en 1402, la Real Provisión que prohibía arrancar una sola cepa. Fundamentales después de la llegada de los españoles a América, comienzan a ser cada vez más valorados en el exterior, especialmente por los británicos (<https://rutadelvinojerez.es/>).

*Figura 2. Viñedos en el Marco de Jerez*



Fuente: Elaboración propia.

Será a partir de mediados del s. XVIII cuando el cultivo de la vid y el comercio del vino de Jerez se conviertan en actores principales de la construcción socioeconómica de este territorio a partir de la radical transformación, liberal y capitalista, que experimentaría el sistema de producción y comercialización del vino (Maldonado, 1999), sobre todo en relación con la exportación, principalmente con el Reino Unido, y la consolidación de una burguesía agroindustrial. Los altos márgenes comerciales obtenidos con el tráfico colonial y exterior generaron grandes beneficios empresariales y ganancias sociales (Maldonado, 2020, 47-38). Ya en el s. XIX fueron destacadas las inversiones de indianos que volvieron a España tras la independencia de las colonias americanas, de comerciantes británicos radicados en la zona, así como de empresarios españoles. Superada la filoxera, la recuperación de los viñedos fue rápida, se fue consolidando un modelo de grandes empresas (productoras y comercializadoras) en base a una estructura industrial y socioeconómica que será al mismo tiempo partícipe del mundo rural y del urbano, donde un reducido grupo social, burgués y avanzado, tendrá la oportunidad de controlar la reestructuración del territorio vitícola, la



transformación del espacio urbano e incluso las nuevas directrices sociales. En la actualidad la lectura de este territorio, de este paisaje dual, no puede hacerse sino desde la comprensión global de esta estructura agrícola y urbano-industrial (Cobos et al., 2014, 101). En el s. XX, la primera Ley Española del Vino (1933) recogería la Denominación de Origen Jerez, mientras que en 1935 se publicó el primer Reglamento de la Denominación de Origen Jerez y de su Consejo Regulador (<https://rutadelvinojerez.es/>).

El paisaje actual, de clara raíz antrópica y cultural, deriva de los cambios producidos a mediados del siglo XVIII, con la modernización de la industria vitivinícola y la transformación del sistema tradicional de producción y comercialización (Aladro-Prieto, 2009). Hoy, como hemos señalado, este paisaje cultural se extiende a lo largo de territorio urbano-rural en el que lo urbano se vincula con las bodegas en las que se cría y envejece el vino, junto con otros equipamientos, y lo rural se organiza en torno a los campos de cultivo, salpicados de pequeñas edificaciones como casas de viña y lagares. Dos ámbitos diferenciados que construyen “una realidad paisajística, única y compleja” (Aladro-Prieto, 2010, 417).

## 2.2. Las ciudades y la elaboración del vino

nos centraremos en el Triángulo del Jerez, formado por las tres ciudades más importantes, cuyos cascos históricos gozan del reconocimiento como Bienes de Interés Cultural, el Marco de Jerez está integrado por los nueve núcleos de población anteriormente citados, de los cuales solo Trebujena es rural. Cierto es que el crecimiento de la mayor parte de ellos ha combinado la industria vitivinícola con otras actividades industriales y turísticas, estas últimas sobre todo en la costa. Desde 2006, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) reconoce a la ciudad de Jerez de la Frontera como Centro Regional de primer orden, organizando, junto con Cádiz, el Sistema Polinuclear de la Bahía de Cádiz, “una estructura urbana muy compleja, resultado de una historia territorial muy rica” (Junta de Andalucía, 2006, 27). Por su parte, El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda se integran en el conjunto de Ciudades Medias andaluzas.

Con la expansión del viñedo, a partir de mediados del s. XIX, se multiplicaron los campos de cultivo alrededor de los núcleos urbanos, así como las casas de viña, mientras que las ciudades se llenaban de bodegas. Si bien, en las primeras y por tanto en el espacio rural, se obtenía el mosto mediante la pisa de la uva, en las bodegas se llevaba a cabo la crianza y el envejecimiento del vino, actividades urbanas junto con la desarrollada en algunos lagares y espacios de almacenamiento. En Jerez, por ejemplo, la ciudad convento de principios del s. XIX, se transformó en una potente ciudad agroindustrial, transformada para dar servicio al negocio del vino, en la que un porcentaje próximo al 40% del suelo edificable estaba ocupado por instalaciones vinateras (cascos bodegueros, tonelerías y otras dependencias auxiliares), prácticamente en todos los sectores de la ciudad, aislados o en grandes complejos industriales, asumiendo por sus dimensiones y estética el total protagonismo del paisaje urbano (Aladro-Prieto, 2012, 29; Cobos et al., 2014, 101). Un modelo diferenciado de ciudad industrial en la que la propia estructura urbana quedaría transformada en una factoría industrial en sí misma (Aladro-Prieto et al., 2019, 473).

A finales del s. XIX las “ciudades del Jerez”, como también se las denomina, se habían transformado sobre la base de una ingente construcción bodeguera, una específica tipología industrial que redefiniría el interior urbano y construiría la primera periferia histórica (Aladro-Prieto et al., 2019, 472). Jerez se había convertido en una “ciudad-bodega” donde los complejos bodegueros conformaban, progresivamente, amplios conjuntos de edificaciones y espacios descubiertos, integrados bajo una misma firma comercial en un recinto único, la más completa expresión de la estructura económica y social que los generó, de sus modos de producción vitivinícola y de su modelo empresarial; un sistema específico de apropiación y construcción urbana, una manera de hacer ciudad (Aladro-Prieto, 2012, 2021).

Las construcciones del vino se convertirían en los principales agentes de cambio y casi en los únicos responsables de la expansión de la ciudad, un proceso que marcaría la percepción de la imagen exterior de la población redefiniendo el paisaje (Aladro-Prieto, 2012, 29; Cobos et al., 2014, 101). Además, a las bodegas tradicionales se unirían, a mediados del s. XX, las grandes bodegas contemporáneas. En Jerez, por ejemplo, casi un 30% del conjunto histórico (declarado BIC), a pesar de desgraciadas desapariciones, está ocupado por construcciones industriales, decimonónicas en su mayor parte. Edificaciones que por su escala y volumetría singularizan el paisaje urbano y que por encima de todo son las principales sustentadoras de la estructura urbana histórica (Ayuntamiento de Jerez, 2012; Cobos et al., 2014, 101). En ellas, “frente urbano e imagen empresarial se fundirían en la fachada bodeguera, convirtiéndose ésta en



elemento de representación empresarial en grabados, etiquetas y cartografías publicitarias” (Aladro-Prieto et al., 2019, 472).

### 3. VINO Y PATRIMONIO EN LOS ESPACIOS URBANOS DEL TRIÁNGULO DE JEREZ

El paisaje cultural del viñedo en el Marco de Jerez ofrece tantos atractivos patrimoniales que algunos autores consideran que “reúne los elementos esenciales para traducirse en un museo del territorio” en el que se integren bienes arqueológicos, lugares históricos, bienes muebles, arquitectónicos, etnográficos, viales, conjuntos agrícolas (Cobos et al., 2014, 95-96). Prestamos atención a lo que sucede en sus tres núcleos urbanos más relevantes y también los que ofrecen unas dinámicas socioeconómicas más intensas en relación con el patrimonio y la cultura del vino, aquellos que conforman el Triángulo del Jerez: Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda.

#### 3.1. La “magia” del vino de Jerez y el enoturismo

La elaboración de los vinos en este territorio ofrece gran especificidad derivada del proceso de lento envejecimiento mediante el tradicional sistema de soleras y criaderas, un proceso de crianza dinámica que otorga al producto final multitud de matices y que solo se realiza en las bodegas de los espacios urbanos que conforman el Triángulo del Jerez. A partir de tres tipos de uva: palomino (vinos secos), pedro ximénez y moscatel (vinos dulces), patrimonio genético de gran valor, se elaboran diversas variedades que se clasifican en las siguientes tipologías (Consejo Regulador, 2024): *Vinos Generosos*, vinos secos, con un máximo de azúcar residual de 5 gramos por litro, cuyo proceso de elaboración incluye una fermentación completa de los mostos, al final de la cual se produce la aparición del velo de levaduras de “flor” en el vino base y que, según el tipo de crianza, pueden ser *finos*, *amontillados*, *olorosos* y *palo cortado*. *Generosos de Licor*, obtenidos mediante la práctica tradicional de cabeceos a partir de Vinos Generosos con Vinos Dulces Naturales o, en determinados casos, con mosto concentrado, tienen distintos grados de dulzor y un contenido en azúcares superior a 5 gramos por litro; pueden ser *pale cream*, *medium* y *cream*. *Vinos Dulces Naturales*, elaborados a partir de mostos procedentes de uva muy madura o soleada, fermentados sólo parcialmente con el objeto de conservar la mayor parte del dulzor; pueden ser *moscatel* o *pedro ximénez*.

Figura 3. Visita al interior de la Bodega Barbadillo en Sanlúcar de Barrameda



Fuente: Elaboración propia.



Procesos a los que el visitante puede acercarse en las bodegas acondicionadas para la visita turística en una experiencia de enoturismo de gran riqueza que forma parte de un turismo gastronómico basado en la combinación de recursos de la huerta, de los vinos y del mar (Figura 3). A modo de ejemplo, un estudio realizado en 2014 (López-Guzmán, Vieira-Rodríguez y Rodríguez-García, 2014) reflejaba que las bodegas del Marco de Jerez recibían alrededor de 500.000 visitas al año y que los turistas se manifestaban muy satisfechos con la visita a la bodega, al tiempo que destacan la relación entre el vino, la gastronomía local y el creciente interés de los viajeros por todo lo relacionado con la cultura del vino. En este sentido, el enoturismo constituye un eslabón más de la estructura económica aportando rentabilidad a las estructuras del vino de cada región y una fuente de ingresos que ayuda a rehacer y conservar el patrimonio (Yravedra, 2009, 119). En España, el perfil del enoturista es el de personas, mayoritariamente mujeres (61,02 %), entre 46 y 55 años (39,56 %) que viajan en pareja (48,76 %) o en grupo (32,85 %), con vehículo propio o alquilado (85,40 %), aficionados al mundo del vino (45,26 %) y que pernoctan en el destino (65,36 %), según datos de 2022 ofrecidos por el Observatorio Turístico de las Rutas del Vino de España (<https://wineroutesofspain.com/observatorio-turistico-rve/>).

Desde 2006 diversas bodegas se integran en la “Ruta del Vino y del Brandy de Jerez” (<https://rutadelvinojerez.es/>) compartiendo recursos en torno a la cultura del vino (paisaje vitivinícola, vinos, patrimonio cultural, ciudades, gastronomía,...), en una Asociación del mismo nombre que pretende aglutinar y cohesionar la oferta turística existente basada en los numerosos atractivos que ofrece este territorio y contribuir a través del enoturismo al desarrollo económico, social y cultural, tanto en su vertiente urbana como rural. Bodegas, enotecas, hoteles, casas rurales, bares y restaurantes, tabancos, museos, agencias de viajes y empresas de ocio de todas las ciudades del Marco, con sus respectivos Ayuntamientos y el Consejo Regulador trabajan de manera conjunta. Incluida en el conjunto de Rutas del Vino de España (ACEVIN), es la más visitada con 333.781 visitantes en 2022, la mayoría nacionales (276.530), seguida de Rioja Alta (313.974) y Ribera del Duero (281.918); además, en ella sobresalen las visitas a las bodegas (299.823) junto con los museos (33.958), generando un impacto económico global de 11,1 millones de €. (<https://wineroutesofspain.com/observatorio-turistico-rve/>).

### 3.2. El legado: diversidad de recursos patrimoniales

El Marco de Jerez conforma “una estructura territorial singular, aún reconocible, que exige ser leída desde esta óptica inclusiva de los hechos urbanos y rurales y desde una perspectiva patrimonial amplia” (Cobos et al., 2014, 102). Es la cultura del vino, forjada a través del tiempo, la que sustenta numerosos recursos materiales e inmateriales que responden a una tipología particular de patrimonio, el agroindustrial integrado por el conjunto de edificios y maquinaria, talleres, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas vinculados con actividades agrarias que precisan un proceso industrial, en este caso la elaboración de los vinos. Destacamos a continuación los principales recursos patrimoniales asociados a los espacios urbanos del Triángulo del Jerez, con especial atención a los complejos bodegueros de las últimas décadas del s. XIX, junto con los del s. XX:

*Recursos materiales:* En los ámbitos urbanos sobresalen las construcciones (bodegas, tabancos...), junto con los elementos materiales objeto de musealización (herramientas, maquinaria, ...). Sin duda, el protagonismo absoluto lo tienen las bodegas que, como ha analizado J. Manuel Aladro Prieto (2019, 14 y ss.) son estructuras aéreas (no subterráneas) exclusivamente urbanas, dispuestas a partir de naves paralelas con pilares verticales y una determinada altura que responden a las exigencias de los recipientes de vino (andanas de botas, tinajas de barro o conos) y a los requerimientos bioclimáticos de humedad y ventilación. Responden a dos tipologías principales: 1. La Bodega Claustal configurada a través de un patio central que ordena el edificio cerrado, asociado a planteamientos arquitectónicos preindustriales (El Toro en Sanlúcar, Bertemati y El Cuadro en Jerez o La Cuadrada en El Puerto); 2. Y la Bodega Basílica, (también conocida como Bodega Catedral), propia de la industrialización con una estructura arquitectónica muy simplificada, de planta longitudinal y naves paralelas, con cubierta a dos aguas, que singularizan los grandes complejos bodegueros de las periferias urbanas (Domecq en Jerez o Barbadillo en Sanlúcar). Una tipología que comienza a ser construida en la segunda mitad del s. XVIII como resultado de los cambios que se originaron en esa época en la producción y en el comercio de vinos (Maldonado, 1999). A ellas se añadirían, durante los años 60-70 del s. XX, un conjunto de bodegas “de autor” incluidas hoy entre las obras andaluzas más relevantes de estas décadas, una nueva arquitectura bodeguera que utilizaba el hormigón



armado como Tío Pepe -Gonzalez Byass-y San Patricio -Garvey- de Miguel Fisac en Jerez (Figura 4) o las Bodegas Williams Humbert realizadas por el equipo Arquinde.

Figura 4. Exterior de las Bodegas Tío Pepe en Jerez de la Frontera



Fuente: Elaboración propia.

En Sanlúcar tradicionalmente se distinguía, también, entre Bodegas-Palacios, localizadas en las casas de los cargadores para consumo de sus propietarios y Bodegas-Granero, espacios exentos a la edificación principal donde se criaban y almacenaban los vinos para su posterior venta. A partir del s. XVIII, las familias bodegueras contribuyeron a modificar la imagen urbana al incorporar Bodegas Manzanillas de gran superficie y altura que mediante sus huecos superiores facilitaban la entrada de la brisa marina, algo indispensable para la oxigenación, temperatura y humedad de la crianza del vino manzanilla. Ya en el s. XIX el panorama bodeguero incorporó espacios productivos esbeltos diáfanos con naves laterales y cubiertas a dos aguas siguiendo el modelo de bodegas catedrales (Arnet, 2021, 23-24). El Museo de la Manzanilla de Bodegas Barbadillo completa la oferta turística en esta localidad.

Más de 30 bodegas se incluyen en esta Ruta del Vino y del Brandy, una de las más importantes de España, certificada con la Marca de Calidad «Rutas del Vino de España» en enero de 2007, ofreciendo casi todas ellas visita turística y cata de vinos que se combinan, en ocasiones, con visitas también a los viñedos y con la posibilidad de celebrar eventos. La afluencia de visitantes a lo largo del año y su singularidad como destino MICE (*Meeting, Incentives, Conferencing y Exhibitions*) (<https://rutadelvinojerez.es/>) proporciona a las empresas un notable estímulo para la innovación incluyendo actividades diversas como la posibilidad de acceder a colecciones de arte como la de pintura española de los siglos XIV a XIX (Bodegas Tradición), observar la Yeguada Real Tesoro y su espléndida Galería de Arte (Grupo Estévez), realizar visitas a viñedos al atardecer (Bodega Hidalgo-La Gitana), visitas nocturnas (Herederos de Argüeso, Fernández Gao 1750,...), degustar vinos y tapas en un Tabanco (Bodega Dios Baco), disfrutar de un espectáculo flamenco (Altanza) o acceder a un tratamiento de yogaterapia (Delgado Zulueta). Algunas conforman hoy grandes complejos empresariales como el Grupo Estévez que resultó de la compra de la Bodega Marqués del Real Tesoro en 1989 y la adquisición de Valdespino en 1999 y posteriormente Bodegas La Guita en 2007; Barbadillo con más de 500 hectáreas de viñedos, 16 bodegas de crianza en Sanlúcar de Barrameda y una planta de vinificación de uvas blancas y tintas; o las Bodegas Álvaro Domecq que integran las antiguas bodegas de Pilar Aranda (1850) desde 1998.

Encontramos bodegas con gran valor patrimonial entre las que destacan aquellas incluidas en el Catálogo General del IPHA: En Jerez, las Bodegas Gonzalez Byass y sus Jardines y las de Tío Pepe y sus Jardines, ambas dentro del mismo complejo empresarial, junto con las Bodegas Domecq. Destacamos las de Tío Pepe, dada su presencia en el centro histórico de la ciudad, cerca de la Catedral y el Alcázar. En ellas, la visita se inicia con la "Ruta del Brandy" en un trenecito cuyo recorrido comienza en la Real Bodega



de La Concha, diseñada por Gustavo Eiffel, para después llegar a la Viña San Manuel, el único viñedo jerezano en el interior de la Bodega. Aunque no incluidas en el Catálogo General, destacamos también, las Bodegas Lustau, complejo arquitectónico del siglo XIX, que alberga siete cascós de bodegas con estructura catedralicia y las de Williams & Humbert SAU, Premio Nacional de Arquitectura. Por su parte, en El Puerto de Santa María está catalogada la Bodega Quinto de Mora y sus Jardines, complejo bodeguero Osborne (Figuras 5 y 9), compuesta por cuatro naves bodegueras que forman un rectángulo, uno de cuyos lados queda definido por una casa-palacio.

Tabla 1. Bodegas incluidas en la Ruta del Vino y del Brandy del Marco de Jerez

Municipio	Bodegas	Año
Jerez de la Frontera	1. Perez Morilla	1945
	2. La Torre de Balbaína	1717
	3. Espinosa de los Monteros	1985
	4. Williams & Humbert SAU	1877
	5. Tradición	1650
	6. Rey Fernando de Castilla	1837
	7. Real Tesoro & Valdespino	1989
	<b>8. Miguel Domecq-Entrechuelos</b>	1730
	9. Lustau	1896
	10. Luís Perez	2002
	<b>11. González Byass-Tío Pepe</b>	1835
	12. Fundador	1730
	13. Fernández Gao 1750	1750
	14. Dios Baco	1765
	15. Díez Mérito	1730
	16. Cortijo de Jara	--
	17. Álvaro Domecq	1850
	18. Altanza	--
	19. Viña Santa Petronila	1727
El Puerto de Santa María	<b>20. Osborne</b>	1800?
	21. Gutiérrez Colosía	1838
	22. Forlong	2010
Sanlúcar de Barrameda	23. Yuste	1991
	24. Coop. Vitivinícola Sanluqueña	1968
	25. Hidalgo-La Gitana	1792
	26. Herederos de Argüeso	1822
	27. Delgado Zuleta	1744
Chiclana de la Frontera	28. Barbadillo	1821
	29. Coop. de Viticultores Chiclaneros	1992
Lebrija	30. Manuel Aragón	1815
	31. Halcón	--

Leyenda: en negrita las bodegas incluidas en el Catálogo General del Instituto de Patrimonio Histórico Andaluz (IPHA).

Fuente: <https://rutadelvinojerez.es/> y <https://quiadigital.iaph.es/> Y webs particulares.

También formando parte del espacio urbano, en este caso de Jerez, encontramos algunos Tabancos, antiguos despachos de vino, elementos representativos de los “espacios de sociabilidad en la cultura tradicional de Jerez de la Frontera”, como el Tabanco El Pasaje o el Tabanco de San Pablo, en el barrio del mismo nombre. En ellos la vinculación entre vino y flamenco ha de entenderse como parte fundamental de los rituales de convivencia (<https://quiadigital.iaph.es/>).

Por último, en las zonas periurbanas y/o rurales, los recursos materiales más destacables se concretan en los campos de cultivo de la vid que conviven con otros aprovechamientos, la red caminera, así como las casas de viña a la que se vinculan las labores de seguimiento del cultivo, recogida, etc. Se trata de “uno de los conjuntos arquitectónicos más singulares del agro andaluz, fruto de su configuración definitiva en el



contexto burgués de racionalización industrial del Marco jerezano” (Aladro-Prieto, 2019, 17). También perviven algunos lagares de finales del s. XIX como los localizados en el entorno de Jerez (Viña Cerro Nuevo, la Viña de Estévez, Casa de la Pescadera o Viña Caribe).

Figura 5 y 6. Jardines de las Bodegas Osborne e interior de bodega en el Puerto de Santa María



Fuente: Elaboración propia.

Respecto a los *Recursos inmateriales*, sin duda, en el ámbito urbano, destaca el “saber hacer” basado en los conocimientos y técnicas vinculados con la “crianza del vino de soleras y criaderas”, denominación que utiliza el IPHA al catalogar como patrimonio inmaterial la elaboración de los vinos que comienza tras la vendimia, en septiembre y su peculiar proceso de crianza, ya explicado, una actividad constante a lo largo de todo el año y durante sucesivos años hasta poder definirse como “Vinos de Jerez”, junto con la “producción de manzanilla”, en el caso de Sanlúcar de Barrameda específicamente. Entre las faenas bodegueras destacamos la fermentación y los cabeceos (mezclas), realizadas tradicionalmente en botas de madera (en este territorio la “bota” no se refiere exclusivamente a la vasija de madera, sino también a una medida de volumen - 500 litros o 30 arrobas).

Especial importancia tiene “la tonelería”, cuyo gremio en Jerez data de mediados del siglo XV, centrada en la fabricación de estas “botas”, toneles de madera en los que reposa el vino a lo largo de su crianza, con un diseño casi cilíndrico que posibilita tanto su movilidad como su estiba, ya sea en los edificios de almacenamiento o en las bodegas de las naves. Su catalogación como patrimonio inmaterial distingue la tonelería “de nuevo” que se trabaja básicamente para el exterior del Marco para encargos y la tonelería “de viejo” o reparación, un movimiento continuo, aunque desafortunadamente cada vez más escaso.

También sobresalen rituales festivos y, sobre todo, el flamenco presente en todo el Marco como exponente de la cultura popular cuyo valor universal ha sido reconocido por UNESCO al integrarlo en la Lista del Patrimonio Mundial Inmaterial.

Por su parte, en el espacio periurbano y/o rural, el IPHA cataloga como patrimonio inmaterial la “Viticultura en la campiña de Jerez” centrada en los trabajos y mantenimiento de las viñas (labores de poda, vendimia...) y las “Fiestas de la Vendimia” en septiembre. También la “Elaboración del mosto” y su correspondiente “Fiesta del Mosto” (diciembre), que se realiza después de la vendimia en los lagares de las viñas pequeñas, existentes en toda la campiña jerezana que lo producen para venderlo.

Asociados, también a la cultura del vino encontramos algunos eventos de cierta relevancia como son, en Jerez de la Frontera, “Vinoble”, Salón Internacional de los Vinos Nobles (generosos, licorosos y dulces especiales) que en 2024 celebrará su doceava edición a finales de mayo o el “Tío Pepe Festival” con actuaciones musicales de primera línea y conciertos en la propia bodega. Junto a ellos destacamos la celebración del “Día Mundial del Enoturismo”, iniciativa de la Red Europea de las Ciudades del Vino que se celebra, el segundo domingo del mes de noviembre, en la mayor parte de las ciudades del Marco.

Entre las funciones del Consejo Regulador, al que antes hemos aludido, también se encuentra la defensa del patrimonio común, junto con el control, certificación y la promoción de los vinos con las dos denominaciones de origen.



#### 4. CONCLUSIÓN

Gran parte del rico patrimonio relacionado con la cultura del vino, especialmente las bodegas que singularizan el paisaje urbano de las ciudades del Marco de Jerez, se vincula con los cambios socioeconómicos sucedidos a partir de la revolución industrial. Principalmente, la modernización de los viñedos y la producción de vinos para exportación organizada en grandes empresas, junto con el surgimiento de una burguesía industrial bodeguera y el desarrollo de espacios urbanos en torno a la elaboración y comercialización de vinos. Elementos que marcarían el crecimiento y desarrollo de estas ciudades. Ello nos permite confirmar la hipótesis de partida dado que estos recursos patrimoniales han sido y siguen siendo una de las claves del desarrollo urbano-rural del Marco de Jerez.

Se han abordado los objetivos planteados al caracterizar el patrimonio agroindustrial bodeguero vinculado con las actividades vitivinícolas en las principales ciudades del Marco de Jerez, donde son numerosos los recursos que se agrupan en la Ruta del Vino y del Brandy de Jerez, esencialmente bodegas en las que se elaboran (envejecen) los vinos y se llevan a cabo actividades de enoturismo. Igualmente, se ha destacado la relación entre los recursos derivados de la cultura del vino y la identidad territorial de sus habitantes expresada, sobre todo, a través de la pervivencia de números recursos inmateriales (oficios, costumbres, fiestas, eventos...).

Hoy, el legado derivado de las actividades bodegueras se ha convertido en un elemento imprescindible para el desarrollo que enriquece este territorio y también sus ciudades, sustenta una actividad turística relevante y dinamiza las economías locales. Numerosos elementos con valor patrimonial se integran en este conjunto tanto materiales (bodegas, tabancos...) como inmateriales (crianza del vino en soleras y criaderas, tonelería...) que precisan ser protegidos y valorados adecuadamente para que no desaparezcan. Es especialmente importante visibilizar la importancia de este patrimonio en estas ciudades, dada su relación con el turismo nacional e internacional y su vinculación con la resiliencia territorial.

#### REFERENCIAS

- Acha Barral, M.R. (2020). Museos y colecciones museográficas vitícolas en Andalucía. En La vinatería andaluza entre los siglos XVIII y XX (pp. 519-536). Peripecias libros.
- Astillero, J. M., Vélez, E., Aladro-Prieto, J. M., Ledo, P., & Orúe, J. (2002). Cortijos, Haciendas y Lagares. Arquitectura de las grandes explotaciones agrarias en Andalucía. Provincia de Cádiz. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Aladro-Prieto, J. M. (2009). El viñedo de Jerez: arquitectura y paisaje del vino. Revista ph, 69, 49-53.
- Aladro-Prieto, J. M. (2010). El paisaje del vino de Jerez, la “Ciudad-Bodega”. Interpretación de un caso singular de paisaje industrial, el Jerez bodeguero del siglo XIX. En Patrimonio industrial y paisaje (pp. 417-424). TICCIH-España y Otros.
- Aladro-Prieto, J. M. (2012). La construcción de la ciudad-bodega. Arquitectura del vino y transformación urbana en Jerez de la Frontera en el siglo XIX. Tesis doctoral. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Aladro-Prieto, J. M. (2019). Bodegas, lagares y casas de viña. Arquitectura, ciudad y paisaje del vino en Andalucía. Andalucía en la Historia, 66, 14-17.
- Aladro-Prieto, J. M. (2021). La escala urbana del Jerez. Los complejos bodegueros jerezanos en el siglo XIX. Cádiz: Peripecias libros.
- Aladro-Prieto, J. Murillo-Romero, M. & Peral-López, J. (2019). Interacciones urbanas y representación industrial: la imagen de la arquitectura agroindustrial decimonónica del Marco de Jerez. La imagen de la industria: VI Seminario Internacional sobre Patrimonio de la Arquitectura y la Industria. Propaganda, representación y percepción como patrimonio: Libro de Actas, 469-490, Universidad Politécnica de Madrid.
- Alonso, P. & Parga, E. (2019). La vuelta al *terroir*: el despertar de la cultura del vino en España. RIVAR, 6(17), 62-89. doi: 10.35588/rivar.v6i17.3916.
- Arnet, V. (2021). El valor del paisaje patrimonial bodeguero. El caso de Sanlúcar de Barrameda. Quiroga. Revista de Patrimonio Iberoamericano, 19, 20-30. doi: 10.30827/quiroga.v0i19.0002.



- Cobos, L. M., Mata, E., Lagóstena, L., Aladro-Prieto, J. M. & Martín, E. (2014). El paisaje cultural del viñedo de Jerez como Museo territorio. *RdM. Revista de Museología: Publicación científica al servicio de la comunidad museológica*, 60, 95-104.
- Consejo Regulador (2024, enero 15). Las Denominaciones de origen del Marco de Jerez. Recuperado 13 de febrero de 2024 <https://www.sherry.wine/es/marco-de-jerez/el-consejo-regulador#>
- Elías, V. (2014). El paisaje del viñedo: su papel en el enoturismo. *RIVAR*, 1(3), 12-29.
- Junta de Andalucía (2006): Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Recuperado 8 de febrero de 2024 [https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/pota\\_completo.pdf](https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/pota_completo.pdf)
- López-Guzmán, T., Vieira-Rodríguez, A., & Rodríguez-García, J. (2014). Profile and motivations of European tourists on the Sherry wine route of Spain. *Tourism Management Perspectives*, 11, 63-68. doi: 10.1016/j.tmp.2014.04.003.
- López Sánchez, J. A. (2010). Posibilidades de desarrollo del enoturismo en la Denominación de Origen Jerez-Xerry-Sherry y manzanilla de Sanlúcar de Barrameda y vinagre de Jerez. *Boletín de la Asociación de Geógrafos españoles*, 53, 21-41.
- Maldonado Rosso, J. (1999). La formación del capitalismo en el marco del Jerez. De la viticultura tradicional a la agroindustria vinatera moderna (siglos XVIII y XIX). Madrid: Huerga y Fierro Editores
- Maldonado Rosso, J. (2020). Las vinaterías andaluzas en el siglo XVIII. En la vinatería andaluza entre los siglos XVIII y XX (pp. 11-55). Peripecias libros.
- Ruiz Pulpón, Á. R. & Cañizares, M. C. (2019). Potential of vineyard landscapes for sustainable tourism. *Geosciences*, 9(11), 472. doi: 10.3390/geosciences9110472.
- Ruiz Pulpón, Á. R. y Cañizares, M. C. (2022). Paisajes del viñedo: cultura, patrimonio y turismo en Castilla La Mancha. En *Paisajes Culturales Agrarios en Castilla-La Mancha* (pp. 75-106). Aranzadi.
- Segarra, O. (2012). La cultura del vino. Barcelona: Editorial AMAT.
- Vieira-Rodríguez, A., López-Guzmán, T. & Rodríguez García, J. R. (2013). Análisis del enoturista en la Denominación de Origen del Jerez-Xérès-Sherry (España). *Tourism & Management Studies*, 9(2), 37-43.
- Yravedra, M.J. (2009). Los espacios del vino: cultura y espectáculo. En *Patrimonio industrial agroalimentario* (pp. 119-123). INCUNA.
- Recursos web:
- Catálogo del Patrimonio Histórico Andaluz. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/turismoculturaydeporte/areas/cultura/bienes-culturales/catalogo-pha/consulta.html>
- Guía Digital del Instituto de Patrimonio Histórico Andaluz. <https://guiadigital.iaph.es/>
- Observatorio Turístico de las Rutas del Vino de España. <https://wineroutesofspain.com/observatorio-turistico-rve/>.
- Repositorio de Activos Digitales del Instituto de Patrimonio Histórico Andaluz. <https://repositorio.iaph.es/>
- Ruta del Vino y del Brandy de Jerez. <https://rutadelvinojerez.es/>



# HACER ESPACIO PÚBLICO DESDE UN ARTE CONTEXTUAL Y PARTICIPATIVO. UNA PROPUESTA DE LECTURA COMPRENSIVA A PARTIR DE DOS CASOS DE ESTUDIO: PROYECTE MÒDUL Y JARDÍN AMBULANTE

ANTONIO GARCÍA GARCÍA<sup>1</sup>

CARMEN ANDREU LARA<sup>2</sup>

DAVID LÓPEZ-CASADO<sup>3</sup>

VÍCTOR FERNÁNDEZ SALINAS<sup>4</sup>

<sup>1</sup>Departamento de Geografía, Historia y Filosofía, Universidad Pablo de Olavide, Ctra. de Utrera, km. 1, 41013, Sevilla, [agargar1@upo.es](mailto:agargar1@upo.es)

<sup>2</sup>Departamento de Pintura, Universidad de Sevilla, calle Laraña, 3, 41003, Sevilla, [carmenandreu@us.es](mailto:carmenandreu@us.es)

<sup>3</sup>Departamento de Geografía Humana, Universidad de Sevilla, Calle María de Padilla, s/n, 41001, Sevilla, [delopez19@us.es](mailto:delopez19@us.es)

<sup>4</sup>Departamento de Geografía Humana, Universidad de Sevilla, Calle María de Padilla, s/n, 41001, Sevilla, [salinas@us.es](mailto:salinas@us.es)

**Resumen.** En un contexto en el que la ciudad se consolida como activo económico y se concibe en términos mercantiles, la atención de este trabajo se focaliza en la emergencia, como respuesta necesaria, de propuestas de producción sociocultural del espacio urbano y, en especial, las destinadas a la apropiación de espacios públicos. Las prácticas artísticas participativas se suman como herramienta de acción, compromiso y transformación, y hacen variar el tradicional canon de expresión de autor a propuestas abiertas, colaborativas y procesuales. Esta comunicación avanza algunos de los resultados del proyecto *FACTIBLES (Prácticas Artísticas Participativas para la Apropiación del Espacio Público y el Desarrollo de la Calidad de Vida Urbana)*. La investigación cuestiona que la excepcionalidad de cada experiencia no permita la acumulación de un capital de conocimiento; por ello, propone una fórmula de comprensión que facilite la síntesis y comparación de casos, así como la identificación de claves de aprendizaje. La propuesta metodológica se sustenta en un sistema de triple entrada: la experiencia artística, el espacio público donde se localiza y las características de la comunidad en la que se enmarca; e incorpora las relaciones establecidas entre estos aspectos. Se aplica esta propuesta a dos casos de distinta naturaleza, en L'Hospitalet de Llobregat y Barcelona, y se presentan como resultado una síntesis comparativa.

**Palabras clave:** arte participativo, espacio público, comunidad, Projecte Mòdul, Jardín Ambulante, Barcelona.

**MAKING PUBLIC SPACE FROM A CONTEXTUAL AND PARTICIPATORY ART. A PROPOSAL FOR COMPREHENSIVE READING BASED ON TWO CASE STUDIES: PROYECTE MÒDUL AND JARDÍ AMBULANT**

**Abstract.** In a context in which the city is consolidated as an economic asset and is conceived in mercantile terms, the focus of this work is on the emergence, as a necessary response, of proposals for the socio-cultural production of urban space and, in particular, those aimed at the appropriation of public spaces. Participatory artistic practices are added as a tool for action, commitment and transformation, and change the traditional canon of authorial expression to open, collaborative and processual proposals. This communication advances some of the results of the project *FACTIBLES (Participatory Artistic Practices for*



the Appropriation of Public Space and the Development of Urban Quality of Life). The research questions the fact that the exceptional nature of each experience does not allow the accumulation of a capital of knowledge; therefore, it proposes a compression formula that facilitates the synthesis and comparison of cases, as well as the identification of learning keys. The methodological proposal is based on a triple-entry system: the artistic experience, the public space where it is located and the characteristics of the community in which it is framed; and it incorporates the relationships established between these aspects. This proposal is applied to two cases of a different nature, in L'Hospitalet de Llobregat and Barcelona, and a comparative synthesis is presented as a result.

**Keywords:** Participatory Art, Public Space, Community, Mòdul Project, Ambulant Garden, Barcelona.

## 1. INTRODUCCIÓN

A lo largo de los últimos decenios, y aunque el fenómeno no es nuevo, se ha consolidado un modelo de ciudad entendida como activo económico, de lo que dan cuenta, entre otros aspectos, la dinámica de mercantilización progresiva de la vivienda, las fórmulas emergentes de financiarización del producto urbano (Delgadillo, 2023; De Mattos, 2019; Madden y Marcuse, 2018) o la consolidación de distintas expresiones de segregación socioeconómica, sea en términos de gentrificación de barrios o por el impacto en la vida cotidiana de procesos de turistificación (Díaz-Parra, 2023), de especial incidencia en tejidos históricos, pero rápida proliferación a otros sectores de la ciudad. También son protagonistas en estos procesos las políticas públicas que inciden en estrategias de renovación y *marketing urbano*, donde tantas veces prevalece la promoción de la ciudad hacia el exterior frente a la atención de satisfactores básicos de la vida ciudadana.

Por contraste, destacan distintas opciones de producción social del espacio: las que devienen del propio uso de los espacios de encuentro (Lees, 2004); las favorecidas mediante estrategias y herramientas adecuadas; y los ejemplos de resiliencia socio-comunitaria, especialmente aquellos de concepción abierta a un “nosotros híbrido” (Serrano *et al.* 2019, 242) que resignifican los lugares concretos como una infraestructura social y de intercambio (Klinenberg, 2018).

En este marco, sigue estando vigente el debate general sobre el papel del espacio público como recurso urbanístico y como catalizador social. A este respecto, cabe subrayar: a) su condición de escenario para un amplio elenco de prácticas individuales y colectivas posibles; b) el carácter de lugar, el sentido de pertenencia y los referentes identitarios que se confirman a partir de tales usos; y c) su potencial como entorno para la formulación y desarrollo de variadas fórmulas de apropiación, desde la experiencia cotidiana a la autogestión (Lambertini, 2012; Ortiz, 2004; García, 2011; Alguacil, 2008; Gehl, 2006; Vaiou y Lykogianni, 2006; Morandi, 1996).

Estas cuestiones suscitan una primera paradoja, precisamente respecto a este potencial inherente al espacio público para colmar expectativas de interacción y creación, y que hoy requiere, a menudo, ser reclamado como objeto de atención prioritaria en iniciativas de reapropiación de la ciudad a partir de la reapropiación de sus lugares. Pero, en el contexto de la ciudad actual, en este trabajo se enfoca la cuestión compartiendo la perspectiva de líneas de reflexión-acción que insisten en la comprensión de la singularidad de los lugares y sus dinámicas para proponer acciones de apropiación efectiva (Madden, 2018) y en conceptualizar la virtualidad del aprendizaje a partir de experiencias concretas.

Las prácticas artísticas en el espacio público, desde intervenciones puramente estéticas hasta proyectos de participación social, están mostrando su potencial para generar nuevas dinámicas en los territorios, dignificar los espacios y dotar de identidad y voz a las comunidades que los habitan. El papel del arte en el diseño, mantenimiento y desarrollo de las ciudades pasa por un cambio de paradigma en el que se entiendan como focos el espacio público y la comunidad, y como objetivo mejorar la calidad de vida de las personas. La retroalimentación entre propuestas de arte comprometidas, permeables al lugar y que dan protagonismo activo a la comunidad ofrece un horizonte que merece ser explorado, no solo por el interés creativo, sino por el calado de la propia experiencia cotidiana o de la activación de canales colaborativos y de diálogo (Bourriaud, 2006; Lippard, 2001).



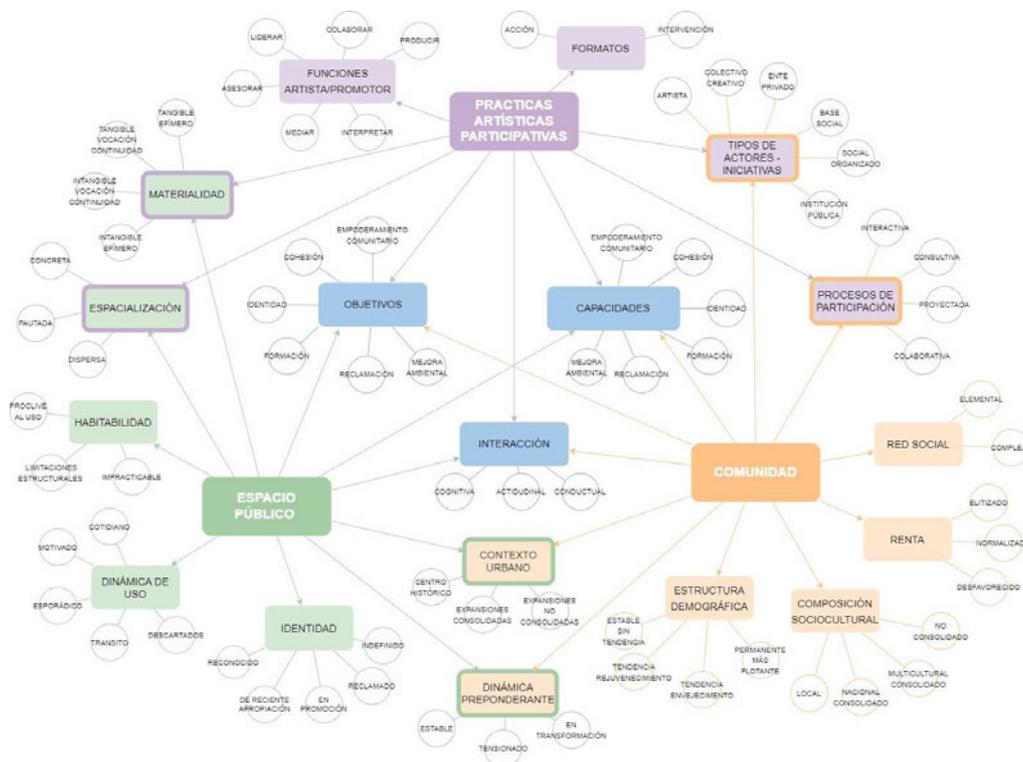
Lo anterior lleva a la segunda paradoja, la que se produce entre la lectura de la capacidad transformadora del arte, *per se*, que llega a ser absorbida por estrategias de renovación urbana –detonante en muchos casos de procesos de gentrificación y elitización de los espacios (Sequera Fernández, 2020)– o de materialización de las mismas (Fernández-Salinas *et al.*, 2022; Delgado, 2018), y la apreciación de la capacidad como palanca de activación de intersticios para la demanda de espacios públicos vitales y comunidades proactivas, incluso dotando o reactivando la identidad y la funcionalidad de estos lugares.

## 2. OBJETIVOS, METODOLOGÍA Y FUENTES

El objetivo de esta comunicación es profundizar en las particularidades de iniciativas que cabe englobar bajo la definición abierta de prácticas artísticas participativas, haciendo hincapié en el modo en el que observan las oportunidades y las contingencias de los entornos urbanos y comunitarios en los que se implementan y según la concepción de espacio público que reclaman.

Se desarrolla el trabajo con el reconocimiento de la excepcionalidad de cada experiencia, pero sin renunciar al potencial analítico-comprensivo de la comparación entre ellas, ni a la replicabilidad de tales aprendizajes. Esta replicabilidad no se entiende como mera traslación de experiencias, sino como la respuesta a retos y situaciones semejantes que permitirá reenfoque nuevos casos, aunque siempre aquilatados a sus propias condiciones. Al efecto, se propone analizar y comparar dos casos de estudio según la metodología del proyecto de investigación *Prácticas artísticas participativas para la apropiación del espacio público y el desarrollo de la calidad de vida urbana* (FACTIBLES). Para ello, se aplica como referente una matriz de categorías y registros asociados a cada uno de los casos que permite observar cada iniciativa desde una perspectiva que es sistemática para enfrentar distintos objetos de atención, escalas, actores o situaciones, a la par que sintética para tener una visión de conjunto (Figura 1).

Figura 1. Matriz de categorías y registros para la trazabilidad de prácticas artísticas participativas orientadas al espacio público



Fuente: Equipo FACTIBLES. Elaboración propia.



El trabajo propone una doble vía en su método: una vía temática a partir de la naturaleza de la práctica artística, de las condiciones del espacio público en el que se localiza, o al que interpela y, por último, de las características de la comunidad en la que se enmarca; y otra vía transversal que permite explorar cómo se concreta la práctica artística y las evidencias entre la intervención y el espacio público, con qué estrategias se desarrolla el proceso participativo entre la intervención y la comunidad y cómo el enclave está determinado por situaciones estructurales y dinámicas que condicionan, o que pueden condicionar de alguna manera la relación entre espacio público y comunidad.

Se aplica esta metodología a los casos de Mòdul y de Jardín Ambulante, respectivamente en L'Hospitalet de Llobregat y Barcelona. Para su elección se ha tenido en cuenta:

1. Que son iniciativas que se han seleccionado y tratado por el proyecto FACTIBLES en su fase de aprendizaje de casos y, específicamente, en un contexto dialéctico entre formas de producción social o mercantil del espacio urbano.
2. Que se desarrollan en contextos urbanos tan distintos como un centro histórico –Jardín Ambulante– y la periferia residencial de un municipio metropolitano –Mòdul–, circunstancias que contextualizan y resignifican las tensiones sociales de su entorno.
3. Que responden a retos muy distintos: la recuperación social y connotativa de espacios y equipamientos públicos desnaturalizados a partir de una intervención de renovación urbana apoyada en una instalación cultural –Jardín Ambulante– y la reapropiación como nodo social y como espacio generador de creatividad comunitaria de un vacío urbano –Mòdul–.

La información se presenta a través de unas fichas que identifican la afección favorable o negativa de las prácticas artísticas. Para llegar a ello ha sido necesaria la utilización de fuentes directas e indirectas, tanto cuantitativas como cualitativas: referencias bibliográficas (detalladas al final del trabajo); el análisis de imágenes ortofotográficas de distintas fechas; estadísticas socioeconómicas para caracterizar el marco sociourbano; y un prolijo trabajo de campo para la observación directa, el registro fotográfico y la entrevista a los actores clave en la concepción y ejecución de cada iniciativa, siempre seleccionados en función de la naturaleza dinámica del espacio público y del desarrollo procesual de la experiencia participativa objeto de estudio.

### 3. RESULTADOS

#### 3.1. Los proyectos

##### 3.1.1. *Proyecto Mòdul*

El proyecto Mòdul (L'Hospitalet de Llobregat) arranca en 2019 promovido por la fundación Contorno Urbano (un equipo de profesionales del ámbito de la educación, las artes visuales y la arquitectura) dentro de un proceso participativo impulsado por el ayuntamiento de la ciudad. El proyecto está dirigido a un barrio con urgencias diversas y ha propiciado el uso del espacio para dar respuesta a estas necesidades. El dispositivo creado presta un servicio real a las necesidades de la comunidad, como lugar de formación continua (talleres de refuerzo educativo y de integración lingüística), lugar de ocio (huerto comunitario y programación cultural).

##### a. Práctica artística

Las acciones desarrolladas por la fundación Contorno Urbano para analizar el barrio de la Florida-Les Planes (entrevistas, reuniones y encuentros) implicaron a los centros educativos, entidades, administración y asociaciones vecinales. La intervención se materializó en el diseño, la construcción y el mantenimiento de un centro ecológico cultural en un solar de propiedad municipal que había estado abandonado durante veinte años (Figuras 2 a 4). En función de las carencias identificadas en la comunidad, se proyectó el plan de usos y los elementos que se fueron instalando para llevar a cabo actividades culturales, educativas y de ocio, así como un laboratorio de cocreación artística para continuar mejorando el parque (Fundación



Contorno Urbano, 2023). El proyecto recibió el apoyo del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Fundació La Caixa y Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat.

*Figura 2 a 4. Imágenes del proyecto Mòdul (La Florida-Les Planes, L'Hospitalet de Llobregat)*



Fuente: Proyecto FACTIBLES, 2023.

Los artistas implicados en la Fundación Contorno Urbano han liderado el proyecto y han actuado como mediadores e intérpretes al tiempo que han facilitado la producción comunitaria. En la iniciativa se han ido implicando puntualmente artistas que han participado en un programa de residencias puesto en marcha con la finalidad de catalizar la cocreación de proyectos con la comunidad.

#### b. Espacio público

La intervención interpela a un vacío urbano, denominado parque del Pont de Mataballs, pero que es realmente un solar situado entre La Florida-Les Planes y Sant Josep, un terraplén de transición entre dos alturas distintas, a la espalda del cementerio municipal y de amortiguación del tendido ferroviario que corta la ciudad. Este vacío estuvo abandonado durante dos decenios y fue descartado para uso urbano; solo fue utilizado como basurero y de punto de consumo de heroína. Se trataba, en general, de un entorno complicado que ofrecía poco a la comunidad más allá de la disponibilidad de algunos espacios libres y de la existencia de algunos equipamientos a lo largo del eje que marca la infraestructura ferroviaria. Desde la intervención se aprovecha este carácter de trasera urbana a la hora de diseñar una propuesta creativa a través de la participación y cocreación por parte de la comunidad, de modo que se consigue mutar a un lugar de uso y de apropiación colectiva, sea de forma cotidiana, sea a través de la programación cultural y festiva.

#### c. Comunidad

El barrio se desarrolló como ámbito de recepción del aluvión de inmigrantes que llegó a Barcelona en los años del desarrollismo. Sus habitantes pertenecen a un colectivo que, a pesar de la inclusión de nuevos vecinos, está dominado por una cierta estabilidad, aunque se acentúa el envejecimiento de sus primeros habitantes llegados en los años cincuenta-sesenta procedentes, sobre todo, de las comunidades del sur de España (Andalucía, Extremadura, Castilla-La Mancha), aunque ya hay vecinos de segunda y tercera generación nacidos en Cataluña. Desde hace algunos años se ha producido un incremento muy acelerado de la población inmigrante (cerca de la mitad de la población del barrio), sobre todo latinoamericana y de Marruecos.



Aunque los inmigrantes asentados en el barrio durante muchos decenios y, también, algunos de los habitantes de segunda generación ya pueden ser calificados de clases medias-modestas, en general, el barrio sigue teniendo un sesgo desfavorecido, siendo frecuentes las denuncias de marginalidad que lo sitúan entre los más conflictivos del área metropolitana de Barcelona.

d. Estrategias y procesos

El mapa de actores incluye: el colectivo Fundación Contorno Urbano; los artistas que se suman al proyecto mediante las residencias artísticas programadas; la Fundación La Caixa, que sustenta económicamente la propuesta; los colectivos barriales; asociaciones de vecinos; AMPAs y equipos directivos de los centros educativos que se han ido implicando en el proceso y los propios vecinos del barrio.

La iniciativa llama la atención por la forma en la que la comunidad participa en todas las fases del proyecto: evaluación de las carencias y necesidades (con entrevistas, consultas en la calle y votaciones); toma de decisiones en el diseño, la construcción del centro y su mantenimiento; y la organización del programa cultural desarrollado. La participación se materializa por tanto a nivel interactivo, consultivo, proyectado y colaborativo.

e. Concreción

El centro y los dispositivos y elementos incorporados (escenario, bancos, cocina solar, barra de bar portátil, escaleras, etc.) incluyen materiales reutilizados y sostenibles, paneles solares, sistema de recogida de agua, etc. Todo se diseña con la premisa de que sea fácil de construir y que facilite la implicación comunitaria. Con esta intervención constructiva se ha facilitado una sede para impartir cursos de idiomas a inmigrantes y de refuerzo escolar, una zona de juegos y un lugar de encuentro que facilita el diseño y desarrollo de una programación cultural y de residencias artísticas. Además, el proyecto está promoviendo la educación ambiental con la construcción de huertos sociales.

f. Enclave

Los graves problemas sociales conforman un enclave urbano en La Florida-Les Planes muy tensionado por acciones marginales y violentas, tal y como esporádicamente se denuncia en la prensa. No obstante, hay un interés vecinal por conseguir un barrio ordenado. En este sentido es interesante señalar que el desarrollo de la iniciativa no solo ha resultado un medio para la creación de un espacio público autogestionado, sino que ha servido para impulsar procesos comunitarios en una población muy diversa, y con distintos grados de vulnerabilidad, para acercar la cultura y la educación a los vecinos bajo los principios de la democracia cultural.

### 3.1.2 Jardín Ambulante

El proyecto Jardín Ambulante se pone en marcha en 2022 impulsado y coordinado por el Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona –MACBA– Se desarrolla en el marco de la revisión del impacto social que propició la propia construcción de dicho equipamiento y la reorganización espacial de este sector de El Raval (Figura 5). El proceso de la intervención se materializa en parte de un equipamiento, el convent dels Àngels, pero orienta sus objetivos a pensar y promover acciones –primero en el imaginario para que pueda plasmarse después en la realidad–, dando así voz a los distintos agentes implicados; sobre todo a aquellos que, como los niños, han sido expulsados del espacio público actual por su diseño y frente a grupos de usuario que, en cierto sentido, lo monopolizan. Para ello, el local cedido en el convent dels Àngels se está utilizando para la realización de talleres participativos donde recoger y canalizar las propuestas de intervención en la plaza y conseguir así un espacio más inclusivo. Estos talleres se concretan en la realización de prototipos instalados en el espacio público de la plaza para analizar su impacto y nivel de aceptación o rechazo de los distintos actores.



Figura 5. Convent dels Àngels y plaza homónima, Jardín Ambulante (Barcelona)



Fuente: proyecto FACTIBLES, 2023. Elaboración propia.

a. Práctica artística

Cabría entender Jardín Ambulante en dos planos. Por un lado, como acción, en torno a talleres e iniciativas que buscan posibles fórmulas para facilitar la apropiación colectiva del espacio público anexo al MACBA. Por otro, como instalación que utiliza un espacio en la planta baja del convent dels Àngels (edificio anexo a la plaça dels Àngels) como dotación colectiva para el desarrollo de talleres, pero también para servir de lugar de encuentro colectivo. En el proyecto participan artistas con roles que van desde el liderazgo de la iniciativa (véase más adelante el importante papel de la propia directora del MACBA) a la mediación con la base social del barrio –con especial atención a la infancia– o la interpretación de las propuestas que surgen de distintos talleres creativos.

b. Espacio público

Las soluciones constructivas utilizadas para la urbanización de la plaza, un espacio duro con ausencia total de vegetación o zonas de juegos, ha derivado en su conversión prioritaria como lugar de paso o acceso al museo. Sin embargo, ofrece una superficie ideal para un colectivo muy específico, el de los patinadores. Esta circunstancia, unida a su ubicación central y la proyección global de Barcelona, ha facilitado una intensa utilización y reconocimiento que se convierte en un uso excluyente, lo que ha supuesto una fuente de conflictos con otros usuarios. A ello se añaden otras prácticas como el consumo de alcohol y otras bebidas colectivo (la *botellona*) o la estancia de personas sintecho.

La intervención creativa busca promocionar una nueva identidad a este espacio como lugar de uso cotidiano para todas las personas y motivar su utilización a través, incluso, de su rediseño. Para esto se suma la recuperación del convent dels Àngels como plataforma que coadyuva en esta dirección.

c. Comunidad

El perfil social del barrio del Raval, especialmente en este sector, se encuentra muy polarizado. Por un lado, sigue siendo un tejido que muestra sensibles índices de marginalidad, brecha social respecto a su



entorno urbano y exclusión, con una composición multicultural de umbrales de renta modestos. Por otro lado, está compuesta por un volumen notable de población flotante y una intensa oferta de vivienda con función turística, especialmente en el borde más próximo a la Rambla.

La ubicación del MACBA a mitad de los años noventa del siglo XX ha ido favoreciendo este contraste. Se trata de dos realidades contrapuestas que se identifican día a día en la propia plaça dels Àngels. No obstante, junto a otras instituciones culturales y educativas, también se ha ido cimentando una red social de creciente complejidad y eficacia; es a esta a la que interpela el proyecto Jardín Ambulante.

#### d. Estrategias y procesos

El mapa de actores en torno a Jardín Ambulante incluye al MACBA, a la base social organizada del barrio -a partir de entidades sociales y educativas- y al propio vecindario, así como a los artistas participantes. Resulta interesante el reconocimiento de los niños como grupo prioritario, tanto como agente pasivo en posibles derivas de las propuestas de rediseño, como con un papel muy activo (se han realizado talleres de ideas con más de 140 niños del barrio).

Aunque se trata de una propuesta que parte de un diseño básico previo, se está desarrollando en distintos niveles de complejidad y estrategias de participación, como consultas y talleres ciudadanos; microintervenciones a partir de prototipos que se instalan en la plaza con el objetivo de analizar su impacto y nivel de aceptación/rechazo o exposición de los dibujos y maquetas de ideas sobre la plaza.

#### e. Concreción

La interacción entre el equipamiento recuperado en el convent dels Àngels, el MACBA, y el espacio pensado junto a él es esencial. La intervención se materializa como espacio de diálogo con un equipamiento colectivo, en parte relacionado con la plaza, pero también con su propia entidad y autonomía. La presencia de este gran equipamiento cultural puede significar un cambio reseñable en el sector oriental del Raval, también en la cohesión de su red social, y abre la puerta a la propuesta de acciones intangibles, de aprendizaje y debate sobre el propio espacio público y más allá de él; si bien, por lo reciente de la iniciativa, no se puede presentar como una manifestación consolidada.

#### f. Enclave

Como se ha expuesto la dinámica del enclave está en la base de las contradicciones del lugar y sus retos de cara al futuro. El barrio es un antiguo arrabal que, pese a las operaciones llevadas a cabo durante el siglo XIX que buscaban favorecer su carácter más urbano, llega al siglo XX, especialmente a su segunda mitad, con una intensa degradación física y social. Al mismo tiempo, su ubicación muy central en Barcelona, y próxima a enclaves muy simbólicos, identitarios y turísticos (como les Rambles), propicia distintas e intensas tensiones: la propia de dicho carácter marginal y, especialmente, una muy importante turistificación. Por último, en el entorno más concreto de MACBA y plaza dels Àngels, el papel de ciertas clases creativas y del colectivo de patinadores (*skaters*), convertido a parte iguales en usuario y privatizador del espacio, establece unas contradicciones particulares.

### 3.2. Espacio público como lugar de encuentro frente a lugar impuesto

La relación entre arte colaborativo y espacio público a partir de los casos presentados da pie a establecer comparaciones que permiten matizar el carácter compartido o impositivo de dichos proyectos. En la Tabla 1 se exponen, a partir del esquema metodológico de FACTIBLES antes presentado, los principales parámetros con los que ponderar los dos ejemplos presentados Mòdul y Jardín Ambulante. Aunque existen muchos paralelismos (tipos de formato, red social, los procesos participativos y la dinámica preponderante), se observan así mismo diferencias notables que permiten distinguir entre dos conceptos de espacio público resultante.

El proyecto Mòdul es, por lo general, más variado que el de Jardín Ambulante: los artistas tienen más funciones (producen y colaboran); el espacio generado es más proclive al uso -incluyendo el cotidiano-; el perfil sociocultural del barrio está más involucrado en la intervención artística; con relación a los actores y sus iniciativas, incluyen colectivos creativos y entes privados; y respecto a la materialidad se aprecia una continuidad de la dimensión inmaterial de la propuesta.



Tabla 1. Análisis comparativo de los casos Mòdul (L'Hospitalet de Llobregat) y Jardín Ambulante (Barcelona).

		MODUL	J. AMB	
Prácticas artísticas	<b>Formato</b>			
	Acción	●	●	
	Intervención	●	●	
	<b>Funciones del artista</b>			
	Producir	●		
	Asesorar			
	Liderar	●	●	
	Colaborar	●		
	Interpretar	●	●	
	Mediar	●	●	
	Espacio público	<b>Habitabilidad</b>		
		Proclive al uso	●	
Limitaciones estructurales			○	
Impracticable		○		
<b>Dinámica de uso</b>				
Cotidiano		●	○	
Motivado		●	●	
Esporádico				
Tránsito			○	
Descartado		○		
<b>Identidad</b>				
Reconocido			○	
De reciente apropiación		●		
En promoción			●	
Reclamado				
Indefinido	○			
Comunidad	<b>Estructura demográfica</b>			
	Estable sin tendencia	○	○	
	Tendencia rejuvenecimiento			
	Tendencia envejecimiento	○		
	Permanente más flotante		○	
	<b>Perfil sociocultural</b>			
	Local		○	
	Nacional consolidado	●		
	Multicultural consolidado	●	○	
	No consolidado		○	
	<b>Renta</b>			
	Elitizado		○	
	Normalizado			
	Desfavorecido	○	○	
	<b>Red social</b>			
	Elemental	○	○	
	Compleja	●	●	
	Estrategias y procesos	<b>Actores-iniciativas</b>		
Artista		●	●	
Colectivo creativo		●		
Base social		●	●	
Base social organizada		●	●	
Institución pública		●	●	
Ente privado		●		
<b>Procesos de participación</b>				
Interactiva		●	●	
Consultiva		●	●	
Proyectada		●	●	
Colaborativa		●	●	
Concreción		<b>Materialidad</b>		
		Tangible efímero		
		Tangible continuidad	●	●
		Intangible efímero		
		Intangible continuidad	●	
		<b>Espacialización</b>		
	Concreta	●	●	
	Pautada			
	Dispersa			
	Enclave	<b>Contexto urbano</b>		
Centro histórico			○	
Expansiones consolidadas		●		
Expansiones no consolidadas				
<b>Dinámica preponderante</b>				
Estable				
Tensionado		○	○	
En transformación				

● Ítem concernido por la intervención artística

○ Ítem no concernido por intervención artística

Fuente: proyecto FACTIBLES, 2023.



Jardín Ambulante alcanza menos huella que el anterior, en parte por ser un programa más reciente, pero también porque posee más limitaciones estructurales para su desarrollo al tratarse de una plaza preexistente y con usos y valores previos, además de un contexto social más polarizado y tensionado (lo que no quiere decir que Mòdul no haya partido también de un contexto de marginalidad manifiesta. En Jardín Ambulante la iniciativa privada está ausente y sin aparentemente intereses que desarrollar en colaboración con la propuesta y está sometido, en consecuencia, a una imposición más potente, tanto en la propia trayectoria de usos (más reglados en un contexto de ciudad consolidada, centro histórico y espacio turístico), que la emergencia de un espacio prácticamente *ex novo* como el de Mòdul.

Cuestión también dispar, si bien también más compleja, es la consideración de la dimensión identitaria de estos espacios, el primero en construcción al tratarse de un ámbito urbano de reciente consolidación; en tanto que el segundo, además del singular ámbito urbano en el que se encuentra, se ubica entre dos realidades contrastadas de identidades bien distintas: la de las poblaciones marginales del Raval y las de la nueva y elitista ocupación producto de la gentrificación urbana (que más allá de su dimensión residencial, también lo es en lo funcional –museos, universidad, locales comerciales, etc.–).

Mòdul es pues un proyecto que en función de su trayectoria asegura la dimensión de espacio de encuentro para sus vecinos usuarios, en tanto que Jardín Ambulante, sometido a consideraciones urbanísticas, sociales e identitarias más complejas, se abre paso, intentando limar contradicciones y controversias, a través de aspectos impuestos –incluidos los del propio proyecto– que condicionan el carácter de su entorno.

#### 4. CONCLUSIONES

Las experiencias presentadas son una muestra de dos modos de producción del espacio, en este caso, espacio público, que responden a visiones opuestas de lo que debe ser el lugar de socialización por excelencia. Ambas interpelan a múltiples actores sociales y sus promotores priorizan a menudo tareas de mediación y colaboración, y esto parece una estrategia adecuada a contextos sociourbanos caracterizados por su perfil periférico, tanto en lo espacial y lo social en el caso de Florida-Les Planes (Mòdul), como en lo social en el del Raval (Jardín Ambulante).

El proceso de Mòdul dirigido a un barrio con urgencias diversas, ha propiciado el uso del espacio para dar respuesta a estas necesidades; ello ha supuesto la apropiación colectiva de un vacío urbano marginal con un equipamiento social, al tiempo que ha facilitado la implicación de la comunidad en el diseño y desarrollo de la programación cultural mediante una mesa que constituye una verdadera red de actores (directivos de los centros educativos, responsables de las AMPAs, representantes de diversos colectivos barriales, etc.).

Así, la implicación de la comunidad en el diseño, en la programación cultural, o en la propia normalización del uso de este espacio público como lugar de estancia, de encuentro, de cuidado de huertos, de reunión o de celebración, demuestra cómo la intervención artística ha catalizado un verdadero proceso de apropiación y producción colectiva; pero, también, que supera el reto de reconducir un vacío de la ciudad aprovechando, precisamente, el potencial para explorar todo tipo de ideas creativas precisamente en este tipo de entornos. Hay que destacar, además, que el método seguido a cabo en Mòdul está siendo replicado en el barrio de Santo Cosme del Prat de Llobregat.

La plaça dels Àngels, en la que se inscribe el proyecto Jardín ambulante, es producto de un proceso de apropiación capitalista del espacio urbano, fuertemente contestada por la población local y que ahora se busca normalizar. Jardín Ambulante, por tanto, nace como propuesta para tratar de reconducir la construcción de un espacio público con un diseño impuesto, como resultado de una operación urbanística especulativa. Este hecho, junto a las dinámicas turísticas globales actuales, ha devenido en que la plaça dels Àngels sea percibida por la población local como un espacio excluyente y marginal. En este contexto, el proyecto Jardín Ambulante busca dar voz a los distintos agentes implicados a través de un proceso de prácticas artísticas participativas que desemboque en una propuesta de reorganización física del espacio de la plaza.

Pese a que la información institucional evita, en general, aludir al espacio de la plaza como lugar de disputa y foco de conflictos o, en todo caso, presupone su resolución por la vía del diálogo y la renovación de su diseño, el proyecto fija como uno de sus principales objetivos conseguir una plaza más inclusiva, que



atienda adecuadamente las diversas necesidades del barrio, y no solo como soporte para la actividad de los patinadores. Se focaliza, por tanto, en imaginar soluciones que faciliten el reencuentro de la comunidad con su espacio público. Por tanto, la finalidad de la propuesta es establecer una mediación entre los agentes implicados en el proceso de apropiación física y simbólica del espacio y los potenciales usuarios de la plaza, que ahora se sienten excluidos.

El hecho de trabajar en un espacio con un diseño impuesto y que denota una operación urbanística especulativa, la centralidad en la propia ciudad y los intereses económicos o políticos que ello supone; o el reconocimiento y proyección global para determinados grupos de usuarios en detrimento de otros, posiciona a Jardín Ambulante en un contexto complejo. Siendo una iniciativa institucional reciente habrá que, en adelante, dimensionar sus capacidades y resultados. En ello, por su centralidad y el carácter icónico del entorno, los contextos y lecturas institucionales podrán ser determinantes.

Se puede concluir que, si Jardín Ambulante es todavía un medio para concebir un espacio público potencial e incentivar su apropiación a futuro, en Mòdul el dispositivo creado presta un servicio real a las necesidades de la comunidad, como lugar de formación continua (talleres de refuerzo educativo y de integración lingüística), lugar de ocio (huerto comunitario, programación cultural). Y todo ello ayuda a cohesionar una comunidad diversa.

Arte colaborativo y espacio público son fórmulas pues a las que hay que estar atentos como recetas para problemas urbanos complejos y que, con independencia del lugar de la ciudad que ocupen (desde los centros históricos a las periferias de municipios metropolitanos) y las circunstancias socioeconómicas de sus vecinos, pueden suponer focos luminosos con los que valorar las dinámicas urbanas, en las que las escalas de detalle también condicionan los estándares de bienestar de la ciudad en su conjunto.

**Agradecimientos:** Ayuda Proyecto I+D+i Prácticas artísticas participativas para la apropiación del espacio público y el desarrollo de la calidad de vida urbana (FACTIBLES) (PID2020-118221RB-I00) financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033

Ayuda Referencia Proyecto I+D+i Collective Networks for Everyday Community Resilience and Ecological Transition (CONNECT) (PCI 2022-133014) financiado por MCIN/AEI/ 10.13039/501100011033 y por la Unión Europea NextGenerationEU/PRTR.

## REFERENCIAS

- Alguacil, J. (2008). “Espacio público y espacio político: la ciudad como el lugar para las estrategias de participación” in A. García-García (coord.), *Espacio público, ciudad y conjuntos históricos* (pp. 166-185). Sevilla: Consejería de Cultura, Junta de Andalucía.
- Bourriaud, N. (2006). *Estética relacional*. Buenos Aires: Adriana Hidalgo Editora. 2ª edición.
- De Mattos, C. (2019): Impactos críticos de la financiarización inmobiliaria y la mercantilización de la metamorfosis urbana. En Gasca, J. (coord.) *Capital inmobiliario. Producción y transgresión del espacio social en la ciudad neoliberal*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Económicas. Pp. 17-50.
- Delgado Polanco, V. M. (2023): Gentrificación y financiarización del desarrollo urbano en la ciudad de México. *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. 27, 2.
- Delgado Ruiz, M. (2008): La artistización de las políticas urbanas. El lugar de la cultura en las dinámicas de reapropiación capitalista de la ciudad. *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 12, 270.
- Díaz Parra, Ibán (2023): *Vender una ciudad Gentrificación y turistificación en los centros históricos*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla.
- Fernández-Salinas, V., García-García, A., Llácer-Pantón, R., Prieto-Peinado, M. y Vahí-Serrano, A. (2022): Arte para / arte por parte de: perspectivas y derivas de transformación de la ciudad. El caso de Málaga. En A. Gallegos Reina (ed): *XVI Coloquio de Geografía Urbana. Procesos urbanos y turísticos en escenarios post-pandemia*. Málaga: Asociación Española de Geografía (AGE) y Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga, pp. 512-531.
- Fundación Contorno Urbano (2023) en *Espacio Público, Creatividad, personas* en Fundación Contorno Urbano (en línea) (consulta 26 enero 2024). Disponible en: <https://www.contournourbano.com/es/missioivalors-2/>
- Lees, L. (2004). *The Emancipatory City? Paradoxes and Possibilities*. Londres, Reino Unido: Sage.



- Madden, David y Marcuse, Peter (2018). En defensa de la vivienda. Capitán Swing Libros.
- Klinenberg, E. (2018): Palaces for the people: how social infrastructure can help fight inequality, polarization, and the decline of civic life. Nueva York: Broadway Books.
- Sequera Fernández, J. (2020). Gentrificación: capitalismo, cool, turismo y control del espacio urbano. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Serrano Pascual, A., Martín Martín, M. P. y Castro Pericacho, C. de (2019): Sociologizando la resiliencia. El papel de la participación socio-comunitaria y política en las estrategias de afrontamiento de la crisis. *Revista Española de Sociología*, 28, 2, 227-247. DOI:10.22325/fes/res.2018.75.

# REHABILITACIONES E INTERVENCIONES URBANÍSTICAS EN LOS MUNICIPIOS CON CASCO HISTÓRICO DE LA COSTA LUCENSE

NEREA MARÍA OTERO VALE

*Ciencias sociales y jurídicas, programa de doctorado en historia, geografía e historia del arte  
Universidad de Santiago de Compostela  
[neream.otero@usc.es](mailto:neream.otero@usc.es)*

**Resumen.** Ribadeo y Viveiro se localizan en la comarca de A Mariña Lucense, al norte de la provincia de Lugo. Estos dos núcleos se conformaron a partir de sus respectivos cascos históricos, de hecho, como bien mencionó López Alsina (1976) en su obra, ambos municipios son un claro ejemplo de espacios en los que tuvo lugar un fenómeno urbano medieval gallego. La finalidad principal de este trabajo es comprender como evolucionó el plano urbano de cada uno de los municipios de estudio. Para ello se realizó un análisis morfológico, motivo por el que fue de gran importancia analizar detalladamente los Planes Generales de Ordenación Municipal (PGOM) y realizar cartografía, con la finalidad de comprender mejor los cambios producidos con el transcurso del tiempo. Ribadeo y Viveiro desde tiempos inmemoriales presentaron una notable tradición urbana, lo que conllevó a que estos espacios se afianzasen cada vez más como centros terciarios de notoria envergadura. Cabe resaltar que en ciertos espacios de ambos municipios se edificó sin ningún tipo de planificación urbana, esto se pudo ver claramente reflejado en el fuerte crecimiento edificatorio entorno a los puertos de cada uno de los municipios y en los cascos históricos, donde se puede comprobar una intensa construcción en altura.

**Palabras clave:** Cascos históricos, municipios, plano urbano, espacios.

## REHABILITATIONS AND URBAN INTERVENTIONS IN MUNICIPALITIES WITH HISTORIC CENTER OF THE COSTA LUCENSE

**Abstract.** Ribadeo and Viveiro are located in the A Mariña Lucense region, to the north of the province of Lugo. These two urban centers were formed based on their respective historical cores; in fact, as López Alsina (1976) noted in his work, both municipalities are clear examples of spaces where a Galician medieval urban phenomenon took place. The main purpose of this study is to understand how the urban layout of each of the municipalities evolved. To achieve this, a morphological analysis was conducted, making it crucial to thoroughly examine the General Urban Planning Documents (PGOM) and create maps to better comprehend the changes over time. Ribadeo and Viveiro have showcased a significant urban tradition since time immemorial, leading these areas to solidify themselves increasingly as prominent tertiary centers. It is worth noting that in certain areas of both municipalities, construction took place without any urban planning, as evidenced by the substantial building growth around the ports of each municipality and in the historical cores, where there is clear evidence of intense speculative construction in terms of height.

**Keywords:** Historic centers, municipalities, urban plan, spaces, speculation.



## 1. INTRODUCCIÓN

En la actualidad, las grandes ciudades se encuentran ante una situación compleja, tanto a nivel demográfico como urbano, del mismo modo que sucede con las más pequeñas, que por regla general crecieron de manera repentina en un corto periodo de tiempo. Sin embargo, cabe tener en consideración que muchas ciudades pequeñas siguen estancadas y otras se encuentran en un proceso de declive, debido en gran medida a la carencia de planes, al aislamiento e ineficientes infraestructuras entre numerosos factores; por lo tanto, en las ciudades más pequeñas también hay problemas de estancamiento y deterioro. A raíz de esto, se pueden plantear diversas preguntas como ¿Cuál es la solución para hacer frente a los problemas existentes que van surgiendo con el paso del tiempo? ¿Influye mucho que un municipio tenga PGOM? ¿Se está edificando actualmente con conciencia, con previsión a los problemas que puedan surgir en un futuro?. Todas estas cuestiones se irán respondiendo a lo largo de la presente comunicación.

Los dos núcleos analizados en el presente trabajo son los municipios de A Mariña Lucense que cuentan con mayor población, además de ser los espacios que experimentaron mayores cambios a nivel urbanístico lo largo del tiempo. Uno de los motivos principales que conllevaron al desarrollo urbanístico de la comarca se debió al incremento en el número de puestos de trabajo generados en el sector pesquero e industrial a partir de 1960. Este sector es uno de los motores principales de la economía de Galicia, que proporciona en la comunidad autónoma en torno a 37.000 puestos de trabajo; otro factor importante, por el cual aumentó el grado de edificación en toda la comarca, fue a partir del momento en el que se hizo pública la noticia de la instauración en San Ciprián (Cervo) de la industria de aluminio conocida hoy en día como Alcoa. Esta multinacional supuso un antes y un después para toda la comarca (Oca, 2015), aunque hoy en día no está pasando por su mejor momento.

En esta comunicación se realiza una descripción de los municipios de estudio, detallando la fecha de fundación aproximada de que cada uno de ellos, explicando los principales núcleos de población de cada municipio y los motivos por los que nuestros antepasados decidieron construir sus viviendas en esas determinadas zonas.

## 2. OBJETIVOS

La finalidad principal de esta comunicación es comprender como evolucionó el plano urbano de cada uno de los municipios de estudio. Para ello, en primer lugar, se realizó un análisis íntegro de la historia de cada uno de ellos, ya que es esencial comprender la evolución de cada lugar para poder actuar en la mejora y en el crecimiento urbanístico de estos municipios, procurando no cometer errores extremos, especialmente en zona patrimoniales como son los cascos históricos que son áreas que por su riqueza merecen ser protegidas y puestas en valor. Otro de los objetivos es realizar un análisis morfológico acompañado de representación cartográfica para poder entender mejor el modelo urbano, las alteraciones y cambios producidos en un intervalo de tiempo. También se analizaron los usos del suelo, cuya clasificación se encuentra en los PGOM de cada municipio. Hay que tener en cuenta que Ribadeo tiene PGOM, pero Viveiro no; este municipio tiene uno aprobado provisionalmente, pero no de forma definitiva.

En síntesis, podríamos decir que el objetivo de la presente comunicación es dar a conocer ambos municipios, y actuar en su mejora y crecimiento urbanístico partiendo del estudio de su evolución y necesidades.

## 3. METODOLOGÍA

Para la elaboración de esta comunicación con dedicación y afán en las distintas fases de su elaboración se procedió del siguiente modo:

En primer lugar, se comenzó con búsqueda bibliográfica de la historia de cada municipio, con la finalidad de conocer el origen de todos ellos, en qué espacio se establecieron sus primeros habitantes y el motivo principal por el cual tomaron la decisión de asentarse en esos lugares. Para la elaboración de esta información fue esencial realizar una lectura de libros como el de Historia de Viveiro y su concejo de Juan

Donapetry (1991) o las Villas costeras en el sistema urbano asturiano de Emilio Murcia (1981), entre otros; cabe destacar que no fue una tarea sencilla analizar todos estos municipios debido a la casi inexistente bibliografía actual. Posteriormente, compaginándolo con la lectura de las obras, se procedió a la descarga de datos y capas shapefile del Instituto Geográfico Nacional (IGN) para proceder a la elaboración cartográfica. También se descargó toda la documentación precisa del Sistema de Información de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Galicia conocido como SIOTUGA con la finalidad de analizar los PGOM de cada territorio.

Los instrumentos de planificación como son por ejemplo las Normas Subsidiarias o los PGOM desempeñan un papel fundamental, ya que permiten identificar las necesidades específicas de los municipios, como mejora en la rehabilitación en determinadas áreas, el progreso de las infraestructuras, la reconstrucción de viviendas en elevado estado de deterioro, el análisis de la heterogeneidad de los usos del suelo, etc. En síntesis, y como bien se va a analizar, estos planes controlan el crecimiento de las ciudades y pueblos, con la finalidad de evitar la urbanización descontrolada; asegurando una distribución ordenada y eficiente de los bienes y de los espacios disponibles, fomentando un desarrollo urbano congruente y sustentable.

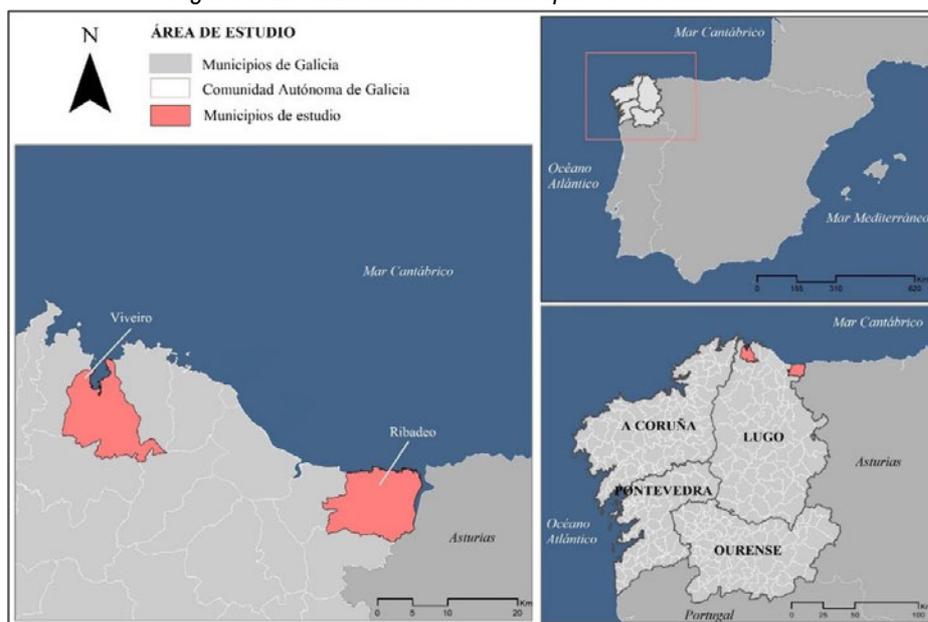
Es importante hacer mención sobre la realización de trabajo de campo en ambos municipios teniendo en cuenta la importancia de conocer in situ cada uno de los territorios a analizar para poder llevar a cabo un buen análisis urbanístico. Aprovechando la visita a ambos municipios se acudió a sus respectivos archivos y bibliotecas municipales con la finalidad de procurar obtener libros y fotografías antiguas de los municipios, que permitan observar bien los cambios acaecidos en el tiempo.

#### 4. ÁREA DE ESTUDIO, FUNDACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LOS MUNICIPIOS

En cuanto a esta sección, se aborda de manera sistemática y cronológica la historia de cada uno de los dos municipios de estudio desde sus inicios. Es crucial tener un conocimiento profundo y comprensión del pasado de cada uno de ellos para llevar a cabo una planificación efectiva en el futuro cercano.

Los municipios analizados están ubicados al norte de la provincia de Lugo, en la comarca de A Mariña Lucense. Estos pequeños núcleos urbanos son de gran importancia en la región debido a su alta población y la variedad de servicios que ofrecen (Otero, 2021). Es destacable mencionar que estos lugares reciben un elevado número de turistas anualmente, lo cual es importante considerar dado que la comarca en su conjunto está distante del resto de Galicia debido a las limitadas comunicaciones.

Figura 1. Localización de los municipios de estudio



Fuente: Elaboración propia



#### 4.1 Dos ciudades de origen medieval: Ribadeo y Viveiro

Estas dos áreas urbanas se originaron a partir de sus respectivas zonas históricas. De hecho, según la observación perspicaz de López Alsina en su obra de 1976, ambos municipios representan de manera destacada espacios en los cuales se manifestó un fenómeno urbano medieval característico de Galicia. Aunque la fecha exacta de su fundación no se conoce con total precisión, se tiene conocimiento de que ambas regiones surgieron en los s. XI-XII, una época marcada por dificultades debido a los continuos conflictos entre los señores por la protección y adquisición de tierras.

##### 4.1.1. Ribadeo

Ribadeo situado en la zona nordeste de Galicia, limita al norte con el Mar Cantábrico, al sur con Trabada, al oeste con Barreiros y al este con la C.A. de Asturias (Fariña, 1993a). Este municipio que se compone en su totalidad de once parroquias y tiene actualmente 9.828 habitantes tuvo su origen alrededor del s. XI, estableciendo su núcleo principal cerca de la ensenada de Vilavella. La información sobre el desarrollo se conoce gracias a la existencia de una fortaleza y de una muralla, de la cual todavía se conserva una parte en la actualidad (Murcia, 1981). También existían otras estructuras defensivas, como una fortificación en la Atalaya y un castillo en la punta de San Damián (Otero, 2023), aunque la fundación defensiva atribuida a estas construcciones resultó ser mínima tal y como se pudo ver reflejado en 1719, cuando tres navíos ingleses atacaron el pueblo.

La configuración actual del plano urbano se remonta a mediados del s. XVIII. Un Apeo de la Villa de 1819 reveló la existencia de 564 casas en ese año, representando un aumento considerable respecto a las 339 construcciones registradas en el Catastro de la Ensenada. La expansión continuó demográfica y urbanísticamente en los años consecutivos, con un aumento notorio en el número de construcciones (Murcia, 1981). A principios del s. XIX, Ribadeo comenzó a expandirse hacia la periferia, pero a mediados de siglo surgieron serios problemas relacionados con la ausencia de iluminación en las calles, la falta de suministro de agua esencial y la escasa vigilancia municipal (Murcia, 1981). Estos problemas se resolvieron a finales del s. XIX, y debido a la funcionalidad urbana registrada, Ribadeo experimentó un dinamismo notable que fue crucial en la configuración definitiva del plano municipal (Redondo et al. 2006). En lo que concierne a las características inherentes a las edificaciones, es relevante destacar que la mayoría de las viviendas exhibían una disposición de dos plantas, siendo predominantemente casas unifamiliares, en las que la planta baja comúnmente se destinaba a fines comerciales. Asimismo, se observaba un número apreciable de construcciones de tres plantas, habitadas por la clase burguesa comercial y artesanal, de tamaño mediano (Ferrer, 2003). Entre 1930 y 1950 se construyeron numerosos inmuebles en el casco antiguo, coincidiendo con acuerdos municipales que otorgaron numerosas licencias para la demolición de edificaciones en avanzado estado de deterioro (Otero, 2023); reconstruirlas suponía un coste muy elevado.

A mediados de la década de 1990 se emprendió una reestructuración y reorganización del casco histórico con el objetivo de ajustar el plano urbano a las necesidades de sus residentes. Esto implicó reformas urbanísticas tanto en el centro como en el ensanche. Además, fue imperativo establecer un sistema de alcantarillado eficiente, aunque este logro no se materializó hasta 1970, año en el que se aprobó en el municipio el Plan General de Ordenación Municipal (PGOM). En estos años, también se implementó el Proyecto de la Unión Litoral, un plan que tuvo un impacto significativo en la eficiencia del puerto de Ribadeo.

##### 4.1.2. Viveiro

Este municipio se sitúa al norte de la provincia de Lugo, siendo sus límites geográficos el Mar Cantábrico al norte, el municipio de O Vicedo al oeste, Xove al este, y los municipios de Oulol y O Valadouro al sur (Fariña, 1993: 411). Esta villa que tiene doce parroquias y cuenta con un total de 15.231 habitantes es el tercer municipio más poblado de toda la provincia de Lugo. Su fundación se remonta a finales del s. XII, entre 1190 y 1920, esto se sabe gracias a inscripciones existentes en la puerta de Carlos V y en las dos iglesias parroquiales en el pueblo (Durán et al., 1986). El auge de Viveiro, al igual que en Ribadeo se atribuye principalmente al resurgimiento del comercio con la Europa Atlántica a través de las rutas marítimas. La construcción de un puerto resguardado en este lugar, favorecido por las condiciones topográficas favorables, contribuyó significativamente a este desarrollo. En cuanto a la estructura del plano del municipio, es importante destacar que el casco antiguo estuvo protegido por una muralla de carácter

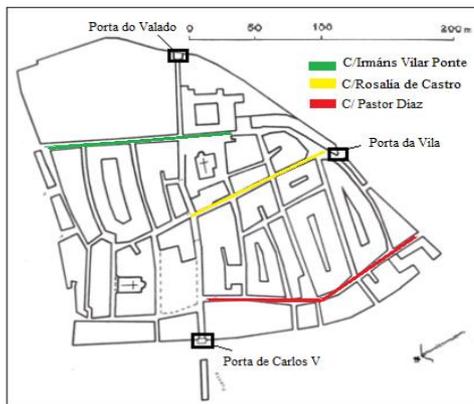


defensivo (Novo y Martínez, 2012). Esta fortificación originalmente contaba con seis puertas, de las cuales, actualmente se conservan tres en buen estado (Porta do Valado, Porta da Vila y Porta de Carlos V).

En cuanto al diseño del núcleo urbano, se remonta a la época medieval y, al igual que en Ribadeo, tuvo que adaptarse al relieve, ya que ambos núcleos están orientados hacia la costa del Cantábrico. El plano muestra tres principales vías Norte-Sur conectadas con otras calles Este-Oeste, entre las cuales destacan la Calle Rosalía de Castro, la Calle Irmáns Vilar Ponte y la Calle Pastor Díaz, esta última siendo la vía más transitada en la actualidad.

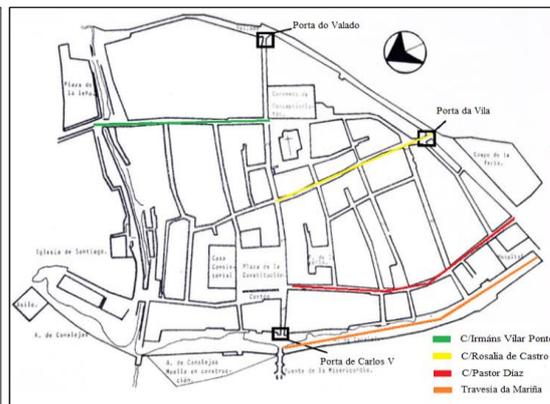
La expansión de la ciudad ocurrió fuera de las murallas, especialmente a partir del último tercio del s. XVIII cuando se perdieron dichas murallas. Desde entonces, el núcleo original experimentó reformas, principalmente hacia el este debido a la falta de terreno en el oeste. La construcción de la travesía de A Mariña, resaltada en color naranja en el plano, marcó el inicio del ensanche actual, cuya evolución se explorará en detalle en la sección correspondiente al desarrollo urbano del municipio.

Figura 2. Plano de Viveiro en 1910



Fuente: Carreras (1983). Elaboración propia

Figura 3. Plano medieval de Viveiro



Fuente: López Alsina (1976). Elaboración propia

## 5. EVOLUCIÓN URBANA

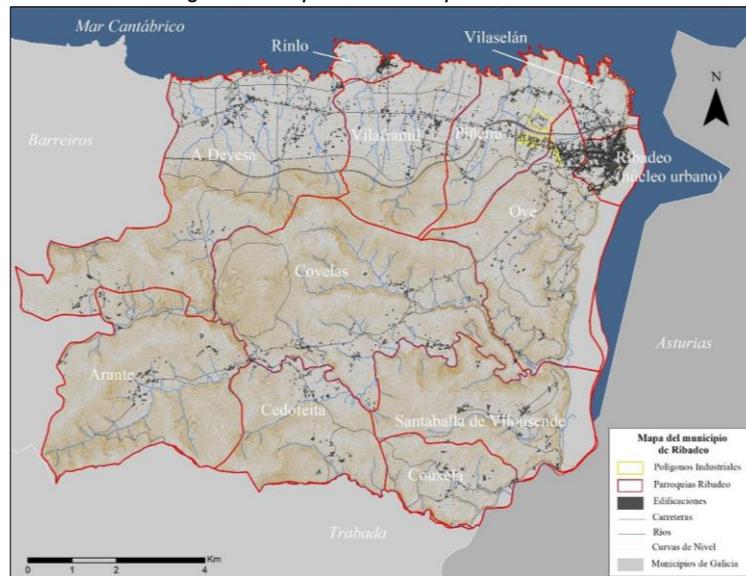
Cuando se lleva a cabo un estudio detallado de una región geográfica específica, es esencial considerar la configuración del terreno y la cercanía del área de análisis con la costa. En ambos municipios influye mucho la orografía, ya que Ribadeo y Viveiro se inclinan hacia el Mar Cantábrico y sus respectivos ríos (Otero, 2023). En el caso de Viveiro, se dirige hacia el río Landro, mientras que, en Ribadeo, el río Eo actúa como la frontera entre las comunidades autónomas de Galicia y Asturias.

### a. Urbanismo Ribadeo

A primera vista destaca un núcleo principal de población que se corresponde con el centro urbano de Ribadeo, en el que en época reciente se edificó de manera descontrolada. Esto se observa claramente en las edificaciones de hasta siete alturas construidas entre 1960 y 1975, legalmente autorizadas a pesar de infringir algunos aspectos de la Ley del Suelo de 1956.



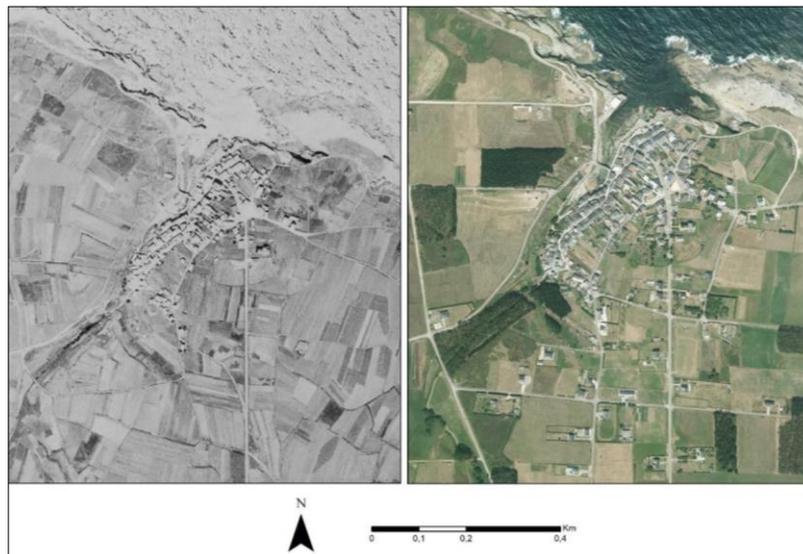
Figura 4. Mapa del municipio de Ribadeo



Fuente: Elaboración propia

Es relevante considerar que las parroquias de Ove y Piñeira, junto a Vilaselán, son las áreas más cercanas al núcleo urbano y tienden a crecer de manera polarizada, tal y como aparece reflejado en el PGOM de Ribadeo. También se observa una concentración notable de edificaciones en Rinlo donde siempre ha habido un número considerable de viviendas, especialmente debido a su ubicación costera protegida, que lo convierte en un lugar ideal para la pesca y el marisqueo. Además, en este lugar, como se evidencia en las ortofotos siguientes, hay una clara distinción entre el espacio tradicional de la parroquia, donde predominan las construcciones residenciales, y las áreas que crecieron más recientemente con el tiempo. En este espacio hay gran predominio de viviendas unifamiliares a ambos lados de la carretera.

Figura 5. Evolución del plano urbano de Rinlo (1957-2017)



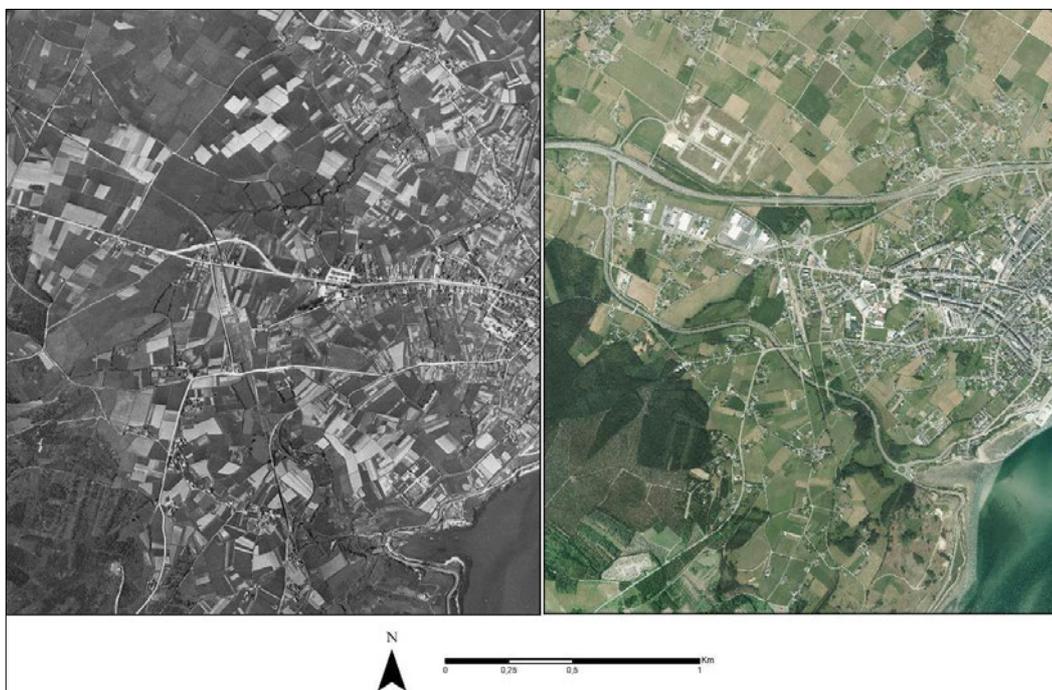
Fuente: Elaboración propia

En Ove y Piñeira se ubica el polígono industrial del municipio, como se evidencia en la figura 4. Desde su construcción en 2011, estas dos parroquias han experimentado un crecimiento orgánico. En el espacio donde se encuentra el polígono industrial en el Vuelo Americano (Serie B, 1956-1957) prácticamente no había edificaciones, mientras que en el PNOA 2017 hay un número considerable. Otro aspecto relevante



es la construcción de la Autopista del Cantábrico, que, como se puede apreciar en el PNOA actual, transcurre al norte del núcleo urbano, generando áreas vacías que serán propicias para el desarrollo morfológico futuro. Si se examina con mayor detalle el núcleo urbano de Ribadeo, es importante destacar que el uso predominante es el residencial. Sin embargo, es necesario distinguir entre la zona antigua y el desarrollo urbanístico más reciente, caracterizado por numerosas viviendas unifamiliares (principalmente en los límites del centro urbano) y la presencia de manzanas cerradas que predominan en el núcleo urbano.

Figura 6. Evolución urbana del centro de Ribadeo y sus áreas limítrofes (1957-2017)



Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la disposición del terreno en este municipio, se extiende en dirección suroeste a noroeste y sigue una estructura de cuadrícula con dos vías principales conocidas como el eje de las vías Antonio Otero-Viejo Pancho. Si se hace una comparativa entre la foto aérea histórica de vuelo americano (Serie B, 1956-1957) con el PNOA de 2017, se observa que en el primer caso no existía a Ponte dos Santos ya que se inauguró en 1987. Durante ese período, se unió el puente con la N-634, interrumpiendo la construcción de viviendas unifamiliares entre el núcleo urbano de Ribadeo y el litoral. La construcción de la A-8 y la entrada al puerto de Mirasol en 2007 también contribuyeron al cese del desarrollo urbano del municipio (Plan General de Ordenación Municipal de Ribadeo, 2014). Estas obras causaron una desestructuración en los límites urbanos debido a la falta de carreteras que conectan los espacios vacíos con los urbanos.

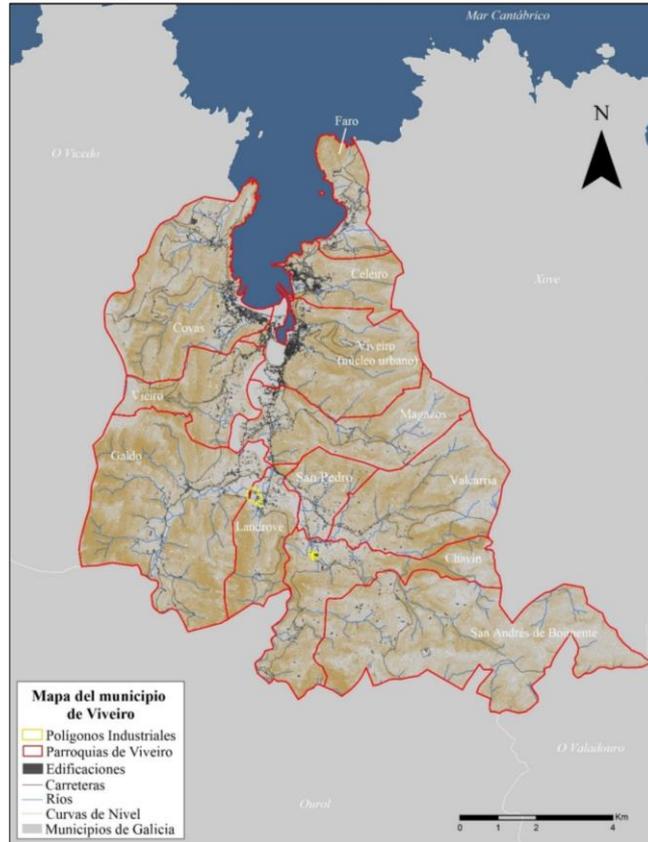
En la actualidad, Ribadeo tiene que hacer frente a problemas en determinadas áreas, especialmente en las zonas litorales y algunas parroquias cercanas al centro como Ove. Estos espacios están experimentando un crecimiento descontrolado, en parte debido al turismo; lo que está impulsado la construcción intensiva de segundas viviendas en las áreas costeras (Otero, 2023). Por esta razón, es crucial llevar a cabo una planificación urbana bien coordinada y consensuada, con el objetivo de preservar al máximo el entorno y los estilos tradicionales del municipio.

#### b. Urbanismo de Viveiro

Viveiro es el municipio más poblado de la comarca, siendo las parroquias de Viveiro, Covas y Celeiro las que mayor número de habitantes y edificaciones poseen, como bien se puede ver representado en la siguiente figura:



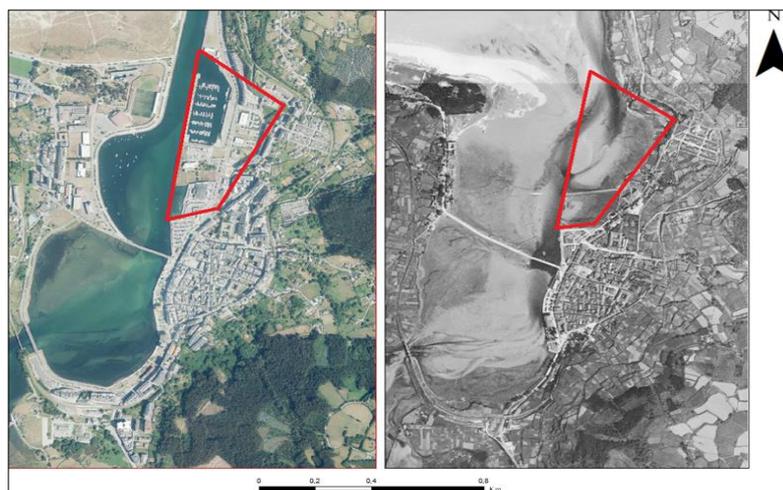
Figura 7. Mapa del municipio de Viveiro



Fuente: Elaboración propia

Al comparar la ortofoto histórica con el PNOA de 2017 que se muestra a continuación, se pueden notar cambios significativos, especialmente la cantidad de edificaciones construidas en áreas que anteriormente estaban cubiertas por el Mar Cantábrico. El área marcada en rojo es donde se encuentra actualmente el puerto deportivo del municipio, construido en 2002, junto con el centro de salud, una guardería y numerosos edificios. Además, en la ortofoto histórica no se observa la carretera autonómica LU-862, que ahora conecta las parroquias de Viveiro y Celairo paralelamente a la costa. De manera similar, sucede con la variante de este municipio inaugurada en 2002, lo que resultó un crecimiento significativo de Viveiro en esos años.

Figura 8. Evolución urbana centro de Viveiro (1957-2017)

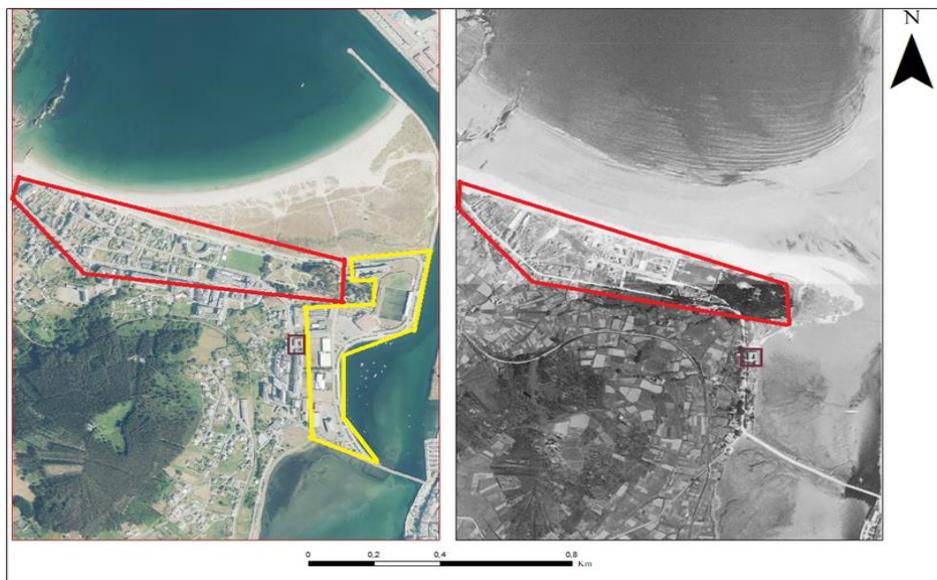


Fuente: Elaboración propia



En la siguiente ortofoto histórica y en el PNOA de 2017, se muestra Covas, la segunda parroquia con mayor población en el municipio. Este núcleo tuvo un crecimiento significativo tanto en términos demográficos como urbanísticos en época reciente, aunque este crecimiento no siempre se llevó a cabo de manera apropiada (Otero, 2021). Nuevamente, se construyó en área de costa, como se puede observar claramente en la zona marcada en amarillo, donde actualmente se encuentran un colegio de primaria, los dos institutos de Educación Secundaria Obligatoria y Bachillerato de Viveiro, un campo de fútbol y el polideportivo del municipio. Además también aparece representado en un pequeño cuadro de color marrón el cuartel de la Guardia Civil, que ha estado ubicado siempre en el mismo lugar, lo que sirve como referencia para entender la cantidad de espacio que se edificó, debido a que, en la ortofoto histórica, el cuartel estaba junto al mar, a diferencia de la situación actual. Por otro lado, es relevante mencionar la zona marcada en rojo, que en 1956 era una playa y duna, a diferencia de su apariencia actual. Aunque todavía hay playa, esta área no tienen la misma extensión que en 1957. En la actualidad, en esta zona marcada en rojo, hay un edificio de considerable tamaño, un campo de fútbol y numerosas viviendas, la mayoría de las cuales son propiedad de personas que solo residen en el municipio durante la temporada estival, utilizando estas propiedades como segunda residencia.

Figura 9. Evolución urbana en la parroquia de Covas (1957-2017)



Fuente: Elaboración propia

La tercera parroquia con mayor población es Celeiro, y nuevamente, al igual que en las áreas previamente analizadas, se construyó en zonas que estaban cubiertas por mar. En este caso, se amplió el espacio del puerto pesquero, que ahora alberga las lonjas y las naves donde se realizan las operaciones de carga y descarga de mercancías transportadas por camiones desde los barcos. En esta zona también se encuentra la piscina municipal y, a finales de los años ochenta, se estableció el helipuerto del servicio aéreo de la Guardia Costera Pesca-2. La construcción de estas infraestructuras provocó la desaparición de la playa Lavandeiras, visible en la ortofoto histórica del Vuelo Americano. En el área marcada en color marrón, se pueden observar un conjunto de viviendas presentes tanto en la ortofoto histórica del Vuelo Americano como en el PNOA de 2017. El grupo residencial en la parte inferior consta de un total de ciento doce viviendas inauguradas en 1955, construidas por el Instituto Social de la Marina con el objetivo de proporcionar viviendas dignas a personas de bajos ingresos. Las viviendas en la parte superior (zona de Atalaya) se construyeron en 1950 como residencia para los marineros (Otero, 2021). Es relevante destacar que en Celeiro se construyeron numerosas viviendas a lo largo de las carreteras principales y secundarias, especialmente a partir de 1980 durante el auge urbanístico.



Figura 10. Evolución urbana parroquia de Celeiro



Fuente elaboración propia

## 6. ¿CÓMO INFLUYERON LOS PLANES GENERALES DE ORDENACIÓN MUNICIPAL EN LOS MUNICIPIOS?

Como bien es sabido, un PGOM es el instrumento exclusivo que habilita la ordenación urbana de los municipios y que permite agrupar, ordenar y clasificar los usos del suelo en el territorio. Además, poseen un carácter normativo en el que encuentran el soporte legal del desarrollo del municipio. En la Ley 1/2016 del 10 de febrero del suelo de Galicia publicada en el DOG el 19 de febrero del año 2016 aparece detallada la siguiente definición:

*“Los planes generales de ordenación municipal, que serán formulados por los ayuntamientos respectivos, son instrumentos urbanísticos de ordenación integral que abarcarán uno o varios términos municipales completos, clasificarán el suelo para el establecimiento del régimen jurídico correspondiente, definirán los elementos fundamentales de la estructura general adoptada para la ordenación urbanística del territorio y establecerán las determinaciones orientadas a promover su desarrollo y ejecución” (Diario Oficial de Galicia [DOG], 2016, p. 6.196)*

### 6.1. Viveiro

En Viveiro hasta que se promulgó el Decreto 102/2006, el instrumento vigente eran las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal. Actualmente el municipio no tiene un planeamiento que se encuentre adaptado a la legislación imperante (PGOM del ayuntamiento de Viveiro, 2011), pero sí hay redactado un PGOM por la empresa OTEA PLANES Y PROYECTOS S.L.) que se encuentra pendiente de aprobación definitiva. En 1998 el ayuntamiento comenzó con las labores de redacción del planeamiento general acondicionado a la Ley 1/1997 del suelo de Galicia, admitiéndose en pleno municipal en el mes de mayo de 2002 (Otero, 2021). Pero con la llegada de la Ley 9/2002 se llegó a la conclusión de que era necesario adecuar el planeamiento a la Ley vigente, motivo por el que se toma la decisión en pleno de dejar sin efecto la aprobación preliminar del PGOM. Ya en 2003 se toma la decisión de reanudar su tramitación, y justo un año después se somete a la fase de aprobación inicial. En junio de 2006 se hace pública la anulación de la validez del planeamiento del ayuntamiento y autoriza una orden urbanística eventual hasta la aprobación y entrada en vigor del nuevo documento de planificación urbanística. Como el municipio no tiene un planeamiento general acondicionado a la legislación imperante, se llega al consenso de comenzar a elaborar el nuevo PGOM en 2009, formalizando el contrato con la empresa OTEA PLANES Y PROYECTOS SLP. En el Decreto 102/2006 publicado en el Diario Oficial de Galicia (DOGA) aparece detallada la anulación de la validez de las normas subsidiarias, y la admisión de la orden urbanística

transitoria hasta la aprobación del nuevo documento de planificación urbanística. Según este Decreto el ayuntamiento hace la siguiente clasificación del suelo:

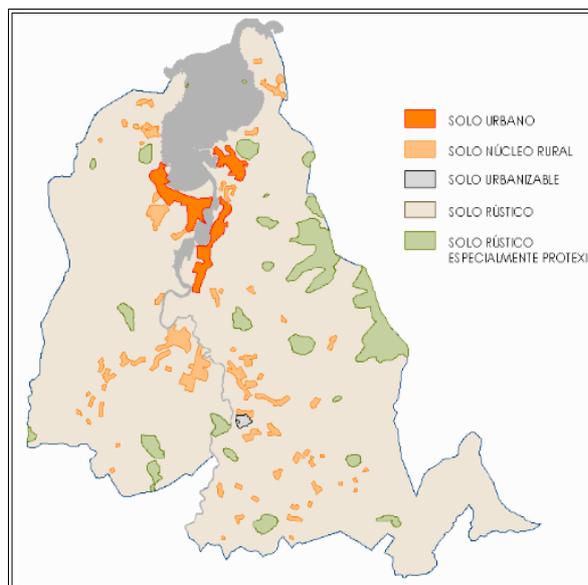
Tabla 1. Tipos de suelo en Viveiro y superficie correspondiente

TIPO DE SUELO	SUPERFICIE	PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL DEL MUNICIPIO (%)
Suelo urbano	2.124.269,42	1,94
Suelo núcleo rural	3.716.706,44	3,40
Suelo urbanizable	371.314,00	0,34
Suelo rústico	103.087.710,14	94,32

Fuente: PGOM de Viveiro (2011). Elaboración propia

Se observa, por lo tanto, el motivo principal por el que las parroquias de Viveiro, Covas y Celeiro analizadas anteriormente son las más pobladas, debido a ser estos espacios los únicos del municipio que se encuentran en suelo urbano (figura 11).

Figura 11. Clasificación de los usos del suelo en Viveiro



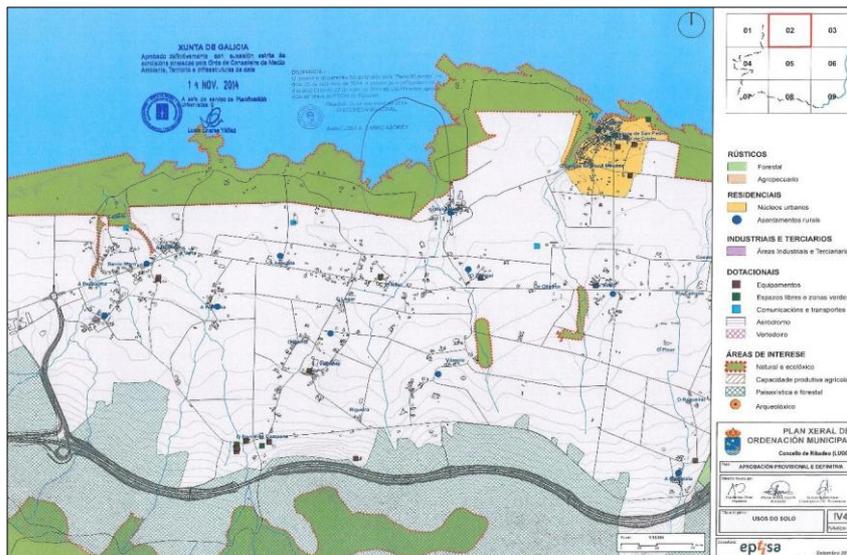
Fuente: PGOM de Viveiro (2011)

## 6.2. Ribadeo

El primer PGOM de Ribadeo data de 1977 aunque este solamente abarcaba el núcleo urbano del municipio, motivo por el que fue reemplazado por otro en 1993. Una vez entrada en vigor la Ley 1/1997 del Suelo de Galicia el PGOM de 1993 se adecúa a esta, adaptándose así mismo a la Ley 9/2002 de Ordenación Urbana y Protección del Medio Rural de Galicia con la entrada en vigor de esta. En 2007 se deroga el PGOM de 1993 quedando vigente el PGOM de 1977. Ya en 2014 se aprueba definitivamente el PGOM que rige a día de hoy (PGOM del municipio de Ribadeo, 2014). Los únicos espacios de Ribadeo situados en suelo urbano son Rinlo, que se muestra en el primer mapa (figura 12), y el núcleo urbano de Ribadeo (figura 13). Por lo que respecta a Rinlo es preciso mencionar que el PGOM de Ribadeo se preocupa por su cuidado y protección en un Plan Especial de Protección y Reforma Interior. En el espacio contiguo a esta parroquia se encuentran viviendas unifamiliares que se fueron asentando con el paso del tiempo entorno a la LU-141.



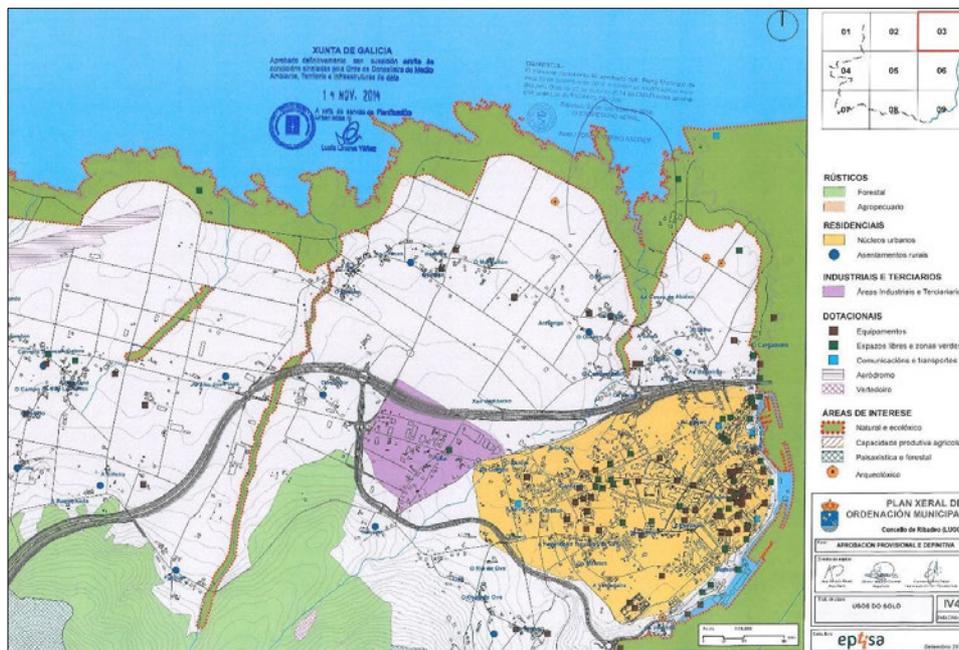
Figura 12. Mapa de los tipos de usos del suelo del noroeste de Ribadeo



Fuente: PGOM del ayuntamiento de Ribadeo (2014)

El núcleo urbano de Ribadeo es el otro espacio que el PGOM clasifica como suelo urbano, donde se está ante una situación muy similar a la de Rinlo, solo que a una escala más amplia. Del mismo modo, en el centro urbano se encuentran concentradas numerosas edificaciones residenciales, la diferencia más destacable respecto a Rinlo es la altura de las construcciones, pues, mientras en Rinlo no hay ninguna construcción que supere las tres plantas, en el núcleo de Ribadeo hay numerosos edificios de diez. Por lo que respecta a la red viaria se puede apreciar en el siguiente mapa como la A-8 canaliza la circulación entre las CC.AA. de Galicia y Asturias y por el sur del centro de Ribadeo. Además, el acceso al puerto desde la A-8 encauza el tráfico existente en el puerto municipal.

Figura 13. Mapa de los usos del suelo de la parte noroeste de Ribadeo



Fuente: PGOM del ayuntamiento de Ribadeo (2014)



## 7. CONCLUSIONES

Viveiro y Ribadeo desde tiempos inmemoriales manifestaron una arraigada inclinación hacia la tradición urbana. Esta propensión histórica contribuyó a consolidar progresivamente estos territorios como destacados centros terciarios, de considerable importancia y relevancia.

El rápido crecimiento experimentado llevó a una construcción descontrolada, sin ninguna planificación urbana discernible. Durante este periodo, se destacó un marcado desarrollo edificatorio, especialmente en las áreas cercanas a las carreteras principales y a los puertos de cada municipio; incluso en los centros históricos, se llevaron a cabo obras desmesuradas, siendo un claro ejemplo de ello la intensa construcción en altura de Ribadeo. Este estudio pone de manifiesto la trascendencia de los instrumentos de planificación que buscan ejercer un control más efectivo sobre el crecimiento espacial, al mismo tiempo que procuran prevenir ciertas distorsiones en el desarrollo urbano. Cabe destacar que Ribadeo destacó como pionero al implementar su Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) en 1977 a diferencia del municipio de Viveiro. La introducción de instrumentos de ordenación urbana contribuye significativamente a la planificación urbana en estas áreas costeras de la provincia de Lugo. No obstante, se reconoce la persistencia de errores, como la construcción de edificios de altura excesiva y la alteración de zonas costeras para la implementación de infraestructuras. Además, se destaca un problema notable al analizar la clasificación de los usos del suelo, donde se restringe la construcción en numerosos espacios rurales de manera incongruente.

Al comienzo de la comunicación se plantearon una serie de preguntas: ¿Cuál es la solución para hacer frente a los problemas existentes que van surgiendo con el paso del tiempo? ¿Influye mucho que un municipio tenga PGOM? ¿Se está edificando actualmente con conciencia, con previsión a los problemas que puedan surgir en un futuro?. Para hacer frente a los problemas existentes es esencial adoptar un enfoque integral que combine la planificación a largo plazo, la flexibilidad para adaptarse a cambios imprevistos y la participación de las partes interesadas. Es muy importante que en Viveiro se apruebe de manera definitiva el PGOM ya que esto limita mucho todo tipo de intervención urbanística a llevar a cabo. También es de vital importancia que los PGOM se encuentren actualizados y se revisen de manera periódica para garantizar que sigan siendo relevantes y efectivos en la gestión de los problemas y en la adaptación a cualquier tipo de cambio, tanto social, como económico o ambiental; se observa de esta manera la importancia de que un municipio tenga PGOM actualizado.

Respecto a la conciencia sobre la importancia de construir con previsión a los problemas futuros está creciendo diariamente, pero, a pesar de esto sigue habiendo algún desafío significativo al que hacer frente como por ejemplo la falta de iniciativas por parte de los municipios para revitalizar las parroquias ubicadas en las áreas más alejadas de los núcleos urbanos o el problema que se va a producir a corto plazo con la subida del nivel del mar. Numerosas viviendas en los espacios de costa están construidas en espacios donde antiguamente era mar como bien se puede ver a modo de ejemplo tanto en Viveiro y en Ribadeo.

En conjunto, estos aspectos evidencian la importancia de una gestión más cuidadosa y equitativa en el desarrollo urbano, reconociendo tanto los aciertos como los desafíos persistentes en el proceso de planificación territorial. En estas localidades, el futuro es incierto a pesar del actual desarrollo económico, ya que se enfrentan a una situación preocupante, especialmente tras el cierre de varias empresas que eran fundamentales para la región y generaban numerosos empleos. Es imperativo que se brinde apoyo al sector secundario, y es esencial que el gobierno apueste por este sector, que está a ser muy perjudicado en la actualidad. Además, como se ha analizado en este trabajo, se requieren ayudas para mejorar las infraestructuras de transporte con el objetivo de conectar mejor A Mariña con el resto de Galicia.

El estudio y análisis de la evolución y situación de los municipios de Viveiro y Ribadeo, especialmente en términos de cambios en el desarrollo y planificación urbana, contribuyen a mejorar el desarrollo necesario de estos lugares. Esto es crucial, especialmente en lo que respecta a las deficiencias en las infraestructuras que limitan la proximidad a otros lugares de interés, algo clave para lograr el progreso necesario. Todo esto debe hacerse considerando la conservación y protección del valioso patrimonio cultural y natural de la zona, involucrando a todos los sectores en este esfuerzo.



## REFERENCIAS

- Donapetry, J. (1991). Historia de Viveiro y su concejo. Viveiro: FACSIMIL
- Durán, F., Lois, R., López, M. y Montojo, J. (1986). Viveiro, achegamento á realidade dun núcleo urbano galego. Xunta de Galicia.
- Fariña X. (1993a). Concello de Ribadeo. En Os Concellos Galegos Parte Especial. Tomo IV (Cuntis-O Irixo). Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- Fariña X. (1993b). Concello de Viveiro. En Os Concellos Galegos Parte Especial Tomo X (Val do Dubra-Zas) (411-424). Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- Ferrer (2003). Los centros históricos en España. Teoría, estructura, cambio. Departamento de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda del Gobierno de Navarra.
- López Alsina (1976). Introducción al fenómeno urbano medieval gallego, a través de tres ejemplos: Mondoñedo, Viveiro y Ribadeo. CELTA
- Murcia (1981). Las villas costeras en el sistema urbano asturiano. Silverio Cañada.
- Novo, J. y Martínez L. (2012). Viveiro. Porta da Vila
- Oca, L. (2015). Caboverdianas en Burela (1978-2008) migración, relación e xénero e intervención social. Edicións, Blanco S.L.
- Otero, N. (2021). Análisis de la evolución demográfica y urbana de Viveiro en los últimos años [TFG]. Universidad de Santiago de Compostela
- Otero, N. (2023). Análisis de la evolución demográfica y urbana en los últimos años de los municipios de Ribadeo, Viveiro, Foz y Burela [TFM]. Universidad de Santiago de Compostela.
- Plan General de Ordenación Municipal del ayuntamiento de Ribadeo (2014). Plan Xeral de Ordenación Municipal. Memoria xustificativa dos seus fins e obxectivos. Eptisa
- Plan General de Ordenación Municipal del ayuntamiento de Viveiro (2019). Aprobación inicial do Plan Xeral Provisional de Ordenación Municipal do Concello de Viveiro. OTEA, planes y proyectos.
- Redondo, C., Suárez, G., Gregorio, A. Rodríguez, J.M., Carriquí, I. y González, P. (2006). Ribadeo no tempo a través das imaxes (outro Ribadeo foi posible). O Tesón.



# ¿UNA TRAYECTORIA HACIA LA INTEGRACIÓN URBANA DE LOS "FLAGSHIP PROJECTS" IBÉRICOS? LA CIDADE DA CULTURA EN SANTIAGO DE COMPOSTELA

JOSÉ IGNACIO VILA VÁZQUEZ<sup>1</sup>

MIGUEL PAZOS OTÓN<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Xeografía, Universidade de Santiago de Compostela, Praza da Universidade s. n., jose.vila.vazquez@usc.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Xeografía, Universidade de Santiago de Compostela, Praza da Universidade s. n., miguel.pazos.oton@usc.es*

**Resumen.** La construcción de los "flagship projects" originados en el último ciclo alcista del urbanismo en España han constituido ejemplos de controversia pública y de evaluación por parte de la academia en función de sus consecuencias urbanas. Tras más de una década desde la apertura de muchos de este tipo de megaproyectos culturales controvertidos y centrándose en uno de los ejemplos arquetípicos: la Cidade da Cultura de Galicia (en adelante, CdC), el objetivo de este trabajo es la explicación de su trayectoria reciente con respecto a una de sus debilidades relativas de su integración urbana. A través de un método mixto que tiene en cuenta un análisis de los discursos de los principales agentes urbanos y de los planes estratégicos de la CdC, así como un análisis morfológico, se intenta evaluar la desconexión formal y social de este equipamiento con su entorno inmediato y con el resto de la ciudad central de Santiago. Se intentará probar si esta desconexión se está reduciendo con las intervenciones urbanas realizadas, con la reorientación funcional y programática de los diferentes equipamientos del complejo y con las tentativas de construcción de redes de cooperación. Primero, se indicarán las acciones que se han estado realizando desde la apertura del complejo de la CdC para reducir los problemas de desconexión física. Después, se analizan los resultados obtenidos con respecto al uso de este equipamiento y las transformaciones sociales operadas esta última década. Finalmente, este trabajo permitirá discutir si la trayectoria de este equipamiento permite o no pensar en una exitosa integración urbana en un futuro próximo, así como detectar posibles debilidades con respecto a otros equipamientos culturales equiparables.

**Palabras clave:** Integración urbana, gran proyecto cultural, proyectos urbanísticos, infraestructura verde, agentes culturales, visitantes.

## A TRAJECTORY TOWARDS URBAN INTEGRATION OF IBERIAN "FLAGSHIP PROJECTS"? THE CIDADE DA CULTURA IN SANTIAGO DE COMPOSTELA

**Abstract.** The realization of "flagship projects" stemming from the last boom cycle of urbanism in Spain has constituted examples of public controversy and evaluation by academia based on their urban consequences. After more than a decade since the opening of many of these controversial cultural megaprojects, and focusing on one of the archetypal examples, the Cidade da Cultura de Galicia (from now, CdC), the aim of this work is to explain its recent trajectory regarding one of its relative weaknesses: urban integration. Through a mixed method that takes into account an analysis of the discourses of key urban agents and the strategic plans of the CdC, as well as a morphological analysis, an attempt is made to evaluate the formal and social disconnect of this facility from its immediate surroundings and from the rest of the central city of Santiago. It will try to prove whether this disconnect is being reduced with the urban interventions carried out, with the functional and programmatic reorientation of the different facilities within the complex, and with attempts to build cooperation networks. First, the actions that have been taken since the opening of the CdC complex to reduce physical disconnect problems will be outlined. Then, the results obtained regarding the use of this facility and the social transformations that have taken place in the last



decade are analyzed. Finally, this work will allow for a discussion on whether the trajectory of this facility allows for successful urban integration in the near future, as well as detecting possible weaknesses compared to other comparable cultural facilities.

**Keywords:** Urban integration, cultural megaproject, urban interventions, green infrastructure, cultural stakeholders, visitors.

## 1. INTRODUCCIÓN

La construcción de los denominados *flagship projects* constituyó una de las grandes tendencias en las estrategias de marketing urbano y territorial desde mediados de los años 1990 en España. Siguiendo un modelo neoliberal de mejora de la imagen urbana que le aportara una ventaja competitiva con respecto a otros espacios urbanos, numerosas ciudades españolas apostaron por intentar replicar el deseado “Bilbao effect” (Patterson, 2022). Centrándose en inversiones públicas de ámbito autonómico o estatal, la construcción de grandes equipamientos culturales procuraba una búsqueda de atracción de capital a través la oferta de servicios de alto nivel, así como el monopolio de renta aportado por los arquitectos de renombre o de marca (*signature architects*) y la iconicidad de los diseños originales realizados por estos autores.

La crisis económica mundial y el periodo de austeridad económica impuesto en varios estados, entre ellos España, impuso el cierre de algunos de estos *flagship projects* o la paralización de las obras en curso. Las críticas a estos grandes proyectos se unieron a la del despilfarro liderado por diferentes administraciones públicas en este ciclo alcista del urbanismo español (Romero et al., 2018). En este sentido, el impacto territorial de estos proyectos se ha considerado vinculado al grado de integración real de estos *flagship projects* en su contexto urbano inmediato y con los principales agentes urbanos. En cualquier caso son comunes los problemas de integración de este tipo de proyectos, como el de la Cidade da Cultura de Galicia (CdC) (Vila Vázquez, 2016).

Al considerar la CdC han sido muchas las críticas que los diferentes agentes y actores de la sociedad dedicaron al proyecto. Estas críticas fueron dirigidas a varios aspectos fundamentales. En primer lugar, se criticó el carácter arbitrario y megalómano (y sin acuerdo parlamentario) de la decisión de ejecutar un proyecto de grandes dimensiones y de funciones consideradas desorbitadas e inviables, que parecían fuera de la escala urbana de Santiago de Compostela y desbordar incluso la escala autonómica. En segundo lugar, se consideraba que al elevado gasto de dinero público que supuso este megaproyecto hipotecaba los presupuestos de cultura del gobierno autonómico durante muchos años. En tercer lugar, se criticó la desconexión física de la CdC en relación con la trama urbana de la ciudad compacta y el aislamiento de la misma. Por último, una buena parte de las críticas al proyecto se centraron en los mecanismos de la toma de decisiones y gestión del equipamiento, los contenidos y la programación. Se consideraba que había dominado un proceso vertical en la definición del proyecto y de la gestión de la programación de dicho equipamiento. De este modo, la falta de gobernanza o de buen gobierno parecía ser una de las causas de la escasa valoración de la CdC entre la sociedad y la falta de popularidad entre la ciudadanía.

El objetivo de esta investigación es analizar si la CdC se encuentra en el camino hacia una mayor integración con respecto al resto del espacio urbano y los principales agentes urbanos del tejido cultural de Santiago de Compostela. Para ello, por una parte se analizan documentos de la planificación estratégica vinculados a la CdC y del planeamiento local, se realizan diversas salidas de campo desde 2016 para observar la evolución de las prácticas sociales de los usuarios de la CdC y la participación en diferentes eventos organizados en el complejo. Finalmente, también se tienen en cuenta los discursos de varios agentes urbanos implicados directa o indirectamente en el proyecto. En primer lugar, se propone una indicación inicial sobre el origen y la situación inicial del proyecto en los primeros años desde la apertura de la CdC en 2011. En segundo lugar, se explican las intervenciones urbanas realizadas por los gobiernos autonómico y municipal para considerar su contribución a la integración física de la CdC con respecto a los barrios de su entorno urbano inmediato. En tercer lugar, se analiza cuál es su situación con respecto a otros agentes culturales y las iniciativas para tejer redes y realizar proyectos con ellos para contribuir a la vitalidad del área urbana.

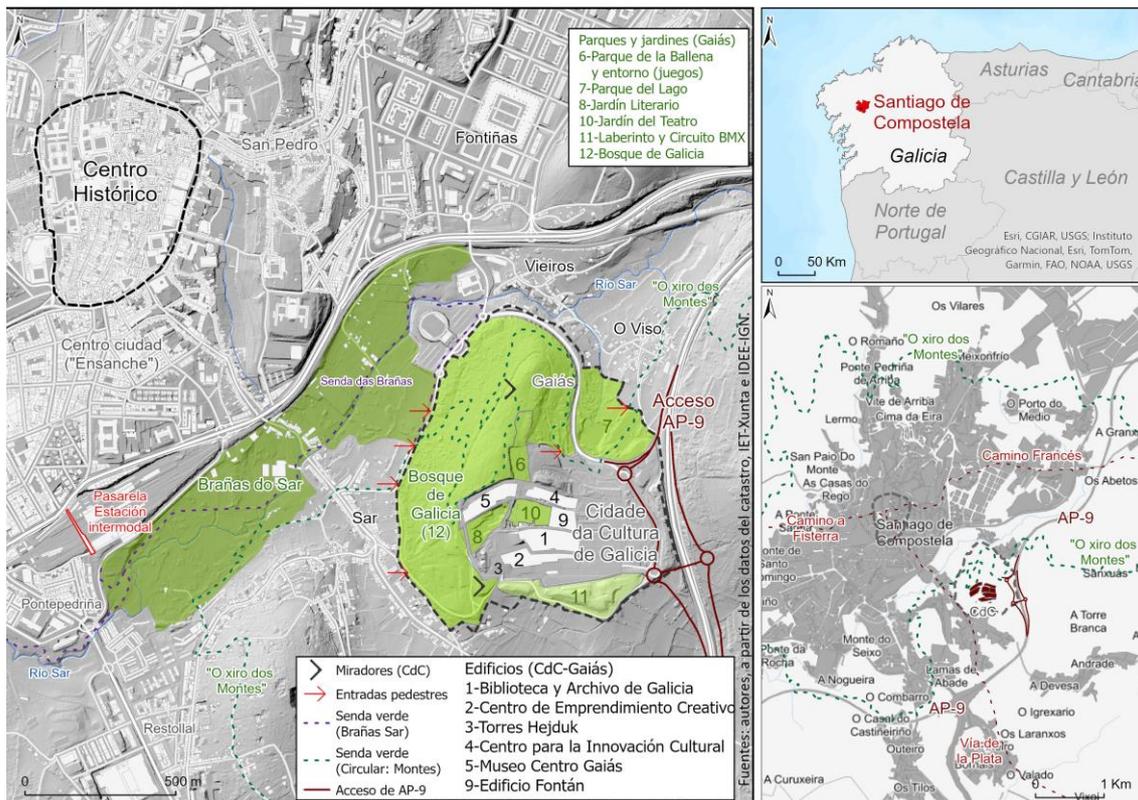


## 2. ORIGEN Y SITUACIÓN DE PARTIDA DE LA CIUDAD DE LA CULTURA EN EL INICIO DE LOS AÑOS 2010

La CdC surgió como un proyecto directamente ideado y liderado por el antiguo presidente de la Comunidad Autónoma de Galicia, Manuel Fraga, en 1999. Siguiendo una política de hechos consumados, se lanzó un concurso internacional sobre las bases de las ideas iniciales concebidas por el equipo más próximo al presidente, indicando que se debían construir una serie de equipamientos culturales (biblioteca, museo de Galicia, hemeroteca, sonoteca, museo de la comunicación, teatro de la ópera, auditorio, sala de conferencias, sala multifuncional y bosque de Galicia) en el monte Gaiás, al este del centro histórico de Santiago de Compostela y justo al lado de la AP-9, la vía perimetral que constituye la circunvención más externa de la ciudad.

El concurso internacional cerrado para el complejo cultural es ganado por el arquitecto estadounidense Peter Eisenman, quien elabora un proyecto de grandes dimensiones consistente en excavar el monte y después reconstruirlo. Gracias a la cesión de un terreno por parte de la principal caja de ahorros de Galicia (Caixa Galicia, correspondiente a la actual Abanca), y a un proceso de expropiación de parcelas rústicas a propietarios del barrio de O Viso, se pueden iniciar las obras, que se alargarán hasta 2011, momento en el que se hará la inauguración inicial del complejo, con los dos primeros edificios: la Biblioteca y el Archivo de Galicia. El año siguiente se inaugura el edificio del Museo de Galicia, seguido por el edificio de Servicios Centrales.

Figura 1. Mapa de localización de la Cidade da Cultura y proyectos de integración física de este flagship project en el espacio urbano de Santiago de Compostela.



Fuente: datos del ayuntamiento de Santiago de Compostela, Fundación Cidade da Cultura de Galicia, Cartociudad, Catastro, IET-Xunta, ESRI e IDEE-IGN. Elaboración propia.

En todos estos años, el proceso de construcción de la CdC sufre un proceso de amplia crítica en el ámbito político y en la esfera pública por una gestión discutible, por su elevado coste y su desproporción con respecto al tamaño del área urbana de Santiago de Compostela, en un período en el que se ven los efectos de la burbuja inmobiliaria española y de la crisis económica mundial. Siguiendo las políticas de



austeridad dominantes en España, el gobierno conservador de la Xunta de Galicia decide, a partir de 2013, paralizar la construcción de los edificios principales restantes de la CdC: Teatro de la Música y Centro de Arte Internacional. Debido a ello, tiene que indemnizar a la constructora por el incumplimiento de los contratos firmados para estas edificaciones. De esta forma, se argumenta que era necesario evitar el coste excesivo de este gran proyecto cultural, siguiendo los esfuerzos realizados en otros ámbitos de la administración autonómica.

En este período, el complejo estaba abierto con varios de los edificios en funcionamiento y con el resto de edificios vallados, mientras la opinión pública gallega criticaba el gasto autonómico empleado en la construcción y el mantenimiento y una fuerte desafección por parte de la población local. Los técnicos y responsables de la CdC destacan la desconexión y confrontación con buena parte de la opinión pública, como demostraba el hecho de que hubiera visitantes que se desplazaran hasta el Museo Centro Gaiás para poner una queja por escrito en lugar de para visitar las exposiciones (Vila Vázquez & Pazos Otón, 2017). El complejo disponía de un único acceso de ascenso al monte Gaiás desde el barrio de Fontiñas y desde el centro de la ciudad, que constituía un fondo de saco circulatorio, que se cerraba por las noches. Además, desde la primera inauguración en 2011 pasaron unos meses hasta tener una línea regular de autobuses urbanos, con un frecuencia de cinco buses al día desde el centro urbano. Posteriormente se ejecutaría la prolongación de la actual línea de autobús (Línea 9) para favorecer la accesibilidad, aunque la mejor frecuencia diaria sea de un autobús por hora.

### 3. PROYECTOS QUE CONTRIBUYEN A LA INTEGRACIÓN FÍSICA DE LA CDC CON EL CENTRO URBANO

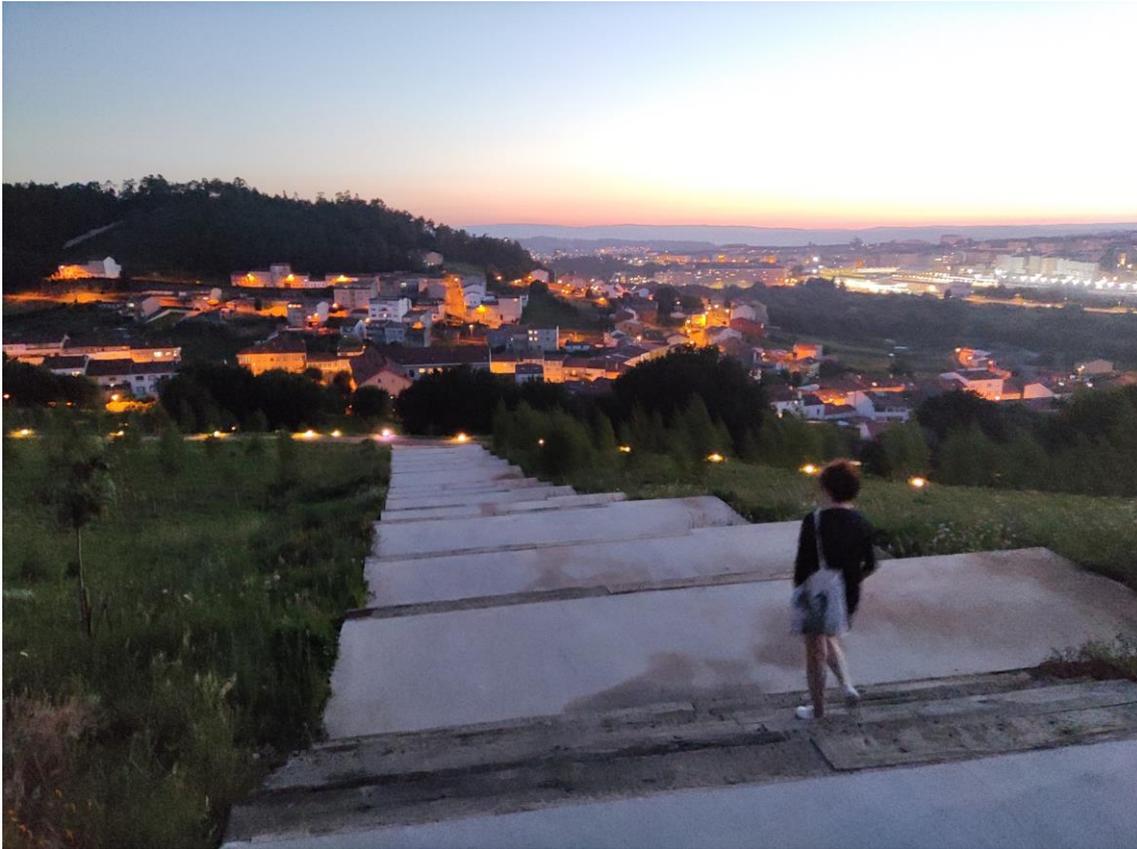
La situación de desconexión de la CdC con el resto de la ciudad y la sensación de proyecto inacabado es una constante en el ecuador de la década de los años 2010, que se sumaba a la posición oficial de paralización de los edificios principales restantes para conseguir el efecto de reconstrucción del monte con los edificios con una cubierta ondulada de piedra. Sin embargo, el gobierno autonómico, con el apoyo del equipo técnico de la Fundación da Cidade da Cultura de Galicia, continúa promoviendo la realización de varios proyectos paisajísticos en la parcela de la CdC. Entre ellos, destaca el *Bosque de Galicia* en la ladera oeste y norte del monte Gaiás por su dimensión, su carácter monumental y por haber aparecido ya en el pliego de condiciones del concurso y haber sido concebido para el proyecto básico para la CdC de Eisenman Architects por parte del equipo de paisajistas de Olin.

Siguiendo esta lógica, entre 2016 y 2018 se inauguran una serie de parques y jardines en espacios intersticiales en el complejo de la CdC, ya sea en una antigua escombrera de las obras y retejiendo alguno de los sectores próximos al acceso rodado principal (Parque do Lago), entre los edificios o en espacios de borde de los mismos (Xardín Literario y Parque da Balea) o en parte de las excavaciones para uno de los edificios no construídos que le darán nombre a ese espacio verde (Xardín do Teatro). De esta forma, se limitan los espacios en obras o inacabados, sin seguir un plan de conjunto previo para todo el complejo y sin necesidad de hacer una gran inversión.

Aunque el *Bosque de Galicia* había sido inaugurado inicialmente en 2016, se seguirán realizando las diferentes fases de plantación, mobiliario y acondicionamiento del viario peatonal dentro de dicho espacio, incluyendo la construcción de varias puertas al *Bosque*, como parte de la CdC. De esta forma, se abre el acceso peatonal a través de varias entradas que conectan el barrio vecino de Sar y, por extensión, el centro histórico y el centro urbano de Santiago de Compostela (Figura 2). No obstante, hay que considerar que estos accesos sólo están abiertos durante el día o las hora de apertura del complejo, lo que limita la posibilidad de uso de este espacio verde. Además, en la parte norte y sur del *Bosque* se construyen dos miradores panorámicos para observar el centro de la ciudad, lo que permite incrementar su conexión visual con este y contribuye a incrementar la sensación de proximidad con la ciudad consolidada de Santiago de Compostela.



Figura 2. Escalera monumental en el Bosque de Galicia y senda de conexión del monte Gaiás con el barrio de Sar (centro de la imagen) y el centro urbano de Santiago de Compostela.



Fuente: Vila Vázquez (17/08/2021).

Otro aspecto que ha permitido mejorar la conectividad a través de formas de movilidad suave ha sido la apertura y acondicionamiento de sendas y caminos preexistentes que recorren los numerosos espacios verdes en el municipio de Santiago de Compostela. Estas actuaciones responden a la creación de un *Plan Director das Zonas Verdes e Espazos Públicos*, a múltiples escalas (Ayuntamiento de Santiago de Compostela, 2015). Una de las de mayor importancia por el número diario de usuarios es el acondicionamiento del paseo en las Brañas del río Sar, realizada en 2016 (Ayuntamiento de Santiago de Compostela, 2024) en el espacio verde situado entre el centro histórico y la CdC. La adecuación de esta senda ha contribuido a conectar las puertas oeste del *Bosque de Galicia* con ese espacio y con la ciudad consolidada. Además, la construcción de la Estación Intermodal, con una pasarela que ha permitido salvar la barrera de las vías del tren, ha permitido mejorar la conectividad peatonal entre el centro urbano de Santiago, con las Brañas y la CdC. En esta misma línea de las estrategias de creación de infraestructuras verdes urbanas para mejorar la sostenibilidad y la mejora de la calidad ambiental de la ciudad, el Ayuntamiento de Santiago ha promovido la adecuación de la ruta circular *Xiro dos Montes*, en 2021, que une los diversos montes del entorno inmediato de la ciudad, conectando el monte Gaiás de la CdC con los montes circundantes de Santa Mariña, del Viso y del Gozo. Esto ha contribuido a que más ciudadanos realicen actividades en la naturaleza, que se mejore la conexión de estos espacios periféricos de Santiago e, indirectamente, la conexión de la CdC con el Camino Francés de Santiago y el de la Vía de la Plata, que pasa por el extremo sur de la parcela de la CdC (Figura 1).

Finalmente, el gran cambio en la movilidad de este entorno es la construcción de los viales de incorporación y de salida de la autopista AP-9 a la ciudad a través de la CdC, en 2019. Este nuevo enlace ha permitido un acceso de alta capacidad al complejo desde la principal arteria viaria de la Galicia Atlántica, rompiendo el carácter de "fondo de saco" que tenía hasta ese momento. Esto ha permitido fluidificar el tráfico rodado y posibilitar un acceso más rápido y eficaz, no sólo del resto del área urbana de Santiago, sino del resto de ciudades del Eje Urbano Atlántico del noroeste peninsular, que está conectado a través



de la AP-9. El equipo técnico de la Fundación interpreta esta conexión como uno de los grandes eventos en la integración física de la CdC gracias a esta significativa mejora de la accesibilidad rodada y permite un mayor uso del parking del complejo.

No obstante, es importante indicar que se ha relanzado la construcción de un nuevo edificio en la CdC con la construcción del Edificio Fontán, como centro de investigación interuniversitario e multidisciplinar del paisaje, en el lugar que iba ocupar parte del Teatro de la Música del proyecto básico concebido por Einsenman Architects. Junto a ello, se han incorporado también algunos espacios de juego en los bordes de los parques y jardines y del *Bosque de Galicia*, obras de arte de diferente naturaleza y hasta una pista de ciclismo BMX, que muestran la gran disponibilidad de espacios intersticiales que no tenía una definición clara. Gracias a estas intervenciones, el grado de ocupación de la parcela de la CdC se ha incrementado, aunque hasta el momento no ha habido una complejización reseñable de los tejidos urbanos y comerciales de los barrios circundantes de Viso, Vieiros y de Sar.

#### 4. ¿HACIA UNA INTEGRACIÓN CRECIENTE DE LA CIDADE DA CULTURA EN EL TERRITORIO Y LA SOCIEDAD GALLEGA?

Después de un período inicial especialmente convulso, marcado por la crisis económica y una enorme controversia pública que desembocará en una supuesta paralización del proyecto inicial, el año 2015 parece ser un punto de inflexión a tener en cuenta, que marca un antes y un después en relación con este equipamiento cultural, la relación con la ciudad y la integración con el conjunto del tejido social. En diciembre de 2016 Ana Isabel Vázquez Reboredo es nombrada directora-gerente de la Fundación Cidade da Cultura de Galicia y se marca como gran objetivo superar la fase inicial de creación y formación inicial de la CdC. Ana Isabel Vázquez busca la consolidación de la CdC, a través de una serie de líneas maestras, a las cuales nos referiremos a continuación.

a) La CdC debe convertirse en la gran rótula del sector cultural en Galicia. Los edificios del complejo del Monte Gaiás deben estar a disposición de los creadores culturales para crear sus trabajos y, al mismo tiempo, deben servir de escaparate para exhibirlos. La idea es que la CdC sea un espacio al servicio de la comunidad de creadores culturales y artistas en Galicia y, de esta manera mejore su capilaridad e integración territorial. En este sentido, la importancia de la CdC reside en el hecho de que se constituye como un lugar físico y virtual de encuentro entre diferentes agentes y actores implicados en el sector cultural, desde la creación hasta la difusión y la comercialización. La CdC sería, de este modo, la gran factoría de contenidos culturales de Galicia.

b) Integración entre la cultura y las nuevas tecnologías. La relación entre cultura y digitalización es cada vez más importante. Por una parte, las diferentes obras de arte producidas en el pasado y en el presente tienen a ser digitalizadas, es decir, almacenadas en soportes digitales y subidas a internet (catálogos virtuales, ficheros de audio, videos, etc). Por otra parte, el papel de la tecnología en la creación artística es cada vez más importante. La gran apuesta es la constitución de un Laboratorio de Creación Cultural, que estará situado en los bajos de diferentes edificios del complejo, unos espacios que inicialmente iban a ser destinados a garajes pero que presentan unas características ideales para su nueva funcionalidad. El binomio creación-nuevas tecnologías pasa a ser, por lo tanto, fundamental para redefinir la nueva imagen de la CdC. Hay que tener en cuenta que en el complejo del Monte Gaiás se encuentran la Agencia para la Modernización Tecnológica de Galicia (AMTEGA) y la Agencia para la Creación de Empresas Culturales de la Xunta de Galicia. Al mismo tiempo, la presencia del Museo Centro Gaiás y de la Biblioteca y Archivo de Galicia favorecen esta sinergia entre la cultura, la creación artística y las nuevas tecnologías, que se sitúan en el corazón de la identidad de la CdC.

c) Descentralización. Una de las críticas más frecuentes de la etapa anterior al 2016 ponían el énfasis en el excesivo anclaje territorial del proyecto en la ciudad y entorno de Santiago de Compostela. Siendo un proyecto de la Xunta de Galicia y denominándose "Cidade da Cultura de Galicia" parecía necesario poner en marcha medidas para garantizar una progresiva descentralización interna dentro de la comunidad autónoma gallega. De esta manera se buscaba no sólo diversificar la actividad desde el punto de vista territorial, sino ampliar la red de actores y agentes implicados. A partir de 2016, se puso en marcha una verdadera política de descentralización, con programación de exposiciones en diferentes ciudades de Galicia, e incluso trabajando con diferentes entidades culturales en cada ciudad. Uno de los mejores



ejemplos ha sido la exposición "Ciudades no tempo", basada en la difusión del estudio del hecho urbano y la evolución de las siete grandes ciudades gallegas. Comisariada por Manuel Gago, se trató de una exposición descentralizada, con 7 catálogos diferentes y 7 espacios expositivos distintos, cada uno de ellos en una de las 7 grandes ciudades de Galicia.

d) Internacionalización. Es una de las grandes apuestas de este nuevo período. Se trabaja la vinculación de los espacios de creación y exposición con las grandes redes internacionales de circuitos del arte. Se busca dar visibilidad al trabajo realizado por creadores gallegos, de tal manera que pueda entrar en redes internacionales de promoción de artistas. Otra importante dimensión de la internacionalización está relacionada con la selección de ciudades fuera de España para la realización de exposiciones. Entre ellas destaca París, así como otras grandes ciudades globales de los circuitos culturales de todo el mundo. Por último, otra de las líneas de trabajo en los últimos años tiene que ver con la inserción de la CdC en la red de espacios turísticos preferentes de Santiago de Compostela. La empresa municipal Turismo de Santiago está proporcionando un fuerte apoyo a la CdC para integrarla en el circuito de los espacios turísticos preferentes de la ciudad. Si tenemos en cuenta la proximidad de los Caminos Francés y de la Vía de la Plata, se comprende más aún la oportunidad de la promoción turística orientada hacia la internacionalización. En efecto, el propio Camino de Santiago es uno de los grandes escaparates de la Galicia contemporánea y el conocimiento de la CdC por parte de peregrinos y turistas internacionales es una componente fundamental del propio proceso de internacionalización.

e) Aumento de los visitantes gracias a la realización de eventos. Unos de los grandes objetivos de la CdC en los últimos tiempos es aumentar las cifras de visitantes al complejo. Alcanzar unas cifras razonablemente altas de visitantes es necesario para poder justificar las inversiones realizadas. Por otra parte, las elevadas cifras de visitantes es un indicador bastante habitual que es empleado por los gestores culturales de complejos de estas características para confirmar que sus políticas han sido correctas.

f) Diversificación de las actividades y servicios ofertados en la CdC. Es una estrategia fundamental para conseguir incrementar el número de visitantes. Las principales actividades ofrecidas por el equipo de la Fundación da la CdC están muy presentes en el espacio público de la ciudad a través de la publicidad, siendo las visitas arquitectónicas al complejo una de las de mejor acogida entre la población (Figura 3).

*Figura 3. Panel publicitario de las visitas arquitectónicas a la CdC en la ciudad de Santiago de Compostela.*



Fuente: Pazos Otón (08/03/2024).



Así, en la memoria de la CdC correspondiente al año 2022 se indica que se realizaron un total de 384 eventos, con 36.320 personas asistentes. Para los gestores de la CdC es fundamental que los ciudadanos acudan a visitar el complejo del Gaiás, que lo recorran y que participen en las actividades organizadas. Hay que tener en cuenta que una de las críticas fundamentales al propio proyecto de la CdC fue desde el primer momento la débil atracción que ejercía sobre los visitantes y la gran distancia que existía entre los edificios y la ciudadanía, que la percibían como un equipamiento ajeno.

La memoria del 2022 insiste en que la cifra de visitantes se ha triplicado desde la apertura de la CdC (Fundación da Cidade da Cultura de Galicia, 2023). Esta estrategia se ha basado, en primer lugar, en el fortalecimiento de la programación cultural. Así, en el propio año 2022 se ha batido un récord de exposiciones, que han llegado a alcanzar el número de 30. De igual manera, la búsqueda de la integración entre la actividad de la CdC y la comunidad de creadores llevó a la puesta en funcionamiento de un sistema de residencias artísticas, conocido como REGA (Residencias Artísticas en el Gaiás), programa del que se beneficiaron un total de 20 proyectos. La gran novedad para atraer a la ciudadanía progresivamente hacia el complejo de la CdC ha sido la apertura del recinto a través de la celebración de eventos de muy diferente tipo.

La gran disponibilidad de espacio en diferentes edificios del complejo permitió apostar por el alquiler de espacios para la celebración de congresos, presentaciones, foros de diverso tipo o convenciones y reuniones de empresas, organizaciones sociales e institucionales. Las propias obras físicas realizadas en el complejo tuvieron como finalidad siempre el atraer público, lo más diversificado posible, tratando de captar nuevos segmentos de edad (Piñeiro, Lopez & Pazos, 2022). Así, la habilitación de una pista de BMX, como indicamos anteriormente, y la creación de un laberinto en la zona sur del complejo forman parte de la oferta lúdica dedicada a los más pequeños.

Asimismo es necesario destacar la continuidad de la celebración de festivales de música como "Atardeceres no Gaiás" o un amplio programa de actividades lúdicas y formativas para los niños (Lopez, Piñeiro & Pazos, 2022). En una investigación reciente, estos autores destacan la reconversión de la CdC en un espacio especializado en el ocio de las familias y, en particular, de los más pequeños de la casa. A pesar del aislamiento físico en relación con la ciudad central, el desarrollo de un programa pensado en los niños está consiguiendo captar un importante número de visitantes. La instalación de obras de arte de los escultores Francisco Leiro o Manolo Paz, junto con la red de senderos y miradores de los que hemos hablado en el apartado anterior, ha sido una estrategia fundamental para captar visitantes en relación con la práctica de actividades deportivas como el senderismo o el running. Finalmente, la plantación de especies arbóreas autóctonas ha buscado mejorar la calidad ambiental de la CdC y hacerla más atractiva para los visitantes.

f) La CdC como un espacio de comunicación del gobierno de Galicia, la Xunta. A lo largo de las última décadas el proyecto ha sido siempre interpretado por la oposición como un enorme dispendio de dinero público y un ejemplo de indefinición conceptual. También se ha criticado el proyecto por la escasa repercusión e impacto en la sociedad gallega. Esta escasa popularidad de la CdC entre la opinión pública tenía que ver, desde luego, con dicha indefinición en los contenidos y la ausencia de proyecto de contenidos y gestión coherente. A partir del año 2016, se produce un cambio fundamental en la estrategia no sólo de gestión, sino también de promoción y marketing. A los cambios en cuanto a la gestión ya hemos hecho referencia anteriormente. Lo novedoso ahora es que la Xunta de Galicia decide hacer un intensivo uso institucional del recinto. En la CdC comienzan a tener lugar presentaciones de programas e iniciativas públicas del propio gobierno de Galicia, así como ruedas de prensa y comparecencias de tipo institucional. Con esta estrategia se busca, por un lado, generar contenido en la CdC. Al mismo tiempo, se trata de conseguir visibilizar la CdC en los medios de comunicación, algo que es relativamente fácil porque la presencia institucional de miembros del gobierno de Galicia siempre va acompañada de una importante presencia de los principales medios de comunicación. De este modo, podemos decir que la CdC se convierte en uno de los espacios preferentes de comunicación oficial institucional de la Xunta de Galicia, algo que tiene unas implicaciones positivas en cuanto que transmite dinamismo, contemporaneidad y utilización de unos recintos que han sido construidos con dinero público y que se han visto durante mucho tiempo como carentes de utilidad práctica.

g) Responsabilidad social. Otra de las apuestas de la CdC para abrirse a la sociedad y conseguir visibilizarse tiene que ver con el desarrollo de su función de responsabilidad social. Desde el año 2016 hubo dos eventos que deben ser encuadrados dentro de esta categoría. El primero de ellos es el macrojuicio por el accidente ferroviario de Angrois (Santiago de Compostela), ocurrido el 24 de julio de 2013, en

el que fallecieron 80 personas. Se trató de una macro-causa que precisaba de unas instalaciones de gran superficie. La CdC prestó sus instalaciones para la celebración del juicio. Dada la gran cantidad de asistentes y de medios de comunicación de toda Galicia, la fácil accesibilidad desde la AP-9 y la amplia disponibilidad de espacios de estacionamiento fueron elementos fundamentales que jugaron a favor de la CdC. Algo semejante ocurrió con la habilitación temporal de las instalaciones de la CdC como gran centro de vacunación con motivo de la pandemia de la Covid-19. Los mismos argumentos (generosa dotación de espacio, buena accesibilidad, etc) explican la elección de esta ubicación como centro de vacunación para una buena parte de los habitantes censados en el área sanitaria de Santiago de Compostela y Barbanza. El hecho de poner las instalaciones de la CdC al servicio de causas como las mencionadas implicó una mejora en la valoración que la ciudadanía tenía del complejo. Asimismo, permitió a muchos ciudadanos acercarse al complejo del Monte Gaiás y conocer por primera vez las instalaciones. Fue, por lo tanto, una estrategia acertada que supuso un incremento de la popularidad y la valoración de la CdC por parte de la ciudadanía.

## 5. DISCUSIÓN Y CONCLUSIÓN

Esta contribución ha permitido analizar la situación reciente de un *flagship project* cultural financiado por el gobierno autonómico de Galicia con respecto a la inicial de falta de integración urbana del proyecto con el espacio urbano consolidado de Santiago de Compostela. Investigaciones previas indicaban que este tipo de proyectos sirven para catalizar un desarrollo urbano si se enmarcan en un proyecto urbano más amplio (Vila Vázquez, 2016), como podría ser el caso del proyecto de regeneración urbana de Abandoibarra en el que se situaba el museo Guggenheim en Bilbao (Cerro Santamaría, 2007). Esto no acontecía en muchos de los *flagship projects* producidos en el contexto ibérico posteriores, como era el caso de la CdC.

Hemos podido constatar que diferentes proyectos de mejora de la accesibilidad del monte Gaiás, tanto por sendas y caminos, y sobre todo con la construcción del acceso desde la AP-9, han facilitado y fomentado la visita por parte de los ciudadanos del área urbana de Santiago de Compostela y del conjunto del territorio gallego. En la actualidad, se puede constatar que existe una trayectoria hacia una integración física del complejo de la CdC, que puede permitir un mayor acercamiento y uso por parte de la población local. Sin embargo, no se ha producido una complejización e integración de los tejidos urbanos de los barrios circundantes, puesto que no se ha concebido la posibilidad de planear un proyecto urbano multifuncional a escala de barrio, que contribuyera a conectar el complejo cultural con los barrios próximos en el entorno del monte Viso, Fontiñas y Sar. En este sentido, por el momento, la CdC sigue padeciendo un cierto efecto de enclave urbano con una diversidad de funciones culturales, investigadoras y empresariales. La multiplicidad de eventos acogidos, que van desde las campañas de vacunación de la Covid'19 hasta la celebración del mediático juicio del Alvia, y la instalación de empresas tecnológicas o instituciones públicas (centros de investigación en el Edificio Fontán) contribuye a difuminar la identidad del proyecto cultural de conjunto. Mientras tanto, la CdC mantiene una imagen de punto de referencia para la ciudadanía por su gran visibilidad, lo cual es retroalimentado por el hecho de reforzar su posición como lugar icónico y simbólico del poder político autonómico.

Por otra parte, existe un aumento tanto de visitantes como de eventos realizados en los diferentes equipamientos culturales del complejo del Gaiás y organizados por el departamento de la Fundación de la Cidade a Cultura de Galicia encargado de realizar la Programación Cultural, especialmente desde el Museo Centro Gaiás (Museo de Galicia). En la medida en que en estos últimos años, los gestores de la CdC se han comenzado a hacer participar a otros agentes culturales gallegos y establecer algunas colaboraciones con otras instituciones para el montaje de exposiciones y eventos, la imagen pública de las actividades de la CdC muestra signos de recuperación. En este sentido, los efectos de esta incipiente creación de redes culturales parece confirmar el papel fundamental de la estabilización de estas redes para la construcción de un capital social y la capacidad regenerativa de este tipo de *flagship projects* (Heidereich & Plaza, 2015). No obstante, aún existe un funcionamiento excesivamente aislado con respecto a otros centros culturales y artísticos de la ciudad y de la comunidad autónoma.

Finalmente, se puede constatar una continuidad en los planes estratégicos para reforzar la integración en la ciudad y la internacionalización del complejo cultural, apoyado por una continuidad en los fondos públicos del gobierno de la Xunta. Se marca una línea que va hacia una integración física centrada en la



accesibilidad desde la ciudad central, con excepción de la insuficiente conexión en transporte público, y sin propuestas de un desarrollo urbanístico y complejización de las funciones urbanas, residenciales y comerciales, que pudieran mejorar su integración con los barrios circundantes. La trayectoria de estabilización del proyecto cultural del conjunto parece ofrecer signos de integración con otros agentes culturales, aunque se siga proyectando una imagen de cajón de sastre y de una cierta dificultad para fidelizar a la ciudadanía y establecer redes de participación con otros agentes culturales locales. El reto en el futuro inmediato será consolidar la integración tanto física como funcional del complejo con la ciudad de Santiago de Compostela y con los agentes y actores territoriales, sin los cuales el proyecto carecerá de sentido y sostenibilidad.

## REFERENCIAS

- Ayuntamiento de Santiago de Compostela (2015). Plan Director de las Zonas Verdes y Espacios Públicos de Santiago de Compostela. Santiago de Compostela [https://compostelaverde.santiagodecompostela.gal/wp-content/uploads/pdfs/info/plan%20director/1%20PLAN%20DIRECTOR%20DAS%20ZONAS%20VERDES%20E%20ESPAZOS%20P%C3%9ABLICOS\\_escala%20territorial.pdf](https://compostelaverde.santiagodecompostela.gal/wp-content/uploads/pdfs/info/plan%20director/1%20PLAN%20DIRECTOR%20DAS%20ZONAS%20VERDES%20E%20ESPAZOS%20P%C3%9ABLICOS_escala%20territorial.pdf)
- Ayuntamiento de Santiago de Compostela (2024, marzo). Compostela Verde, Santiago medra en verde. Info. Recuperado 7 de marzo de 2024, de Compostela Verde: <https://compostelaverde.santiagodecompostela.gal/info/>
- Cerro Santamaría (del), G. (2007). Bilbao: Basque pathways to globalization. Amsterdam: Elsevier.
- Fundación Cidade da Cultura de Galicia (2023). Memoria Cidade da Cultura de Galicia 2022. Xunta de Galicia. Recuperado 29 de septiembre de 2023, de Cidade da Cultura: [https://www.cidadedacultura.gal/es/system/files/downloads/2023/09/cidadedacultura\\_memoria\\_2022\\_web.pdf](https://www.cidadedacultura.gal/es/system/files/downloads/2023/09/cidadedacultura_memoria_2022_web.pdf)
- Heidenreich, M., & Plaza, B. (2015). Renewal through Culture? The Role of Museums in the Renewal of Industrial Regions in Europe. *European Planning Studies*, 23(8), 1441-1455. <https://doi.org/10.1080/09654313.2013.817544>
- Lopez, L., Piñeiro, M. A. & Pazos, M. (2022). The City of Culture: A Chronicle of Change Foretold. *Il capitale culturale*, 25, 31-64. <https://doi.org/10.13138/2039-2362/2863>
- Patterson, M. (2022). Revitalization, transformation and the ‘Bilbao effect’: Testing the local area impact of iconic architectural developments in North America, 2000–2009. *European Planning Studies*, 30(1), 32-49. <https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1863341>
- Piñeiro, M. Á., Lopez, L., & Pazos, M. (2022). Where Do the Children Play? Taxonomy of Children’s Play Areas and Role of the City of Culture in Santiago de Compostela. En F. Calabrò, L. Della Spina, & M. J. Piñeira Mantiñán (Eds.), *New Metropolitan Perspectives* (pp. 406-417). Springer International Publishing. [https://doi.org/10.1007/978-3-031-06825-6\\_39](https://doi.org/10.1007/978-3-031-06825-6_39)
- Romero, J., Brandis, D., Delgado, C., García, J. L., Gómez, M. L., Olcina, J., Rullan, O., Vera, F., & Vicente, J. (2018). Aproximación a la Geografía del despilfarro en España: Balance de las últimas dos décadas. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 77, 1-51. <https://doi.org/10.21138/bage.2533>
- Vila Vázquez, J. I. (2016). Les flagship projects et leur impact territorial dans les villes européennes. Analyse comparative de quatre cas à Paris, Santiago de Compostela, Porto et Oslo. Université Paris 1 & Universidade de Santiago de Compostela.
- Vila Vázquez, J. I., & Pazos Otón, M. (2017). Gouvernance touristique à Santiago de Compostela. La «Cidade da Cultura de Galicia»: Un rêve sans planification? *Sud-Ouest Européen*, 43, 39-52. <https://doi.org/10.4000/soe.2646>



# PROCESOS DE PATRIMONIALIZACION EN LA PRODUCCION SOCIAL DE LA CIUDAD- PUERTO DE VALPARAISO, CHILE. ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE LOS USOS Y VALORES DEL PATRIMONIO

NATALIA CASTRO ARAVENA

*Instituto de Historia, Geografía y Ciencia Política, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, [nvcastro1@uc.cl](mailto:nvcastro1@uc.cl)*

**Resumen:** El patrimonio es un concepto versátil e interdisciplinario, que en su ubicuidad puede ser abordado desde diferentes perspectivas tanto teóricas como metodológicas. Actualmente, la discusión en torno al concepto guarda relación con sus diferentes usos y valores, y con la incidencia que desde un punto de vista geográfico tiene en la producción social de los espacios, a propósito de su mercantilización. En este sentido, ciertas dimensiones de la vida social que parecen ser eminentemente culturales, en realidad poseen características económicas y políticas que emanan desde la intención de grupos dominantes por producir y reproducir cuotas de poder y acumulación en los territorios. La presente propuesta pretende reflexionar sobre las principales incidencias que genera la patrimonialización de los espacios en la producción social de la ciudad- puerto de Valparaíso, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en el año 2003. La metodología combina un análisis teórico sobre patrimonio con reflexiones de trabajos de campo realizados en Valparaíso. Algunos hallazgos son las expresiones de la patrimonialización de la ciudad desde una dimensión espacial, materializados en la segregación social, alteración del tejido social y habitabilidad de la ciudad.

**Palabras clave:** Patrimonialización, ciudad- puerto, producción social del espacio, Valparaíso, Chile, UNESCO.

## HERITAGE PROCESSES IN THE SOCIAL PRODUCTION OF THE CITY-PORT OF VALPARAISO, CHILE. SOME REFLECTIONS ON THE USES AND VALUES OF HERITAGE

**Abstract:** Heritage is a versatile and interdisciplinary concept, which in its ubiquity can be approached from different perspectives, both theoretical and methodological. Currently, the discussion around the concept is related to its different uses and values, and to the impact that from a geographical point of view it has on the social production of spaces, regarding their commercialization. In this sense, certain dimensions of social life that seem to be eminently cultural, actually have economic and political characteristics that emanate from the intention of dominant groups to produce and reproduce quotas of power and accumulation in the territories. The present proposal aims to reflect on the main incidents generated by the patrimonialization of spaces in the social production of the city-port of Valparaíso, declared a World Heritage Site by UNESCO in 2003. The methodology combines a theoretical analysis of heritage with reflections from on site work carried out in Valparaíso. Some findings are the expressions of the patrimonialization of the city from a spatial dimension, materialized in social segregation, alteration of the social fabric and habitability of the city.

**Keywords:** Heritage, city-port, social production of space, Valparaíso, Chile, UNESCO



## 1. INTRODUCCION

El patrimonio es un concepto profundamente versátil e interdisciplinario, que en su ubicuidad puede ser abordado desde diferentes perspectivas tanto teóricas como metodológicas. Actualmente, la discusión en torno al concepto guarda relación con sus diferentes usos y valores; la consideración o no de lógicas articuladoras de realidades locales para su definición, el carácter propositivo institucional (muchas veces unilateral) sobre lo que se “valida” como patrimonial o no, el involucramiento de intereses políticos y económicos que interfieren en la configuración de cualquier tipo de patrimonio y todas las consecuencias que desde allí se desprenden a nivel social y espacial. Particularmente desde un punto de vista geográfico, el concepto de patrimonio se pone en tensión a partir de la incidencia que los procesos de patrimonialización tienen en la producción social de los espacios en la ciudad.

A nivel general, el debate conceptual desarrollado en la última década en torno al patrimonio aborda la evolución del concepto desde sus consideraciones como un elemento común y unificador de la sociedad, su concepción más vinculada a la idea de acervo o herencia cultural, hasta su conceptualización más contemporánea que habla de una construcción social (Ávila, 2015).

En 1972, la Convención sobre Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural de la UNESCO, institucionaliza la idea de “patrimonio de la humanidad”, hecho que marcó un antes y un después en el valor del patrimonio y en el rol que este juega sobre ciertos aspectos constitutivos de la sociedad, muy especialmente, en la configuración de las ciudades. Cabe destacar que la consolidación de este instrumento internacional ocurre en un periodo de posguerras mundiales, donde revitalizar la moral nacional tras la pérdida de monumentos y sitios históricos era parte importante del quehacer de los estados- naciones (Arroyo citado en Ávila, 2015), por lo tanto, hay un giro en cuanto a los usos del patrimonio que no tardan en comenzar a ser discutidos en el mundo de las ciencias sociales.

Patrimonializar lugares, objetos, edificaciones, paisajes, tradiciones, fiestas, oficios u otras cosas, tanto de carácter material como inmaterial, va a responder siempre a ideas y valores previos, que subsidiados por ciertos intereses corresponden a expresiones ideológicas que quieren ser consolidadas, y es precisamente bajo esa premisa que el concepto de patrimonio es una categoría altamente política y social. Con ello, los elementos o intenciones que impulsan el hecho de patrimonializar algo, se convierten en un tema discutible respecto a los motivos que justifican su patrimonialización. Por lo tanto, surgen cuestionamientos sobre ¿Qué patrimonializar? ¿Quién patrimonializa? ¿Para qué? y ¿Para quién? En este sentido, cabe reforzar que las cuestiones del patrimonio no son solo aspectos característicos del pasado, sino que también lo son de un presente y futuro, en tanto que impactan sobre mucho de aquello que constituye al ser social y su realidad espacial (Capel, 2014).

## 2. METODOLOGIA

La presente reflexión se trata de una aproximación teórica inicial hacia la discusión de usos y valores del patrimonio en la ciudad- puerto de Valparaíso, por lo tanto, en términos metodológicos se asume como una revisión de fuentes secundarias de carácter descriptivo e histórico que conecta dos principales dimensiones, una en torno al concepto de patrimonio y procesos de patrimonialización; y otra referida al caso de estudio en cuestión, poniendo especial atención a los procesos de configuración urbana y declaratoria UNESCO. Dicha revisión se analiza a partir de una perspectiva crítica de la geografía, incorporando algunos aportes de la historia y la antropología. Es importante señalar que este trabajo se enmarca en una investigación mayor fundada en metodologías cualitativas que incorporan desde ya, algunos resultados de levantamiento de información de fuentes primarias basadas en un método etnográfico y técnicas como la observación participante, a lo cual se pretende añadir aportes de actores claves basados en entrevistas semiestructuradas.

## 3. EL CASO DE LA CIUDAD- PUERTO DE VALPARAISO

La ciudad- puerto de Valparaíso corresponde a la capital de la Provincia y Región de Valparaíso, ubicada en la zona centro del país. Posee una población cercana a los 300.000 habitantes (INE, 2017), siendo la tercera urbe más grande de Chile, después de Santiago y Concepción.



Valparaíso posee un particular origen y configuración como ciudad, ya que cabe destacar el hecho de que nunca ha sido fundada, por lo tanto, existe un desarrollo urbano heterogéneo y a destiempo, muy diferente al curso que siguieron las ciudades del interior de la región como Quilpué o Villa Alemana. Tal como señala Estrada (2008), el “ser ciudad” de Valparaíso no fue diseñado a priori, sino que fue construido poco a poco y a pulso por sus propios habitantes.

Valparaíso tiene dos puntos importantes de desarrollo urbano, uno de ellos es el radio de la Iglesia La Matriz, construida en 1559, la cual impulsa el poblamiento del sector de Barrio Puerto. Posteriormente, en 1627 la orden de San Agustín obtiene un gran sitio en la ladera del actual cerro Alegre, hecho que insta la ocupación temprana de las quebradas de los cerros del centro que poco a poco empiezan a definir la forma de anfiteatro de la ciudad. De manera paralela se desarrolla el otro punto importante, ubicado en la zona noreste y conocido como El Almendral, zona que alberga desde plaza Victoria hasta Avenida Argentina, es decir, gran parte del paño urbano conocido como “plan” de la ciudad. Su configuración definitiva se da hacia la segunda mitad del siglo XIX.

*Figura 1. Barrio El Almendral, Valparaíso*



Fuente: Elaboración propia, 2024.

En 1840 se viven procesos migratorios importantes, donde principalmente alemanes e ingleses consolidan la urbanización de la ciudad, la cual hasta el día de hoy se caracteriza por una mixtura arquitectónica y social foránea. Valparaíso se convierte en una ciudad- puerto cosmopolita importante a nivel nacional, alcanzado su máximo esplendor hacia 1861, cuando la actividad portuaria vivía su máximo auge comercial iniciado con la fiebre del oro en California (Estrada, 2008).

Un hito importante en la historia urbana de Valparaíso es el terremoto de 1906, ya que todo lo que se había construido hasta ese momento se viene abajo. Cabe recordar que sectores como El Almendral contaba con más de treinta industrias de diferente índole, emplazadas entre plaza Victoria y cerro Barón, por lo tanto, la posterior reestructuración de la ciudad no solo la transforma en términos arquitectónicos, sino que también sociales y económicos. Ya hacia 1909 se aprueba un nuevo proyecto de remodelación para la ciudad que contempla un nuevo plano urbano para El Almendral y se dicta la ley de Reconstrucción de Valparaíso (Estrada, 2008).

Reestructurar El Almendral, que hasta ese momento se había convertido en el centro industrial más importante de Valparaíso, invitaba a repensar la ciudad desde sus posibilidades y necesidades de



habitabilidad y funcionamiento, lo cual comienza a debilitarse sostenidamente con la crisis económica de los años treinta.

“En septiembre de ese año [1928] se contaban 458 casas desocupadas, y 752 en octubre. La calle Victoria estaba decayendo comercialmente y en calle Prat había 80 oficinas desocupadas, las mismas que antes eran tan disputadas” (Estrada, 2008, p. 23).

Siendo Valparaíso una ciudad- puerto antigua, se ha visto enfrentada a múltiples procesos de transformación, expansión y degradación (Novack, 2023), lo cual como se ha revisado hasta ahora, la posiciona como una ciudad importante en términos de funcionamiento comercial nacional e internacional durante el siglo XIX y comienzo del siglo XX, recibiendo la atención de diferentes actores políticos y económicos en sus distintas etapas de crecimiento.

Al menos hasta la década del sesenta, la actividad portuaria siempre fue importante para la ciudad, sin embargo, la privatización del puerto y la expansión física del mismo comienza a generar conflictos y disputas tanto simbólicas como materiales por los espacios de la ciudad, tensión que se mantiene hasta la actualidad.

Los tiempos de post dictadura en Chile y la consolidación del modelo neoliberal instalan nuevas lógicas de estructuración y proyección urbana para Valparaíso, todo esto sumado a los distintos episodios que han acompañado su historia. Por una parte, el proceso de desindustrialización de la ciudad, y por otro lado, el particular interés de generar nuevos espacios de producción social amparados en la lógica neoliberal (Novack, 2023), donde cabe mencionar el surgimiento de la Declaratoria de Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO, hito que marca y oficializa las múltiples acciones que antes del año 2003 se venían desarrollando en la ciudad respecto a la recuperación y mantención de los espacios patrimoniales con el fin de potenciar el desarrollo de un turismo social y darle un giro a la ocupación de los espacios públicos. Sin embargo, la Declaratoria UNESCO ha sido uno de los grandes debates a nivel político, urbano, social, económico y cultural de Valparaíso, ya que lejos de ser un facilitador y aporte al mejoramiento de la vida de la comunidad porteña, se ha convertido en un catalizador de segregación espacial y empobrecimiento.

Es innegable que las huellas arquitectónicas del importante rol comercial y marítimo que ha tenido Valparaíso forman parte del legado social y cultural de la ciudad, así como también las múltiples historias de familias que habitan los cerros y que desarrollaron su vida entorno al quehacer portuario. En este sentido, es posible preguntarse ¿cómo se ha configurado la ciudad- puerto de Valparaíso a partir de los procesos de patrimonialización a los cuales se ha visto sometida bajo la Declaratoria UNESCO? ¿Cuáles son las categorías y criterios que predominan a la hora de valorar el patrimonio y de emplearlo en la producción social de espacios urbanos? ¿Cuáles son las consecuencias de ello? En el caso de Valparaíso, la patrimonialización de la ciudad ha sido determinante en las posibilidades de habitabilidad de la misma, en los usos recreativos, comerciales y habitacionales de las personas, y en las formas que se vinculan las comunidades con sus identidades, sentidos de pertenencia y cultura.

Históricamente a través del patrimonio se ha invocado la identidad nacional de los Estados, sin embargo, en la actualidad y ya desde hace mucho tiempo, también se ha desarrollado un nivel de transacción en el gran mercado del turismo social global (Nordenflycht, 2008).

Cuando Valparaíso fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, tanto el mercado turístico como el inmobiliario comienzan a movilizarse fuertemente, generando que antiguos barrios residenciales se convirtieran en barrios de servicios, desplazando a las comunidades que habitaban estos lugares para dar paso a nuevas lógicas de ocupación y por ende, a nuevos usos y valoraciones respecto al patrimonio. El problema radica en que estos usos y valoraciones patrimoniales carecen de mecanismos de regulación y gestión para la planificación de los espacios, convirtiéndose así en recursos para atraer capitales. En otras palabras, los procesos de patrimonialización terminan siendo en realidad procesos de mercantilización; la cultura y el patrimonio se traducen en una mercancía más para la producción social de espacios en la ciudad.

En el caso de Valparaíso, la gentrificación golpea barrios patrimoniales de interés turístico como los cerros Alegre y Concepción, y más recientemente, los cerros Cárcel y Bellavista. La tónica en estos lugares es que la especulación se ha encargado de volver insostenible costear la vida, motivo por el cual familias completas han migrado hacia otros sectores de la ciudad. Al mismo tiempo, múltiples edificaciones que no han podido seguir siendo sostenidas por sus propietarios, terminan siendo abandonadas, siniestradas y condenadas al desuso, a raíz de la falta de gestión y planificación institucional respecto al tema. En este caso, cabe destacar toda la zona correspondiente a Barrio Puerto, lugar incluido en la Declaratoria UNESCO.

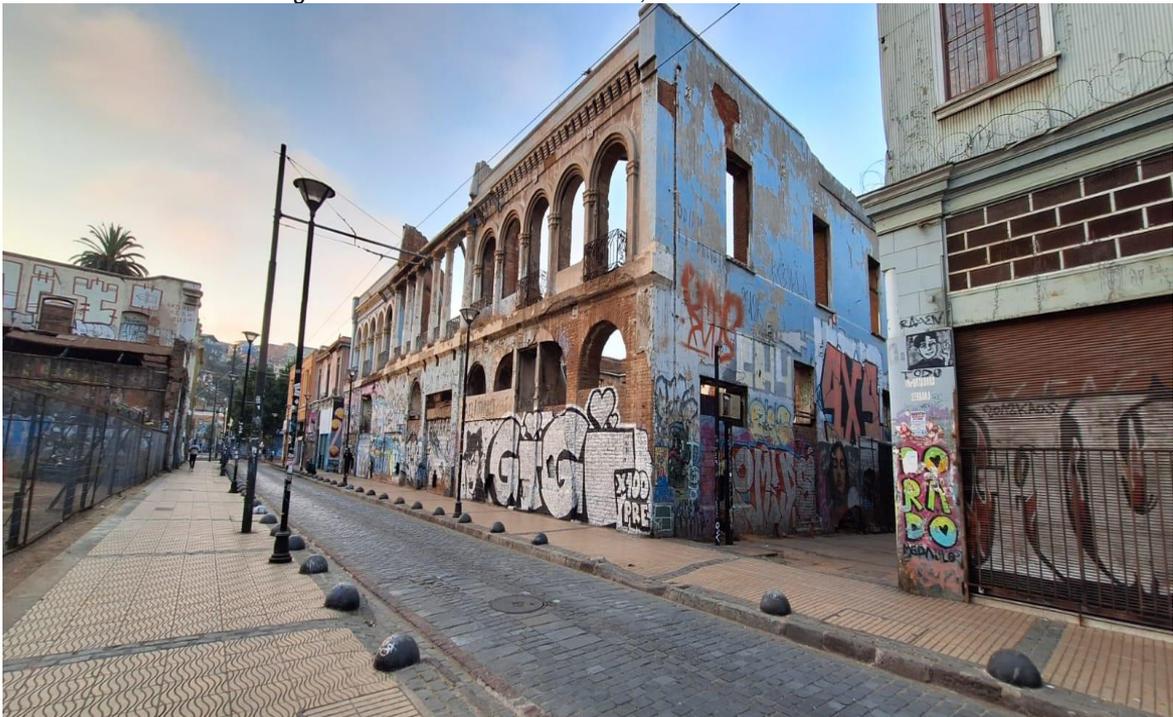


Figura 2. Barrio turístico de Cerro Alegre.



Fuente: Elaboración propia, 2024.

Figura 3. Inmuebles abandonados, Barrio Puerto



Fuente: Elaboración propia, 2024

#### 4. ALGUNAS REFLEXIONES Y CONCLUSIONES PRELIMINARES

Ahora bien ¿Qué ocurre con el resto de la ciudad? ¿Qué ocurre con los sectores que están fuera de la zona "protegida" por la Declaratoria UNESCO?

Existen valoraciones disímiles sobre lo que se considera o no patrimonio, además de los usos que se les dan a esas valoraciones. Particularmente, existe una triada de actores involucrados en el contexto



porteño que vale la pena al menos mencionar para comprender las dificultades de diálogo y organización existentes en lo que respecta la gestión de los espacios patrimoniales de la ciudad- puerto. Por una parte, está el Estado con un gran interés en la recuperación de la ciudad que data de la década de los noventa en adelante, donde se reconocen algunas iniciativas como el Decreto Nacional n° 170/79 y el Decreto n° 605/20012, además del Plan de revitalización del barrio histórico de Valparaíso que se desprende del Programa de Ejes Transversales de Valparaíso de 1995 (Guía, 2020 citado en Novack, 2024)

El discurso de cabecera ha sido desde siempre la recuperación de edificios antiguos, fundamentalmente de las áreas centrales de Valparaíso, el cual ha sido utilizado sostenidamente por el segundo actor importante en esta discusión, correspondiente a los inversionistas privados, que han hecho de Valparaíso una especie de museo arquitectónico de valores estratosféricos e inalcanzables para los habitantes de la ciudad, convirtiendo esta recuperación patrimonial en un negocio que ha favorecido a turistas y empresarios pero no a la economía local. Finalmente, el tercer actor es la comunidad, quien además de quedarse con los espacios residuales de la ciudad, posee concepciones sumamente diferentes de lo que es el patrimonio de Valparaíso, su distribución, valoración y uso dentro de los diferentes espacios.

En general, se tiende a pensar que el patrimonio va produciendo identidades y lugares comunes, sin embargo, con las distintas valoraciones de los actores antes mencionados es difícil creer que por ejemplo, las comunidades de Valparaíso construyan sus identidades o lugares de arraigo a partir del Sitio del Patrimonio de la UNESCO.

Como señala Harvey (2001), el patrimonio es un proceso social que produce lugares, un proceso social que a su vez es producido y dominado por la actividad económica y especulación financiera, además de, socialmente apropiado con un sentido que lejos de pretender la unificación, el desarrollo de identidades y sentido de arraigo solo busca la reproducción territorial del poder de las clases dominantes. La población de Valparaíso no disfruta, no consume, y mucho menos se apropia de la zona declarada Patrimonio de la Humanidad. Por su parte, la ciudad que habitan y de la cual son activamente partícipes a nivel económico, social y cultural corresponde a mucho de lo que ha sido abandonado y precarizado producto de la patrimonialización de la UNESCO, donde el patrimonio salta a la vista, pero cabe preguntarse una vez más ¿el patrimonio para quién?

Como señalan Harvey y Smith (2005), la cultura (dentro de la cual se puede ubicar al patrimonio como una de sus expresiones) se ha vuelto un tipo de mercancía con la cual se comercializa al alero de su vínculo con determinados lugares. Es decir, desde una visión crítica, patrimonializar un determinado lugar, edificación, monumento u otro, genera un proceso de mercantilización, ante el uso o consumo de ese algo patrimonializado. En palabras de los autores, “no se comercializa con el terreno, el recurso o la ubicación geográfica de cualidades excepcionales, sino con la mercancía o el servicio que se produce mediante su uso” (Harvey y Smith, 2005, p. 31)

En este sentido, ciertas dimensiones de la vida social que parecen ser eminentemente culturales, en realidad poseen características económicas y políticas que emanan desde la intención de grupos dominantes por producir, reproducir y acumular cuotas de poder en los territorios, dando cuenta de que patrimonializar espacios, genera inevitables tensiones en la vida urbana.

Nunca hay que olvidarse que el neoliberalismo se ha valido muy potentemente de los movimientos sociales y acciones de la consciencia popular para plantear los procesos de recuperación, restauración y conservación (Novack, 2023), nutriéndose de la valorización cultural de la memoria e historia local, y jamás olvidándose del gran potencial que posee el patrimonio como recurso político material y simbólico que incide en la producción social de los espacios en las ciudades. En el caso de Valparaíso, no existe un ejercicio de proyección común para toda la ciudad palpable en un acuerdo o plan de desarrollo que vincule la Declaratoria UNESCO con el desarrollo turístico comunal, mucho menos con los criterios o valoraciones comunitarias.

Reflexionar sobre los usos y valores del patrimonio, invita a revisar como se materializa la vida y la configuración de las ciudades a partir de las visiones predominantes, y como se genera un contraste y quiebre sobre lo oficial a partir de la realidad local. Patrimonializar los espacios se traduce muchas veces en procesos de fragmentación y segregación social para los territorios y sus habitantes. Valparaíso es a todas luces, el ejemplo de una morfología citadina profundamente dañada y desintegrada por la cultura hegemónica neoliberal.

## REFERENCIAS

### Libros:

Capel, H. (2014). El patrimonio: la construcción del pasado y del futuro. El Serbal. 2014.

Estrada, B. (2008). En: Valparaíso. Patrimonio arquitectónico, social y geográfico. Ediciones Altazor.

### Capítulos de libros:

Harvey, D y Smith, N. (2005). El arte de la renta: la globalización y la mercantilización de la cultura, En: Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura.

Nordenflycht, J. (2008). Musealidad y patrimonio: del paisaje al lugar. En: Valparaíso. Patrimonio arquitectónico, social y geográfico. Ediciones Altazor.

### Artículos:

Ávila, N. (2015). Patrimonialización del espacio urbano y producción de centros históricos. En: NIGLIO, O. Ciudades históricas entre oriente y occidente, 2015

Harvey, D. (2001). Heritage Pasts and Heritage Presents: temporality, meaning and the scope of heritage studies, International Journal of Heritage Studies, Vol 7, N°4, p. 319-338.

Novack, P. (2023). Reestructuración neoliberal en áreas centrales de ciudades portuarias latinoamericanas: el caso de Valparaíso (Chile). Geosp, v. 27, n. 3, e-204071, set./dez. 2023. ISSN2179-0892. Disponible en: <https://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/204071>. doi: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geosp.2023.204071.es>





# ITINERARIOS CULTURALES, TURISMO Y CONTRACCIÓN URBANA: EL CAMINO DE SANTIAGO EN LA CIUDAD DE LEÓN (ESPAÑA)

SERGIO TOMÉ FERNÁNDEZ<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Oviedo, calle Amparo Pedregal s/n, Oviedo, stome@uniovi.es*

**Resumen.** La Ruta Jacobea practica un corte de más de cinco kilómetros a la trama urbana de León capital, que siendo un destino turístico emergente también es una ciudad menguante, cuyo declive condiciona la administración de los recursos patrimoniales y hace difícil acercarse a un urbanismo sostenible. Lo que aquí se propone es una exploración de la franja definida por el itinerario cultural del Camino Francés en el centro histórico, ensanche, sistema de barrios y periferia. Busca integrar la observación de los aspectos morfológicos, ambientales, socio demográficos y relativos a las bases de actividad, interrelacionando lo que ocurre en la propia ruta con las dinámicas generales. La comunicación realiza un balance de las diversas mejoras introducidas, y aporta un diagnóstico de los problemas, impactos y cuestiones pendientes (edificación, función residencial y terciaria, movilidad, verde, mobiliario, imagen urbana). Los recursos informativos primordiales han sido el trabajo de campo, la documentación municipal, los datos del padrón y el catastro. Los resultados constatan la prevalencia de las lógicas de mercado (gentrificación, sobreexplotación o descapitalización, según las zonas) sobre los objetivos sociales y culturales, en un contexto de contracción urbana favorable al abandono y deterioro, dentro y fuera de la ciudad antigua.

**Palabras clave:** Centros Históricos, Rutas Culturales, Turistización, Planeamiento Urbano, Ciudades en declive.

## CULTURAL ROUTES, TOURISM AND URBAN CONTRACTION: THE CAMINO DE SANTIAGO IN THE CITY OF LEÓN (SPAIN)

**Abstract.** The Jacobean Route runs more than five kilometres within León. That city is an emerging tourist destination but also a shrinking city, whose decline conditions the management of cultural heritage and makes difficult to approach sustainable urbanism. Here we propose an exploration of the strip that forms the cultural itinerary of the Franch Way in the historical centre, expansion area, crown of neighbourhoods and periphery. Morphological, environmental, socio demographic and economic aspects are comprehensively examined, establishing relationships with general dynamics. The text takes stock of the improvements introduced, and a diagnosis of the impacts and pending problems (building, residential and tertiary function, mobility, green, urban furniture, image of the city). The information used comes from field work, local urban planning documentation, population statistics and cadastral data. The results confirm that market logic (gentrification, over exploitation or decapitalization, depending on the zones), prevail over social and cultural objectives, in a context or urban contraction favourable to abandonment and deterioration, inside and outside the old city.

**Keywords:** Historical Centres, Cultural Routes, Touristization, Urban Planning, Cities in Decline.

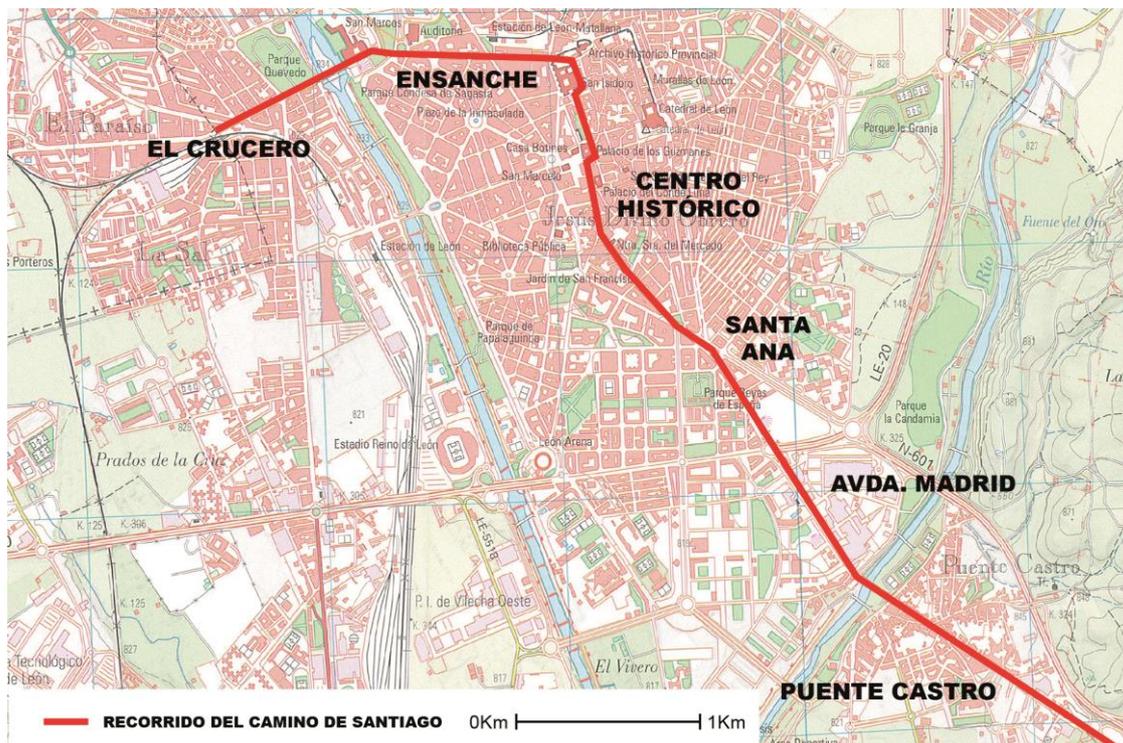


## 1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA

Este es un estudio de caso que, más allá de lo puramente local, trata cuestiones de interés amplio, pudiendo resultar útil para reforzar o matizar las interpretaciones de carácter general (Troitiño Vinuesa, 1998). Responde a la atención que viene suscitando el conocimiento y salvaguardia de los itinerarios culturales, entre los cuales ocupa un lugar muy destacado el Camino de Santiago Francés (Castillo Ruiz, 2006). Los itinerarios son una categoría de bien patrimonial, con función turística, pero también representan un concepto integrador como objetos de análisis pluridimensional, donde importa el “todo” que cobra materialidad en los paisajes (Fernández Salinas, 2013; Campesino Fernández, Salcedo Hernández y Gil Álvarez, 2021). Su linealidad los convierte en observatorios privilegiados donde se entrecruzan los fenómenos, los problemas y las dinámicas generales, del territorio y la ciudad.

Con arreglo a esas premisas se propone aquí una pequeña investigación de conjunto, que relaciona la morfología y aspectos ambientales (edificación, trama, espacios libres, verde), con los de orden funcional (usos, perfil de actividades) y sociodemográficos (dinámica, composición) (Troitiño Vinuesa, García Hernández y De la Calle Vaquero, 2006; Troitiño Vinuesa y Troitiño Torralba, 2016). Para establecer la meso escala de análisis se utilizó la delimitación oficial del Conjunto Histórico del Camino de Santiago en el término municipal de León, donde desarrolla un trayecto de más de cinco mil metros. Lo hace a través de su centro histórico, el ensanche de 1904, la primera corona de barrios (sean periferias históricas remodeladas -Santa Ana-, parcelaciones -El Crucero-, o producto del planeamiento desarrollista -avenida de Madrid-), además de la periferia oriental (suburbio de Puente Castro). Comprende las franjas laterales con sus espacios públicos y estructuras, los predios que miran al itinerario y en algún tramo también los situados en vías paralelas o transversales asociadas (Figura 1).

Figura 1. La Ruta Jacobea en el municipio de León



Fuente: Instituto Geográfico Nacional, mapa 1:25.000, 1ª edición 2022 y Plan Especial del Conjunto Histórico del Camino de Santiago. Elaboración propia.

Por su longitud y disposición particular, de figura quebrada, el recorrido reúne elementos y conjuntos del mayor interés cultural, insertos en tejidos resultantes de una rica sedimentación, pero también viejas calles desprovistas de cualquier rasgo de nobleza o maltratadas por la incuria. Atraviesa espacios bien ordenados con buena habitabilidad como igualmente áreas de origen especulativo, con serios déficits o



inactivas. Resulta entonces un escenario complejo, adecuado para conocer cómo se articulan localmente la convivencia y el conflicto entre dos fuerzas. De un lado el patrón neoliberal de acumulación (renovación, privatización, reparto desigual de la riqueza, gentrificación, turistización, banalización), y de otro los objetivos sostenibles (rehabilitación, regeneración, mix funcional, mezcla social, naturalización, bienes comunes) (Fernández Casadevante y Martínez, 2017; Díaz Parra, 2022). Pero el efecto de ambos impulsos está limitado por la categoría urbana media baja y la condición de ciudad menguante (121.281 h. en 2023; 147.780 en 1995), entendida como fenómeno geográfico complejo, con múltiples facetas, que recoge en lengua inglesa la expresión *shrinking city* (Griño Cabecerán, 2014; Richardson y Nam, 2014; Tomé Fernández, 2019; Pallagst et al., 2022; Mallach, 2023). Se hace entonces preciso conocer con profundidad las manifestaciones locales de la contracción urbana, e introducir ese factor en el debate sobre la ciudad histórica, la gestión del patrimonio y la terciarización turística (Troitiño Vinuesa, 1998; Troitiño Vinuesa y Troitiño Torralba, 2018; Döringen et al., 2020; Escudero Gómez, Martínez Navarro y García González, 2022; Vilcea, Popescu y Clincea, 2022).

La finalidad última del texto es resolutive pues busca demostrar el valor y utilidad del diagnóstico geográfico integral en la planificación urbanística. Precisamente en el Plan Especial del Conjunto Histórico del Camino de Santiago para el municipio de León, recién aprobado, la ausencia de esa contribución propia de la ciencia geográfica, sustentada en el establecimiento de interdependencias, reduce la operatividad del proyecto frente a las tendencias negativas. Las observaciones que aquí se ofrecen tienen su principal apoyo en los datos primarios, obtenidos mediante levantamientos de campo realizados entre agosto y diciembre de 2023, donde se han inventariado los edificios de nueva planta, rehabilitados y deshabitados, los impactos (altura de la edificación, pintadas, publicidad, urbanización deficiente, comercio mal armonizado), los establecimientos comerciales, locales sin uso, hostelería y terrazas. Los datos secundarios son las estadísticas del INE (Padrón, Censo, Viajeros), del Catastro, la Asociación de Amigos del Camino (peregrinos), así como la documentación municipal y autonómica de planeamiento y gestión patrimonial.

## 2. UN PROYECTO TARDÍO E INSUFICIENTE

Aunque la Ley del Patrimonio Histórico de Castilla y León (12/2002 de 11 de julio) obligaba a los Ayuntamientos a redactar Planes Especiales de Protección del Conjunto Histórico del Camino de Santiago, incorporado a la Lista del Patrimonio de la UNESCO desde 1993, la ciudad de León únicamente lo aprobó en primera instancia para el tramo correspondiente a su término municipal en 2023 (Fernández Salinas, 2013; Ayuntamiento de Valverde de La Virgen, 2018). De manera que las competencias urbanísticas han estado en manos autonómicas, al amparo del Plan Especial de la Ciudad Antigua (PEOMCA, 1994), muy desfasado, y del Plan General (2004) en el trayecto restante.

La travesía del centro histórico permite percibir la dualidad que en términos generales le caracteriza: el abandono y la pérdida de los soportes económicos tradicionales conviven y contrastan con la recuperación local, la inyección de usos culturales (once museos, centros de interpretación y salas de exposiciones) y la capitalización intensiva, conforme al patrón posfordista apoyado en la atracción de visitantes y la vivienda exclusiva (Cócola Gant, 2015; González González y Ramírez Rosete, 2015; Calle Vaquero, 2019; Parralejo y Díaz Parra, 2021). En el trazado por el resto de la ciudad están presentes en distinto grado las secuelas de su profunda decadencia (activos ociosos, depauperación, falta de vida) y ciertas políticas erróneas desde finales del siglo XX (ordenación y diseño urbano, movilidad, emprendimiento), incluso en la parte correspondiente al ensanche primisecular (Figura 2).

El nuevo Plan Especial referido estrictamente al Camino Francés identifica los elementos inadecuados, sean edificios fuera de alineación y de escala, descontextualizados o ruinosos, así como solares y paneles publicitarios. Alude en general a la degradación, la mala imagen o agresividad de ciertos entornos, así como la deficiente urbanización y el efecto negativo de la arquitectura moderna “de escaso interés y calidad constructiva”, que “no conserva los valores de la tradicional” (Ayuntamiento de León, 2021: 264). Pero pasa por alto impactos ya recogidos en proyectos previos como el de Burgos (2004): cierres de fincas inapropiados (a sustituir por otros vegetales), menoscabo del ambiente característico. Y resulta muy insuficiente en la determinación de factores de deterioro con enorme incidencia como las pintadas, los locales comerciales vacantes y en mal estado, o la volumetría horizontal desacertada en edificios de los últimos cuarenta años.



Como es frecuente en instrumentos de ordenación de la ciudad histórica, no atiende los aspectos sociales y funcionales (Troitiño Vinuesa, 2018), para no oponerse al control que ejercen ciertos grupos. De ahí que omite la reflexión sobre errores y deficiencias del urbanismo previo, como las reformas devaluadoras de los espacios públicos (que trajeron consigo una ordenación de usos insatisfactoria), o la ignorancia de los objetivos de sostenibilidad. Tampoco menciona los condicionantes propios de una ciudad en declive, por ejemplo en forma de inmuebles deshabitados o con baja ocupación. Entonces sus propuestas, interesantes y acertadas en general, no alcanzan el conjunto de las problemáticas. Sacan partido del relieve y las cuencas visuales (mirador de Puente Castro), introducen plantaciones de arbolado (500 pies previstos) y áreas verdes, amplían las aceras y reordenan las movi­lidades, para amabilizar el recorrido; donde también, a fin de mejorar sus condiciones, habrán de soterrarse los contenedores de residuos. Pero faltan sugerencias para la rehabilitación de edificios y locales, la limpieza de fachadas, la captación de residentes y empresas o el rejuvenecimiento, sin las cuales se estará lejos de regenerar la ruta jacobea y dignificar la escena urbana. También sorprende que no se contemple la posibilidad de abrir al público el pequeño jardín histórico de la Granja Victoria (llamado a desaparecer), que no haya referencia a la necesidad de tratamiento paisajístico en los taludes desnudos del Portillo (LE-30), o que no se prohíban las plantas bajas con cerramiento provisional, como en el cercano municipio de Valverde. Por otro lado está por ver si los vecinos de las calles afectadas están dispuestos a rebelarse contra las reformas, pues hay asombrosos precedentes en lo referido al arbolado o la supresión de plazas de estacionamiento.

*Figura 2. Fuertes contrastes de la escena urbana entre la espina dorsal del centro histórico (calle Ancha, izda.) y el barrio obrero del Crucero (avenida de Quevedo, edificio abandonado, dcha.)*



Fuente: Elaboración propia.

### **3. LOS ASPECTOS PATRIMONIALES, MORFOLÓGICOS Y URBANÍSTICOS: LA MATERIALIDAD DE LOS PAISAJES.**

Cerca de 500 propiedades tienen fachada al camino, un 40 % de ellas en la ciudad antigua, donde el recorrido deja fuera la Catedral, la plaza Mayor, el núcleo fundamental del Barrio Húmedo y la mayor parte del eje director (calle Ancha); por tanto apenas incluye los modelos edificatorios burgueses procedentes de la reforma interior en el paso del siglo XIX al XX. Así que le caracteriza un fuerte contraste entre los seis monumentos (el séptimo está en el ensanche) y la arquitectura vernácula de regular o baja calidad constructiva, sobre una matriz parcelaria de longueros o fincas atomizadas. Es mucho más infrecuente la arquitectura culta preindustrial y contemporánea de anteguerra (desde palacios o casonas hasta casas balconadas y de miradores, al gusto ecléctico o modernista).

Según las dataciones del Catastro, los edificios (residenciales y terciarios) anteriores a 1930 no representan siquiera el 40 % en el núcleo preindustrial, y menos del 10 % fuera del mismo. Allí casi un cuarto del total corresponde al intervalo entre la II República y el final de la posguerra, pudiendo hablarse de arquitectura ambiental que en su mayoría tiene interés o carácter, por sus referencias racionalistas, post racionalistas o del estilo imperial (calles Ramón y Cajal, Suero de Quiñones, Barahona). De los 161 inmuebles protegidos, el 80 % figuran en los niveles 3 y 4, con elevada susceptibilidad de reforma.



Como en otras ciudades, las décadas de 1960 y 1970 introdujeron una brusca discontinuidad en la estratificación histórica, al aportar uno de cada tres edificios en el trayecto por la ciudad moderna, y la mitad de ese valor en el casco viejo, por vía de sustitución. Aún con sus alturas inconvenientes y enorme daño a la imagen urbana, paradójicamente en León la arquitectura desarrollista es a menudo, hasta bien avanzados los años setenta, de mayor calidad que la del resto del siglo, producto igualmente de derribos locales o remodelaciones de conjunto (arrabal de Santa Ana). En efecto, durante los años ochenta y noventa se generalizó el ladrillo caravista rojo y sobre todo marrón (a veces brillante o pulido), discordante en entornos históricos, y una mala práctica antes inexistente, que perdura hoy fuera del ámbito del Plan Especial del Casco Antiguo. Consiste en dar a las fachadas de los edificios (en su totalidad, no sólo cuerpos de terraza) un vuelo exagerado (máximo de 1,20 m, frente a 0,75 en Madrid y 0,70 en Valladolid). Hasta 67 casas con cuerpos cerrados excesivamente salientes, cuyo impacto visual se incrementa al reducir en ellas la altura del bajo, estrechan la Ruta Jacobea y dañan su fisonomía.

Desde 2001 hasta la actualidad hubo 40 obras en la ciudad vieja (35 fuera de ella), cayendo sensiblemente la actividad en las márgenes del camino después de 2008. Intervenciones sueltas y operaciones renovadoras de mayor escala en espacios próximos a la cerca medieval (Rúa-Independencia, Puerta Moneda-Cercas) dieron entrada a una arquitectura de reposición mejor armonizada. Paralelamente iba ganando fuerza la rehabilitación (más de cien actuaciones), con carácter profundo (minoritaria y mayormente concentrada en el casco) o somero (68% del total), que es la forma dominante fuera.

El conteo realizado arrojó un total de 18 solares y casi medio centenar de construcciones cerradas o deshabitadas, muy repartidas a lo largo del itinerario: el 25% de ellas en Puente Castro, y un 29% entre la Rúa, Herreros y Puerta Moneda. Algunas tienen fuerte peso espacial (sede central de Caja España) o son muy singulares, caso de los teatros Emperador y Trianón, o el Laboratorio Pecuuario Regional. El declive de la capital, origen de esos fósiles, limita las posibilidades de asimilación sin un cambio drástico en las bases de actividad urbana. En lo tocante a la arquitectura doméstica las cosas se complican pues los promotores manejan como opción prácticamente única la vivienda cara, enteramente nueva o tras una fachada antigua, siendo numerosos los alojamientos recientes en zonas valoradas que sobrepasan los 100 m<sup>2</sup>. Pero los grupos solventes interesados en el área urbana central para residir o invertir no son tan numerosos como para absorber el excedente de casas, pisos y solares, mucho menos en los barrios.

*Figura 3. Buenas y malas prácticas en el barrio de Puente Castro: zona de estancia en la ribera del Torío (izda.) y construcciones recientes con vuelo inapropiado (dcha.).*



Fuente: Elaboración propia.

Articulados con la masa edificada, los espacios libres completan la definición de las formas del paisaje en el camino. Sólo un tercio del recorrido posee arbolado de alineación, no siempre en las dos aceras, carencia aliviada un tanto al salvar el curso de los ríos Torío y Bernesga por la amenidad de las franjas verdes ribereñas, con un área de descanso en el primer caso (Figura 3). Asociado al Bernesga, el parque de Quevedo (4,8 ha) es el mayor, pues el Jardín del Cid que sirve al recinto histórico no llega a 2 ha, y sólo hay otras dos superficies de cierta entidad en la avenida de Madrid (plaza de Santa Ana y jardín interbloques de los Maestros Cantores).



En cuanto al tratamiento y ordenación de las vías públicas, el Plan Especial en trámite ya señala el problema de las aceras estrechas y el excesivo espacio dedicado a los vehículos, en tramos discontinuos que suman más de 1500 m, frente a los 1300 de las calles peatonales y semi peatonales. En éstas el plan no menciona la absurda diversidad de pavimentos utilizados y el pésimo estado que presentan en muchos lugares, debido a la falta de idoneidad de los materiales o la mala calidad de los trabajos realizados; también está muy extendido el deficiente mantenimiento de los bancos. En cuanto al vistoso sistema de doce plazas (orgánicas o proyectadas) enhebradas a la ruta, sucesivas reformas muy discutibles han introducido en ellas mobiliario inapropiado o banal (esculturas, jardineras, faroles), a la vez que frenaban la expansión del soporte vegetal en favor de las terrazas, abiertas o cerradas en el caso de San Marcelo (Ariza da Cruz, 2022); hay otros ejemplos de afección a entornos de BIC, como la barandilla metálica en la plaza de San Marcos, y un edificio a medio construir desde hace más de cuarenta años en la plaza del Grano.

#### **4. LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y LOS USOS DEL SUELO: EL BOOM HOSTELERO Y EL DECLIVE COMERCIAL**

Según Brandis y Del Río (1998) el patrimonio funcional y social es, tanto como el patrimonio edificado y el de carácter natural, determinante del medio ambiente urbano en la ciudad histórica y fuera de ella; pero el desajuste entre forma y función resulta recurrente (Troitiño Vinuesa, 2012: 147). En la capital leonesa la diversidad de usos queda asegurada por la longitud del tramo municipal del Camino Francés y el corte que realiza a las distintas piezas del mosaico urbano; pero hay fuertes contrastes internos en cuanto al perfil o la densidad de actividades, y desequilibrios sectoriales resultantes del juego entre la intervención pública y privada.

La Administración es responsable de una veintena de equipamientos, 12 de ellos en el núcleo preindustrial, que en parte son centrales (diputación, audiencia, correos) o de carácter cultural (Centro Leonés de Arte -antiguo Instituto Provincial de Higiene-, museos de San Isidoro y Casa Botines, alojados ambos en BIC), incluyendo otros ejemplos de reciclaje como las escuelas del Cid cedidas a la Cruz Roja. Los ocho equipamientos situados al exterior están relativamente concentrados en el ensanche, donde se encuentra el Parador de San Marcos (BIC), la estación de FEVE, el auditorio y el museo de la Emigración, que reutiliza la residencia de una familia burguesa. Fuera de ahí son significativos el centro de interpretación del León Judío y el Camino de Santiago, en la iglesia de Puente Castro, y el centro cívico del Crucero que adaptó con fondos Urban las naves de Obras Públicas. Sin embargo faltan servicios básicos como guardería o centro de día, especialmente en el casco (Relea Fernández, 2023).

En cuanto a la acción del mercado, lo más remarcable parece la rotura del equilibrio funcional debido a la expansión del turismo y caída del pequeño comercio (Troitiño Vinuesa, García Hernández y De la Calle Vaquero, 2006) (Figura 4). La ciudad recibió 429.226 viajeros en 2023 según el INE (3,2 % por debajo del récord de 2016), y en 2022 pasaron por ella 33.239 peregrinos (39 % menos que en 2017), con datos de la Asociación de Amigos del Camino de Santiago (2023). Entre las tipologías de visitantes ocupan un papel destacado durante los fines de semana las despedidas de soltero, que no se compadecen con los turistas atraídos por los recursos culturales. Esa afluencia, en recuperación tras la pandemia, ha favorecido la puesta en valor o la reutilización productiva del patrimonio edificado, pero también ha desencadenado un sobre desarrollo hostelero que deja ochenta establecimientos al borde del Camino, 63 % de ellos en la ciudad vieja. Una veintena se dedican al alojamiento, con gran diversidad de categorías y formatos, siendo notable la aparición de hostels, albergues, suites o apartamentos. Las disfunciones y costes, especialmente de la parte relativa a restauración, pueden medirse en términos de inflación de precios inmobiliarios, conquista del espacio público (34 terrazas sólo en el tramo correspondiente al casco) y maltrato al entorno (pintadas, suciedad, actos vandálicos) en razón directa al número de bares.

La dinámica del comercio y los servicios comerciales es en cambio regresiva, en gran parte del área considerada. Incluye una franja de servicios discontinua (gran distribución, concesionarios de automóviles) en la periferia este (avenida Miguel Castaño, avenida de Madrid), dos subcentros de barrio (plaza Sta. Ana y avenida de Quevedo), más una parte del centro comercial tradicional (Rúa, Ancha). La reconversión del sector (por competencia de las grandes superficies y la venta online), el agotamiento del ciclo de vida de muchos establecimientos y la jubilación de sus propietarios, se suman aquí a la presión turística en calles valoradas (encarecimiento de los locales).



Tanto o más determinante parece ser el efecto de la decadencia local, en términos de envejecimiento y despoblación (que tratamos aparte), sin que la arribada de nuevos pobladores tenga por ahora repercusión mercantil palpable. En consecuencia el número de tiendas cerradas y locales desocupados a lo largo del camino asciende a 161 (62 en la ciudad antigua y 99 fuera). Entre ellos hay sucursales bancarias, negocios especializados o de proximidad, así como bajos que nunca han tenido uso, siendo frecuente el stock de larga duración y el mal estado de conservación que requeriría una inversión importante. A la cabeza por oferta de locales está la avenida de Madrid (30 entre Fernández Ladreda y plaza de Santa Ana, 19 en Puente Castro), la Rúa (21) y la avenida de Quevedo (19), así que se trata de un problema universal. Otro centro de interés se sitúa en las 44 tiendas con impacto (fachadas y rótulos inapropiados), abiertas o cerradas, casi todas en la parte moderna del municipio. En ciertos edificios rehabilitados recientemente los antiguos locales comerciales fueron sustituidos por garajes comunitarios, cosa que también sucede en la obra nueva.

*Figura 4. Atonía comercial en La Rúa (izda.) y presión hostelera en el barrio Romántico (dcha.).*



Fuente: Elaboración propia.

## 5. RESIDENTES Y VISITANTES, PARADOJAS Y TENSIONES

Según el Padrón Continuo del INE únicamente dos de las veintidós secciones censales atravesadas por la Ruta Jacobea tienen en 2023 más habitantes que en 2004. Una, situada al extremo meridional del casco antiguo, coincide con operaciones de remodelación (Rúa sur, Cercas, Puertamoneda) que fijan grupos con cierta capacidad adquisitiva. La otra corresponde al suburbio de Puente Castro, donde el plan parcial Puente Castro Sur-Santo Tomás (2005-2010) proporcionó 360 viviendas de precio asequible, elevando la población casi un 40 %. Eso dio lugar al único enclave claramente rejuvenecido, indicativo también de una progresiva sectorialización de clases. La renta media por persona en Puente Castro es menos de la mitad que en el centro, y en gran parte del Crucero cae hasta un tercio, según el Atlas de Distribución de la Renta de los Hogares (INE, 2021). La disminución de efectivos (3.660 habitantes en diecinueve años) rebasa el 20 % en cinco secciones censales del centro histórico, ensanche y barrios de mediados del siglo XX (Crucero, 1ª fase de La Chantría), contribuyendo a engrosar el saldo municipal de catorce mil viviendas vacías según el censo de 2021.

Ahora bien, los datos recientes podrían sugerir el cambio de tendencia hacia una cierta diferenciación espacial, que deberá confirmarse. Efectivamente, siete secciones censales céntricas experimentaron leves ganancias en 2022, y once en 2023, no totalmente coincidentes con las anteriores, aunque la variación positiva es de poca cuantía salvo en el ensanche y Santa Ana, donde superó el 6 % este último año, además de Puente Castro que rebasó el 10 %. Según los casos, el aumento obedece a la construcción de nueva planta y transformación de edificios, o guarda relación con la obsolescencia de alojamientos heredados donde se establecen inmigrantes. En cuanto al envejecimiento, en seis secciones censales los mayores de 60 años representan entre el 40-43 % del total; en otras trece, entre 35-40 %. Los valores más elevados también se dan en la cuadrícula de ensanche y los barrios crecidos durante la parte central del pasado siglo, siendo levemente inferiores en el núcleo preindustrial debido a la inversión inmobiliaria.



Eso remite al otro hecho destacable, el aumento de la renta de los residentes, y los procesos de elitización o sustitución social, que hemos medido indirectamente a través del porcentaje de población con estudios superiores en los censos de 2011 y 2021. A excepción del barrio del Crucero, que concentra grupos de origen extranjero, a lo largo del Camino se incrementó en diverso grado la cualificación: lo hizo por encima del 30 % en trece secciones censales; de ellas, siete registraron aumentos superiores al 40 %, y otras dos entre el 50 y 57 %. El mayor salto corresponde al área central, donde puede hablarse hasta cierto punto de gentrificación, allí donde había clases populares en edificios sueltos o conjuntos que han sido derruidos o reestructurados. También en los barrios salta a la vista que las viviendas nuevas son siempre de precio muy superior a las preexistentes, aunque no necesariamente de mayor calidad constructiva. Ahora bien, estamos ante una realidad muy fragmentada, pues incluso en el centro esa selección social concentrada o difusa convive con las dinámicas de abandono, cuyos protagonistas incluyen a las familias acomodadas que se trasladan a Madrid. De hecho, en seis secciones censales del ensanche y su contacto con la antigua población coinciden un acusado envejecimiento y un apreciable ascenso social, y en cuatro de ellas ha habido también una merma de población superior al 15 % desde 2004.

Tabla 1. Cuadro resumen de problemas detectados

<p style="text-align: center;"><b>Morfológicos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dicotomía entre arquitectura culta y arquitectura popular, más difícil de recuperar.</li> <li>• Escasa rehabilitación edilicia de iniciativa privada.</li> <li>• Multiplicación del número de edificios abandonados o en vías de serlo.</li> <li>• Baja calidad de las construcciones del desarrollismo y posteriores.</li> <li>• Vuelos salientes exagerados en construcciones de nueva planta desde los años ochenta.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Sociales</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Merma de residentes.</li> <li>• Envejecimiento.</li> <li>• Fuerte presencia de mayores inmigrados desde la provincia.</li> <li>• Elitización muy localizada en el área urbana central.</li> <li>• Sobrevaloración especulativa de los bienes raíces con carácter general.</li> <li>• Concentración de rentas bajas en algunos barrios del siglo XX y parte de la periferia reciente.</li> <li>• Debilidad del tejido cívico y los movimientos sociales.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Funcionales</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cierre de comercios y servicios comerciales, de cercanía y especializados.</li> <li>• Stock de locales desocupados con precio elevado, y a menudo en mal estado.</li> <li>• Falta de variedad y calidad en el diseño de las fachadas comerciales.</li> <li>• Concentración hostelera en el centro histórico, vinculada en parte al turismo juvenil de fin de semana.</li> <li>• Falta de dotaciones de proximidad.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Ambientales</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Baja calidad de la urbanización.</li> <li>• Ausencia de paisajismo.</li> <li>• Mala ordenación y privatización de los espacios públicos.</li> <li>• Proliferación desmedida de las pintadas.</li> <li>• Falta de arbolado y carril bici en vías públicas.</li> <li>• Deficiencias del servicio de autobuses urbanos.</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia, inspirado relativamente en Zárate Martín & Rubio Recio (1993) y González González (2005).

El retrato de la comunidad quedaría incompleto si excluimos a los turistas, a los jóvenes foráneos que celebran en León las despedidas de soltero, y los jóvenes nativos que frecuentan las zonas de ocio integradas en el Camino (Barrio Romántico en torno al jardín del Cid) o laterales al mismo (Barrio Húmedo). El comportamiento de los distintos actores (Roncayolo 2002) reviste sumo interés, comenzando por los jóvenes autores de pintadas que afectan a un total de 150 edificios (64 en el casco antiguo), en octubre de 2023. De poco sirven los sistemas de vigilancia (cámaras) cuando determinados grupos mantienen una relación tan pobre o limitada con su ciudad, desde el momento en que no les importa dañarla, poniendo no pocas veces especial empeño en los inmuebles recién restaurados.

Eso concuerda con la indiferencia de una parte muy considerable de los residentes ante los signos de decadencia, ya que apenas se organizan y se muestran poco exigentes con sus gobernantes; esa inhibición no sólo es propia de la gente mayor venida del entorno provincial en distintas épocas, que no parece adquirir vínculos suficientes con el medio de acogida por mucho tiempo que pase. Hay poca vida de barrio en el sentido tradicional, y una creciente debilidad de los movimientos sociales, de manera que la defensa del patrimonio cultural ya no suscita como en el pasado reacciones vecinales, fuera de algunos círculos bien



reducidos, en correspondencia con la censura impuesta al pensamiento crítico en ciertos medios de comunicación (Kong, 2008). Paradójicamente, como ya se dijo, a veces la fracción más silenciosa parece despertar para enfrentarse a la realización de obras municipales que objetivamente representan una mejora, como la humanización de vías públicas. Es asimismo difícil de entender la lógica de aquellos grandes propietarios de locales comerciales que aplican subidas desorbitadas de los alquileres, haciendo inviables muchos negocios que al cerrar dejan los bajos desocupados, sine die, mientras se deterioran sin inversión alguna. En otros locales el exagerado precio de partida da lugar a que nunca hayan albergado actividad alguna.

Como resultado final del cuerpo analítico previo, en la Tabla 1 se esquematizan, por categorías, las principales dificultades que afronta la gestión de los recursos patrimoniales y el paisaje cultural en León. Parte de ellas son universales, otras están provocadas o exacerbadas por la contracción urbana. Puede decirse que las buenas prácticas (protección, rehabilitación, fomento de usos culturales) son allí sobre todo institucionales, más frecuentemente estatales o autonómicas que municipales. De hecho, la administración local (y a veces la autonómica, por acción u omisión) resulta también responsable de errores, intervenciones desafortunadas (espacios libres, normas de edificación, vivienda, naturalización), negligencia o falta de energía ante la desidia y el vandalismo. Por su lado la iniciativa privada, más favorable en general a la obra nueva, colisiona a menudo con el interés general (Roncayolo, 2002; Kong, 2008). Invierte en unas zonas para favorecer la circulación del capital, el turismo y la conquista residencial de clase, pero descapitaliza otras contribuyendo al abandono y deterioro de una fracción considerable de la ciudad. Recuperarla es tarea complicada según la lógica imperante y en las condiciones objetivas de un municipio declinante, donde la emigración resta cuadros profesionales comprometidos con la acción local. Ese estado de cosas reclama una acción pública de choque y un afinamiento de las bases de ordenación urbana.

## 6 CONCLUSIONES

La lectura espacial pormenorizada, en el tramo urbano de un itinerario cultural de primer orden, ofrece resultados que pueden servir de ayuda para perfeccionar las políticas de conservación y regeneración, especialmente en núcleos periféricos de tamaño intermedio. De poco serviría asumir exclusivamente como objetivo la restauración en lámina de los frentes edificados y el embellecimiento de los espacios libres fronteros al Camino de Santiago, a modo de telón que ocultase los procesos negativos del entorno. Reforzar la dimensión geográfica del planeamiento especial puede representar la alternativa más eficaz, de manera que el diagnóstico recoja los aspectos de índole económica, relativos a la función residencial y el ambiente, que suelen ser escasamente tenidos en cuenta cuando no omitidos, y aquí son determinantes (Troitiño Vinuesa, García Hernández y De La Calle Vaquero, 2006; Troitiño Vinuesa, 2018). Las recomendaciones y propuestas resultarían de esa forma más efectivas y cobrarían un carácter más experimental, a fin de extenderlas luego al resto del área urbana cuando se revelen exitosas. La esfera local puede así comportarse como emisora de buenas prácticas, o al menos contribuir empíricamente al debate sobre la gestión de las herencias culturales, en localidades necesitadas de intervención estratégica.

Desde una perspectiva geográfica integradora, el plan de León necesita evitar en lo posible la destrucción del patrimonio arquitectónico menor y de carácter ambiental, así como el uso abusivo de la reproducción de los modelos habitacionales tradicionales, tantas veces desacertada, en el núcleo histórico. No parece descabellado recuperar el concepto “rehabilitación” definido flexiblemente en los años ochenta, como adaptación respetuosa de inmuebles, conjuntos y espacios descubiertos, para diferentes usos. Cuestión aparte es la necesidad de incrementar la calidad formal e integración de las edificaciones que se levantan fuera de la ciudad antigua, facilitando el paso desde la mera construcción a la arquitectura.

Algunos grandes fósiles resultan seguramente idóneos para dedicarlos a las nuevas tecnologías, con el concurso de la universidad y las empresas, reinvertiendo acaso en ellos parte de los beneficios turísticos e inmobiliarios por vía fiscal. Por otro lado el enorme stock de casas y viviendas desocupadas obliga a fijar como objetivo la repoblación, con medidas entre las cuales no debería excluirse la promoción pública de alojamientos rehabilitados, siguiendo experiencias francesas, y acudiendo en su caso a financiación comunitaria. A ese respecto no sería descabellado considerar la posibilidad legal de expropiar aquellos inmuebles que llevan décadas abandonados, camino de la ruina. Algunos servirían desde luego para alojar prestaciones destinadas a los peregrinos.



En cuanto a los motores económicos, parece insoslayable incentivar la función comercial, tanto central como volcada a los residentes, y estimular usos alternativos para los locales vacantes de larga duración, según su tamaño y condiciones: desde las entidades del tercer sector de acción social hasta viviendas (hay algún ejemplo de iniciativa oficial en Euskadi), servicios de proximidad como las guarderías, garajes comunitarios, trasteros u otros. Todo eso requiere la colaboración público-privada, el consenso entre formaciones políticas, agentes económicos y colectivos ciudadanos; también obliga a buscar sponsors, aprovechando el tirón de la ciudad, desarrollar operaciones piloto con efecto demostrativo y realizar campañas de alta difusión. En las cuales resultaría clave la participación de los jóvenes, a fin de darles protagonismo y medios materiales en busca de soluciones creativas, para reorientar el ocio nocturno y limitar sus impactos en el escenario urbano.

## REFERENCIAS

- Ariza da Cruz, R. de C. (2022). Nuevos residentes o la ciudad de los turistas. En *El Mundo visto de las ciudades* (pp. 375-381). Tirant Humanidades.
- Asociación de Amigos del Camino de Santiago "Pulchra Leonina" (2023, marzo 15). Estudio estadístico del paso de peregrinos en 2022. Recuperado 20 de noviembre de 2023 <https://caminosantiagoleon.es/estudio-estadistico-del-paso-de-peregrinos-en-2022/>
- Ariza da Cruz, R. de C. (2022). Nuevos residentes o la ciudad de los turistas. En *El Mundo visto de las ciudades* (pp. 375-381). Tirant Humanidades.
- Asociación de Amigos del Camino de Santiago "Pulchra Leonina" (2023, marzo 15). Estudio estadístico del paso de peregrinos en 2022. Recuperado 20 de noviembre de 2023 <https://caminosantiagoleon.es/estudio-estadistico-del-paso-de-peregrinos-en-2022/>
- Ayuntamiento de León (2021). Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico del Camino de Santiago en el término municipal de León. Documento expuesto a Información Pública. Recuperado 13 de octubre de 2023 <https://www.aytoleon.es/es/tu-ayuntamiento/corporaci%C3%B3n/secretaria/Documentos%20Planeamiento/Plan%20Especial%20de%20Protecci%C3%B3n%20del%20Conjunto%20Hist%C3%B3rico%20del%20Camino%20de%20Santiago%20en%20el%20T%C3%A9rmino%20Municipal%20de%20Le%C3%B3n.zip>
- Ayuntamiento de Valverde de La Virgen (2018). Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico del Camino de Santiago en el municipio de Valverde de La Virgen (León). Recuperado 15 de octubre de 2023 <https://servicios.jcyl.es/PlanPublica/searchVPubDocMuniPlau.do?bInfoPublica=N&provincia=24&municipio=189>
- Brandis, D., & Del Río, I. (1998). La dialéctica entre turismo y medio ambiente en ciudades históricas: una propuesta interpretativa. *Ería*, 47, 229-240. <https://doi.org/10.17811/er.0.1998.229-240>
- Calle Vaquero, M. de la (2019). Turistificación de centros urbanos: clarificando el debate. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 28, 1-40. <https://doi.org/10.21138/bage.2829>
- Campesino Fernández, A. J., Salcedo Hernández, J. C., & Gil Álvarez, L. (2021). Itinerarios culturales y rutas turístico-culturales: planificación y gestión. En *Recursos turísticos, territorio y sociedad en Extremadura: catalogación, nuevos usos y perspectivas*, (pp. 139-159). Universidad de Extremadura. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10662/12432>
- Castillo Ruiz, J. (2006). Los itinerarios culturales. Características y tipos. Principales experiencias nacionales e internacionales. *Cuadernos de Arte de La Universidad De Granada*, 37, 319-335. Recuperado de <https://revistaseug.ugr.es/index.php/caug/article/view/8746>
- Cócola Gant, A. (2015). Gentrificación y turismo en la ciudad contemporánea. *Alba Sud* 24-06-2015. Recuperado de <https://www.albasud.org/noticia/es/747/gentrificaci-n-y-turismo-en-la-ciudad-contempor-nea>
- Díaz Parra, I. (2022). Espacios del neoliberalismo y desarrollo capitalista. *Viento Sur*, 181, 40-47. Recuperado de <https://vientosur.info/espacios-del-neoliberalismo-y-desarrollo-capitalista/>
- Döringen, S., Uchiyama, Y., Penker, M., & Kohsaka, R. (2020). A meta-analysis of shrinking cities in Europe and Japan. Towards an integrative research agenda. *European Planning Studies*, 28 (9), 1693-1712. Recuperado de <https://ideas.repec.org/a/taf/eurpls/v28y2020i9p1693-1712.html>
- Escudero Gómez, L.A., Martínez Navarro, J. M., & García González, J. A. (2022). La segunda ola de la España vaciada: la despoblación de las ciudades medias en el siglo XXI. En *Ciudades medias en España:*



- urbanización y políticas urbanísticas (1979-2019): 40 años de ayuntamientos democráticos (pp. 43-69). Lleida. Universitat de Lleida. [https://doi.org/10.21001/cme\\_02](https://doi.org/10.21001/cme_02)
- Fernández Casadevante, J. L., & Martínez, R. (2017). Asaltar los suelos. De la ciudad neoliberal a los comunes urbanos. En *Rebeldías en común* (pp. 137-160). Libros en Acción.
- Fernández Salinas, V. (2013). De dónde hacia dónde. Perspectivas y premisas para el entendimiento de los itinerarios culturales. *Biblio 3W*, vol. XVIII, 1028, 5 de junio de 2013. <https://doi.org/10.1344/b3w.0.2013.26012>
- González González, M. J. (2005). El desarrollo económico sostenible de los centros históricos. *Éria* 68, 365-372. <https://doi.org/10.17811/er.0.2005.365-372>
- González González, M. J., & Ramírez Rosete, L. (2015). La rehabilitación urbana sostenible en centros históricos: los casos de León (España) y Puebla (Méjico). *Estudios Geográficos*, 76 (279), 531-555. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201519>
- Griñó Cabecerán, A. (2014). *Shrinking cities. Análisis conceptual*. Tesis de Master. Universidad Politècnica de Catalunya. Recuperado de [https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/24413/GRI%25C3%2591%25C3%2593\\_TESIS.pdf&ved=2ahUKewjb-Zakkr-FAXVwUqQEhUgTBNQQFnoECBEQAQ&usq=AOvVaw2qTqxjINQzACazCOL3IWN3](https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/24413/GRI%25C3%2591%25C3%2593_TESIS.pdf&ved=2ahUKewjb-Zakkr-FAXVwUqQEhUgTBNQQFnoECBEQAQ&usq=AOvVaw2qTqxjINQzACazCOL3IWN3)
- Kong, L. (2008). Power and Prestige. En *The Sage companion to the city* (pp. 13-28). Sage Publications.
- Mallach, A. (2023). *Smaller cities in a shrinking world. Learning to thrive without growth*. Washington: Island Press.
- Pallagst, K., Bontje, M., Cunningham Sabot, E., & Fleschurz, R. (2022). *Handbook on shrinking cities*. London: Edward Elgar Publishing. <https://doi.org/10.4337/9781839107047>
- Parralejo Sánchez, J. J., & Díaz Parra, I. (2021). Gentrificación y Turistización en las áreas urbanas centrales de Sevilla y Cádiz. En *La reconfiguración capitalista de los espacios urbanos: transformaciones y desigualdades: Libro de Actas*, 293-306. Universidad de Las Palmas. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10553/108118>
- Rilea Fernández, C. E. (2023). El casco histórico de León ante los nuevos tiempos. *Éria*, vol. 2023-1, año XLIII, 31-56. <https://doi.org/10.17811/er.43.2023.31-56>
- Richardson, H. W., & Nam, Ch. W. (2014). *Shrinking cities. A global perspective*. London & New York: Routledge.
- Roncayolo, M. (2002). *Lectures des Villes. Formes et temps*. Marseille: Éditions Parenthèses.
- Tomé Fernández, S. (2019). Shrinking cities de tamaño medio. La ciudad de León, ¿Detroit española? Crisis y espacios de oportunidad. *Retos para la Geografía: Libro de Actas*, 837-851. Asociación Española de Geografía. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7344886>
- Troitiño Vinuesa, M. A. (1998). Turismo y desarrollo sostenible en ciudades históricas. *Éria*, 47, 211-227. <https://doi.org/10.17811/er.0.1998.211-227>
- Troitiño Vinuesa, M. A., García Hernández, M., & De la Calle Vaquero, M. (2006). Turismo y Ciudad Histórica: metodología de análisis a escala local. En *Turismo y cambio territorial: ¿eclosión, aceleración, desbordamiento?* (pp. 665-696). Universidad de Zaragoza.
- Troitiño Vinuesa, M. A. (2012). Turismo, patrimonio y recuperación de conjuntos en España. *Patrimonio Cultural de España*, 6, 147-165. Recuperado de [https://www.libreria.culturaydeporte.gob.es/libro/patrimonio-en-riesgo-seismos-y-bienes-culturales\\_4568/](https://www.libreria.culturaydeporte.gob.es/libro/patrimonio-en-riesgo-seismos-y-bienes-culturales_4568/)
- Troitiño Vinuesa, M. A., & Troitiño Torralba, L. (2016). Patrimonio y Turismo: reflexión teórico-conceptual y una propuesta metodológica integradora aplicada al municipio de Carmona (Sevilla, España). *Scripta Nova*, 20, 527-551. <https://doi.org/10.1344/sn2016.20.16797>
- Troitiño Vinuesa, M. A. (2018). Las ciudades patrimonio de la humanidad de España: el desafío de construir destinos turísticos sostenibles en clave de patrimonio cultural. *Estudios turísticos*, 216, 27-54. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7042603>
- Troitiño Vinuesa, M. A., & Troitiño Torralba, L. (2018). Visión territorial del patrimonio y sostenibilidad del turismo. *Boletín de la AGE*, 78, 212-244. <https://doi.org/10.21138/bage.2716>
- Vilcea, C., Popescu, L., & Clincea, A. (2022). Measuring the extent and patterns of urban shrinkage for small towns using R. *The R Journal*, 14(1), 123-136. Recuperado de <https://journal.r-project.org/articles/RJ-2022-004/>
- Zárate Martín, A., & Rubio Recio, M. T. (1993). *Conceptos y prácticas en Geografía Humana*. Madrid: Editorial Universitaria Ramón Areces y UNED





# EL USO DEL COMIC COMO HERRAMIENTA PARA LA PROMOCIÓN TURÍSTICA

ELIA CANOSA ZAMORA<sup>1</sup>

ÁNGELA GARCÍA CARBALLO<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid, elia.canosa@uam.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid, angela.garcia@uam*

**Resumen.** En la construcción de la imagen turística potente de una ciudad son complementos importantes los discursos, la literatura, la fotografía, las guías y, desde hace unas décadas, de forma creciente, las representaciones culturales aportadas por los comics. El poder de difusión que se reconoce al noveno arte ha movilizad a los Ayuntamientos a incorporar sus obras como reclamo visual y pedagógico. Nuestro objetivo es presentar, a partir del contexto general en España, las realizaciones madrileñas más significativas. Dos colecciones y una revista, todo auspiciado por el Ayuntamiento, ilustran esta orientación: en primer lugar, el ciclo organizado por CentroCentro, “La ciudad en Viñetas” que ha expuesto entre 2012 y 2019 obras de los principales ilustradores con Madrid como protagonista. El segundo lugar, se sintetizará el panorama mostrado en la revista eme21mag, antes M21 Magazine, con una trayectoria de ocho años. En tercer lugar, se presentarán los “Mapas Culturales Ilustrados de Madrid”, editados desde 2020 con una finalidad esencialmente turística. Se trata de identificar asuntos, paisajes y rutas individualizados en estas obras y reflexionar sobre su contribución al descubrimiento y promoción de Madrid.

**Palabras clave:** Comics, promoción turística, imagen turística, Madrid, M21 magazine, eme21mag.

## THE USE OF COMICS AS A TOOL FOR TOURISM PROMOTION

**Abstract.** Speeches, literature, photography, guides and, for some decades now, increasingly, the cultural representations provided by comics are important complements to the construction of a powerful tourist image of a city. The power of dissemination that is recognized for the ninth art has mobilized City Councils to incorporate its works as a visual and pedagogical attraction. Our objective is to present, from the general context in Spain, the most significant Madrid achievements. Two collections and a magazine, all sponsored by the City Council, illustrate this orientation: firstly, the cycle organized by CentroCentro, “The city in Cartoons” which has exhibited between 2012 and 2019 works by the main illustrators with Madrid as the protagonist. Secondly, we will summarize the panorama shown in the magazine eme21mag, formerly M21 Magazine, with a history of eight years. Thirdly, we will present the “Illustrated Cultural Maps of Madrid”, published since 2020 with an essentially tourist purpose. It is about identifying issues, landscapes and routes individualized in these works and reflecting on their contribution to the discovery and promotion of Madrid.

**Keywords:** Comics, tourism promotion, tourist image, Madrid, M21 magazine, eme21mag.



## 1. INTRODUCCIÓN

El objetivo principal de este trabajo es desvelar las aportaciones concretas realizadas a través los cómics, realizados con respaldo institucional, a la construcción de la imagen turística de Madrid. Para ello, se ha considerado imprescindible, en la medida en que este género no ha sido integrado aún en la Geografía, ni como complemento para entender visiones culturales diferenciadas del paisaje, ni como medio para generar imágenes potentes de identificación y difusión de lugares o rutas, es decir, ni como fuente de investigación ni como herramienta de conocimiento y difusión, partir de un panorama más general que enmarque las particularidades del caso madrileño.

Para ello, se han planteado dos apartados introductorios, uno sobre la propia definición de cómic, de sus tipos, propiedades y potencialidades y otro sobre su empleo en España, para promover y divulgar imágenes turísticas de lugares o rutas. El tercer y último apartado unirá las tres fórmulas, basadas en cómics, que analizaremos como fundamento de la construcción de la imagen de Madrid. Individualizaremos, para ello, las contribuciones específicas realizadas a través de tres vías seleccionadas por su relevancia en la política turística más reciente: en primer lugar, el ciclo de explosiones denominado “La ciudad en Viñetas”, realizado entre 2012 y 2019, en el centro cultural más señero de la capital: Centrocentro, ubicado en el flamante edificio del Ayuntamiento de Madrid situado en Cibeles. En segundo lugar, el panorama mostrado en la revista, *eme21mag*, antes *M21 Magazine*, con una trayectoria de ocho años desde 2017, heredera expresa de la mítica *Madrid*, editada también por el Ayuntamiento entre 1983 y 1987, en pleno boom del cómic español. Y, en tercer lugar, la serie “Mapas Culturales Ilustrados de Madrid”, editados en español e inglés desde 2020, con textos y dibujos de diferentes autores de reconocido prestigio.

## 2. EL CÓMIC. DEFINICIÓN Y POTENCIALIDADES PARA LA INVESTIGACIÓN Y DIFUSIÓN DE IMÁGENES SOBRE LA CIUDAD.

Entendemos el cómic desde una perspectiva amplia. Consideramos, como Gual (2013:33), que podemos asimilar tebeos, historietas, comics, tiras periodísticas, viñetas, humor gráfico, novela gráfica, álbumes, manga, etc., a un mismo género (que es medio de comunicación y arte), aunque desarrollado en etapas sucesivas y con formatos distintos. Nuestro punto de partida es también una definición poco restrictiva: se trata de un lenguaje que mezcla imágenes y palabras conformando una narración autónoma, si bien, como destacan gran parte de los especialistas ni el texto debe estar siempre presente ni la sucesión de viñetas, es única opción para contar una historia, tampoco. Quizá lo más significativo sea su autonomía con respecto a cualquier componente, ya sean textos o ilustraciones y su voluntad de difusión masiva.

Nos interesa destacar la incorporación de la viñeta única al cómic en la medida en que muchas de las realizaciones institucionales de guías o mapas ilustrados, utilizan componentes propios de la historieta, como globos para textos, y plantean una lectura compleja, con imágenes en campos diferenciados que exigen la lectura secuencial. Los mapas así concebidos son auténticos “microrrelatos”, narraciones visuales intensas y breves (Peñalba, 2014: 696).

En la actualidad, junto a la reivindicación de sus valores artísticos, como obra de arte con entidad propia, el cómic ha sido reconocido como medio privilegiado para el entendimiento de la sociedad, las estrategias de poder y el propio territorio, natural, rural o urbano (Fall, 2021). La conexión con la ciudad es mucho más intensa que con otros ámbitos, ya sea mediante la creación de escenarios urbanos realistas o futuristas. Tres facultades sobresalen del conjunto de virtualidades generales del cómic:

En primer lugar, su gran poder de seducción provoca una respuesta estética de repulsión o de atracción, siempre sugerente. Quizá por ello existe una relación intensa y antigua con la arquitectura y los arquitectos: “Las relaciones entre narrativa gráfica y arquitectura se remontan en realidad al comienzo de la modernidad, que intuyó en ella un potencial revisitado por nuevas generaciones de arquitectos interesados en explotar sus posibilidades como herramienta de comunicación” (Lus Arana, 2013: 47).

Estrechamente ligado a su atractivo y a la fascinación que puede ejercer entre los lectores, está su gran poder comunicador. El cómic puede expresar, gracias a sus múltiples códigos (globos, didascalias, ideogramas, onomatopeyas, líneas de movimiento, colores, gestos o perspectivas), una gran cantidad de información fácilmente interpretable. Su efectividad se combina con su carácter popular y selectivamente



culto. Las representaciones de la ciudad se entienden y asimilan con gran facilidad y también los mensajes políticos o ideológicos concretos. En la revisión que haremos de los cómics institucionales madrileños, nos interesa reflexionar sobre los temas que introducen (la contaminación, las zonas verdes, el arbolado, la accesibilidad, la vivienda, el planeamiento o el urbanismo), que sesgo tienen (denuncia, complacencia, aclaración o análisis) o que estereotipos y valores nos trasladan (familiares, de género, profesionales, culturales o sociales)

La tercera capacidad sobresaliente del cómic es su gran poder iconográfico, de plasmar el paisaje y de construir, por ello, imágenes urbanas icónicas. Entendido el paisaje como una construcción cultural que aúna componentes objetivos y subjetivos, puede ser trasladado al cómic con facilidad, con conocimiento personal directo o indirecto de los lugares, reales o no, cuyo ambiente se quiere crear. La cultura urbana también es incorporada en los cómics: personajes, lugares, ambientes, vivencias en definitiva de la ciudad se plasman a través de imágenes icónicas.

Las posibilidades abiertas para nuestra identificación con áreas urbanas, aún en tiempos distintos son muy amplias. El cómic puede conseguir veracidad sin necesitar el realismo. El dibujo de los monumentos más señeros: la puerta del Alcalá, la Real Casa de Correos, con su reloj, en la Puerta del Sol, el Parque de El Retiro o la emblemática Gran Vía son capaces de evocar el centro madrileño con rapidez. Para la periferia, los descampados, los bloques de viviendas, las grandes infraestructuras, las grúas, las promociones inacabadas y, según las épocas, las chabolas y las casas bajas de autoconstrucción o los adosados son también referencias certeras del emplazamiento de la acción. Un último elemento, el gran centro comercial y de ocio, caracteriza los confines actuales de cualquier ciudad española.

De igual manera, la historieta es especialmente capaz de recoger y trasladar la experiencia urbana de la ciudad, el reconocimiento de tipos físicos, costumbres, música, moda, lugares, etc. De hecho, la vitalidad del centro urbano ha llegado a convertirse en verdadero símbolo o icono de Madrid: calles con comercios y bares, gente andando, tráfico de coches y camionetas de reparto, el metro y los autobuses, son también señales inequívocas de áreas vitales de una ciudad

### 3. TURISMO, IDENTIDAD Y COMIC EN ESPAÑA

Barcelona es la ciudad donde el cómic ha sido reconocido en todas sus derivaciones y potencialidades frente a cualquier otra ciudad española (Fraser, 2022). Vinculadas directamente con el turismo, y la consagrada “marca Barcelona”, hay dos iniciativas que merecen ser destacadas. En primer lugar, la publicación en 2010, a iniciativa de los propios autores, de *Barcelona TM*, acrónimo de *trade market*, un cómic creado por 33 guionistas y dibujantes, formado por 27 historietas, que tienen como denominador común mostrar los valores de la ciudad, trasladar percepciones individuales de lo que es Barcelona, sus activos tangibles e intangibles tantas veces publicitados por parte de las instituciones públicas: la calidad humana, sus buenas comunicaciones, el espíritu creativo y emprendedor, la arquitectura o su carácter cosmopolita.

En segundo lugar, una colección de cómics editada por el Ayuntamiento de Barcelona dirigidos a un público destinatario doble: residentes y visitantes: *Carnet de Voyage*, diarios de viaje, que “pretende recuperar los barrios y la interpretación de nuestra ciudad a partir del trabajo más personal de ilustradores e ilustradoras vinculados a Barcelona”. En total, 42 cómics, realizados entre 2009 y 2024, por autores nacidos o residentes en Barcelona, que cuentan su experiencia personal de la ciudad, a modo de un cuaderno de viajes. Casi todos ellos se ofrecen en castellano, inglés y francés, además de en catalán. Sólo cómo referencias señeras habría que citar: el último editado en 2024, *La Verneda de Sant Martí*, de Daniel Castro, que ilustra con sus dibujos “un barrio que ha luchado por su dignidad, con un patrimonio que incluye joyas como la galardonada Biblioteca Gabriel García Márquez, y un tejido amplio y vital de entidades cívicas o deportivas como el Club Júpiter, uno de los clubs históricos de Barcelona”. Mención especial merece *Poblenou. Atlas ilustrado de un barrio industrial*, de 2018, con prólogo del escritor Jorge Carrión e ilustraciones del artista francés afincado en Barcelona, Lapin. Él mismo ha publicado en 2016, *Barcelona. Modernisme Beyond Gaudí*, sobre la arquitectura de esta etapa, y *Barcelona original*, en el que recoge diversas peculiaridades de la ciudad: calles típicas, el vermú para aperitivo, las playas o la arquitectura modernista. El último conjunto de obras es el de Sagar Forniés, autor de *Barcelona Travel Notebook*, de



2015 y tres años antes de *Redescobrint l'Eixample*, ambas mostrando los monumentos y calles más emblemáticos, rincones y lugares ocultos que constituyen ambientes únicos de la capital catalana.

Siguiendo la estela de Barcelona, en 2013, se publica *Valentia*, un volumen, también colectivo, que reúne a 34 artistas ligados a Valencia, que han realizado 23 historietas con el objetivo de “rendir homenaje a la ciudad de Valencia y a su cultura”. Con este escenario, la temática abarca desde la ciencia ficción, a la crítica periodística y el humor. De fecha más reciente es la edición, por parte de la Concejalía de Turismo e Internacionalización, de un mapa ilustrado del Jardín del Turia, realizado con el lenguaje clásico del cómic. Lugares de interés, museos, puentes, esculturas están señalados con una finalidad didáctica y turística: se quiere dar a conocer mediante un medio ágil y atractivo, destinado sobre todo al público infantil, el patrimonio histórico del Jardín (*35 anys Jardí del Turia*).

En esta relación, que sólo pretende demostrar el enorme interés que los comics han despertado en las instituciones como soporte de campañas turísticas o celebraciones concretas, sólo queremos incorporar dos referencias más. En primer lugar, la edición en 2017 de *Puerto y ciudad. Bicentenario de la Farola*, La autoridad portuaria de Málaga elige esta fórmula para conmemorar el bicentenario del faro del puerto. Consideró el proyecto una oportunidad para dar a conocer “el pasado milenario de la ciudad”, de forma “visual y entretenida”, mostrando su proceso de construcción (Aragón, Olmedo & Cabrera, 2017). En segundo lugar, para ciudades de menor entidad, merece la pena reseñar el esfuerzo realizado por el ilustrador y viñetista Víctor Samarkanda, mediante el apoyo de los ayuntamientos, las concejalías de turismo o la Diputación correspondientes, publicar hasta seis *Pequeños paseos* por las ciudades de Salamanca (2018), Zamora (2017), Toro (2017), Ciudad Rodrigo (2015) y las pequeñas localidades de Moraleja del Vino (2013) y Castroverde de Campos (2014). Se trata de recorridos sentimentales, dibujados con gran realismo, que relatan escenas, vivencias o tradiciones de los lugares mencionados.

#### 4. LA APORTACIÓN DEL COMIC A LA IMAGEN TURÍSTICA DE MADRID

El turismo se considera, por parte de las instituciones públicas y entidades empresariales madrileñas como el principal motor de desarrollo económico. “Madrid está de moda”, es el eslogan que repiten como un mantra los representantes del sector, institucionales y empresariales, en todos los foros a los que acuden durante estos últimos años. El mismo alcalde lo ha hecho en la presentación del Primer Foro de Turismo de la Ciudad, en el que, de nuevo, sitúa al turismo como sector estratégico e “indiscutible motor de desarrollo económico, social y cultural” (Servimedia, 2023). Con una campaña de atracción de viajeros y turistas muy agresiva durante la pandemia y una vez finalizada ésta, se ha consolidado en 2023 como tercer mejor destino urbano en el mundo, muy por encima de su némesis nacional, Barcelona, que ha quedado en el noveno puesto del ranking de Euromonitor Internacional (Lujan, 2023). Sólo París y Dubai superan a Madrid en esta lista de las mejores 100 ciudades del mundo. Aunque no se le deba conceder una veracidad total a unos resultados que colocan a la capital como una de las más sostenibles del mundo, lo cierto es que, para el partido conservador que gobierna en la ciudad desde 2019 (y entre 1991 y 2015) y en la Comunidad de Madrid, de manera continua, desde 1995, el turismo es la base económica de la región y de la ciudad. En 2023 la región recibió más de 14 millones de turistas (Redacción, 2024) y sólo la capital 10,6 millones de visitantes, un 54% de procedencia internacional y se realizaron 22 millones de pernoctaciones. Las cifras son efectivamente llamativas frente a las obtenidas por otros sectores económicos, aunque no se mencionan en las declaraciones más triunfalistas, los problemas derivados del dominio del empleo precario, la estacionalidad o la distribución muy desigual en el territorio de los beneficios.

La planificación y la gestión, por tanto, de este sector considerado estratégico, han sido objeto de una atención excepcional, concentrando esfuerzos e iniciativas en sólo dos áreas de Gobierno. Por un lado, el Área de Cultura, Turismo y Deporte, a quien compete, entre otros asuntos, la promoción turística, además de la tutela y promoción del patrimonio cultural e histórico. Adscrita a este Área está la Empresa Municipal Madrid Destino Cultura Turismo y Negocio, S.A. (Madrid Destino, s.f.), de quien depende directamente la publicación de la revista *eme21mag*. Sus competencias son esenciales para la gestión de la cultura y el turismo, espacios y eventos, en la ciudad. Dirige IFEMA, Matadero Madrid, el pabellón de Cristal de la Casa de Campo y, entre otros CentroCentro, en el Palacio de Cibeles, espacio cultural incorporado a la sede del Ayuntamiento de Madrid, donde han tenido lugar las exposiciones “Viñetas de la ciudad”, dedicada a la



“producción artística y oferta dedicada a la ciudad”. Además, participa en campañas culturales desarrolladas con motivos de aniversarios o temáticas especiales: para algunas de estas celebraciones, como la de Galdós (2020), Emilia Pardo Bazán (2021) o San Isidro (2022), atendido dentro del ciclo de conferencias programado entre 2021-2022, se han realizado mapas ilustrados.

Adscrito al Área de Economía, Innovación y Hacienda figura la Coordinación General de Economía, Comercio y Consumo, a la que está adscrita la Oficina de Parteneriado y Marca Madrid, impulsora de la promoción de la Marca, además de la promoción de la colaboración público-privada para desarrollar proyectos en la ciudad (Marca Madrid, s.f.). Esta Oficina ha colaborado estrechamente en la mayor parte de las iniciativas mencionadas:

Dependiente tanto de Madrid Destino como, sobre todo, de Marca Madrid, se construye la imagen turística de la ciudad, fundamentada en cuatro pilares desde los inicios de su diseño, a comienzos del nuevo milenio: su gente, la cultura, la historia y la modernidad (Canosa y García, 2012; Carmona, 2014). Sus vecinos, el pueblo de Madrid, aparecen como referencia permanente en la construcción de la representación mental de la capital: una ciudad abierta, cosmopolita, “rompeolas de todas las Españas”, como la calificó Antonio Machado, habitada por gentes luchadoras, afables y hospitalarias. También la cultura, producto de la labor de las innumerables figuras ligadas a la capital, a la que acudieron buscando fortuna y apoyo, desde Cervantes a Goya, Galdós, Baroja, Concepción Arenal o Hemingway. La historia es el tercer pilar, evidentemente ligada a la de la propia España de la que es capital poco más de un siglo después de la unificación de los reinos bajo los reyes católicos. Su origen musulmán no es tan reivindicado como la etapa de esplendor imperial y la ilustrada, responsable de museos, bibliotecas, palacios y jardines. La cuarta referencia de la marca es la modernidad cuya alegoría mayor son los rascacielos construidos en el novísimo centro de negocios abierto entre XX y XX al norte del Paseo de la Castellana, que se verá complementado con Madrid Nuevo Norte, la operación Chamartín recientemente dinamizada. Madrid es foco de innovación y, gracias a su poso cultural, ciudad de eventos de atractivo internacional (Ayuntamiento de Madrid, 2021)

Estos fundamentos se traducirán de diversas formas, en los comics elaborados a instancias de las entidades responsables del turismo.

### 4.1 La ciudad en viñetas

El centro público de cultura y ocio CentroCentro, instalado en la sede desde 2007 del Ayuntamiento madrileño, el Palacio de Cibeles, depende jerárquicamente, como hemos señalado, de Madrid Destino. CentroCentro actúa como auténtica tarjeta de presentación de la ciudad, proyectando conciertos, exposiciones, visitas turísticas, etc. Es también punto de información y, en la torre de palacio, dispone de un magnífico mirador, de explotación privada que cobra la entrada, que permite divisar una panorámica de 360° de la ciudad. Cuenta con planos y sistemas digitales para el reconocimiento de los edificios y la interpretación de la ciudad. En este edificio, privilegiado para el acceso de turistas, se ha desarrollado, en la cuarta planta un espacio mural dedicado al cómic durante ocho años, entre 2012 y 2019: el ciclo de exposiciones “La ciudad en viñetas”, comisariado de forma sucesiva por Mauro Entrialgo, Puño y Ana Galvañ (CentroCentro, s.f.).

Veintiséis autores han retratado el paisaje, los personajes o la historia madrileña desde su visión personal (figura 1). Este proyecto se singulariza de otros por la concepción de las viñetas a modo de murales, de gran formato, expuestos en grandes paneles que deben contemplarse de pie. Para la ciudad, es una oportunidad perdida que no se hayan recopilado las historietas en forma de álbum, como se ha hecho en Valencia o Barcelona, con un comic recopilatorio que sería muy sugerente y evocador. En todos los casos fueron materiales inéditos, estilos diferentes y distintas visiones las que plasmaron una imagen mucho más original y renovada que la producida mediante otras fórmulas.

Podemos distinguir el uso de dos modelos diferentes para conseguir la identificación del ambiente de la historieta con Madrid: el uso de edificios y lugares icónicos, fácilmente reconocibles, y el relato de historias y leyendas famosas de la ciudad. Fundamentados en estos referentes, la mayoría de los artistas desarrollan historietas en las que aparecen, en ocasiones como espacios únicos, el Parque del Retiro, Torres Blancas, la Gran Vía o la Plaza de España, con los rascacielos del Edificio España y Torre de Madrid, construcciones vanguardistas a mediados del siglo pasado que fueron símbolos de la falsa prosperidad y modernización durante el franquismo.



Los cuatro ejemplos seleccionados responden a estos patrones: Carla Berrocal ha dibujado cuatro de las leyendas más oscuras de Madrid: los fantasmas de la Casa de las Siete Chimeneas, los asesinatos en la calle de Antonio Grilo, los enterramientos en la estación de metro de Tirso de Molina y el asesinato de la calle de la Cabeza. Las hermanas Pacheco relatan, en un estilo más próximo a la línea clara, sus vivencias recién llegadas a la capital. Por su parte, Santiago Valenzuela, es el único autor que utiliza un personaje ya consagrado cuyas aventuras han discurrido en la capital: el capitán Torrezno. En esta ocasión edificios simbólicos como el depósito de agua de Plaza de Castilla o la Torre de las Comunicaciones (el Pirulí), crecen y se convierten en edificios prodigiosos. Hemos incluido finalmente uno de los murales dibujados por Mauro Entrialgo, historietista madrileño que fue uno de los impulsores de este proyecto. Su aportación son viñetas cargadas de humor infantil que retratan “cosas sorprendentes”, como las plantas carnívoras del Jardín Botánico o el caso del gigante extremeño, cuyo esqueleto se expone aún en el Museo Nacional de Antropología de Madrid, el retrete de Fernando VII, ahora en el Museo del Romanticismo y el cuchillo de combate hecho con dientes de tiburón exhibido en el Museo Naval. En definitiva, se trata de imágenes amables de la ciudad, de sus habitantes, de sus edificios y también de sus leyendas e historias. Puede haber los que denominaríamos “humor gamberro”, pero no crítica real a dinámicas o morfologías concretas.

Figura 1. La ciudad en viñetas



Fuente: 1: Carla Berrocal (2017), 2: Laura y Carmen Pacheco (2013), 3: Santiago Valenzuela (2013) y 4: Mauro Entrialgo (2012). Centro Centro <https://www.centrocentro.org/exposicion/la-ciudad-en-vinetas-4>

## 4.2 La Revista M21 Magazine y eme21mag

Esta revista, fundada en febrero 2017, fue considerada como la bandera de la política de imagen construida por el Ayuntamiento del cambio de Manuela Carmena, igual que en su día la revista Madriz fue el referente del Ayuntamiento de Enrique Tierno Galván y de la *movida madrileña*.

Se crea como una derivación de la Emisora Escuela M21, que arranca como proyecto de radio municipal y formativa en 1987. Con una trayectoria intermitente, reaparece de nuevo con apoyo municipal para



“implementar los cursos de formación radiofónica, difundir los relatos culturales, turísticos y de negocio de la ciudad y acercar a los ciudadanos la información de servicio público” (Editorial, 2017). Vinculada a ella, se diseñan dos nuevas herramientas, una App y la revista M21 magazine, una “revista ilustrada” para colaborar en la comunicación realizada por la radio.

Se considera tan ligada a la revista Madriz que, en su número 1, incluye una reflexión realizada por Luis Pérez Ortiz (LPO), miembro del equipo de M21 magazine y antes de Madriz, en la que glosa las singularidades de su edición, libertad absoluta para los artistas con la única condición de centrarse en Madrid, y el arraigo que llegó a tener entre el público juvenil “de una bulliciosa ciudad que trataba de sacudirse el muermo de varias décadas de capitalidad franquista, la costra grisácea de su oficialismo ministerial”. Estas referencias constituyeron una declaración de principios para la nueva revista, que no incorpora más comentarios que los realizados para exponer su relación directa con la emisora de radio, con la que formará un único proyecto. No obstante, han existido fuertes diferencias entre ambas, centradas en la inexistencia de ficción en M21 y una orientación esencialmente difusora del paisaje madrileño y de las actividades culturales planteadas (Pérez del Solar, 2024).

La llegada al Ayuntamiento del Partido Popular en 2019, significó el relevo del director y del coordinador de la revista, al tiempo que se suprimía la emisora de radio. Cambia su orientación, es rebautizada como eme21mag y desaparecen las secciones más politizadas. En la misma línea, se cierra la radio homónima y se hacen desaparecer sus archivos de la web. En su nueva etapa, descafeinada y falta de originalidad, se ha convertido en la portavoz de Madrid Destino, dependiente del Área de Cultura, Turismo y Deporte del Ayuntamiento de Madrid. Las secciones han cambiado, aunque siguen dando cabida a creadores madrileños jóvenes. En total se han publicado 76 números desde febrero de 2021 hasta marzo de 2024.

La revista debe entenderse, en su etapa actual, como un escaparate de los proyectos y realizaciones de Madrid Destino. En esta medida, está estrechamente conectada con el “diseño del relato y la imagen de marca de la ciudad”, objetivos integrados en departamentos específicos de la entidad (Madrid Destino, 2023: 74), convirtiéndose en un engranaje más de las campañas de publicidad y promoción turística municipales. Su distribución es muy amplia: la versión digital es abierta (Madrid Destino, s/f) y en papel se regala en bibliotecas municipales, centros culturales, Juntas de Distrito, facultades de la Universidad, con una cifra actual de 20.000 ejemplares.

Sólo nos acercaremos a la imagen aportada por la revista a partir de dos vías: la propia portada, ilustrada por artistas relevantes del panorama nacional, y los mapas, la única sección que ha perdurado en la nueva etapa y, que aporta, por lo tanto, el contraste entre proyectos urbanos y turísticos diferentes.

Los elementos o fragmentos de la ciudad representados en las portadas (figura 2) están en consonancia con los lugares más valorados por los turistas, incorporando además a la gente, paseando, bailando, tocando música o llenando plazas y calles: el 27% de las portadas tienen este motivo, enfocado de muchas maneras, un porcentaje idéntico recogen monumentos de la ciudad y, ya con cifras en torno al 10% aparecen calles conocidas y el perfil urbano. Algunas plazas, figuras señeras y objetos diversos componen el repertorio completo de las alegorías madrileñas con una representación próxima al 5%.

En las encuestas para conocer cómo se configura la imagen de Madrid en la mente de los turistas, reflejadas en el Anuario de Turismo de 2022, se determinan como iconos más representativos la Puerta del Sol, el Museo del Prado y La Cibeles. A bastante distancia aparecen el oso y el madroño, el Parque de El retiro y el Estadio Santiago Bernabéu (Madrid Destino, 2023:38). Estos mismos elementos son los que, con parecidas cifras, aparecen en las portadas: 6 tienen como protagonistas a los 3 monumentos más señeros: La Cibeles, la Puerta de Alcalá y el oso y el madroño. La Gran Vía, al menos con la presencia de alguno de sus edificios icónicos, como el Capitol y el Carrión, aparece también el mismo número de ocasiones. En los perfiles o solas, destacan las 4 o cinco torres de la Castellana y sólo 4 veces las Torres Kio. No hay pues muchas novedades, pero sí un reforzamiento de las imágenes turísticas más rotundas de la capital.

Por su parte, la sección de mapas, permanente en la revista en sus dos ciclos, parece querer contribuir a la construcción de un relato más completo sobre la ciudad (figura 3). Con ellos, se puede apreciar más claramente las dos versiones oficiales de la apuesta por las imágenes turísticas. En la primera etapa se hace hincapié en barrios populares: el parque de San Juan Bautista, Caño Roto, Carabanchel o Puente de Vallecas, además de Lavapiés, Chueca, o Conde Duque. Luego, esta ambición integradora y divulgadora de otro Madrid se pierde en beneficio de las zonas centrales: de los 31 mapas correspondientes a la segunda etapa, 20 son del centro histórico y 15, casi la mitad del total, serán empleados como base para la realización de los Mapas Culturales Ilustrados de Madrid.



Figura 2: Portadas de la revista eme21mag, antes M21 Magazine



Fuente: 1: Enrique Flores (coordinador de la revista M21 Magazine (nº 1, 2017 M21 Magazine). 2: La Copqia (nº 6, 2017 M21 Magazine). 3: Jorge Arévalo (nº 30, 2019 M21 Magazine). 4: Pablo G. Conde-Corbal (Polinho Trapalleiro) (nº 36, 2020 eme21mag). 5: Carmen García Huerta y de Fernando Vicente (nº 57, 2022 eme21mag). 6: Jacobo Pérez- Enciso (nº 72, 2023 eme21mag). Madrid Destino. <https://www.madrid-destino.com/eme21mag>

Figura 3. Mapas en la revista M21 Magazine y eme21mag



Fuente: 1: Enrique Flores (coordinador de la revista M21 Magazine (nº 9, 2017 M21 Magazine). 2: La Copqia (nº 18, 2018 M21 Magazine). 3: Enrique Flores (nº 22, 2019 M21 Magazine). 4: Luis Pérez Calvo (nº 68, 2023, eme21mag)



Hemos querido mostrar al menos tres mapas de la primera etapa que rompen con la visión más mercantilista de la segunda. El primero de ellos es también obra, como la primera portada elegida, de Enrique Flores, el coordinador de M21 Magazine. Muestra el proceso de renovación de la zona Matadero-Legazpi, afectada por la renaturalización del río Manzanares tras el soterramiento de la M-30. La revalorización de toda el sector incentivó procesos especulativos que afectaron a las viviendas, los espacios vacantes y los antiguos edificios de almacenes o industriales, cedidos para la actividad de diferentes colectivos vecinales. El segundo, de La Copqia, refleja un mapeo sobre los “bienes de la comunidad” para la salud del barrio de Carabanchel. Es un mapa emocional para mostrar la calidad de los recursos y las redes sociales existentes. De nuevo, como tercer caso, seleccionamos un mapa de Enrique Flores, ahora de Lavapiés, donde los proyectos colectivos desarrollados a partir de 2016 se vieron truncados por la deriva del barrio, sujeto a una fuerte gentrificación y turistificación. Es un mapa del barrio vivido, con los nombres de vecinos que tuvieron que irse cuando les subieron el alquiler. El cuarto mapa corresponde a la etapa ya de eme21mag, pero muestra una perspectiva singular, apenas compartida con los restantes: es un mapa del Puente de Vallecas, en el que ha situado los cuadros de Amalia Ávila, fallecida en 2011, de fachadas, puertas y calles del barrio. Constituye un homenaje a la obra de una pintora menos reconocida de la escuela realista madrileña. Son fachadas deterioradas, tabernas y comercios tradicionales que han ido desapareciendo. Melancolía por una ciudad cambiante que pierde sus últimos rincones de vida de barrio.

### 4.3 Los Mapas Culturales Ilustrados de Madrid

Estos mapas pueden ser considerados como narraciones breves, combinaciones dinámicas de texto e imagen que comunican contenidos concretos de forma dinámica y, por ello, versiones de cómic en una única viñeta.

Son resultado de la iniciativa del Área de Cultura, Turismo y Deporte, del Ayuntamiento, a través de Madrid Destino y cuentan, en casi todos los casos, con el apoyo del Foro de Empresas por Madrid, a través de la Oficina del Partenariado y Marca Madrid. Se trata de un proyecto en cierta medida oportunista, ya que gran parte de los mapas han sido publicados con anterioridad, sin los textos de apoyo, en la revista eme21mag. Se publicitan como “propuesta para conocer la ciudad a través de rutas que no son convencionales, aportando una visión de autor y contando con el trabajo de destacados ilustradores y escritores”. Buscan “mostrar los atractivos culturales y turísticos madrileños de una manera atractiva y con calidad” (Mapas Culturales 2017-2024). Por ello, no sólo su acceso se puede realizar en la web oficial de Madrid Destino, sino que igualmente son accesibles a través de la página oficial de Turismo de la ciudad de Madrid, en su apartado de “Mapas y Guías imprescindibles para conocer Madrid”.

Se han publicado un total de 16 mapas ilustrados en los últimos cuatro años, cada uno de ellos en forma de folleto plegable con la parte de delante destinada al mapa y a los créditos y la parte de atrás al texto de presentación y la cartela (tabla 1). Se han centrado en los tres temas esenciales para la construcción de la imagen turística de Madrid: figuras históricas, sobre todo del mundo de la literatura, aunque también del arte. En segundo lugar, lugares únicos, que aúnan cultura e historia y, en tercer lugar, actividades tradicionales de origen religioso, aunque también puedan considerarse patrimonio cultural madrileño. Sobre las figuras, hay que destacar que, en la práctica totalidad de los casos seleccionados, han primado criterios de oportunidad: se trata de publicaciones realizadas para la celebración de aniversarios de todo tipo, para los que se han encargado obras específicas. La única excepción corresponde al mapa de Malasaña y otras mujeres, que cabría calificar como oportunista. En una zona central madrileña se han identificado las viviendas, lugares de trabajo o de visita de 16 mujeres que recorrieron, en algún momento, las calles del famoso barrio de Malasaña: vecinas fueron Rosalía de Castro, Concepción Arenal, Rosa Chacel, Pardo Bazán o Manuela Malasaña.

Cuatro mapas se han llevado a cabo sobre lugares fácilmente identificables con Madrid: los restaurantes y tabernas centenarias, básico en una ciudad que busca reconocimiento como la capital del ocio y la restauración, la Cuesta de Moyano y El Rastro, dos de sus mercadillos más famosos y un cuarto mapa original: Iconos de ayer y de hoy para una ciudad viva, que incorpora una selección de 16 espacios o edificios más reconocibles de Madrid: desde el oso y el madroño, el más clásico, hasta las 5 torres de la Castellana, la imagen más publicitada de modernidad e innovación.



Tabla 1: Inventario de Mapas Culturales Ilustrados 2020-2024

Tema	Contenido	Cartografía	Autoría	Fecha
Figuras	Escritores	Galdós es Madrid	Ilustraciones: Gonzalo Izquierdo Textos: Carlos Mayoral	2020 Centenario muerte
		Baroja por Madrid	Ilustraciones: Borja Bonafuente Texto Carmen Caro (nieta de Baroja)	2022 150 aniversario nacimiento
	Artistas	El Madrid de Ava Gardner	Ilustraciones: Jorge Arévalo Texto Manuel Vicent	2020 Aniversario nacimiento
		El Madrid de Berlanga	Ilustraciones: El Marqués Texto: Luis Alegre	2021 Centenario nacimiento
		Madrid de Antonio Palacios	Ilustraciones: Jacobo Pérez-Enciso Texto: Sigfrido Herráez (decano del COAM)	2024 150 aniversario de su nacimiento
	Otros	Malasaña y otras mujeres	Ilustraciones: Carmen García Huerta Textos: Ana Rossetti	2020
		El Madrid de Alariza	Ilustraciones: Raúl Arias Texto: Arturo Pérez Reverte	2021 25 aniversario creación
		El Madrid de San Isidro	Ilustraciones: Juan Berrio Texto: Eduardo Salas (director Museo de San Isidro)	2022 IV centenario canonización
	Lugares únicos	Ocio	Restaurantes y tabernas centenarias	Ilustraciones: Mario Jodra Texto: Juan Manuel Bonet
Mercadillos		La Cuesta Moyano Km 0 literario	Ilustraciones: Fernando de Vicente Texto: Andrés Trapiello	2020
		El Rastro	Ilustraciones: Daniel Diosdado Texto: Ignacio Vleming	2021
Otros		Iconos de ayer y de hoy para una ciudad viva	Ilustraciones: Eva Vázquez. Texto: Mercedes Cebrián	2022
Fiestas tradicionales	Religiosas	Procesiones de Semana Santa	Ilustraciones: Textos: José Luis Martínez-Almeida (alcalde de Madrid)	2022
		Procesiones de Semana Santa 2023	Ilustraciones: Ana Rojo Textos: José Luis Martínez-Almeida (alcalde de Madrid)	2023
	Paganas	De la Florida a la Casa de Campo. Entierro de la sardina.	Ilustraciones: María Corte Textos: Jesús Hidalgo Cruz (presidente de la Alegre Cofradía del Entierro de la Sardinade Madrid)	2023 250 aniversario de la pintura de Goya "El entierro de la Sardina"

Fuente: Madrid Destino (<https://www.madrid-destino.com/mapas-culturales-ilustrados>)

La temática de los tres últimos mapas, puede ser calificada como fiestas tradicionales. Dos de ellos tienen un carácter religioso, aunque, en los últimos decenios con el auge del turismo, hayan sido asimiladas, para su difusión, a manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial de la ciudad. Extraña, no obstante, la repetición del mapa ilustrado, en 2020 y 2023, cuando se incrementan los templos, capillas y parroquias seleccionados de 17 a 21 y aún resulta más insólito que los textos hayan sido escritos por el alcalde de Madrid, Jose Luis Martínez-Almeida, católico practicante y con una educación vinculada al Opus Dei. En sus párrafos hace hincapié en la devoción secular de los madrileños como "faceta esencial de su identidad". Excepcionalmente, hay que aclarar que en ninguno de los folletos aparece la referencia al Foro de Empresas por Madrid ni se incorporan sus logos. Como inciso, hay que añadir que la religión como referencia identitaria también está presente en el mapa sobre San Isidro labrador, patrono de la ciudad,



publicado en el IV centenario de su canonización, cuyos supuestos valores hacen extensivos a todos los madrileños: “San Isidro y su esposa, Santa María de la Cabeza, reflejan plenamente el espíritu abierto y festivo de la ciudad y han despertado siempre el afecto y respeto de los madrileños y de todos “los isidros” que visitan cada año los lugares relacionados con su figura”. El tercer recorrido planteado: el entierro de la sardina, refiere los lugares más señeros vinculados al miércoles de ceniza, que culminaba en el siglo XVIII en Madrid, con el final del carnaval y “entierro de la sardina”. El mapa reproduce el itinerario que realiza, de forma festiva, la Alegre Cofradía del Entierro de la Sardina, con un cortejo de gigantes y cabezudos.

La aportación específica del cómic en la elaboración de estos mapas ilustrados es sustancial. Frente a los planos tradicionales, protegidos por una falsa objetividad, aportan la subjetividad propia de esta forma de comunicación. Se evita así la sospecha que planea sobre la cartografía institucional de turismo o cultura, acusada muy a menudo de incorporar información tendenciosa o arbitraria. La visión personal, en este caso, es un plus que añade valor al mapa, haciendo así un reconocimiento a su autor, aunque, quizá, haya podido estar condicionado por requerimientos espurios.

Una segunda contribución, igual de relevante, es su mayor atractivo visual y su dinamismo, patente en la representación de las rutas indicadas. La figura 4 muestra un repertorio de los tipos de planos publicados indicador de la diversidad de técnicas y combinaciones de textos e imágenes empleados. Se trata de mapas seductores, que atraen al lector mediante sistemas de representación diferentes: el callejero se pierde entre la profusión de imágenes en el ilustrado por Gonzalo Izquierdo, mientras una línea discontinua sirve para enlazar los lugares marcados por Fernando Vicente sobre una planimetría dibujada con tonos tenues. El Parque del Retiro ancla el espacio representado mediante un icono fácilmente reconocible. También ocupa una posición central en el Mapa de Eva Vázquez, construido como una maqueta a la que se asoman los visitantes, que también pueden sentarse en sus bordes. Más abstracta es la representación empleada por María Corte, cuyo itinerario requiere para su interpretación del apoyo de la cartela que ocupa la parte de atrás del folleto.

Figura 4. La representación de Madrid en los Mapas Culturales Ilustrados.



Fuente: 1: Galdós en Madrid (2020). 2: La Cuesta Moyano Km 0 literario (2020). 3: Iconos de ayer y de hoy para una ciudad viva. 4: De la Florida a la Casa de Campo. El entierro de la sardina. Madrid Destino (<https://www.madrid-destino.com/mapas-culturales-ilustrados>)



Como balance, habría que recalcar que la imagen de Madrid transmitida por estos mapas es demasiado clásica, salvo las excepciones ya mencionadas: el ámbito representado es, en la práctica totalidad de los casos la zona central y se presentan figuras, actividades o lugares tradicionales, ligados históricamente a la ciudad, con pocas novedades reseñables. Pese a los discursos oficiales hay temas ausentes de gran relevancia, como la importancia de las mujeres en Madrid, más allá de las artistas más mediáticas, como Lola Flores, o las asesinadas durante la guerra contra los franceses: hay pintoras, médicas, políticas, fotógrafas, arquitectas, etc. contemporáneas que merecen salir de su postergación. El segundo tema es el verde urbano y la sostenibilidad, ambos asuntos esenciales en la agenda municipal. En tercer lugar, los referentes juveniles, de cualquier género y condición, así como los vinculados a la innovación y a las tecnologías, también desaparecidos. Y, en cuarto lugar, el Paisaje de la Luz, El conjunto Paseo del Prado y Jardines del Buen retiro, Patrimonio de la Humanidad desde 2021.

## REFERENCIAS

- Aragón, J.; Olmedo, M. & Cabrera, F. (2017). Puerto y ciudad. Bicentenario de la Farola. MalagaPort. <https://www.puertomalaga.com/wp-content/uploads/2018/01/comic-farola.pdf>
- Ayuntamiento de Madrid (2021). Madrid marca su camino. Relato de ciudad. Área de Economía, Innovación y Empleo Coordinación General de Economía, Comercio, Consumo y Partenariado Oficina de Partenariado y Marca Madrid <https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/MarcaMadrid/English/relatociudaddic21.pdf>
- Barcelona TM (2010) La ciudad Condal vista por 33 autores. Barcelona: Norma Editorial
- Canosa, E. & García, Á. (2012). La construcción de la marca Madrid. Cuadernos Geográficos, 51, 195-221 <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/239>
- Carmona, A.M. (2014). Marca Madrid: de capital imperial a smart city. En Reflexiones sobre la Marca Madrid, Geoeconomía nº 11, 35-40 <https://www.choiseul.es/images/stories/choiseul/revistas/Geo11-Marca%20Madrid.pdf>
- Carnet de Voyage (2009-2024), Barcelona Llibres, Ayuntamiento de Barcelona <https://ajuntament.barcelona.cat/barcelonallibres/es/libros?colleccio=168&colleccioName=Carnet%20de%20Voyage>
- CentroCentro (s.f) La ciudad en viñetas (2012-2019).Madrid Destino <https://www.centrocentro.org/exposicion/la-ciudad-en-vinetas-4>
- Editorial (2017). M21 magazine, nº 1, <https://www.madrid-destino.com/sites/default/files/2020-12/M21magazine%201%20WEB.pdf>
- eme21mag (2017-2024). Madrid Destino. Ayuntamiento de Madrid <https://www.madrid-destino.com/eme21mag>
- Fall, J.J. (2021). Worlds of Vision: Thinking Geographically Through Comics. ACME: An International E-Journal for Critical Geographies, 20(1). <https://acme-journal.org/index.php/acme/article/view/2037>
- Fraser, B. (2022). Barcelona, city of comics. Urbanism, Architecture, and Design in Postdictatorial Spain. New York, Suny Press.
- Gual Boronat, O. (2013). Viñetas de posguerra. Los cómics como fuente para el estudio de la historia, Valencia, Universitat de València.
- Luján, A. (12/12/2023). Madrid ya es la tercera mejor ciudad del mundo para el turismo este 2023. Viajes National Geographic, [https://viajes.nationalgeographic.com.es/a/madrid-ya-es-tercera-mejor-ciudad-mundo-para-turismo-este-2023\\_19915](https://viajes.nationalgeographic.com.es/a/madrid-ya-es-tercera-mejor-ciudad-mundo-para-turismo-este-2023_19915)
- Lus Arana, L. M. (2013). Le Corbusier leía tebeos. Breves notas sobre las relaciones entre arquitectura y narrativa gráfica. RA: revista de arquitectura, nº 15, pp. 47-58 <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4502858>
- Madrid Destino (2023). Anuario de Turismo Madrid 2022. Ayuntamiento de Madrid [https://www.madrid-destino.com/sites/default/files/2023-10/Anuario\\_Turismo\\_Madrid\\_2022\\_abril%20%284%29.pdf](https://www.madrid-destino.com/sites/default/files/2023-10/Anuario_Turismo_Madrid_2022_abril%20%284%29.pdf)
- Madrid Destino (s.f.). Ayuntamiento de Madrid. <https://www.madrid-destino.com/>
- Mapas Culturales Ilustrados de Madrid (2017-2024). Madrid Destino. Ayuntamiento de Madrid. <https://www.madrid-destino.com/mapas-culturales-ilustrados>



- Marca Madrid (s.f.). Ayuntamiento de Madrid <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Marca-Madrid/?vgnnextfmt=default&vgnnextchannel=50053d7593d23710VgnVCM2000001f4a900aRCRD>
- Peñalba García, M. (2014). La temporalidad en el cómic. UNED. Revista Signa 23 pp. 687-713 <http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/bibliuned:signa-2014-23-7280/Documento.pdf>
- Pérez del Solar, P. (2024). M21 Magazine and the construction of a critical memory of Madrid. En Xavier Dapena y Joanne Britland (Eds.). The Political Imagination in Spanish Graphic Narrative. Routledge Redacción (16/01/2024). Ayuso adelanta que Madrid batió en 2023 "récord histórico" de turistas con 14 millones y más de 16.100 millones de gasto. Telemadrid. <https://www.telemadrid.es/noticias/madrid/Ayuso-adelanta-que-Madrid-batio-en-2023-record-historicode-turistas-con-14-millones-y-mas-de-16100-millones-de-gasto-0-2634036582--20240116103257.html>
- Servimedia (27/03/2023). Almeida anuncia el 'Plan Asia' para promocionar Madrid en China, Japón, Corea del Sur e India. La Vanguardia. <https://www.lavanguardia.com/economia/20230327/8856635/almeida-anuncia-plan-asia-promocionar-madrid-china-japon-corea-sur-e-india.html>
- Valentia (2013). 1 ciudad, 34 autores y 23 historietas. Barcelona: Norma Editorial.





# PERCEPCION DE LOS RESIDENTES DE MALAGA A LA INFLUENCIA DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN EL MERCADO DE ALQUILER RESIDENCIAL Y TURÍSTICO VACACIONAL

RICARDO URRESTARAZU CAPELLAN<sup>1</sup>

FRANCISCO SÁNCHEZ DEL CUBO<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Economía Aplicada (Política Económica), Universidad de Málaga, Plaza de El Ejido nº 6. 29013 Málaga, [ricardo.urrestarazu@uma.es](mailto:ricardo.urrestarazu@uma.es)*

<sup>2</sup>*Departamento de Economía Aplicada (Política Económica), Universidad de Málaga, Plaza de El Ejido nº 6. 29013 Málaga, [fsanchezcubo@uma.es](mailto:fsanchezcubo@uma.es)*

**Resumen.** Desde el año 2015, se ha generado un amplio debate social, económico y político sobre los factores que influyen en el crecimiento del mercado inmobiliario residencial y el acceso a la vivienda. Entre estos factores, tiene especialmente el ámbito turístico, y dentro de este la presencia de la vivienda turística vacacional. Este trabajo evalúa la influencia percibida que tienen en la provincia de Málaga las políticas públicas genéricas sobre el acceso a la vivienda y las políticas públicas específicas relativas a las viviendas turísticas vacacionales, sobre el encarecimiento que se ha producido en los últimos años en el precio de las rentas de alquiler residencial, desde la percepción de personas vinculadas al ámbito turístico y el sector inmobiliario. Para ello se ha optado por una metodología, que, partiendo de una previa revisión de literatura, emplea el método estadístico Partial Least Squares Structural Equation Modeling con los datos obtenidos en una encuesta realizada a 413 personas residentes en la provincia de Málaga con vinculación con el sector. Los resultados obtenidos indican que estas personas entienden que el crecimiento de la oferta de vivienda turística vacacional y la ejecución de políticas públicas en el ámbito de la vivienda, influyen en el importante crecimiento del precio de las rentas de alquiler residencial.

**Palabras clave:** Viviendas turísticas vacacionales, políticas públicas, acceso a la vivienda en alquiler, Partial Least Squares Structural Equation Modelling, economía colaborativa

## MALAGA RESIDENTS' PERCEPTIONS OF THE INFLUENCE OF PUBLIC POLICY ON THE RESIDENTIAL AND HOLIDAY RENTAL MARKET

**Abstract.** Since 2015, there has been a broad social, economic, and political debate on the factors influencing the growth of the residential property market and access to housing. Among these factors, the tourism sector, and within this, the presence of holiday homes, is particularly relevant. This paper evaluates the perceived influence that generic public policies on access to housing and specific public policies relating to tourist holiday homes have in the metropolitan area of Malaga on the increase in the price of residential rents in recent years, as perceived by people linked to the tourist sector and the real estate sector. For this purpose, a methodology has been chosen which, based on a previous literature review, uses the statistical method Partial Least Squares Structural Equation Modeling with the data obtained in a survey of 413 people living in Malaga with links to the sector. The results obtained indicate that these people understand that the growth in the supply of tourist holiday housing and the implementation of public policies in the field of housing, influence the significant growth in the price of residential rental income.

**Keywords:** Tourist housing, public policy, access to rental housing, Partial Least Squares Structural Equation Modelling, sharing economy.



## 1. INTRODUCCIÓN

Las dificultades existentes en amplios sectores de la ciudadanía para acceder a una vivienda digna y adecuada a un precio asumible, es una de las cuestiones que más preocupan en la actualidad a científicos y agentes sociales. Dentro de las condiciones generales de acceso a la vivienda en España, destaca el encarecimiento producido desde el año 2015 en la vivienda en alquiler (Idealista, 2023), que ha obligado a las personas que han optado por este régimen de tenencia a dedicar más recursos económicos familiares para poder sufragarlo. Estos recursos familiares, además han ido disminuyendo, en los últimos años como consecuencia del aumento moderado de los ingresos salariales (Barómetro Social, 2024), la reducción del gasto social (Barómetro Social, 2024), y el menor nivel de ahorros brutos disponibles (Barómetro Social con datos del Instituto Nacional de Estadística, 2019).

Coincidiendo en el tiempo con esta realidad social, se ha producido el desarrollo y crecimiento de un nuevo tipo de alojamiento turístico, la vivienda turística vacacional, considerada también factor determinante para explicar la evolución del mercado de vivienda en alquiler residencial en el último lustro (Instituto Nacional de Estadística, 2024).

En cualquier caso, este encarecimiento del precio del alquiler residencial ha acabado derivando el debate social hacia la responsabilidad que las políticas públicas tienen en esta situación. Así, se contemplan diversas orientaciones que van desde el convencimiento de que el mercado es capaz de ajustarse por sí solo, reconociéndose desde este punto de vista que se está produciendo una insuficiente oferta incapaz de atender los incrementos de demanda (López-Rodríguez & De los Llanos, 2019); hasta otras posiciones que defienden un mayor intervencionismo del sector público en el mercado de la vivienda, para que este legisle y actúe en precios, oferta y otros elementos del mercado inmobiliario (Caravantes & Romero, 2021). Con independencia de la orientación que se tome, conviene conocer con exactitud las causas que justifican esta situación, prestando especial atención a la influencia que tienen las políticas públicas, así como la actividad del sector turístico y más concretamente la irrupción de la vivienda turística vacacional en el mercado de viviendas de alquiler residencial.

Así, el objetivo de este documento es recoger las percepciones de personas que están directamente relacionadas con el mercado de alquiler residencial y turístico vacacional en la provincia de Málaga a nivel profesional o personal, para con ellas evaluar la influencia que la actuación de las políticas públicas en el ámbito de la vivienda tiene en la dinámica de precios y en el parque de vivienda en alquiler residencial, en un entorno de crecimiento de la vivienda turística vacacional. En el apartado 2 se describirá la situación de acceso de la vivienda en España, destacando el referido a la vivienda en alquiler y las posibilidades que se ofrecen de políticas públicas. Además, se describirá la influencia de la vivienda turística vacacional en los entornos urbanos, así como en la oferta y precio de la vivienda en alquiler residencial. A continuación, el apartado 3 indicará las políticas públicas de vivienda seguidas para el sector de la vivienda turística vacacional. En el apartado 4 se detalla la metodología empleada, partiendo de la realización de una encuesta cuantitativa destinada a un público amplio, con algún tipo de relación con la vivienda en alquiler turístico o residencial. En dicha encuesta se plantea la opinión de los encuestados sobre la situación del sector actual, los factores que influyen, y la aplicación de determinadas medidas de políticas públicas. Posteriormente se recogerán y analizarán los datos obtenidos, mediante el método estadístico Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS), con una gran trayectoria en estudios relacionados con las Ciencias Sociales. Finalmente se mencionan las principales conclusiones obtenidas a través del método estadístico. Estas, respaldan las posiciones que defienden un mayor protagonismo de las políticas públicas en el ámbito de la vivienda, cuyo fin último es proporcionar una mayor racionalidad a su mercado, que posibilite precios y oferta en vivienda de alquiler para los sectores de población con dificultades para su acceso.

## 2. LA IMPORTANCIA DEL CONTEXTO, LA ACTITUD DEL ESTADO Y SITUACIÓN DEL ACCESO A LA VIVIENDA. LA INFLUENCIA SOCIAL DE LA VIVIENDA TURÍSTICA VACACIONAL

La importancia económica y social de los sectores turísticos e inmobiliario en España ha sido destacada no sólo en los ámbitos académicos, sino también en el debate político y social actual, como consecuencia de su influencia en la marcha de la economía en general (García Montalvo, 2013), y en su aportación al



bienestar, convivencia social, sostenibilidad, empleo, inversión empresarial, así como expectativas de beneficios en forma de rentas de trabajo (Pareja & Romero., 2012), rentas de capital (Núñez Tabales, 2007), y capacidad recaudatoria en beneficio de las haciendas públicas (Vinueza Angulo, 2013).

Pero frente a estas cuestiones, cabe plantear las primeras matizaciones relacionadas con la actitud del sector público y las instituciones hacia estos procesos y sus consecuencias, y su distinto grado de compromiso; lo que determinará la existencia, o no, de controles y planificación estratégica; su nivel de promoción y apoyo; los sectores sociales beneficiados y perjudicados; la apuesta por la diversificación o el monocultivo de un sector económico; así como la estructura recaudatoria y política de gasto público.

En la actualidad, el gasto en vivienda en España se lleva una parte importante de los ingresos de las familias, concretamente en el año 2022 el 32,45% del gasto familiar total se dedicaba a costear su acceso, ya sea como pago de una hipoteca o de un alquiler, gastos de mantenimiento, reparación o mejora, etc., por encima de 27,3% que existía en el año 2008 (Encuesta de Presupuestos Familiares 2024, Instituto Nacional de Estadística).

Pero este encarecimiento se ha manifestado con mayor claridad en el acceso a la vivienda en alquiler, habiéndose producido durante esos años una diferente evolución de las rentas de alquiler y los ingresos familiares. Si se toma el Índice de Precios de alquiler de viviendas proporcionado por la empresa Idealista, durante el periodo 2012-2023, basado en los precios ofertados por sus clientes, puede apreciarse que la media del precio por metro cuadrado del alquiler en España subió un 50%, mientras que las rentas medias de los hogares en España (Instituto Nacional de Estadística, 2024), lo hicieron un 16,1%, es decir el incremento de las rentas medias de alquiler en España, han subido más de 3 veces que las rentas medias de los hogares. Esta disparidad de crecimientos de ambas variables expresa una dificultad creciente de los hogares que deciden o no tienen más remedio que vivir de alquiler, por lo que un conocimiento de los factores que determinan el precio de la vivienda es un primer punto de partida para poder tomar medidas de políticas públicas que permitan facilitar el acceso a la vivienda para los sectores de menores ingresos familiares.

Dentro de estos factores, se encontraría el desarrollo y crecimiento de la vivienda turística vacacional, por lo que se hace necesario confirmar la relación existente entre esta y las políticas públicas en vivienda. Desde el año 2014, este tipo de alojamiento ha tenido en todo el mundo efectos económicos beneficiosos por la vía de mayores necesidades de empleo (Biagi et al, 2012), mayor actividad empresarial, nuevas vías de inversión para ahorradores e incremento de la riqueza de los propietarios de inmuebles, en un contexto económico donde no existen alternativas claras en otros sectores donde poder desarrollar proyectos empresariales consolidables en el futuro (O’Reagan 2017). Pero al mismo tiempo puede generar otros efectos, como un incremento en los precios de la vivienda en alquiler o propiedad (García López et al 2019) y una disminución de la oferta de ambas (Brossat, 2019) gracias a la conversión de la vivienda residencial en alojamiento como consecuencia, en parte, de la liberalización del mercado de la vivienda y el cambio de la vivienda como refugio y vehículo de inversión (Gurran, 2017). Además, su crecimiento en zonas turísticas puede coincidir en el tiempo con la demanda de viviendas de segmentos poblacionales emergentes con fuerte poder adquisitivo como el relacionado con el sector empresarial ligado a las nuevas tecnologías por internet, que pueden de manera conjunta influir en la asequibilidad del mercado de alquiler local y a los procesos de gentrificación urbana (Urrestarazu et al, 2022).

Por todos estos motivos, conviene evaluar la actuación de las políticas públicas como facilitadores o no del desarrollo de la vivienda turística vacacional, y su responsabilidad en proporcionar una mejora en la accesibilidad al derecho a la vivienda, permitiendo una sostenibilidad de recursos públicos y naturales en las ciudades que presentan este fenómeno, tal y como se verá a continuación.

### **3. LA ACTUACIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS EN EL MERCADO DE LA VIVIENDA. POLÍTICAS PÚBLICAS PARA EL SECTOR DE LAS VIVIENDAS TURÍSTICAS VACACIONALES.**

Las consecuencias sociales que en la actualidad está teniendo el encarecimiento y la escasez de vivienda en alquiler residencial, han hecho que se plantee cual debe de ser la respuesta social más adecuada. Esta respuesta va desde posiciones que defienden el libre mercado y la necesidad de mayor volumen de oferta de inmuebles provisto por este (López-Rodríguez & De los Llanos, 2019), hasta otras con una mayor orientación intervencionista del sector público en ámbitos que van desde el control de



precios, la duración máxima de los contratos (Arias Sanz 2015), la legislación de las sociedades de inversión del mercado inmobiliario (Ardura et al, 2020). Incluye ese debate la construcción de vivienda social en alquiler o la fiscalidad de las grandes multinacionales de comercialización de viviendas turísticas por internet, y la explotación de viviendas turísticas vacacionales (Brossat 2019).

La defensa de una orientación intervencionista con carácter social, parten de la consideración de las políticas de vivienda, como instrumento que garantiza el acceso a la vivienda para la población, fundamentalmente entre las familias con menor renta (Cano & Etxezarreta 2014); mientras que también existe un tipo de intervencionismo más desarrollista en la que estas políticas sirven para incentivar la producción de viviendas en épocas de recesión (Pareja & Sánchez 2012), siendo esta la consideración sobre la vivienda que ha acabado imponiéndose en España en el último siglo (Rodríguez Alonso, 2010).

Como consecuencia de ello, se ha producido un mayor protagonismo del mercado frente a la acción del sector público a la hora de proveer de viviendas a la ciudadanía, reduciendo a un papel marginal la acción de provisión de viviendas públicas y aprobando medidas legislativas que facilitaban la actividad de los agentes inmobiliarios (Idoate 2008). Así por ejemplo, en España, la vivienda protegida se provee prácticamente en forma de venta, tan sólo el 2% del total de su parque se destina al alquiler (Ministerio de Fomento 2019), pero incluso la primera es muy reducida si la comparamos con el resto del parque de viviendas de renta libre, ya que poco más del 10% de las viviendas existentes son viviendas protegidas (Ministerio de Fomento 2019), lo que convierte a este país en uno de los últimos en Europa en porcentaje de vivienda social (Naredo 2010).

Existen otros instrumentos que puede emplear el Estado en política de vivienda. Así, desde el punto de vista de intervención social habría que citar el control de alquileres, por el que se establecen controles y límites a las rentas mensuales de alquiler establecidas por los propietarios de vivienda en alquiler residencial, la están realizando las autoridades municipales de las principales ciudades europeas, aunque con una orientación muy diferente en función del posicionamiento ideológico de los gobiernos municipales (Novy & Colomb, 2016), las políticas públicas de vivienda que se han realizado con anterioridad y el ámbito competencial disponible por el municipio. De esta manera, y teniendo presente la actividad turística, pueden encontrarse ciudades con objetivos en su política de vivienda que pretenden frenar el crecimiento de la vivienda turística vacacional con medidas de control de las rentas de alquiler, como es el caso de Berlín (Fields & Uffer 2016), París (Brossat 2019), Ámsterdam (Van Duijne et al, 2018), Viena (Kadi, 2015) o Barcelona (Rosa, 2019); otras como Milán, que han optado por regulaciones más moderadas con consenso con las plataformas de la llamada economía colaborativa; y finalmente un grupo numeroso de ciudades que no han adaptado ninguna medida destacada (Aguilera et al, 2019), como el ejemplo de la ciudad de Málaga.

Por el contrario, leyes actuales han tenido una orientación a favor del libre mercado, destacando la Ley 4/2013 de Flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas, reformada en marzo de 2015, que tenía como objetivo fundamental flexibilizar el mercado del alquiler para lograr la dinamización de este, disminuyendo los derechos de los inquilinos con el fin de hacer más atractivo el mercado del alquiler para los propietarios (Pareja, 2015).

Tras la descripción realizada sobre como la doctrina académica ha analizado la influencia de la vivienda turística vacacional y las políticas públicas sobre la oferta y el precio de la vivienda en alquiler residencial, se pasará a continuación a describir como dicha influencia es percibida por personas que tienen relación directa con el ámbito de la vivienda en alquiler, turístico o vacacional, mediante el enfoque metodológico elegido, el Partial Least Squares Structural Equation Modeling, en la siguiente sección.

#### **4. ENFOQUE METODOLÓGICO DESDE EL PARTIAL LEAST SQUARES STRUCTURAL EQUATION MODELING.**

Para cumplir con el objetivo planteado por este artículo de conocer la percepción social de la influencia que tienen sobre el precio del alquiler residencial en la provincia de Málaga, factores como la vivienda turística vacacional y la actuación de las políticas públicas en vivienda, se ha optado por emplear una metodología basada en el análisis de datos estadístico Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS), que cuenta con una gran trayectoria en estudios relacionados con las Ciencias Sociales, y de forma destacada en el ámbito del turismo (Usakli & Kucukergin, 2018).



Este método parte de los datos obtenidos en una encuesta obtenida de una muestra de la población que se ha considerado público objetivo de la misma, con conocimientos directos sobre el objeto de estudio, bien por su experiencia vital y laboral, o por su actividad docente e investigadora.

Para obtener y tratar los datos de manera adecuada, era necesario determinar previamente el tamaño óptimo de la muestra estudiada, que contase con un grado de confianza determinado que permitiese llegar a conclusiones rigurosa. Por este motivo, se optó por una muestra con un error máximo inferior al 5% para un nivel de confianza del 95%, todo ello conforme a los medios y recursos técnicos y económicos disponibles (Torres y Paz 2006); siempre y cuando, además, en dicha muestra estuviera representada por población relacionada con la vivienda en alquiler, y que además se pudiera adaptar a las exigencias anteriormente señaladas.

Finalmente se lograron 413, mediante un trabajo de promoción y envíos durante tres meses, desde septiembre a diciembre de 2018, en los que se fueron recogiendo las encuestas respondidas por cada colectivo y por los participantes individuales que habían aceptado la invitación de formar parte del proceso, datos que fueron recogidas mediante la herramienta informática en internet “Google Formularios”.

Respecto al tipo de preguntas diseñadas, se optó por preguntas cerradas de estimación, mediante una escala de Likert en las respuestas que está entre el 1 y el 7, en función del grado de acuerdo o desacuerdo con las afirmaciones presentadas.

En cuanto a la naturaleza del contenido de las preguntas, estas tratan sobre cuestiones concretas y opiniones, distribuyéndose en tres partes: En primer lugar, se sitúan las llamadas preguntas de identificación, en la que incluimos cuestiones definitorias del encuestado como el sexo, edad (año de nacimiento), domicilio (código postal de residencia), nivel de estudios y nivel de ingresos familiares; referidas a las variables independientes principales, y en las que se garantiza el anonimato del encuestado. En segundo lugar, se recogen una serie de preguntas que intentan recoger la opinión de los encuestados sobre todos los factores que influyen en el precio y el parque de vivienda en alquiler, estableciendo la anterior gradación en cada una de ellas, así como recoger la realidad de estos.

La confluencia de todos estos factores permitió que la encuesta recogiese la opinión de los encuestados sobre la situación del sector actual, los factores que influyen, y la aplicación de determinadas medidas de políticas públicas, con la intención de confirmar la idoneidad de los factores determinantes recogidos anteriormente, así como cuantificar el peso de cada uno de ellos, haciendo extensivos los resultados a públicos más amplios (Jansen, 2013), pasando a continuación a la fase de tratamiento de datos.

#### **4.1 Análisis de datos e interpretación de resultados**

Una vez recogidos los datos proporcionada por los cuestionarios elaborados en la forma y por los sujetos comentados con anterioridad, se analizan las cuestiones relevantes relacionadas con siete dimensiones que recogen la percepción que manifiestan los usuarios de viviendas sobre el mercado de alquiler de estas, desde una perspectiva tanto vacacional como residencial.

Como consecuencia de las cuestiones planteadas y de las dimensiones a analizar se han planteado las siguientes hipótesis y subhipótesis de trabajo que pretenden analizar los factores socioeconómicos que influyen en el precio de la vivienda turística en régimen de alquiler. Concretamente estas hipótesis de trabajo que se plantean son:

H1: El factor que representa la oferta de viviendas está influenciado por los factores que recogen la incidencia de la vivienda turística en su entorno económico (H1.1) y por las medidas de políticas públicas para el mercado de alquiler residencial (H1.2).

H2: El factor que representa las políticas generales de vivienda está influenciado por las medidas de políticas públicas para el mercado de alquiler vacacional (H2.1) y por las medidas de políticas públicas para el mercado de alquiler residencial (H2.2).

H3: El factor que recoge el precio de las viviendas turísticas en alquiler está influenciado por la incidencia de la vivienda turística en su entorno económico (H3.1), por la oferta de viviendas (H3.2), por la demanda de viviendas (H3.3) y por la política general de viviendas (H3.4).

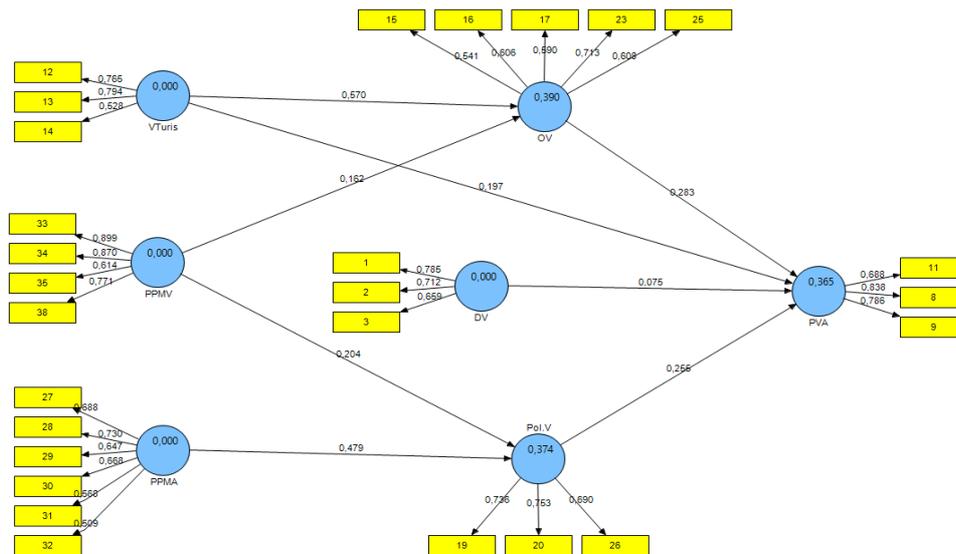
H4: El factor que recoge el precio de las viviendas turísticas en alquiler está influenciado indirectamente por las medidas de políticas públicas para el mercado de alquiler vacacional (H4.1) y por las medidas de políticas públicas para el mercado de alquiler residencial (H4.2).



La metodología utilizada para la estimación del modelo propuesto y la confirmación de las hipótesis planteadas se basa en un modelo estructural Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS), que ha sido estimado mediante el software informático SmartPLS 3.0, que es el empleado por el 63% de las investigaciones turísticas que decidieron acudir al PLS (Usakli & Kucukergin, 2018), logrando estimar modelos más complejos con un menor número de datos (Henseler, 2017).

La estructura del submodelo basada en siete factores latentes (con sus respectivos veintisiete indicadores o ítems reflectivos, significativos estadísticamente) que dan lugar a diez hipótesis a contrastar, se presenta, como se ha indicado como un modelo exploratorio. En la figura 1 se presenta las estimaciones realizadas con las que se pretende contrastar las hipótesis de trabajo antes mencionadas.

Figura 1. Estimación del modelo de ecuaciones estructurales propuesto



Fuente: Elaboración propia.

La utilización de este modelo queda avalada por los resultados obtenidos para la varianza extraída media (AVE), presentados en la tabla 1, que confirman la validez convergente y discriminante del modelo, y para los índices de fiabilidad compuesta que como señala Chin, (1998), el índice de fiabilidad compuesta en los modelos PLS presenta la ventaja frente a los valores del alfa de Cronbach de no asumir que todos los indicadores reciben la misma ponderación, donde para todas las variables latentes superan el valor de 0,7 sugerido como nivel adecuado por Nunnally y Bernstein (1994). Este valor de 0,7 permite confirmar la confiabilidad de los datos y su grado de robustez necesaria para apoyar la estabilidad de los resultados, ya que se considera para una investigación exploratoria que este debe ser de un mínimo de 0,60, mientras que para las investigaciones confirmatorias y predictivas debe ser 0,70 o superior (Hair et al., 2018).

Tabla 1. Medidas de fiabilidad

	AVE	Fiabilidad compuesta	R2	Alpha de Cronbach	Comunalidad	Redundancia
DVDV	0.5195	0.7634		0.5622	0.5195	
OV	0.3771	0.7501	0.3897	0.5856	0.3771	0.0242
PPMA	0.4092	0.8039		0.7134	0.4091	
PPMV	0.6340	0.8717		0.8063	0.6341	
PVA	0.5979	0.8159	0.3651	0.6604	0.5979	0.0136



Pol.V	0.5281	0.7702	0.3742	0.5524	0.5281	0.1757
VTuris	0.4982	0.7432		0.5079	0.4982	

Fuente: *Elaboración propia.*

Por otra parte, en la tabla 1 se presentan los resultados que también confirman la fiabilidad interna, la validez de los ítems propuestos y la bondad del ajuste<sup>7</sup>. Este último indicador queda validado al alcanzar el índice GoF propuesto por Tenenhaus et al. (2005) un valor de 0.4377.

También es importante señalar que los valores del factor de inflación de la varianza (FIV), que se calculan a partir de los valores de R<sup>2</sup> de la tabla 1, se sitúan claramente por debajo de cinco. Por ello, es posible asegurar la muy escasa presencia de colinealidad en el modelo, ya que cuando los valores de FIV son más altos de cinco, el nivel de colinealidad es mayor.

Por lo que se refiere al poder predictivo del modelo, los valores obtenidos para el estadístico R<sup>2</sup> son significativos y superiores a 0,1 cumpliéndose de esta forma el criterio de aceptabilidad establecido por Falk y Miller (1992). El R<sup>2</sup> varía de 0 a 1, con valores más altos que indican un poder explicativo mayor. Sin embargo, los valores de R<sup>2</sup> aceptables se basan en el contexto de estudio y un valor de R<sup>2</sup> como 0.10 se considera satisfactorio (Shmueli et al., 2016).

Las correlaciones entre las variables latentes objeto de estudio se muestran en la tabla 2. La validez discriminante del modelo se puede confirmar mediante la comparación de los valores AVE de cada variable latente con los valores al cuadrado de la matriz de correlaciones entre variables latentes, presentados en la tabla 2, según el criterio establecido por Fornell y Larcker (1981). Por sí sola, la desviación media extraída (AVE) se obtiene para cada variable latente, cuadrando la carga de cada indicador, y calculando el valor medio, siendo el AVE mínima aceptable el 0,50 (Hair et al., 2018).

Tabla 2. *Matriz de correlaciones entre las variables latentes*

	DV	OV	PPMA	PPMV	PVA	Pol.V	VTuris
DV	1.0000						
OV	0.2066	1.0000					
PPMA	0.1657	0.3618	1.0000				
PPMV	-0.0992	0.2797	0.5268	1.0000			
PVA	0.1906	0.5249	0.3000	0.2797	1.0000		
Pol.V	0.1365	0.4214	0.5866	0.4564	0.4436	1.0000	
VTuris	0.1114	0.6037	0.2394	0.2056	0.4527	0.3008	1.0000

Fuente: *Elaboración propia.*

En la Tabla 3 se señalan las estimaciones de las relaciones hipotetizadas, tanto directas como indirectas, entre variables latentes del modelo estructural que se ha propuesto. Siguiendo a Henseler et al.

<sup>7</sup> El criterio utilizado para medir la bondad del ajuste del modelo es el propuesto por Tenenhaus et al. (2005), que definido como criterio global de la bondad del ajuste (GoF), se estima como la media geométrica entre los valores medios de la comunalidad y el valor medio de R<sup>2</sup>:

$$GoF = \sqrt{\text{comunalidad} \times R^2}$$



(2009) se utilizó un método de remuestreo mediante bootstrapping (5000 muestras) que ha permitido estimar los valores de los estadísticos t-Student y sus correspondientes errores standard para evaluar la significación estadística de los coeficientes correspondientes a cada una de las hipótesis planteadas.

Tabla 3. Test de hipótesis para los efectos directos e indirectos entre variables latentes

Hipótesis	Relaciones	Efectos Directos	Error Estándar	T-statistic
H3.3	DV -> PVA	0.075	0.0558	1.349
H3.2	OV -> PVA	0.283	0.0681	4.160*
H4.2	PPMA -> PVA	0.122	0.0295	4.135*
H2.2	PPMA -> Pol.V	0.479	0.0517	9.271*
H1.2	PPMV -> OV	0.162	0.0533	3.045*
H4.1	PPMV -> PVA	0.098	0.0296	3.305*
H2.1	PPMV -> Pol.V	0.204	0.0623	3.275*
H3.4	Pol.V -> PVA	0.255	0.0574	4.436*
H1.1	VTuris -> OV	0.570	0.0517	11.029*
H3.1	VTuris -> PVA	0.358	0.0578	6.193*

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en esa tabla las relaciones y la significatividad estadística de los coeficientes estimados para las diez relaciones propuestas entre las variables latentes del modelo permiten confirmar la veracidad de las cuatro hipótesis generales planteadas con anterioridad que fundamentan la elaboración del modelo de ecuaciones estructurales analizado, a excepción de la subhipótesis definida por la incidencia del factor relacionado con la demanda de viviendas sobre el precio de las viviendas turísticas en alquiler lo que podría indicar la existencia de dos mercados diferenciados, uno de adquisición de viviendas con consideración de inversión y otro de alquiler de viviendas turística.

## 5. CONCLUSIONES

Los resultados estimados y mostrados en la tabla 3, al ser verificadas las hipótesis propuestas se puede concluir que el modelo que se ha presentado en este trabajo, que ha sido construido con factores significativos del mercado de alquiler turístico, ha resultado de utilidad para determinar la percepción que tienen individuos relacionados con el sector de la vivienda residencial y turística vacacional, sobre la incidencia que ciertos factores ejercen sobre el precio de las viviendas turísticas en alquiler en la provincia de Málaga. Para estos, la aplicación de políticas públicas genéricas en el mercado de la vivienda y aquellas diseñadas específicamente para el caso de los alquileres, tanto residenciales como turísticos, ejercen una influencia significativa en el precio de las viviendas de alquiler turístico.

Coincide esta conclusión con otras investigaciones señaladas en el documento, que reafirman el valor de las políticas públicas en vivienda para facilitar el acceso a la misma a todos los sectores sociales del país. De este modo se refuerza la convicción de que las administraciones publicas pueden tomar medidas para facilitar el acceso al derecho a la vivienda, en materias como construcción de vivienda social, fiscalidad y regulación de precios.

Por otra parte, la incidencia de la vivienda turística en su entorno económico y la existencia de ciertos factores que condicionan la oferta de viviendas también es percibido como elemento que condiciona las



variaciones del precio de las viviendas de alquiler turístico en el ámbito geográfico de la provincia de Málaga. Cuantitativamente y considerando las relaciones entre los diferentes constructos, la mayor incidencia de las dimensiones analizadas sobre el precio de las viviendas de alquiler turístico procedería de estos dos últimos factores analizados, esto es, la incidencia de la vivienda turística en su entorno económico y la existencia ciertos factores que condicionan la oferta de viviendas también condicionan las variaciones del precio de las viviendas de alquiler turístico en la provincia de Málaga.

Estos resultados confirman la influencia que la vivienda turística vacacional tiene en la oferta y precio de la vivienda en alquiler residencial, reduciendo la primera e incrementando el segundo, circunstancias que hacen necesario realizar políticas públicas que mejoren los controles administrativos y fiscales al sector de la vivienda turística vacacional. Por todo lo anterior, los responsables de la regulación y de la gestión pública de la comercialización de viviendas turísticas en alquiler deberían tener en consideración los factores señalados para garantizar un mercado que no genere disfuncionalidades en los precios.

Finalmente, es preciso señalar que la principal limitación de este trabajo ha sido la imposibilidad de incluir en este tipo de análisis un conjunto de variables socioeconómicas tales como nivel de inflación, tasas de paro y otras referidas a los consumidores de la muestra, tales como el nivel de ingresos, situación laboral o nivel cultural, que no han sido incluidas en el modelo por su escasa adaptación a la metodología utilizada, que hubieran acotado más satisfactoriamente las conclusiones.

## REFERENCIAS

- Aguilera, T., Artioli, F., & Colomb, C. (2019). Explaining the diversity of policy responses to platform-mediated short-term rentals in European cities: A comparison of Barcelona, Paris and Milan. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 1-24. <https://doi.org/10.1177/0308518X19862286>
- Ardura Urquiaga A, Lorente-Riverola I, & Ruiz Sanchez J. (2020). Platform-mediated short-term rentals and gentrification in Madrid. *Urban Studies*, 57(15):3095-3115. doi:10.1177/0042098020918154
- Arias Sanz, A. & Quaglieri Domínguez, A. (2015). “Unravelling Airbnb: Urban Perspectives from Barcelona.” In *Reinventing the Local in Tourism. Travel Communities and Peer-Produced Place Experiences*, P. Russo and G.Richards, 209–228. DOI: 10.21832/9781845415709-015
- Barómetro Social, (2024). <https://barometrosocial.es/> Recuperado 24 de enero de 2024.
- Biagi, B., Lambiri, D. & Faggian, A. (2012). The effect of tourism on the housing market. *Handbook of tourism and quality-of-life research*, 635-652. [https://doi.org/10.1007/978-94-007-2288-0\\_36](https://doi.org/10.1007/978-94-007-2288-0_36)
- Brossat, I. (2019). Airbnb, la ciudad uberizada. Editorial Katakak, Madrid.
- Cano, G. & Etxezarreta, A. (2014). La crisis de los desahucios en España. *Revista de economía crítica*, 17, 44-57.
- Caravantes López de Lerma, G. M., & Romero González, J. (2021). Vivienda pública y estado de bienestar en España: balance y estado de la cuestión en la época del COVID-19. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, 91. <https://doi.org/10.21138/bage.3152>
- Chin, W. W. (1998). *The Partial Least Squares Approach for Structural Equation Modelling*, in *Modern Methods for Business Research*, G. A. Marcoulides (Ed.). Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.
- Encuesta de Presupuestos Familiares, (2024). Instituto Nacional de Estadística. Gasto medio por hogar, gasto medio por persona y distribución del gasto (porcentajes verticales y horizontales) por grupos de gasto y por quintiles de gasto. Recuperado 24 de enero de 2024. <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=24900>.
- Falk, R. y Miller, N. (1992). *A primer for soft modeling*. Akron, OH: University of Akron Press.
- Fields, D., & Uffer, S. (2016). The financialisation of rental housing: A comparative analysis of New York City and Berlin. *Urban Studies*, 53(7), 1486–1502. <https://doi.org/10.1177/0042098014543704>
- Fornell, C., & Larcker, D. F. (1981). Evaluating structural equation models with unobservable variables and measurement error. *Journal of Marketing Research*, 18, 39–50. <https://doi.org/10.1177/002224378101800104>
- García-López, M. A., Jofre-Monseny, J., Martínez Mazza, R. & Segú, M. (2019). Do Short-Term Rental Platforms Affect Housing Markets? Evidence from Airbnb in Barcelona. IEB Working Paper N. 2019/05.
- García Montalvo, J. (2013). Dimensiones regionales del ajuste inmobiliario en España. *Papeles de Economía Española*, 1-18.



- Gurran, N. & Phibbs, P. (2017). When Tourists Move In: How Should Urban Planners Respond to Airbnb? *Journal of the American Planning Association*, 80-92. <https://doi.org/10.1080/01944363.2016.1249011>
- Hair, J., Risher, J., Sarstedt, M. & Ringle, C. (2018) When to Use and How to Report the Results of PLS-SEM. *European Business Review*, 31 (1). <https://doi.org/10.1108/EBR-11-2018-0203>
- Henseler, J., Ringle, C. M., & Sinkovics, R. R. (2009). The use of partial least squares path modeling in international marketing. In *New Challenges to International Marketing* (Vol. 20, 277–319). Emerald Group Publishing Limited. [https://doi.org/10.1108/S1474-7979\(2009\)0000020014](https://doi.org/10.1108/S1474-7979(2009)0000020014)
- Henseler, J. (2017). Partial Least Squares Path Modeling. In *Advanced Methods for Modeling Markets* (361–381). Springer International Publishing. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-53469-5\\_12](https://doi.org/10.1007/978-3-319-53469-5_12)
- Idealista (2023, enero). Evolución del precio de la vivienda en alquiler en España. Diciembre 2023. Recuperado 24 de enero de 2024. <https://www.idealista.com/sala-de-prensa/informes-precio-vivienda/alquiler/>
- Idoate, E. Z. (2008). Políticas de vivienda en el Estado español. *Seminario de Economía Crítica Taifa*, 66-80.
- Instituto Nacional de Estadística. (2011). Censo de población y vivienda. Madrid: Instituto Nacional de Estadística. [https://ine.es/censos2011\\_datos/cen11\\_datos\\_inicio.htm](https://ine.es/censos2011_datos/cen11_datos_inicio.htm) (Recuperado 27 de enero de 2024).
- Instituto Nacional de Estadística, (2024). Renta por hogar por comunidades autónomas. Total Nacional. <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=9949> (Recuperado 24 de enero de 2024).
- Instituto Nacional de Estadística, (2024). Encuesta de ocupación hotelera. Tablas comunes a todos los tipos de alojamiento. Viajeros, pernoctaciones por tipo de alojamiento por comunidades y ciudades autónomas. <https://ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2941#!tabs-tabla> Recuperado 24 de enero de 2024.
- Jansen, H. (2013). La lógica de la investigación por encuesta cualitativa y su posición en el campo de los métodos de investigación social. *Paradigmas*, 4, 39-72.
- Kadi, J. (2015). Recommodifying Housing in Formerly “Red” Vienna? *Housing, Theory and Society*, 32, 247-265. <https://doi.org/10.1080/14036096.2015.1024885>
- López-Rodríguez, D. & De los Llanos Matea, M. (2019). Evolución reciente del mercado del alquiler de vivienda en España. *Boletín Económico del Banco de España* 3/2019, 1-18.
- Ministerio de Fomento (2019). Observatorio de Vivienda y Suelo, Boletín Anual 2018. Recuperado 27 de enero de 2024. <file:///C:/Users/riurc/Downloads/ObservatoriodeViviendaySueloBoletnAnual2018.pdf>
- Novy, J. & Colomb, C (2016). Urban tourism and its discontents: An introduction. In: Colomb, C, & Novy, J (Eds) *Protest and Resistance in the Tourist City*. London: Routledge, 1–30.
- Nunnally, J. C. & Bernstein, I. H. (1994). *Psychometric theory* (3rd Ed.). New York, NY: McGraw-Hill.
- Núñez Tabales, J.M., Caridad, J.M., & Ceular Villamandos, M. (2007). La subida de los precios de la vivienda: factores determinantes. *Boletín de la Real Academia de Córdoba de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes*, 152, 2007, 305-320
- O’Reagan, M. & Choe, J. (2017). Airbnb and cultural capitalism: enclosure and control within the sharing economy. *Anatolia: An International Journal of Tourism & Hospitality Research*, 28: 2, 163-172. <https://doi.org/10.1080/13032917.2017.1283634>
- Pareja Eastaway, M. & Sánchez, M.T. (2012). La política de vivienda en España. Lecciones aprendidas y retos de futuro. *Revista Galega de Economía*, 1-32.
- Pareja Eastaway, M. & Sanchez Martinez, M.T. (2015). El sistema de vivienda en España y el papel de las políticas: ¿qué falta por resolver? *Cuadernos económicos de ICE*, 90, 149-174. <https://doi.org/10.32796/cice.2015.90.6111>
- Rodríguez Alonso, R. (2010). “La política de vivienda en España en el contexto europeo. Deudas y retos”. *Revista Invi* (Instituto de la vivienda/ Facultad de Arquitectura y Urbanismo/ Universidad de Chile), 125-172. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582010000200004>
- Rosa, S. (2019, mayo 21). El Govern aprueba hoy el sistema para limitar el precio de los alquileres. *La Vanguardia*. Recuperado de <https://www.lavanguardia.com/economia/20190521/462377076820/alquiler-cataluna-barcelona-limite-precio-tope-ley.html>
- Shmueli G, R. S., Velázquez Estrada J.M, Ray, S. & Chatla, S. (2016) The Elephant in the Room: Evaluating the Predictive Performance of PLS Models. *Journal of Business Research* 69:10. 4552-4564. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2016.03.049>
- Tenenhaus, M., Esposito Vinzi, V., Chatelin, Y.M. & Lauro, C. (2005). PLS path modeling. *Computational Statistics & Data Analysis*, 48 (1), 159-205. <https://doi.org/10.1016/j.csda.2004.03.005>



- Torres, M. y Paz, K. (2006). Tamaño de una muestra para una investigación de mercado. Boletín Electrónico nº 2, Facultad de Ingeniería - Universidad Rafael Landívar, 1-13.
- Urrestarazu Capellán, R., & Salazar Pico, F. de A. (2022). La inversión promotora inmobiliaria extranjera en Málaga y su presencia en el Mediterráneo español. Revista INVI, 37(106), 233–261. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.66189>
- Usakli, A, y Kucukergin, K. (2018). Using Partial Least Squares Structural Equation Modeling in Hospitality and Tourism. International Journal of Contemporary Hospitality Management 30.11, 3462–3512. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-11-2017-0753>
- Van Duijne, R.J. & Ronald, R. (2018). The unravelling of Amsterdam's unitary rental system. Journal of Housing and the Built Environment. 33:4, 633-651. <https://doi.org/10.1007/s10901-018-9601-x>
- Vinuesa Angulo, J. (2013). El festín de la vivienda. Auge y caída del negocio inmobiliario en España. Madrid. Diaz & Pons Editores S.L.





# DISCURSOS Y CONTRADISCURSOS SOBRE LA DIFUSIÓN DE LA TURISTIFICACIÓN Y LA GENTRIFICACIÓN EN BARRIOS PERIFÉRICOS MERIDIONALES DE MADRID

DIEGO A. BARRADO-TIMÓN<sup>1</sup>

CARMEN HIDALGO-GIRALT<sup>2</sup>

ALFONSO FERNÁNDEZ-ARROYO LÓPEZ-MANZANARES<sup>3</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid, Campus de Cantoblanco, 28049 Madrid, [diego.barrado@uam.es](mailto:diego.barrado@uam.es)*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid, Campus de Cantoblanco, 28049 Madrid, [carmen.hidalgo@uam.es](mailto:carmen.hidalgo@uam.es)*

<sup>3</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid, Campus de Cantoblanco, 28049 Madrid, [alfonso.fernandez-arroyo@uam.es](mailto:alfonso.fernandez-arroyo@uam.es)*

**Resumen.** La comunicación analiza los discursos y contradiscursos sobre el avance de la turistificación en entornos urbanos no centrales. Si hasta hace relativamente poco los procesos de turistificación se restringían a zonas urbanas céntricas y de importancia histórica, en los últimos años se está produciendo un avance de dicho fenómeno, o de algunas de sus manifestaciones, hacia ámbitos urbanos que hasta el momento habían quedado totalmente al margen de los efectos más habituales del turismo. El análisis se centra en barrios del sur de Madrid fuera del cinturón definido por la autopista de circunvalación M-30, un espacio que está empezando a entrar en la órbita de determinado tipo de inversiones turísticas. Una vez definida el área de estudio, se han elegido doce periódicos de diferentes ideologías y formas de distribución, seleccionándose todas las noticias que hacían referencia a estos procesos. Posteriormente, se ha aplicado una metodología cuantitativa basada en la lingüística de corpus, con el fin de detectar los diferentes discursos que luego han sido analizados cualitativamente, utilizando la metodología del Análisis Crítico del Discurso. De este modo, se ha realizado un estudio tanto de los discursos hegemónicos sobre la turistificación, como de los contradiscursos que se oponen ella.

**Palabras clave:** Turistificación, gentrificación, espacios urbanos no centrales, discurso, Madrid.

## DISCOURSES AND COUNTER-DISCURSES ON THE DIFFUSION OF TOURISTIFICATION AND GENTRIFICATION IN SOUTHERN PERIPHERAL NEIGHBOURHOODS OF MADRID

**Abstract.** The communication examines discourses and counter-discourses regarding the advancement of touristification in non-central urban environments. While, until relatively recently, touristification processes were confined to central urban areas of historical significance, in recent years there has been an expansion of this phenomenon, or some of its manifestations, into urban areas that had previously remained entirely unaffected by the more common expressions of tourism. The analysis focuses on neighbourhoods in the southern part of Madrid beyond the belt defined by the M-30 ring road, an area that is beginning to fall within the orbit of certain types of tourist investments. Once the study area is defined, twelve newspapers with different ideologies and distribution methods have been chosen, and all the news related to these processes have been selected. Subsequently, a quantitative methodology based on *corpus* linguistics has been applied to identify different discourses, which have then been qualitatively analysed using the Critical Discourse Analysis methodology. Thus, a study has been conducted on both the hegemonic discourses on touristification and the counter-discourses that oppose it.

**Keywords:** Touristification, gentrification, non-central urban areas, discourse, Madrid.



## 1. INTRODUCCIÓN

En octubre de 2023 la revista de ocio *Time Out* publicó su clasificación anual con los que supuestamente eran los mejores barrios del mundo, situando al madrileño barrio de Carabanchel (en realidad un enorme distrito de más de un cuarto de millón de habitantes, formado a su vez por siete barrios administrativos) en la tercera posición. No era esta la primera vez que dicha revista ponía el foco sobre la ciudad de Madrid, ya que en el 2018 había apuntado a Lavapiés como el barrio más *cool* del mundo. Sin embargo, el caso de Carabanchel aporta una perspectiva claramente diferente desde el punto de vista de los estudios urbanos, en la medida en que se trata de un área que podría considerarse periférica. En efecto, mientras que Lavapiés se sitúa en el distrito centro, y participa de los atributos simbólicos de los que están imbuidos los espacios históricos, turísticos y de ocio, Carabanchel es un distrito del sur, en situación periférica y con un simbolismo eminentemente obrero e industrial.

Lo cierto es que la publicidad turística y de ocio oficial de la ciudad de Madrid ya llevaba algún tiempo prestando atención no solo a Carabanchel, sino a algún otro distrito del sur de la M-30, como es Usera. En el primero de los casos, el elemento simbólico que supuestamente apoya la integración de esta área dentro de los flujos sociales y económicos ligados al ocio y al turismo eran las galerías de arte, los talleres de artistas, locales de ensayo y espacios para acoger muy diversas actividades culturales y creativas (Ayuntamiento de Madrid, s.f., “Carabanchel, un barrio con mucho arte”), que han ido ocupando los espacios abandonados por una industria que viene marcando a este barrio desde la segunda mitad del siglo XX. Un proceso que podría encontrar eco en lo que hace ya varias décadas describió Sharon Zukin en su obra *Loft Living* (1989), y que, sin el componente crítico de este trabajo, el ayuntamiento de Madrid también parece reconocer al calificar a Carabanchel como el “Soho madrileño”. En el caso de Usera, el referente cultural que usa el ayuntamiento para promocionar el barrio es la importante presencia de población de origen chino, lo que le dotaría de un atractivo basado en un “colorido” cuya lectura publicitaria deriva claramente hacia discursos ligados al exotismo y la *otredad*, apoyado fundamentalmente en festividades y en la mercantilización de la cultura gastronómica de esta comunidad (Ayuntamiento de Madrid, s.f., “Usera, el Chinatown madrileño”).

De forma inmediata, prensa o páginas de información de muy distinto signo se hicieron eco de la posición de Carabanchel en la clasificación publicada por *Time Out*, oscilando las perspectivas entre aquellas que alaban las características del barrio y las posibilidades que ofrece para el crecimiento, la calidad de vida, la compra de vivienda o la inversión, hasta otras críticas que valoran dicha declaración como un impulso, no precisamente fortuito, a procesos especulativos centrados en la gentrificación, la turistificación y la obtención de rentas de monopolio (Harvey, 2002) a partir de la cultura, el arte o los estilos de vida. El objetivo principal de este trabajo se dirige expresamente a analizar estos discursos y contradiscursos sobre la expansión de la turistificación hacia zonas periféricas urbanas, con el fin de diferenciar tanto las ideologías y las visiones de la ciudad que los sustentan, como los posibles intereses que de ellos se derivan. La investigación se centrará en los dos espacios madrileños ya citados (Carabanchel y Usera), pero se extiende también a los otros dos grandes distritos del sur de la M-30, como son Vallecas y La Latina.

## 2. UNA BREVE APROXIMACIÓN BIBLIOGRÁFICA A LA TURISTIFICACIÓN PERIFÉRICA

Las características de este texto no permiten adentrarse en profundidad en la discusión teórica sobre la turistificación urbana, y muchos menos establecer su relación con otros procesos de nuestro interés como la gentrificación; aspectos que, por otra parte, cuentan ya con una abundante bibliografía (v.gr. Sequera y Nofre, 2018). En este caso, nos interesa centrarnos en la dicotomía centro / periferia en relación con estos fenómenos, y de forma expresa en la construcción discursiva de dicha dicotomía en relación con la expansión turística fuera de las zonas urbanas habituales para esta actividad.

Lo primero que debería destacarse, tal y como se ha apuntado en la introducción, es la constatación de un vacío bibliográfico, que claramente se debe a que la expansión del turismo fuera de las zonas urbanas tradicionales es un fenómeno reciente. Es solo en los últimos años cuando algunos autores han empezado a preguntarse qué ocurre tanto fuera de las grandes ciudades turísticas como, de forma muy particular, fuera de los espacios centrales e históricos de estas grandes ciudades turísticas, al comprobarse que la



economía de plataforma está expandiendo la actividad del alojamiento fuera de los ámbitos tradicionalmente hoteleros.

Wachsmuth y Weisler (2018) son de los primeros en constatar cómo se empieza producir una expansión de este fenómeno hacia espacios residenciales no turísticos que, sin embargo, y de acuerdo a su investigación, han de contar con un cierto chaché cultural, buena comunicación y servicios de ocio: “Áreas en proceso de gentrificación o recientemente gentrificadas, que históricamente no habían alojado turistas en un alto número” (Wachsmuth y Weisler, 2018, 12), y que de pronto empiezan a registrar, por parte de los vecinos, “quejas sobre seguridad y calidad de vida, así como y el temor a ser desalojados cuando sus edificios se transformen en hoteles de facto” (Wachsmuth y Weisler, 2018, 13).

Desde el lado de la oferta, resulta de enorme interés la aproximación de Semi y Tonetta (2020) sobre lo que ellos denominan hospedadores marginales (*marginal hosts*), radicados fuera de los espacios turísticos más habituales de la ciudad que analizan (Turín), y formados esencialmente por clases medias (en ningún caso hospedadores profesionales) que buscan con estos ingresos superar diversos problemas económicos derivados de las sucesivas crisis del siglo XXI. Quizá, de cara a nuestra investigación, lo que resulte más significativo de este trabajo sea la caracterización de la zona analizada: en el borde del centro urbano, una antigua área industrial en proceso de renovación en la que los anuncios de venta de inmuebles (tanto privados como de agencias inmobiliarias) que promocionan las propiedades en la zona “son conscientes del enorme diferencial de renta (*rent gap*), por lo que insisten en propuestas de inversión (en lugar de propuestas residenciales)”; por ejemplo, los apartamentos se describen como ‘ideales para alquileres a corto plazo’ o ‘perfectos para transformarlos en un hostel’ (Semi y Tonetta, 2020, 8).

La última de las investigaciones que se han detectado sobre periferización turística, y de forma mucho más concreta, periferización de la oferta de vivienda para alquiler de corta duración, se centra expresamente en la ciudad de Madrid, y particularmente en el distrito de Villaverde (Martínez et al., 2023). La caracterización que hace este trabajo de los hospedadores periféricos (*peripheral hosts*) podría coincidir, en cierta medida, con la de los hospedadores marginales del anteriormente citado de Semi y Tonetta (2020). Sin embargo, sí establece importantes diferencias en cuanto a la zona de expansión de las viviendas de alquiler turístico, en la medida en que ahora se analiza no un barrio cercano al centro urbano (como sería el caso del objeto de estudio de nuestro trabajo, y de los examinados por Wachsmuth y Weisler – 2018 - y Semi y Tonetta – 2020), sino un distrito con una localización mucho más lejana, lo que obliga a los hospedadores no solo a establecer estrategias de competencia vía precio, sino a un discurso que les permita superar la desventaja que tienen con los alojamientos más céntricos, tratando de situarse simbólicamente en la ciudad turística mediante una estrategia discursiva de “aniquilación del espacio mediante la producción de espacios turísticos digitales” (Martínez et al, 2023, 4).

Tampoco el análisis de los discursos sobre la turistificación ha encontrado un amplio hueco en la bibliografía científica, y muchos menos sobre el caso específico de la turistificación periférica, del cual no se ha encontrado ninguna referencia. El más cercano a la investigación que aquí se presenta es una aproximación, por parte de los mismos autores de este trabajo, a los discursos de la turistificación en la ciudad de Madrid, pero referido al barrio central de Lavapiés (Barrado-Timón e Hidalgo-Giralt, 2019). A otra escala, en este caso para el conjunto de España, Egio y Fernández (2020), apoyados en un *corpus* extraído de la prensa nacional, analizan el conjunto de campos discursivos que aparecen ligados al término turistificación, clasificándolos de acuerdo a la adscripción ideológica del medio en el que han aparecido publicados. Finalmente, debe hacerse también referencia a los análisis de discurso transmitidos a partir de redes sociales, de gran utilidad, por el carácter del medio en el que se encuentran, para aproximarse a los discursos de protesta y resistencia al fenómeno de la turistificación (Garay et al, 2020).

### 3. METODOLOGÍA

La metodología que aquí se presenta ya ha sido usada por los autores en otros trabajos, tanto referidos expresamente a analizar los procesos de turistificación (Barrado-Timón e Hidalgo-Giralt, 2019) como otros fenómenos urbanos (Barrado-Timón, 2020). Por lo tanto, remitimos a estas publicaciones a aquellos lectores interesados en profundizar en los aspectos teóricos y conceptuales de este método. Básicamente hay que señalar que la detección y caracterización de los discursos se ha realizado mediante técnicas



cuantitativas (usando el software de análisis de *corpus* Lancsbox), para posteriormente realizar una lectura cualitativa de los resultados obtenidos bajo el prisma del Análisis Crítico del Discurso.

El *corpus* de textos analizados se ha formado con búsquedas exhaustivas en doce periódicos de distintas características, tanto aquellos que se empezaron a publicar en papel y ahora combinan este formato con Internet, como aquellos que son exclusivamente medios digitales. Las cabeceras usadas han sido las siguientes: *ABC, Cinco Días, El Diario, El Mundo, El País, El Salto, El Confidencial, Expansión, Info Libre, La Marea, Libre Mercado y Público*.

La búsqueda de los textos se realizó en línea, usando el término ‘turistificación’, aunque luego, a la hora de realizar algunos análisis, se han establecido conexiones no solo con este concepto, sino con cualquier variable de turismo (turista, turístico, turistificación, etc.). El uso expreso de turistificación fue debatido entre los autores del trabajo, en la medida en que podía aportar un matiz negativo que conllevara que algunas cabeceras (singularmente las económicas o conservadoras) lo usasen poco y que, por tanto, se viesen subrepresentadas. Finalmente, se optó por su uso por dos razones: una teórica, en la medida en que dicho matiz peyorativo ha sido rechazado en algunos trabajos (Ojeda & Kieffer, 2020), y de hecho, otros han tomado decisiones relativamente similares a la nuestra (Egio & Fernández, 2020); y otra práctica, en la medida en que buscar por un término menos específico, caso de turismo, hubiese generado un número de textos inmanejable dado el carácter de esta investigación, y muchos de ellos no relacionados con el tema a tratar.

El *corpus* construido se ha analizado bien en conjunto, o bien subdividido en tres *subcorpora* diferentes en función de la adscripción ideológica del medio, y que han sido denominados respectivamente como ‘Prensa tradicional’ (*ABC, El Mundo y El País*), ‘Prensa Económica’ (*Cinco Días, El Confidencial, Expansión y Libre Mercado*) y ‘Prensa alternativa’ (*El Diario, El Salto, Info Libre, La Marea y Público*), tanto por su modo de distribución exclusivamente en línea como por su preocupación social y adscripción ideológica a diversas corrientes de izquierdas. Esta subdivisión se ha usado principalmente para caracterizar los discursos que, en la presentación de resultados, se caracterizan como de la resistencia, la sostenibilidad y la vitalidad o regeneración.

#### 4. LOS DISCURSOS SOBRE LA TURISTIFICACIÓN PERIFÉRICA

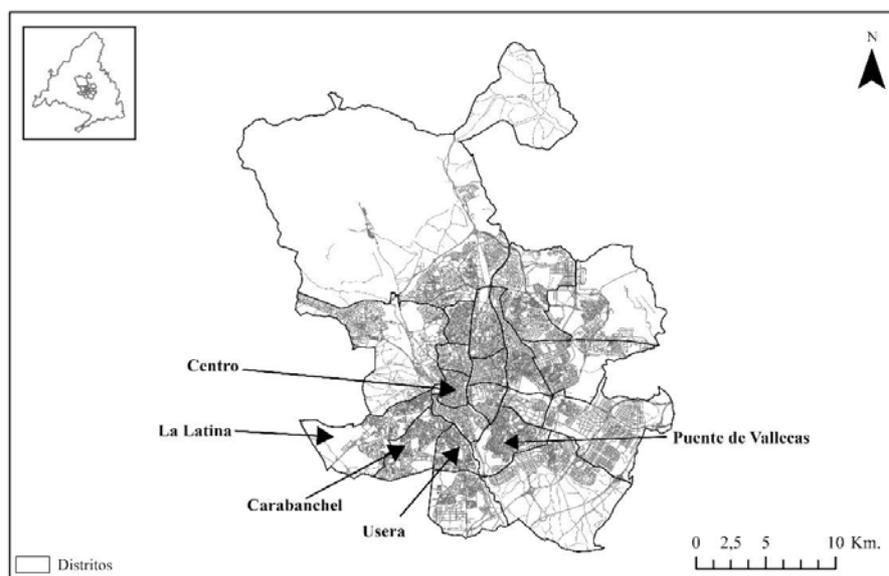
Con el fin de cubrir los objetivos señalados con anterioridad, se han seleccionado cuatro distritos del sur de la ciudad (Figura 1): La Latina, Carabanchel, Usera y el Puente de Vallecas. No se pretende que el calificativo de periféricos que se les atribuye en este texto sea considerado de manera absoluta, en la medida en que se trata de distritos muy poblados (Tabla 1) e integrados en la ciudad central de una gran área metropolitana. Sin embargo, creemos que, para el tema que nos ocupa, sí se les puede calificar como tal, al menos desde un punto de vista simbólico, en la medida en que se localizan fuera del cinturón formado por la primera autopista de circunvalación (M-30) y cuentan con rentas muy por debajo de la media municipal (Tabla 1, Figura 1); y, hasta hace relativamente poco tiempo, no han formado parte ni del imaginario turístico ni de los principales procesos socioeconómicos generados por esta actividad. Sin embargo, la transformación del turismo urbano, dentro de la cual queremos destacar la emergencia de la economía de plataforma y, principalmente la marca Airbnb (Tabla 1), está empezando a cambiar tanto la imagen como la realidad turística de estos espacios.

La aparición en la prensa nacional de discursos sobre la turistificación de espacios exteriores a la M-30, sobre todo en el sur urbano, se inicia a finales de la segunda década del siglo, siempre en relación con la expansión de los apartamentos turísticos y, singularmente, de Airbnb. Las primeras informaciones en aparecer son principalmente análisis que ponen de manifiesto como los espacios tradicionales del turismo se están viendo desbordados, generando un proceso de “aburguesamiento y turistificación (...) cuya onda expansiva alcanza a otros distritos como (...), Usera, Carabanchel y Vallecas” (“...Cinco barrios – y otros tantos mercados – de Madrid que sucumbieron a la gentrificación” – *Público*, 2019). El resultado es que ya en 2017 se constata con sorpresa como, junto con barrios del distrito centro y del ensanche del XIX, espacios objeto de tradicional consumo turístico y de ocio, así como las principales áreas de localización de hoteles en la ciudad, empiezan a aparecer muy arriba en la clasificación de barrios con más apartamentos listados en Airbnb algunos muy alejados de esta imagen: “se cuelan en el top 20 algunos



tradicionalmente poco o nada turísticos, como (...) Puerta del Ángel (Latina)” (“Airbnb ya supera los 13.000 pisos en Madrid y se propaga rápidamente por el distrito centro” – *El Mundo*, 2017).

Figura 1. Localización de las áreas objeto de análisis en el municipio de Madrid



Fuente: base cartográfica del Ayuntamiento de Madrid. Elaboración propia.

Tabla 1. Caracterización demográfica, socioeconómica y turística de los distritos analizados

	Población <sup>1</sup>	Renta disponible por persona <sup>2</sup>	Plazas en hoteles <sup>3</sup>	Apartamentos listados en Airbnb <sup>4</sup>
Madrid	3.339.931	17.059	76.525	25.543
Centro	139.687	18.314	24.631	10.878
La Latina	241.672	13.261	0	717
Carabanchel	262.339	11.713	930	918
Usera	142.746	10.239	77	632
P. Vallecas	241.603	10.445	214	738

Leyenda: 1. Dato de 1 de enero de 2023. Fuente: Ayuntamiento de Madrid / 2. Dato de 2020. Fuente: Portal de Datos Abiertos del Ayuntamiento de Madrid / 3. Dato de 2023. Fuente: Registro de Establecimientos Turísticos Comunidad de Madrid / 4. Dato de abril de 2023. Fuente: Inside Airbnb.

Fuente: varias. Elaboración propia.

La segunda de las razones por las que las noticias sobre la expansión de los apartamentos fuera del centro empiezan a encontrar un hueco en los medios son los sucesivos intentos de regulación, desde los iniciales del gobierno de coalición de izquierdas de Ahora Madrid hasta los posteriores del Partido Popular. El plan especial, aprobado en 2019 por el gobierno de Ahora Madrid, establecía tres zonas con diferente regulación, con mayores restricciones en las consideradas más tensionadas: la zona 1 se correspondía con el distrito centro; la 2 con el resto de los barrios del centro histórico, básicamente el ensanche del siglo XIX; y la 3 al resto del interior de la M-30. Las únicas excepciones eran tres de los distritos que estamos tratando (Usera, Carabanchel y La Latina), que por considerarse que ya entonces estaban empezando a sufrir la presión de las viviendas de uso turísticos, se incluyeron en la zona 3.

La extensión de esta modalidad de alojamiento se explica básicamente a partir de dos discursos claramente contrapuestos. Uno sería sostenido por el principal agente responsable de la expansión de viviendas turísticas, Airbnb, que señala a la existencia de una nueva demanda que busca escapar tanto de los servicios estandarizados como de los espacios más tradicionalmente turísticos.



“Airbnb asegura en sus comunicaciones oficiales e informes que sus usuarios ‘buscan experiencias únicas en barrios poco turísticos, queriendo vivir como locales’, y que en España muchos de sus pisos están situados ‘fuera de los principales distritos hoteleros de las ciudades’. Además, define a sus anfitriones como miembros de una comunidad que ‘alquilan ocasionalmente sus propios hogares” (“Airbnb ya supera los 13.000 pisos en Madrid y se propaga rápidamente por el distrito centro” – *El Mundo*, 2017).

Con este discurso se pretenden construir dos líneas argumentales paralelas. En primer lugar, desmentir en parte la responsabilidad de Airbnb, o de las viviendas de uso turístico en general, en la progresiva escasez de la oferta (sobre todo en alquiler) y el encarecimiento de la vivienda en las áreas centrales, en la medida en que gran parte de su listado se situaría en áreas no tensionadas. La segunda explicaría la expansión periférica no tanto como una cuestión económica y de movilización de capitales en busca de mayor rentabilidad, sino fundamentalmente como un acuerdo puntual entre particulares que iría más allá de lo monetario, y que se centraría en el conocimiento, el compartir, el integrarse o el descubrimiento de lo auténtico. Lo económico y, sobre todo, los grandes flujos de capital movilizados por algunos grandes tenedores o fondos de inversión quedan fuera de la argumentación.

Este discurso, que soslaya las motivaciones mercantiles tanto del lado de la oferta como de la demanda, y pone el foco en agentes individuales, no profesionalizados y sin inversiones de capital significativas, es contrarrestado por el que expresamente se centra en las motivaciones económicas, que presenta una vertiente que podríamos denominar liberal, o al menos no crítica, y otra de carácter más social. En cuanto a la primera, se limita a analizar, de manera supuestamente aséptica, la rentabilidad de las inversiones en el centro urbano frente a las de la periferia, y aparece fundamentalmente en la prensa económica (caso del periódico *Expansión*) o en la tradicional conservadora, en el mismo contexto discursivo que noticias sobre la evolución de precios del alquiler o inversión inmobiliaria. De manera general, se señalan como áreas de mayor rentabilidad del alquiler de corta duración aquellos espacios más tradicionalmente turísticos y centrales, mientras que los distritos que estamos analizando se encontrarían habitualmente entre los que requerirían un mayor porcentaje de días de ocupación con el fin de superar en rentabilidad al alquiler tradicional.

En el momento en que se analiza, este discurso se apoya, casi sin excepción, en los datos aportados por los informes realizados por Alquiler Seguro, una empresa dirigida a gestionar alquileres residenciales y a garantizar el cobro a los propietarios. Sin embargo, y a pesar de su carácter esencialmente empresarial, se trata de un agente que no promueve un discurso pro-apartamentos de alquiler de corta duración, en la medida en que suponen una merma de su posibilidad de negocio, centrada en el residencial tradicional. De hecho, existe otro agente esencialmente económico que, por el mismo motivo, promueve claramente un discurso contra la expansión de la turistificación vía viviendas de alquiler de corta duración, como es la Asociación Empresarial Hotelera de Madrid.

Finalmente, encontramos el discurso social y crítico frente a la turistificación en general, y frente a la expansión de los alquileres de corta duración en particular, que procede de asociaciones o grupos políticos, pero sobre todo de organizaciones vecinales, voces individuales y de la academia. En relación estricta con la extensión periférica se critica la normativa existente y la zonificación que establece, en la medida en que favorecería los intereses de Airbnb al dirigir el crecimiento hacia zonas aún no previamente turistificadas. En este sentido, se señala que “no existe ninguna razón de que se sustituya vivienda residencial por vivienda para turistas en otras partes de Madrid” (“Madrid prohíbe los pisos turísticos en 53 barrios” – *El Diario*, 2018).

Desde esta posición se mantiene también un discurso económico, tal y como se ha apuntado en relación con los informes de Alquiler Seguro, pero en este caso la evidencia empírica que se sostiene, y por tanto la conclusión final, es muy diferente. En efecto, se señala expresamente que la conversión de residencia habitual en vivienda de uso turístico en la periferia ofrece una rentabilidad superior a la de las zonas más tradicionalmente turísticas. Esta argumentación explicaría este proceso ligado a la turistificación en una línea similar a como la teoría del *diferencial de renta* (*rent gap*) de Neil Smith (1987) explica la gentrificación, por lo que, sin ser similares, sí serían procesos emparentados en cuanto a sus causas y consecuencias; y como veremos, para algunos agentes se encuentran claramente conectados discursivamente. En efecto, en aquellos lugares más degradados, y que por tanto tienen mayor diferencial entre la renta real y la renta potencial, la transformación del uso de la vivienda hacia el turismo ofrecería mayores beneficios. Tal y como se ha visto más arriba, esta argumentación ha sido muy recientemente defendida, y soportada



empíricamente, por un trabajo de investigación sobre los hospedadores periféricos de Madrid en el distrito de Villaverde (Martínez et al., 2023).

Uno de los elementos que se pretendía clarificar es precisamente la conexión (o no) que se establece discursivamente, para los ámbitos analizados, entre turistificación y gentrificación. No es objeto de este texto plantear una aproximación científica a ambos términos, sus conexiones y sus diferencias, algo se ya se ha hecho en diferentes trabajos (v.gr. Sequera y Nofre, 2018), sino ver qué relaciones discursivas establecen entre ellos los agentes analizados. Una aproximación cuantitativa a la división en *subcorpora* (diferenciando entre prensa tradicional, prensa económica y prensa alternativa, tal y como se señaló en la metodología) del *corpus* principal con el que hasta ahora se ha trabajado, da pistas importantes en este sentido.

Si comprobamos las veces que cualquier variable de turismo (turístico, turista, turistificación, etc.) está relacionada con la palabra gentrificación (se ha considerado relación cuando gentrificación aparecen en una posición veinte veces a la derecha o a la izquierda de las variables de turismo), vemos que con mucha diferencia es el *corpus* de la prensa alternativa el que más veces establece esta relación (8,76 veces por cada 10K palabras); es decir, son los agentes que hablan en esta prensa los que más veces consideran que existe una relación, o que al menos ambos fenómenos se están produciendo de manera simultánea en los distritos periféricos del sur. Por el contrario, el *corpus* que menos veces establece la relación arriba indicada es el formado a partir de artículos de la prensa económica, que solo establece dicha conexión 1,27 veces por cada 10K palabras. Además, la correlación arriba indicada solo se da en dos de los veintiún textos que forman este *subcorpus* de prensa económica, mientras que la inmensa mayoría la ignora, por lo que no se establece relación discursiva entre el turismo y los procesos de gentrificación.

De esta aproximación cuantitativa se derivan tres posiciones discursivas diferenciadas, y en gran medida antagónicas, en cuanto a la relación entre los procesos de turistificación y gentrificación, que se analizan cualitativamente en la siguiente parte del texto.

#### 4.1 El discurso de la resistencia

El que hemos denominado discurso de la resistencia apunta a una estrategia premeditada de extensión de la gentrificación hacia espacios urbanos que hasta el momento habían quedado al margen de los efectos más evidentes de este proceso. Una vez que las posibilidades de extracción de rentas en el centro de la ciudad se están agotando, o requieren cada vez de inversiones mayores, la mirada se dirige hacia distritos obreros en los cuales la rentabilidad sería, según esta argumentación, mayor.

“El nombre de esta compañía que gestiona fondos de inversión (...) ha influido con fuerza en el mercado inmobiliario de Puerta del Ángel con la compra de más de una treintena de edificios y solares, además de locales. (...) Desembarcó en Puerta del Ángel después de intentar varias operaciones en Malasaña y Chamberí, donde las compras son menos rentables porque las viviendas ya están muy caras (...). Pero donde acabó poniendo la mayor parte de su capital fue en este humilde barrio de La Latina, con pisos mucho más baratos y con un notable potencial de crecimiento por su cercanía al centro de Madrid” (“El nuevo Brooklyn de Madrid frente a los vecinos que lucha por seguir viviendo en Puerta del Ángel” – *El Diario*, 2023).

La gentrificación, entendida como la expulsión y sustitución de una población largo tiempo asentada en un área por otra de un nivel socioeconómico superior, no sería posible sin la progresiva transformación física de la zona, pero tampoco sin la modificación de un imaginario colectivo que convierta el nuevo foco de la inversión en un lugar atractivo. En efecto, tal y como se ha recogido en la bibliografía científica, este proceso de desinversión y posterior inversión no sería efectivo si no estuviese acompañado, de forma más o menos paralela, por otro de carácter cultural que implica primero la estigmatización, y luego la posterior resignificación simbólica de los espacios a gentrificar. Y aquí es donde empieza a operar de forma más evidente la conexión discursiva entre gentrificación y turistificación, en la medida en que en este proceso representa un papel esencial todo el conjunto de aspectos ligados a la cultura, el ocio y el turismo. En consecuencia, el discurso contrahegemónico de la resistencia pone la diana directamente en la resignificación de los barrios, tanto real como simbólica, señalando cómo son promovidos desde la propia administración en connivencia con determinados intereses económicos. En este sentido, el ejemplo que más veces aparece en el *corpus* construido es el de Carabanchel, ante los intentos de dotar a este distrito de una nueva imagen (‘el nuevo Soho madrileño’) ligada a las actividades creativas y culturales o las galerías de arte que llevan varios años instalándose en una pequeña parte de su enorme superficie.



“se está vendiendo Carabanchel, desde la zona más próxima al Manzanares, como una zona *cool* llena de arte y ocio alternativo. Esto seduce aún más a los buitres. Con todos los problemas que esto conlleva de gentrificación, turistificación. Esto alimenta la actual burbuja inmobiliaria” (“Carabanchel, el Madrid que resiste al otro lado del río” – *El Salto*, 2023).

El otro caso sería el del barrio de Usera, en el que la resignificación se apoya en procesos como la *exotización* y la *gourmetización*, vía ocio y festividades, de parte de la población inmigrante: “Con su especial característica de ser el barrio chino de la ciudad. ¿Nos encontramos ante el nuevo espacio a gentrificar?” (“La Casa Encendida acoge las terceras jornadas sobre gentrificación” – *El País*, 2023).

Un caso muy específico es el La Latina, ya que aquí los intentos de resignificación no aluden de forma general al distrito (como sí sucede en los casos anteriores, aun cuando las zonas tensionadas sean más reducidas) sino a una zona muy puntual del mismo, el barrio de Puerta del Ángel. En este barrio, justo en el borde con el distrito centro, y solo separado de este por la renovada zona de Madrid Río, se aprobó recientemente el cambio de uso deportivo y comercial a residencial de una enorme parcela propiedad de una SOCIMI (Sociedad Anónima Cotizada de Inversión Inmobiliaria). Además de este proceso en particular, que ha tenido una importante repercusión en prensa, se trata de un área que por su localización y accesibilidad ya estaba experimentando tensiones importantes en su mercado inmobiliario, con un importante incremento de los precios de alquiler y venta:

“...sus pisos han sido habitados tradicionalmente por inmigrantes – primero españoles de otras regiones, luego extranjeros – y también por estudiantes que buscan alojamiento barato. Pero eso era antes de que algunas personas, varias empresas y luego el Ayuntamiento de Madrid empezara a llamar a esta zona el Brooklyn de Madrid” (“El nuevo Brooklyn de Madrid frente a los vecinos que lucha por seguir viviendo en Puerta del Ángel” – *El Diario*, 2023).

En todo caso, el proceso parece ir más allá del turismo (entendido expresamente como la presencia de visitantes internacionales y nacionales no residentes) y apunta más bien a un concepto más amplio de ocio, que convierte partes de la ciudad en lo que hace tiempo se definió como una ‘máquina de entretenimiento’ (Lloyd & Clark, 2001), subordinando cada vez más segmentos de la vida urbana a la mercantilización de experiencias recreativas. Así, nos encontramos con aspectos como “el exceso de terrazas de bares y restaurantes (que) invaden las aceras como parte de la gentrificación que viven los barrios de Madrid” (“Vecinas reclaman su derecho a una vivienda estable y una ciudad libre de especulación urbanística e inmobiliaria” – *El Salto*, 2023). Esto supone no solo la ocupación del espacio público para actividades mercantiles sino, sobre todo, la apropiación de aspectos como la tranquilidad, el sosiego o el descanso que aumentan la vulnerabilidad de numerosos vecinos, en un nuevo ciclo de acumulación por desposesión que obliga a abrir nuevas perspectivas a la lucha por ‘el derecho a la ciudad’ (Nofre et al., 2017).

De todos modos, la resignificación de la imagen y de las estructuras colectivas de un barrio no se pueden apoyar solo en la cantidad (más actividades turísticas y de ocio y más espacio ocupado), sino que es imprescindible también un cambio cualitativo en las mismas. Un proceso de *beautifulización* que alcanza una de sus máximas expresiones en la *gourmetización* o *elitización* alimentaria, lo que conllevaría, según este argumento crítico, una desposesión material pero también simbólica (Janoschka y Sequera, 2016). En definitiva, la alienación de los vecinos tradicionales de sus propios ámbitos de la vida cotidiana, tanto por razones económicas (capacidad de pago de sus productos y servicios) como por la inexistencia de un capital cultural (Bourdieu, 2016) que les convierta en demandantes de dichos servicios. La crítica vecinal en los espacios que estamos tratando, y de forma clara en el ya citado caso de Puerta del Ángel, parece clara:

“Hay quien sitúa el inicio de esta gentrificación en el mercado municipal del barrio (...), que de forma paulatina ha ido viendo como cerraban las tradicionales charcuterías, pollerías o tiendas de verduras para dar paso a las barras de degustación, que ya son mayoría (...)”, todos ellos servicios “que no están destinados a los vecinos clásicos del barrio” (“El nuevo Brooklyn de Madrid frente a los vecinos que lucha por seguir viviendo en Puerta del Ángel” – *El Diario*, 2023).

## 4.2. El discurso de la sostenibilidad

Otra línea discursiva sostiene la posibilidad de regeneración sin gentrificación, inyectando nueva vitalidad económica que no implique una total sustitución productiva, pero que, sobre todo, no sea la punta de lanza para un nuevo proceso que conlleve la sustitución de los antiguos residentes por otros de mayor renta. Este discurso tiene su referente científico en las ideas del geógrafo económico Richard Florida (2002)



y su teoría sobre la clase creativa, por lo que no serían ni el turismo ni el ocio (o al menos no solo ellos, y no como primera fuente de actividad), sino las actividades culturales y creativas, las impulsoras de la resignificación y la regeneración:

“La plataforma Carabanchel Distrito Cultural, fruto de la unión entre asociaciones vecinales, talleres de artesanos, artistas y escuelas de música y artes escénicas de la zona, impulsa iniciativas culturales, sociales, económicas y ecológicas para avanzar hacia una transformación urbana sostenible” (“Dinamizar sin gentrificar: la segunda vida del polígono de Carabanchel como epicentro cultural y sostenible” – *El País*, 2023).

Los agentes difusores de este discurso son, esencialmente, trabajadores culturales que, de forma más o menos clara, entrarían dentro del calificativo de clase creativa (Florida, 2002). El principal aspecto a tener en cuenta es que estos agentes no se ven en ningún momento como impulsores de la gentrificación o la turistificación, sino más bien como potenciales perjudicados de las mismas, estableciéndose diferencias culturales con los supuestos grupos sociales que han impulsado la *elitización* en otras zonas de la ciudad:

“los primeros damnificados seríamos nosotros, porque la mayoría estamos de alquiler (...). No considero que la gentrificación sea una consecuencia de que los actores culturales estemos trabajando bien, sino de la voracidad inmobiliaria. Esto ni es cosa de hípsters ni va a ser nunca la nueva Malasaña”. “Si desaparecen estos edificios para construir viviendas, te cargas el ecosistema” (“Dinamizar sin gentrificar: la segunda vida del polígono de Carabanchel como epicentro cultural y sostenible” – *El País*, 2023).

El cierre argumentativo de este discurso se apoya en el sentido de pertenencia y de continuidad. Este tipo de agentes, que o bien son de la zona o bien llevan mucho tiempo en la misma, no presentaría un perfil socioeconómico más elevado que la media, llegaron cuando aún no se habría iniciado la transformación y se encontrarían socialmente integrados en la misma, por lo que no se les podría achacar su responsabilidad de ninguna oleada especulativa que aproveche un reciente diferencial de rentas: “cuando yo era pequeño esto daba miedo por la noche”; “cuando abríamos (...) no existía prácticamente ningún lugar para tomar algo”; “se mudó al barrio hace casi 15 años” (“Dinamizar sin gentrificar: la segunda vida del polígono de Carabanchel como epicentro cultural y sostenible” – *El País*, 2023).

Y este enraizamiento social sería también económico, en la medida en que se produce una cierta sustitución sectorial, pero se mantiene la actividad productiva y sus espacios tradicionales, frente a la voracidad del inmobiliario residencial: “Esto ha sido siempre un polígono industrial (...). Si se quiere consolidar y preservar esto la medida más urgente es la protección del uso del suelo, porque se está convirtiendo en un polígono residencial” (“Dinamizar sin gentrificar: la segunda vida del polígono de Carabanchel como epicentro cultural y sostenible” – *El País*, 2023). Esto implica que, si no es posible establecer la relación geográfica y/o temporal de los nuevos llegados con la zona, siempre existiría una conexión apoyada en la clase: “Nosotros solo hemos venido a hacer nuestro trabajo lo mejor que podemos, muchas veces en condiciones precarias. Como cualquier currante” (“Carabanchel, refugio de artistas” – *El País*, 2023).

### 4.3 El discurso de la regeneración y la vitalidad

La tercera de las grandes líneas discursivas que se han encontrado en los *subcorpora* creados defiende el proceso de gentrificación y turistificación, y a diferencia del anterior, que busca potenciales justificaciones a la participación en el mismo, lo reivindica desde el punto de vista económico. Si genera crecimiento, si atrae actividad económica, si mejora social y paisajísticamente el espacio, es positivo:

“Algunos indicios apuntan a que comienza a llegar la transformación, pero los 40 estudios y más de 100 artistas que han dinamizado la zona en los últimos 15 años piden un modelo mixto donde se protejan algunos edificios industriales históricos y ellos puedan seguir aportando valor” (“Carabanchel: así se transforma el barrio de los artistas” – *Expansión*, 2021).

Este discurso se construye en torno a la actividad cultural, pero también directamente en torno a la turística y el ocio, construyendo atractivos ligados a la gastronomía y la *beautification* de barrios con excusas de carácter antropológico, que ponga a espacios antes degradados en las agendas de los turistas nacionales e internacionales, y singularmente, de los madrileños de rentas altas. En este caso, el discurso de una concejala del ayuntamiento de Madrid señala que se van a “...emplear fondos europeos para este proyecto que yo creo que es muy bueno para la ciudad, y empezaremos con los pasos estéticos (...) para



poder ejercer como un polo de atracción turística” (“Madrid transformará Usera en su ‘chinatown con los fondos europeos” – *ABC*, 2023).

Del mismo modo, frente a lo que ya se señaló en el caso del discurso de la resistencia, el de la vitalidad usa el conjunto de la escala urbana para afirmar que la extensión del turismo hacia ámbitos que hasta ese momento no habían sido objeto de esta apetencia no solo no es malo, sino que resultaría positivo al ofrecer oportunidades económicas, pero, sobre todo, permitiría descongestionar las áreas saturadas y mejorar la situación y el atractivo del conjunto de la ciudad. En este sentido, la argumentación es que sería positivo usar el potencial de estas zonas periféricas, bien la cultura en el caso de Carabanchel, o la *exotización* de una cierta comunidad inmigrante como la china, en el caso de Usera.

“La misma concejala (...) insistía en ‘aprovechar la circunstancia, ya que la tenemos’, para ‘descentralizar’ el turismo de Madrid” (“Usera recibe el año del Conejo de agua chino con desconfianza hacia la futura ‘Chinatown’ madrileña” – *El Salto*, 2023).

En resumen, se trata de una línea argumental en la que el turismo es visto solo como una actividad económica, que puede generar no solo beneficios a los inversores o puestos de trabajo al conjunto de la sociedad, sino también ayudar a la mejora de determinadas zonas urbanas. La promoción y el apoyo de las instituciones al proceso se encontraría, por tanto, totalmente justificada.

## 5. CONCLUSIÓN

La primera conclusión que se puede extraer de esta investigación es puramente cuantitativa. Del conjunto de textos seleccionados para el *corpus* destaca una presencia mucho mayor de aquellos procedentes de lo que se ha caracterizado como prensa alternativa que de los encontrados en la prensa económica. Pero, sobre todo, hay un claro predominio cuantitativo del discurso que hemos calificado de resistencia frente al de la vitalidad y de la regeneración. Sin duda, esto es una muestra de en qué lado se sitúa la preocupación frente a un fenómeno que podría calificarse de emergente, visto bien como un problema a combatir de forma urgente en la medida en que va a afectar a capas sociales especialmente vulnerables (discurso de la resistencia), o bien como un proceso económico más, al que se le prestará atención en función de la magnitud que alcance (discurso de la vitalidad y de la regeneración). Esto resulta coherente con el estudio realizado para el conjunto del país por Egio y Fernández (2020), donde se pone de manifiesto como, al margen de las diferencias ideológicas, la prensa conservadora (se cita *El Mundo* y *ABC*) prestaba menos atención al fenómeno que cabeceras como *El País* (incluida en nuestro *subcorpora* de prensa tradicional), y mucho menos que otras que nosotros hemos incluido entre las alternativas, caso de *El Diario*.

Un elemento interesante de estos dos polos discursivos, el de la resistencia y el de la vitalidad, es que ambos parecen reconocer en el fenómeno, aunque con valoraciones totalmente diferentes, un ejemplo emergente de lo que se podría denominar capitalismo de frontera (Smith, 2012). Una estrategia de expansión del capital (o de ciertas formas de este) hacia zonas “donde se hacen posibles y tolerables una serie de intervenciones discursivas y materiales que definen los términos de su articulación y desarrollo” (Serje, 2017, 34). La autora citada reconoce en la relación de oposición centro / periferia una práctica esencialmente discursiva que impulsa nuevas formas de producción del espacio al servicio de la extracción de riqueza; práctica discursiva que conlleva efectos simbólicos, pero también materiales, y que generalmente implica el desplazamiento de los habitantes y actividades preexistentes en regiones o áreas que se consideran atrasadas o primitivas (Serje, 2017). Evidentemente, las formas discursivas de este modo de producción del espacio no pueden ser, en el caso que estamos tratando, las mismas que definieron el proyecto de capitalismo colonial de siglos anteriores, que es el caso que se discute en el trabajo arriba citado. Pero de manera general, sí implica definir “un conjunto de espacios “otros”, vacíos y dispuestos para ser tomados, conquistados e intervenidos, que se representan como lugares remotos, en disputa, desarticulados y atrasados, disponibles para ser penetrados y explotados” (Serje, 2017, 34).

En esta línea, se pueden señalar, por un lado, los comentarios del portal inmobiliario *Idealista/News* (2023), ligado a la revista *Time Out* a través del fondo de inversión Oakley Capital (Casado y Bravo, 2021), en donde se presentaba Carabanchel como un lugar que “alguna vez albergó a la clase trabajadora en las afueras del centro de la ciudad”, pero que ahora “está recuperando gran parte de su vida entre sus naves industriales, fábricas textiles e imprentas abandonadas” (“Carabanchel elegido el tercer mejor barrio del mundo en 2023 por Time Out - *Idealista/News*, 2023). Esta perspectiva se iguala en cierta medida con la



del ayuntamiento de la ciudad en su publicidad turística (Ayuntamiento de Madrid, s.f., “Carabanchel, un barrio con mucho arte”), ya que se refiere al Carabanchel obrero e industrial siempre en pasado, un lugar que aparentemente ha quedado vacío, y que encajaría bien desde un punto de vista discursivo con su situación periférica en relación con las principales áreas de centralidad urbana.

Estas estrategias discursivas parecen ser reconocidas, en este caso para combatirlas, desde el discurso de la resistencia, en la medida en que uno de los principales aspectos que se apunta es que “no hemos dejado de ser un distrito obrero, lo seguimos siendo” (“De Carabanchel, Time Out y la gentrificación” – *El Salto*, 2023), con el fin de oponerse a la narrativa sobre la realidad social, cultural y económica de estos barrios como un pasado que ya no es, y por lo tanto, como una zona ahora vacía a ocupar por nueva actividad y nuevos residentes: “...buscan gentrificar estos barrios como ya han hecho con el centro de la ciudad, una zona muy bonita en la que no haya vecinos” (“Seiscientos vecinos del distrito de Latina se rebelan contra el pelotazo de Ermita del Santo” - *El Salto*, 2023).

Resulta interesante ver como, tanto la publicidad turística como los discursos que parecen reconocer la extensión de determinadas inversiones hacia zonas supuestamente vacías, se concentran de manera esencial en los distritos (o ciertas zonas de estos distritos) de Carabanchel y Usera, que cuentan con los referentes de las colonias de artistas y creadores culturales y de la población de origen chino respectivamente. Por el contrario, las referencias a La Latina (si exceptuamos, como ya se comentó, el barrio de Puerta del Ángel), y sobre todo a Vallecas, son mucho menores, en la medida en que no parecen contar, aún, con claros apoyos para el proceso de resignificación simbólica. Es decir, pareciera que la producción turística del espacio basado en este modelo de capitalismo de frontera requiriese de ‘pioneros’ (Smith, 2012) que inicien el descubrimiento y la ocupación, y que no solo empiezan la transformación del barrio sino que luego son discursivamente utilizados, incluso frente a sus propios intereses: “Mira, nosotras somos las primeras en aborrecer lo del calificativo de Soho porque no lo queremos ser, y encima nos están jodiendo con los alquileres” (“De Carabanchel, Time Out y la gentrificación” – *El Salto*, 2023).

De hecho, existen discursos de la resistencia que establecen claras clasificaciones en cuanto a la atribución de responsabilidades en determinados agentes y, de forma general, en un modelo económico. Ni una cierta élite cultural – de forma individual o como grupo con intereses y gustos similares -, ni el turismo y el ocio, tendrían posibilidades de poner en marcha, al menos de forma tan rápida, estructuras de apropiación urbana tan poderosas de no contar con la connivencia del poder político y la progresiva desregulación que se ha permitido de determinados mercados:

“...se culpa a individuos concretos – la élite cultural, la clase media, los turistas -, pero la gentrificación solo es posible en la colaboración de los ayuntamientos. El hecho de que los artistas o Airbnb se muden a un barrio de clase trabajadora no aumenta automáticamente el precio de las propiedades o las verduras: son los propietarios quienes lo aumentan, y el mercado desregulado les permite subir los precios por encima de la inflación” (“La identidad cabe en una sábana tendida y en un toldo verde” – *El Mundo*, 2022).

Si luego se necesitan excusas discursivas para resignificar el espacio, se pueden encontrar fácilmente en un cierto grupo de actividad o en una comunidad determinada, pero la agencia corresponde a algunas instituciones y sus procesos de desregulación, así como flujos de capital principalmente de grandes inversores o fondos de inversión.

## REFERENCIAS

- Ayuntamiento de Madrid. (2024, enero 15). Carabanchel, un barrio con mucho arte: <https://www.esmadrid.com/carabanchel-barrio-mucho-arte>
- Ayuntamiento de Madrid. (2024, enero 15). Usera, el Chinatown madrileño: <https://www.esmadrid.com/usera-chinatown-madrid>
- Barrado-Timón, D. A. (2020). The meaning and content of the concept of the social in the scientific discourse on urban social sustainability. *City & community*, 19(4), 1103-1121. doi: [10.1111/cico.12](https://doi.org/10.1111/cico.12)
- Barrado-Timón, D. A., & Hidalgo-Giralt, C. (2019). Golden hordes or mere barbarians? Discourses on tourism, touristification, and tourismophobia in Madrid’s Lavapiés neighborhood. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (83), 1–36. doi: [10.21138/bage.2824](https://doi.org/10.21138/bage.2824)



- Bourdieu, P. (2012). *La distinción: criterio y bases sociales del gusto*. Madrid: Taurus.
- Casado, R. & Bravo, P. (2021, enero 27). EQT engorda Idealista al traspasarle la italiana Casa.it. *Expansión*. Recuperado de <https://www.expansion.com/empresas/inmobiliario/2021/01/27/60106d5ce5fdeaa2178b45f5.html>
- Egio, C. J. & Fernández, P. (2020). Tratamiento en la prensa digital de un fenómeno geográfico: la turistificación. *Cuadernos de Turismo*, 46, 249-267. doi: [10.6018/turismo.451831](https://doi.org/10.6018/turismo.451831)
- Florida R. 2002. *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. New York: Basic Books.
- Garay, L., Morales, S., & Wilson, J. (2020). Tweeting the right to the city: Digital protest and resistance surrounding the Airbnb effect. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 20(3), 246-267. doi: [10.1080/15022250.2020.1772867](https://doi.org/10.1080/15022250.2020.1772867)
- Harvey, D. (2002). The art of rent: globalisation, monopoly and the commodification of culture. *Socialist register*, 38, 93-110.
- Janoschka, M., & Sequera, J. (2016). Gentrification in Latin America: addressing the politics and geographies of displacement. *Urban geography*, 37(8), 1175-1194. doi: [10.1080/02723638.2015.1103995](https://doi.org/10.1080/02723638.2015.1103995)
- Lloyd, R., & Clark, T. N. (2001). The city as an entertainment machine. *Critical perspectives on urban redevelopment*, 6(3), 357-378. doi: [10.1016/S1047-0042\(01\)80014-3](https://doi.org/10.1016/S1047-0042(01)80014-3)
- Martínez, P., Sequera, J., & Gil, J. (2023). Livin'on the edge: The peripheral host and the production of a digital tourism space beyond the city center. *Journal of Urban Affairs*, 1-12. doi: [10.1080/07352166.2023.2276769](https://doi.org/10.1080/07352166.2023.2276769)
- Nofre, J., Giordano, E., Eldridge, A., Martins, J. C., & Sequera, J. (2018). Tourism, nightlife and planning: challenges and opportunities for community liveability in La Barceloneta. *Tourism Geographies*, 20(3), 377-396. doi: [10.1080/14616688.2017.1375972](https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1375972)
- Ojeda, A. B., & Kieffer, M. (2020). Touristification. Empty concept or element of analysis in tourism geography? *Geoforum*, 115, 143-145. doi: [10.1016/j.geoforum.2020.06.021](https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.06.021)
- Semi, G., & Tonetta, M. (2021). Marginal hosts: Short-term rental suppliers in Turin, Italy. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 53(7), 1630-1651. doi: [10.1177/0308518X20912435](https://doi.org/10.1177/0308518X20912435)
- Sequera, J., & Nofre, J. (2018). Shaken, not stirred: New debates on touristification and the limits of gentrification. *City*, 22(5-6), 843-855. doi: [10.1080/13604813.2018.1548819](https://doi.org/10.1080/13604813.2018.1548819)
- Serje de la Ossa, M. (2017). Fronteras y periferias en la historia del capitalismo: el caso de América Latina. *Revista de Geografía Norte Grande*, (66), 33-48. doi: [10.4067/S0718-34022017000100003](https://doi.org/10.4067/S0718-34022017000100003)
- Smith, N. (1987). Gentrification and the rent gap. *Annals of the Association of American Geographers*, 77(3), 462 – 465. doi: [10.1111/j.1467-8306.1987.tb00171.x](https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1987.tb00171.x)
- Smith, N. (2012). *La nueva frontera urbana*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Wachsmuth, D., & Weisler, A. (2018). Airbnb and the rent gap: Gentrification through the sharing economy. *Environment and planning A: economy and space*, 50(6), 1147-1170
- Zukin, S. (1989). *Loft living: Culture and capital in urban change*. New Brunswick: Rutgers University Press.
- Este trabajo ha sido financiado por la Agencia Estatal de Investigación (Ministerio de Ciencia e Innovación. Gobierno de España) en el marco del proyecto EPTUR (PID2020-118757RB-I00 / AEI / 10.13039/501100011033).



# LA TURISTIZACIÓN DE LA ZONA PATRIMONIO MUNDIAL EN ANGRA DO HEROÍSMO (AZORES, PORTUGAL) COMO FACTOR DE DESARROLLO

CRISTIAN DAVID ORTIZ GARCÍA <sup>1</sup>

JUAN MANUEL PARREÑO CASTELLANO <sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Instituto Universitario de Análisis y Aplicaciones Textuales, C/ Pérez del Toro, 1, 35004 Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas, [cristiandavid.ortiz@ulpgc.es](mailto:cristiandavid.ortiz@ulpgc.es),*

*ORCID 0000-0003-3043-1402*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, C/ Pérez del Toro, 1, 35004 Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas, [juan.parreno@ulpgc.es](mailto:juan.parreno@ulpgc.es),*

*ORCID 0000-0002-1082-456X*

**Resumen.** La zona clasificada como Patrimonio Mundial de la UNESCO de Angra do Heroísmo, en las Islas Azores, está experimentando un proceso de turistización favorecido por la intervención urbanística en su espacio, el auge del turismo urbano cultural y el crecimiento de nuevas fórmulas de contratación turística propias del capitalismo digital. Este proceso, común a otros muchos centros históricos con valor patrimonial, está afectando a la función residencial de la ciudad. Este trabajo analiza el desarrollo turístico que está experimentando la zona, a partir del análisis y geolocalización de la oferta hotelera y complementaria. Con ello se pretende medir el nivel de especialización turística de la zona, reconocer las principales características de la oferta existente y cuantificar el impacto que está teniendo en la función residencial del centro histórico. Para ello se utilizaron los registros del Gobierno de Azores de viviendas turísticas y otros tipos de alojamiento y un exhaustivo trabajo de campo que permitió realizar entrevistas con las partes interesadas. La información fue geolocalizada en un Sistema de Información Geográfica y se crearon varias bases de datos con las principales características de la oferta y los inmuebles de uso turístico, para su posterior análisis. Se concluye que el desarrollo turístico puede ser, en este caso, un factor de mantenimiento de la población de la ciudad y no tanto un factor de expulsión.

**Palabras clave:** turistización, casco histórico, insularidad, turismo cultural.

## THE TOURISTIZATION OF WORLD HERITAGE CLASSIFIED AREA IN ANGRA DO HEROÍSMO (AZORES, PORTUGAL) AS A DEVELOPMENT FACTOR

**Abstract.** The world heritage UNESCO classified area of Angra do Heroísmo, in the Azores Islands, is experimenting a touristization process favored by the urban intervention in the space, the culture urban tourism boom and the growth of new tourism contracting formulas typical of digital capitalism. This process, common to many other historic centers with heritage value, is affecting the residential function of the city. This paper analyzes the tourist development that the area is experiencing, based on the analysis and geolocation of the accommodation and complementary offer. This aims to measure the level of tourist specialization in the area, recognize the main characteristics of the existing offer and quantify the impact it is having on the residential function of the historic center. For this, we used the Azores Government records of tourist housing and other types of accommodation and exhaustive field work that allowed interviews to be carried out with stakeholders. The information was geolocated in a Geographic Information System and several databases were created with the main characteristics of the offer and the properties for tourist use, for subsequent analysis. It is concluded that tourism development can be, in this case, a factor of support for the population in the city and not so much a factor of expulsion.

**Keywords:** tourism development, historic center, insularity, cultural tourism.



## 1. INTRODUCCIÓN

El uso turístico de los núcleos histórico-patrimoniales ha crecido en la última década, conforme la segmentación del mercado turístico ha ido aumentando (Richards, 2018; Espero-Molinero, 2019). Como consecuencia, en muchos de estos núcleos se ha generado un proceso de turistización o de incremento de la función turística que está desembocando en la musealización, la pérdida de la función residencial o la alteración de la vida ciudadana y de la identidad de barrio (Milano, Cheer, & Novelli, 2019).

El núcleo histórico-patrimonial de Angra do Heroísmo no se mantiene ajeno a este proceso urbano. Situado en la isla de Terceira (figura 1), ha llegado a recibir más de 175 mil huéspedes en 2023 (Servicio Regional de Estadística de Azores, 2023) y cada vez, la llegada de turistas a la ciudad tiene más importancia. En concreto, Angra do Heroísmo recibe tres segmentos turísticos principales. En primer lugar, el compuesto de “turistas soft” amantes de la naturaleza, el patrimonio y las experiencias (Bacsi & Tóth, 2019). Por sus anteriores condiciones de lejanía, accesibilidad aérea limitada y desconocimiento del territorio, el archipiélago, desde siempre fue un gran receptor de este tipo de turismo, desarrollándose actividades turísticas especializadas vinculadas como el birdwatching, el whalewatching, el geoturismo, el barranquismo o el disfrute de rutas gastronómicas.

En segundo lugar, el segmento conformado por turistas menos especializados que llevan a cabo vacaciones de corta duración, generalmente en familia. Estos turistas suelen realizar habitualmente senderismo y visitas al casco histórico. Por último, también cabe recocer un turismo de veleros en verano, con pernociación en el muelle deportivo, y de cruceristas en invierno. Estos últimos suelen realizar una visita diaria a la ciudad en excursiones organizadas.

El centro histórico de la ciudad de Angra do Heroísmo mantiene la traza urbana desde su fundación, tras el descubrimiento por los portugueses. Una traza que sirvió de modelo para la construcción de las nuevas ciudades en los territorios de ultramar y cuyo emplazamiento se debe a la presencia de la bahía de Angra, que ofrecía apoyo para los imperios portugués y español en el retorno de las naos provenientes desde el continente americano. Su riqueza por la influencia del Viejo y Nuevo Mundo, su conventualidad, su arquitectura moderna adaptada al clima atlántico y su contribución histórica al desarrollo comercial y pensamiento mundial hizo que fuera declarada como Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO en 1983, aun habiendo sufrido el terrible terremoto de 1980 que destruyó la ciudad por completo. El área demarcada por los límites impuestos en la carta de patrimonio mundial de la UNESCO será la seleccionada como área de estudio.

A diferencia de otros centros históricos, Angra sigue funcionando diariamente para los locales, pues concentra servicios institucionales y es la principal zona comercial de la isla. Todo ello, sumado a la actividad turística reciente y a la oferta cultural momentánea y museística, hace que la ciudad tenga una concentración de personas y de tráfico mayor que la que debiera corresponderle por su rango urbano.

*Figura 1. Localización y delimitación del centro histórico de Angra (área de estudio.)*



Fuente: Elaboración propia.

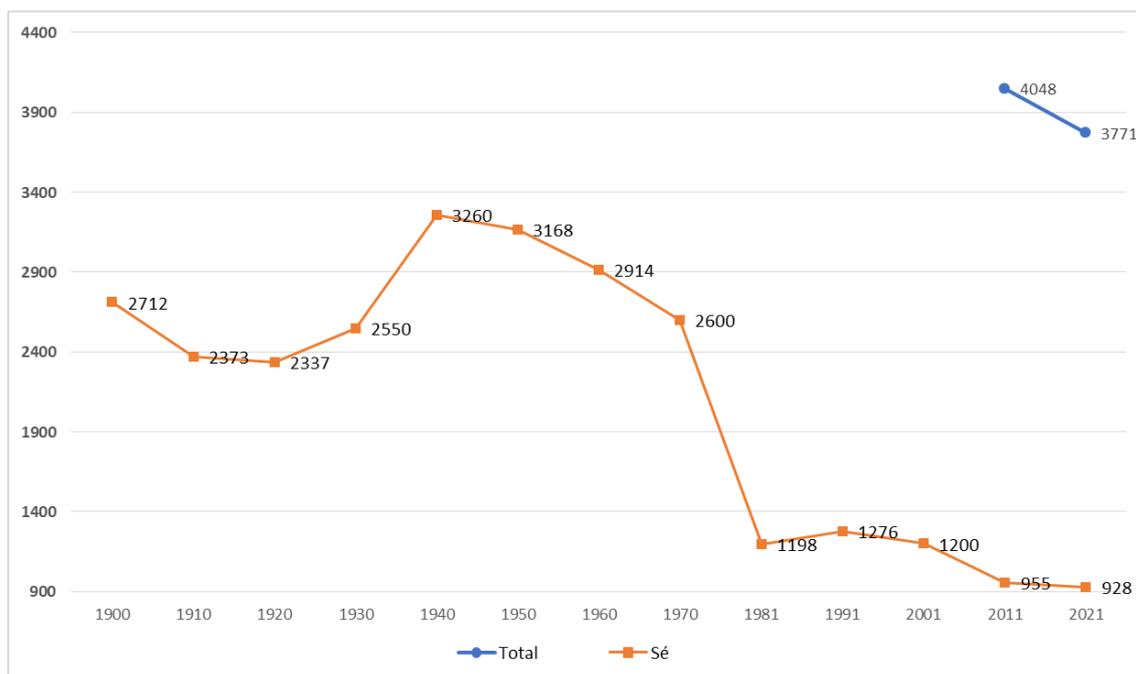
Según el último registro censal de población residente, hecho por el Servicio Regional de Estadística de Azores en 2021, los habitantes de la zona histórica ascienden a 3.771 personas. La zona ha experimentado un receso demográfico con respecto a la década anterior, único dato histórico disponible (figura 2). La pérdida de efectivos demográficos se remonta previsiblemente a épocas anteriores. Tomando



como referencia los datos de la freguesia de Sé, única freguesia incluida en su totalidad en la zona declarada como patrimonio de la Humanidad y de la que disponemos datos con un mayor rango temporal, el receso demográfico se inició en la década de los cuarenta y fue especialmente drástico en los años setenta.

En este contexto de pérdida de efectivos demográficos a medio plazo y de incipiente proceso de crecimiento de la función turística, se pretende analizar las principales características del desarrollo turístico que se está produciendo en el centro histórico, como análisis preliminar que permita detectar de manera temprana dinámicas turistificadoras y gentrificadoras.

Figura 2. Población censada en la zona clasificada de Angra do Heroísmo



Fuente: Servicio Regional de Estadística de Azores. Elaboración propia.

La turistificación del espacio urbano se produce cuando se dan las siguientes características, según De la Calle Vaquero (2019): mayor afluencia de visitantes en los espacios centrales de la ciudad, aumento de las actividades vinculadas al consumo turístico, incremento de negocios que se reorientan a los turistas, desarrollo de la vivienda de uso turístico y creación de un paisaje urbano donde lo turístico predomina. Los destinos urbanos que parecen estar más afectados por este proceso son los que cuentan con una buena accesibilidad aérea, presentan una imagen turística consolidada en mercados externos y disponen de un puerto de cruceros. Angra do Heroísmo tiene buena parte de estas condiciones, o en la ciudad o en el resto de la isla de Terceira (aeropuerto internacional, puerto de Praia da Vitória). Por todo ello, un creciente proceso de turistización se está dando por toda la isla, pero con mucha mayor afección en el centro histórico de la ciudad. No obstante, creemos que el desarrollo turístico no es el responsable de la pérdida de población, ya que la dinámica demográfica del municipio, como la del conjunto de la isla, es regresiva en los últimos años. Por tanto, en realidades insulares y ultraperiféricas, como Angra do Heroísmo, el turismo se puede convertir en un elemento de sostenimiento de los contingentes demográficos.

En este contexto, los objetivos específicos del presente trabajo son: i) analizar el nivel de implantación de la función turística en la zona a partir del estudio de la oferta alojativa y de restauración existente; ii) estudiar las principales características de esta oferta y iii) estimar el nivel de turistización actual, sus tendencias de futuro y su incidencia en la ciudad.



## 2. CIUDAD PATRIMONIAL Y TURISMO

Desde el resurgimiento del turismo urbano en los años noventa del siglo XX (Calle Vaquero, 2019), se han sucedido diferentes estudios académicos que han analizado las ventajas e inconvenientes del desarrollo turístico en estos espacios. Los primeros estudios de turistificación en ciudades históricas aparecieron a partir de principios de siglo (Evans, 2002). Entre ellos, muy pronto se llevaron a cabo estudios de sobrecarga turística (overtourism) en ciudades declaradas "Patrimonio Mundial de la Humanidad". Sin duda, el gran referente mundial de los estudios urbanos en esta temática es la ciudad de Venecia, llegándose a acuñar el término "síndrome Venecia" (Sanmartín Sáez, 2019) como expresión de la generación de la ciudad espectáculo (Mas, 2014). A partir de entonces se han sucedido diversos trabajos centrados en análisis de casos (Almeida, 2007; Troitiño Vinuesa, 2009; Russo, 2010; Ortega et al., 2013; Pareja Eastaway y Simó Solsona, 2014; Crespi-Vallbona y Mascarilla-Miró, 2018) y, algunos en destinos insulares, como los de Vives-Miró y Rullan (2017) y González y Novo (2018).

En Portugal, este tipo de estudios se ha centrado especialmente en otro de los ejemplos mundialmente conocidos: la ciudad de Lisboa. En este caso, los enfoques acogen temáticas muy singulares como la influencia de los lisboetas sobre la hospitalidad (Fernandes, 2019), el planeamiento de espacios urbanos (Ferreira, 2017), la pérdida de autenticidad de las casas de fado (Henriques et al., 2021) o la respuesta de las políticas públicas a la turistificación (Cruz et al., 2023), entre otros ejemplos. Otros artículos han analizado el desarrollo turístico en otras ciudades históricas portuguesas como Porto (Oliveira, 2019), Portimão (Leite, 2008), Vila Nova de Gaia (Pereira, 2017) o Cascais (Amílcar, 2008).

Cabe destacar varias investigaciones sobre turismo en las ciudades de Évora y Guimarães, ambas declaradas Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO. Estos trabajos no tratan específicamente sobre turistificación. Aportan algunas pinceladas a problemáticas de cambio (Fortuna, 1997), realizan análisis comparativos entre comercios tradicionales y nuevos (Morais, 2012), estudian los impactos turísticos (Julião, 2013) y las percepciones de los locales sobre el turismo (Ribeiro, 2021; Correia, 2020).

Como se ha puesto de manifiesto en los trabajos citados, la declaración de Patrimonio Mundial por la UNESCO funciona como referente para el turismo cultural e, incluso, para el turismo de masas (Morales-Fernández y Lanquar, 2014). Sin embargo, según un estudio encargado por la Cámara de Comercio de Angra do Heroísmo en 2022 y facilitado por la misma, en espacios insulares alejados como Azores, los patrimonios mundiales se comportan como una oferta complementaria, sin la importancia en la captación de mercados que tiene en el continente. Tal vez esto explique la falta de trabajos de esta índole en el caso de Angra do Heroísmo. El estudio de caso permite, por tanto, reenfocar el desarrollo turístico como factor de mantenimiento de la población y no como elemento de gentrificación, como ocurre en otros casos históricos continentales.

## 3. FUENTES Y METODOLOGÍA

El procedimiento metodológico que sustenta este trabajo se compone de los siguientes pasos: 1) selección y depuración de las viviendas de uso vacacional y del resto de la oferta alojativa ubicada en la zona clasificada de Angra do Heroísmo, creación de base de datos y análisis estadístico; 2) construcción de la base de datos sobre la oferta de restauración de la zona de estudio y su tratamiento estadístico; 3) geolocalización en un Sistema de Información Geográfica de la oferta de alojamiento y restauración y 4) medición del nivel de turistización a partir de indicadores cuantitativos.

El análisis de la oferta alojativa de la zona se realizó a partir de la información proporcionada mensualmente por la Dirección Regional de Turismo, actualizada mediante el listado de licencias de explotación turística concedidas por el ayuntamiento. Además, se ha completado con trabajo de campo por el que se han considerado otras viviendas vacacionales y se han sumado los alojamientos tradicionales como hoteles y apartamentos. Estos registros y las bases de datos resultantes nos han permitido aproximarnos al conocimiento de las principales características de los establecimientos y a su distribución territorial. Hay que advertir que el modo en que se registra la información no permite contabilizar las bajas o modificaciones en el número de plazas, algo que nos consta que ha ocurrido en ocasiones tras las obras de remodelación llevadas a cabo por numerosos hoteles en tiempo de pandemia. También se inventarió la



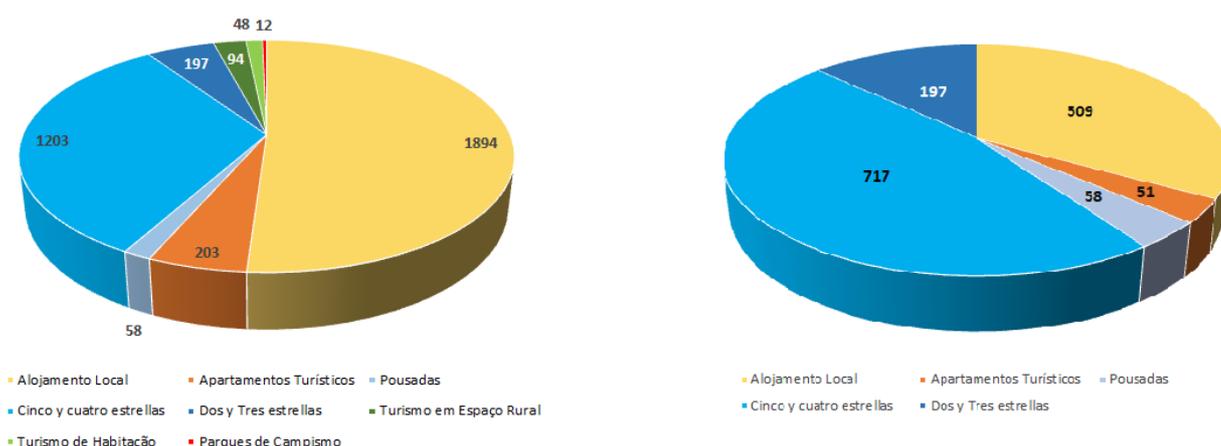
oferta de restauración en el área de estudio, en este caso usando el trabajo de campo por falta de registros oficiales.

La caracterización de la turistización se ha hecho habitualmente en este tipo de estudios mediante el uso de indicadores. Por ejemplo, es frecuente relacionar plazas alojativas o pernoctaciones con el número de residentes. En nuestro caso, abordamos este estudio a través de este tipo de indicadores que relacionan la población residente con la cantidad de plazas ofertadas y con la de establecimientos de restauración. Pero, además, se ha tenido en cuenta los datos de espacios museísticos y las entradas de turistas registradas que no constan en el cálculo estadístico oficial, es decir, a los cruceristas y a los pasajeros de barcos de recreo. Finalmente, para comprender y mejorar la interpretación de los datos, se completó el análisis con la realización de varias entrevistas a agentes locales y residentes en la isla. Entre estas fueron de gran ayuda para la explicación de toma de decisiones y la actuación de las administraciones públicas, las realizadas al Sr. Alcalde del municipio, Dr. Álamo Meneses y, al último presidente de la oficina de patrimonio clasificado de Angra do Heroísmo, Dr. Maduro Dias. Así mismo, como explicación de los datos estadísticos de registros de alojamiento, se realizó una entrevista a una inspectora de turismo, que también fue clarificadora.

#### 4. LA OFERTA TURÍSTICA EN LA ZONA CLASIFICADA DE ANGRA DO HEROÍSMO

Hasta comienzos de 2024, según el censo de alojamientos turísticos de la Dirección Regional de Turismo, el municipio tenía 3.709 plazas repartidas en 339 unidades alojativas. La distribución de la oferta por tipología de alojamiento (Figura 3, izquierda), se caracteriza por el predominio de plazas ofrecidas en “alojamientos locales” (AL) y en establecimientos hoteleros, con 1.894 y 1.203 plazas, respectivamente. El resto de la oferta turística es muy escasa. El número de plazas en apartamentos turísticos es de tan sólo 203, mientras que otras modalidades como alojamientos turísticos en espacio rural (TER), “turismo de habitação” (TH) y “parque de campismo” computaban únicamente 154 camas. Estas tres últimas categorías son las que se adaptan mejor al modelo turístico de “naturaleza y patrimonio”.

Figura 3. Plazas ofertadas en 2024 en el municipio de Angra do Heroísmo (izquierda) y en la zona clasificada de la ciudad de Angra (derecha)



Fuente: Dirección Regional de Turismo - Gobierno de Azores. Elaboración propia.

Por tanto, el dato más significativo es que más de la mitad de la oferta alojativa del municipio se ofrece en AL. Esta categoría entró en vigor en el archipiélago portugués en el año 2012, mediante el Decreto Legislativo Regional n.º 7/2012/A, de 1 de marzo, en el que se definía al AL como aquel que presta servicios de alojamiento turístico en cuartos en el domicilio del arrendador, en viviendas, en apartamentos o en establecimientos de hospedaje, con autorización de uso de vivienda y sin los requisitos indispensables para su integración en una de las tipologías de alojamientos turísticos. En 2016, con la publicación de la Portaria

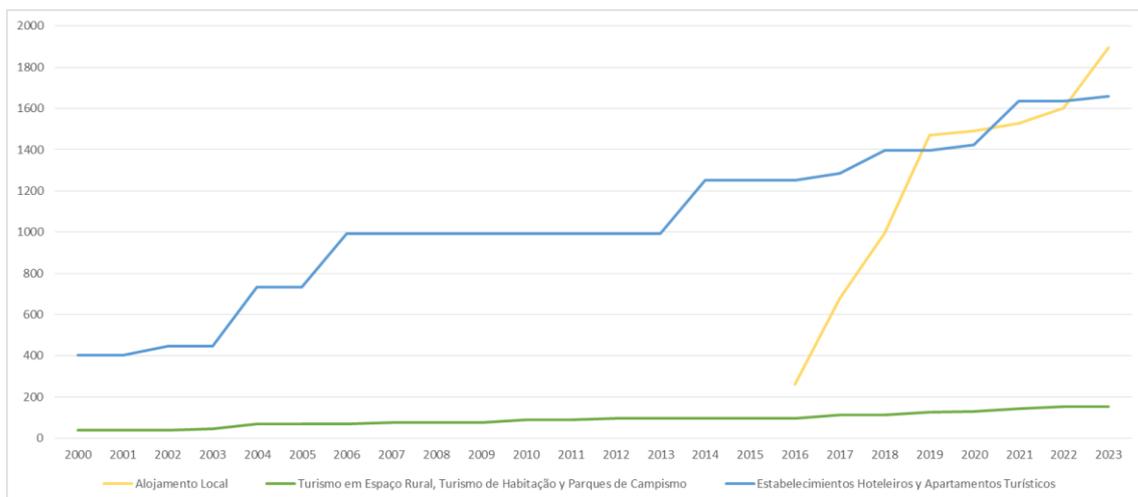


n.º 83/2016 de 4 de agosto de 2016, se establecieron cinco tipos de AL: cuartos en la residencia del arrendador, vivienda, apartamento, establecimientos de hospedaje y “Hostel”. Se trata de una oferta, en consecuencia, alternativa a las tipologías de alojamientos turísticos, como destaca su regulación normativa y que presenta una gran diversidad de tipos.

La oferta hotelera es la principal oferta de alojamiento turístico tradicional del municipio. Se caracteriza por el predominio de plazas en establecimientos de alta categoría, de cuatro y cinco estrellas (1.203 camas). Estamos ante una oferta amplia en relación con el volumen de población del municipio y vinculada a un modelo turístico de calidad que había sido fomentado por el Gobierno Autonómico.

En cuanto a la evolución de la oferta en el municipio, como podemos apreciar en a figura 4, esta viene creciendo especialmente desde 2013. En concreto, tras un periodo de estancamiento en los establecimientos hoteleros y apartamentos turísticos, desde ese año la oferta experimenta un importante crecimiento, al que se suma el AL desde 2016. El crecimiento tan acentuado esta última tipología entre 2016 y 2018 se debe al establecimiento del programa de prácticas post-universitarias en los departamentos de Inspección de Turismo, según nos indicó el Sr. Inspector Regional de Turismo. Este organismo, apoyado en el personal en prácticas, realizó una ardua labor de legalización de numerosas unidades que operaban sin licencia turística, con especial énfasis en el municipio de Angra do Heroísmo, donde la oferta no registrada era especialmente importante (TFS Rádio Noticias, 2018). Posteriormente, el fin del programa y la pandemia frenó el crecimiento de este tipo de establecimientos, que en los últimos años ha vuelto a crecer de manera vigorosa.

Figura 4. Evolución del número de plazas en los diferentes tipos de alojamiento



Fuente: Dirección Regional de Turismo - Gobierno Azores. Elaboración propia.

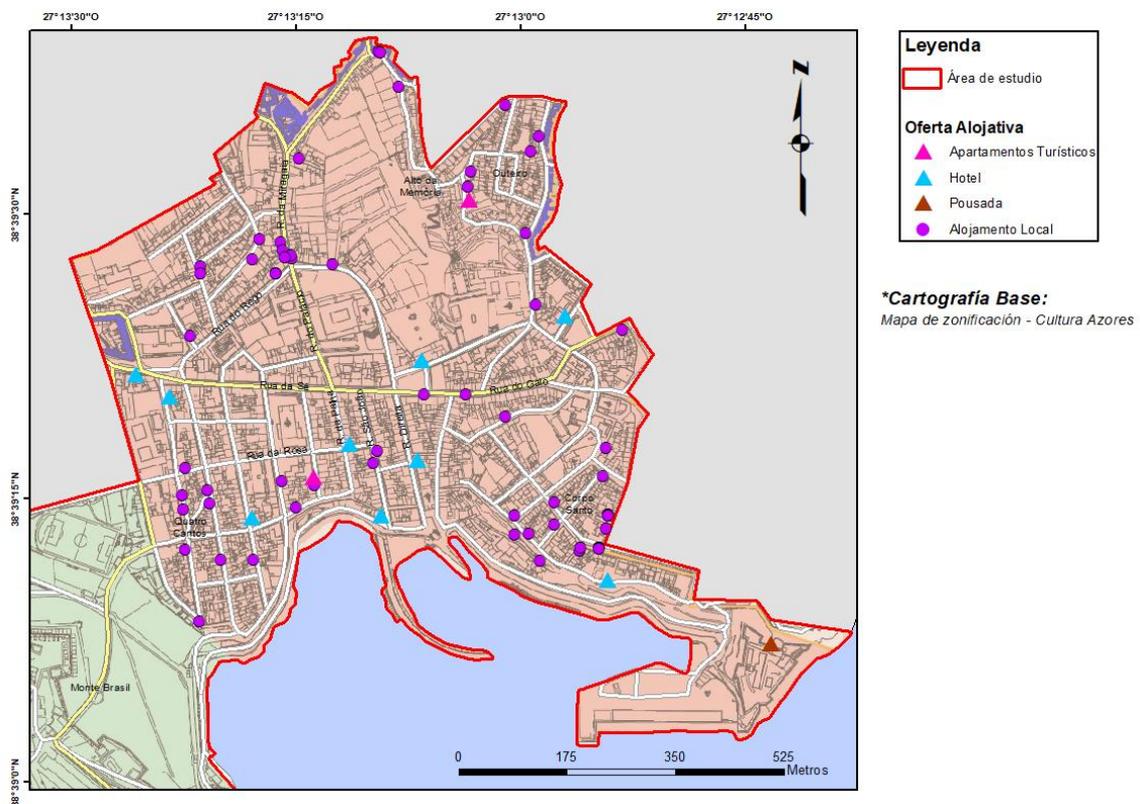
La oferta de alojamiento en la zona declarada Patrimonio de la Humanidad supone el 41,3% del total municipal. Tiene algunas peculiaridades como consecuencia de su tejido inmobiliario. En primer lugar, el AL tiene una menor presencia, con tan sólo 509 plazas en 63 establecimientos en 2023 (Figura 3, derecha), en favor de la oferta hotelera, en cuyos establecimientos se ofrece el 63% de las plazas. En segundo lugar, la oferta hotelera es de una mayor calidad, predominando los hoteles de cuatro y cinco estrellas (4 establecimientos) en detrimento de los hoteles de 2 estrellas que son los establecimientos de hospedaje con mayor tradición en la isla, antiguamente considerados como “residenciales” (3 establecimientos). En tercer lugar, el tamaño de los establecimientos está condicionado por el carácter patrimonial del centro. De esta manera, la oferta hotelera se caracteriza por el menor tamaño de los establecimientos, con 80,42 camas como promedio, una cifra inferior a la del municipio, que alcanza las 107 camas, debido a las limitaciones que las normas de conservación introducen en el centro de Angra. Al contrario, el tamaño medio de los AL alcanza las 8,01 plazas, un valor más elevado que en la totalidad del municipio (6,30), lo que se relaciona con la presencia de un gran número de viviendas unifamiliares de mayor tamaño en la zona protegida. En cuarto lugar, la oferta hotelera y de AL es más diversa. Por ejemplo, el centro histórico de Angra cuenta con la única “pousada” del municipio. Esta es la designación que la legislación portuguesa



permite a hoteles enclavados en inmuebles con alto valor histórico, a semejanza de la red de paradores en España. Y, en esta línea, dentro de los AL cabe encontrar una mayor diversidad tipológica y funcional, con establecimientos cuyo funcionamiento es muy parecido a un hotel de 2 estrellas o casas de alquiler vacacional en las que el cliente es totalmente autónomo. Por último, esta diversidad es lo que motiva que los apartamentos turísticos sean escasos y de más reciente creación (2 establecimientos).

Respecto a la distribución territorial de las unidades alojativas en la ciudad de Angra do Heroísmo, esta se caracteriza por la dispersión. Como se puede apreciar en la figura 5, los establecimientos se distribuyen por toda la zona con dos excepciones: una parte central en la que se ubica un gran jardín botánico y la “Rua da Sé” (arteria principal que atraviesa la ciudad de este a oeste) y sus calles confluentes, en las que la alta ocupación comercial e institucional de los inmuebles impide el desarrollo de la función alojativa. Estamos, en cualquier caso, ante una oferta adaptada al tejido inmobiliario preexistente, que compite especialmente con la función pública y residencial y que está limitada por los elevados precios de los inmuebles en el mercado inmobiliario.

Figura 5. Alojamientos localizados en la zona de estudio por tipología



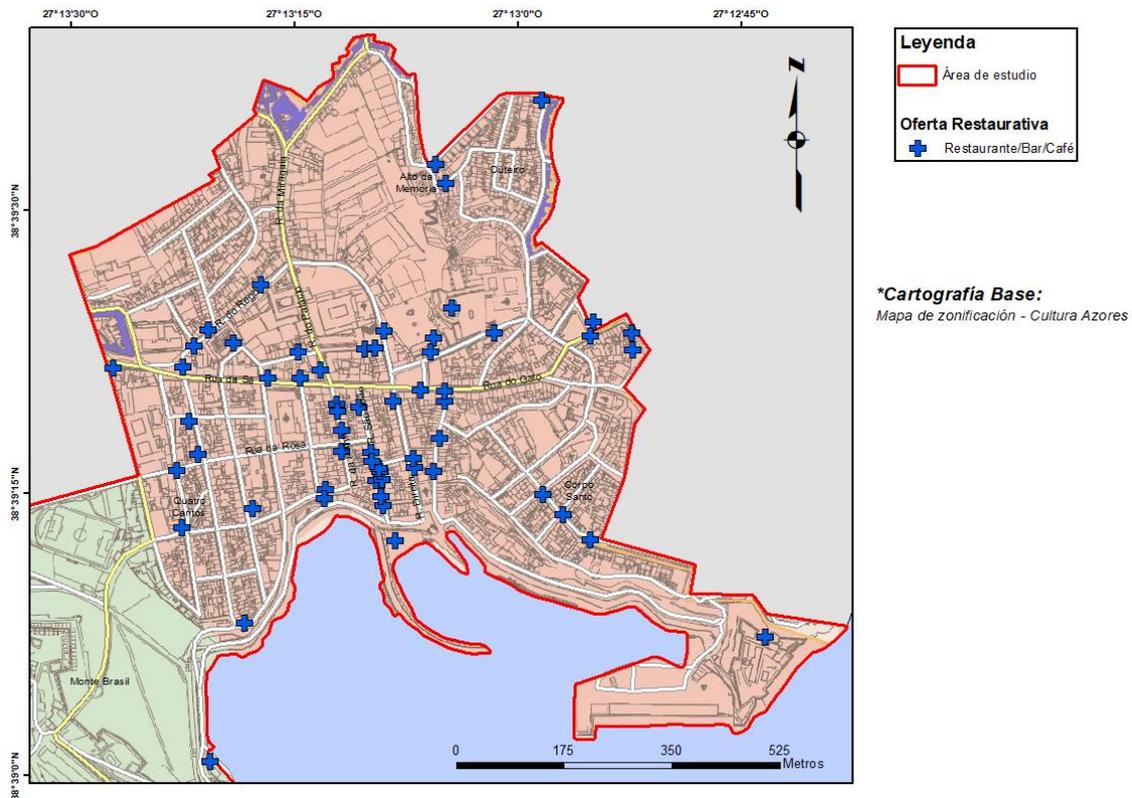
Fuente: Elaboración propia.

La oferta alojativa va de la mano de la presencia de actividades de ocio en la zona de estudio. Además del aumento de comercios de carácter turístico (tiendas de souvenirs, empresas de animación turística...), en los últimos años, ha crecido notablemente la oferta de restauración, que alcanza los 62 establecimientos en la zona declarada Patrimonio de la Humanidad. La distribución territorial de los negocios de restauración se extiende también de modo disperso por toda la zona, pero se concentra en las principales calles del centro, con especial concentración en “Rua de São João” y en el área con más interés turístico. En su mayoría, están orientados a los visitantes, de ahí que algunos establecimientos estén en hoteles. No obstante, también hay bares dedicados preferentemente a la población local.

Una parte de los establecimientos de restauración cuenta con terraza, especialmente durante el verano, aunque cada vez más son los que fijan este espacio en plazas o calles peatonales. Los casos más representativos de terrazas fijas en calle peatonal son los de la “Rua da Palha” y los de las plazas Largo Prior do Crato, Alto das Covas, Praça Velha o Praça Almeida Garrete, entre otros.



Figura 6. Oferta de restauración localizados en la zona de estudio



Fuente: Elaboración propia.

## 5. TURISTIFICACIÓN EN LA ZONA PATRIMONIO MUNDIAL DE ANGRA DO HEROÍSMO

Muchos artículos sobre turistificación suelen medir sus niveles a través de indicadores cualitativos obtenidos a partir de entrevistas y encuestas. No obstante, para este estudio se ha optado por el uso de indicadores cuantitativos. Uno de los más comunes es la ratio entre plazas alojativas y población residente. En la zona clasificada Patrimonio de la Humanidad, se ofrecen 1.532 plazas repartidas en 75 alojamientos, lo que supone 40,6 plazas por cada 100 empadronados (3.771 en el último censo disponible). Aunque la oferta alojativa pueda parecer relativamente reducida, en realidad las cifras alcanzadas evidencian la existencia de una cierta especialización turística en la zona. Dada la tendencia de pérdida de población en el centro histórico y teniendo en cuenta las inauguraciones de nuevos establecimientos que están previstas en los próximos meses, el nivel de turistificación del barrio histórico seguirá en aumento.

Otro de los indicadores usados para medir la turistificación es el desarrollo de actividades comerciales y de ocio vinculadas con la actividad turística (Knafo, 1996; Rudolf y Rodríguez Miyares, 2019; López Villanueva y Crespi Vallbona, 2021). Para estos indicadores, se suele cuantificar el número de establecimientos o total de superficie comercial. En este caso, tan sólo se ha computado el número de locales de restauración (bares, cafeterías, restaurantes...), 62 establecimientos, lo que nos da una ratio con respecto a la población empadronada de 1,64 establecimientos por cada 100 residentes. Tratando los datos de manera genérica, la cifra de negocios de restauración es superior a la que la población residente requiere. Además, ésta se caracteriza por la ocupación generalizada del espacio público y en muchos casos, por presentar unas características tipológicas y acordes con las necesidades de los turistas y visitantes, suponiendo incluso, incrementos de precios en época estival.

Algunos autores (López Villanueva & Crespi Vallbona, 2021) consideran la presencia de oferta cultural, bien por eventos de alta concurrencia, bien por espacios permanentes, un elemento de turistificación. En este aspecto, podemos señalar que una ciudad como Angra do Heroísmo, es un atractivo turístico en su conjunto. Además, el trabajo de fiscalización que realizó el gabinete de patrimonio en el pasado y, actualmente, las labores de gestión, protección y embellecimiento que realiza el ayuntamiento, han hecho



de la ciudad un lugar atractivo para los turistas, como destacaron algunos de los entrevistados (el Dr. Maduro Dias y el alcalde del municipio, Dr. Álamo Meneses). Pero Angra es, además, un espacio vivo con una presencia museística y cultural cada vez mayor. Instituciones, asociaciones y otros organismos mantienen diversos espacios de atracción para los turistas, como la Diócesis de Angra (Catedral de Angra y espacio museístico del Tesoro), la corporación municipal (Casas consistoriales, jardín botánico, teatro y centro de interpretación de la zona clasificada), el Museo de Angra do Heroísmo (Convento de San Francisco, Iglesia N. Sra. Da Guía, Núcleo de Historia Militar Manuel Coelho Baptista de Lima, Ermita del Espíritu Santo y baterías antiaéreas del Monte Brasil), el Regimiento de Guarnición N.º.1 (Fortaleza de San Juan Bautista y Monte Brasil), la Dirección Regional de Cultura (Palacio de los Capitanes Generales, Palacete Silveira e Paulo, Palacio Bettencourt...), la Santa Casa de la Misericordia de Angra do Heroísmo (Iglesia de la Misericordia), el convento e iglesia de San Gonzalo, la Pousada Forte Angra do Heroísmo (Castillo de San Sebastián), a lo que se suman parroquias, institutos, “imperios” (instituciones culturales) e infinidad de otros atractivos monumentales y museísticos. Además, la ciudad de Angra acoge eventos culturales y de ocio de enorme poder de atracción turística como el Carnaval moderno, los desfiles de Navidad y de estudiantes, las ceremonias militares, las fiestas Sanjoaninas (considerada la mayor fiesta no religiosa de Azores), el festival regional de folclore mundial, conciertos y hasta corridas de toros en calles del centro histórico. Por tanto, la oferta cultural y de ocio explica, en parte, que la zona reciba un número elevado de visitantes locales y foráneos a lo largo del año.

Por último, la turistificación de la ciudad se relaciona con el incremento de cruceristas. Los datos de “Portos dos Açores, S.A.” apuntan la parada de 36 navíos con un total de 29.170 pasajeros y tripulantes en 2023. Estas cifras crecerán aún más por la apuesta municipal de facilitar el atraque en el propio muelle de Angra en este año. Estas obras, prevén la recepción de pequeños cruceros en las épocas bajas. A ello se suman los viajeros itinerantes en embarcaciones de recreo, que también están en aumento. Según datos del Servicio Regional de Estadística de Azores, el total de embarcaciones de recreo que llegó a la isla en 2023 fue de 617, cuantificando la llegada de 2.323 tripulantes, y este año se esperan cifras mayores.

Por tanto, la zona con valor patrimonial tiene cada vez una mayor presencia de usos turísticos, compitiendo con otras funciones administrativas, comerciales y residenciales, aún existentes. Las previsiones de los encuestados es que estas últimas sean las más afectadas.

## 6. CONCLUSIONES

Por sus anteriores condiciones de lejanía, accesibilidad aérea limitada y características territoriales, el archipiélago fue en el pasado un gran receptor de un “turismo soft” minoritario, ofreciendo actividades turísticas especializadas y vinculadas a la naturaleza. Sin embargo, en los últimos años y, con la eliminación de muchas de las limitaciones para el desarrollo turístico, ha crecido considerablemente el número de visitantes. La mayoría son turistas culturales y de recreo que vienen con afán de descubrir los recursos de la isla. Este tipo de turismo suele incluir la visita al casco histórico de Angra do Heroísmo como una oferta complementaria y, en muchos casos, deciden alojarse en establecimientos localizados en la zona protegida. A ello se suma un número creciente de turistas de veleros y de embarcaciones deportivas en verano, que pernoctan en el propio muelle, y de cruceristas en invierno, que suelen realizar una visita guiada a la ciudad.

Las políticas regionales y municipales explican en parte el crecimiento del turismo. En este sentido, es importante señalar que, en Azores, la instalación de cualquier establecimiento alojativo fue subvencionado por el gobierno autonómico hasta 2023. Todo ello ha repercutido en un aumento de la turistificación de algunos espacios, como la zona clasificada Patrimonio de la Humanidad de Angra do Heroísmo.

Queda por ver cómo se comportará el turismo en años venideros. La finalización del subsidio y de la cláusula de cinco años de actividad para los establecimientos de AL podrá determinar un freno al crecimiento e incluso favorecer la retirada de negocios de alojamiento, en casos donde la actividad turística no ofrezca los mismos beneficios que la explotación del alquiler residencial.

En cualquier caso, la presión que la función turística ejerce sobre el tejido inmobiliario es evidente en Angra do Heroísmo y se manifiesta en un crecimiento importante de los precios de los inmuebles. El gobierno nacional es consciente del problema habitacional que sufren las ciudades de Portugal y ha creado un incentivo económico para la restauración de edificios y su puesta en explotación como alquiler



tradicional. En Angra do Heroísmo ya existe algún ejemplo. Además, según la entrevista realizada al alcalde del municipio, el propio ayuntamiento ha intentado ejecutar proyectos urbanísticos para paliar las necesidades residenciales, aunque con poco éxito dado que faltan empresas competidoras en este tipo de concursos públicos y, las pocas que existen, se ven abordadas por la falta de mano de obra que sufre la región.

La turistificación se manifiesta de otros modos. Por ejemplo, dado que la actividad turística tiene una clara estacionalidad en la zona, con una temporada alta en verano de no más de cuatro meses, muchos AL optan por cerrar en temporada baja y por ofrecer el inmueble como alquiler convencional temporal durante 9 meses, generalmente. Asimismo, en muchos casos existen diferencias de precios en los productos de abastecimiento y en los servicios de restauración, dependiendo de la temporada turística. En época alta, hay falta de establecimientos de restauración, mientras que en invierno los precios son más asequibles y no se precisan reservas de mesa. En cualquier caso, el proceso de turistificación es aún incipiente. No se aprecian, todavía, señales de substitución comercial generalizada ni masificación turística en términos generales, aunque es mayor en verano.

A todo ello, hay que añadir que dada la tendencia de pérdida de población en el centro histórico y las inauguraciones previstas de nuevos alojamientos se prevé un crecimiento del “número de plazas alojativas / población residente” en los próximos años, lo que repercutirá en una mayor especialización turística del casco protegido de Angra do Heroísmo.

No obstante, el desarrollo turístico no puede ser evaluado en el mismo marco conceptual que otros destinos urbanos patrimoniales del continente europeo. Por ejemplo, “gracias a la instalación del *alojamento local* se han recuperado muchísimos inmuebles que, si no fuera por la nueva actividad, seguirían en estado ruinoso” (Entrevista realizada al alcalde Angra do Heroísmo). O, si tenemos presente que el municipio, como el resto de la isla, sufre una regresión demográfica clara en los últimos años, este proceso de turistificación puede ser enfocado como una posibilidad de desarrollo que ayude a mantener los contingentes demográficos en la ciudad. Por tanto, el turismo más que un factor de gentrificación, puede llegar a convertirse en un factor de crecimiento demográfico, si no en la propia zona protegida, si en el resto del municipio. En este sentido, el turismo de zonas clasificadas como Patrimonio de la Humanidad, en entornos insulares ultraperiféricos que están al margen de los grandes circuitos turísticos internacionales, puede concebirse como una oportunidad de desarrollo y no como un elemento de expulsión de la población, como suele afirmarse en la mayor parte de la literatura académica actual. Por tanto, en realidades como Angra do Heroísmo, el turismo se puede convertir en un elemento de sostenimiento de los contingentes demográficos.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco del Programa Predoctoral de Formación del Personal Investigador financiado por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

## REFERENCIAS

- Almeida, F. N. (2007). Análisis de la estructura turística de las ciudades Patrimonio de la Humanidad de España. *Baética: Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 29, 57–72. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.24310/BAETICA.2007.v0i29.225>
- Amílcar, A. P. (2008). A vocação turística e a lógica de intervenção em áreas urbanas centrais: o caso do núcleo urbano histórico de Cascais (Doctoral dissertation).
- Calle Vaquero, M. de la (2019). Turistificación de centros urbanos: clarificando el debate. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, 83. <https://doi.org/10.21138/bage.2829>
- Correia, C. F. S. (2020). *Turismo cultural no centro histórico da cidade de Évora: satisfação e atitudes dos residentes* (Master's thesis, Universidade de Évora)
- Crespi-Vallbona, M., & Mascarilla-Miró, Ó. (2018). La transformación y gentrificación turística del espacio urbano. El caso de la Barceloneta (Barcelona). *EURE (Santiago)*, 44(133), 51–70. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612018000300051>
- Cruz, A. R., & Gato, M. A. (2023). “Living like a local”: turistificação do espaço urbano em portugal, alojamento local e resposta das políticas públicas. *Anais Brasileiros de Estudos Turísticos*.
- Decreto Legislativo Regional n.º 7/2012/A, de 1 de marzo de 2012. <https://jo.azores.gov.pt/#/ato/1b3eb02a-2866-4fa2-a54f-668bd763970d>



- Evans, G. (2002). Living in a World Heritage City: stakeholders in the dialectic of the universal and particular. *International Journal of Heritage Studies*, 8(2), 117–135. <https://doi.org/10.1080/13527250220143913>
- Fernandes, F. (2019). Turistificação e as dinâmicas da hospitalidade: o caso de Lisboa. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 17(6), 1179-1189.
- Ferreira, I. (2017). O Planeamento e a turistificação dos espaços urbanos. O caso da Praça do Comércio e da Ribeira Naus, em Lisboa. *Revista Turismo & Desenvolvimento (RT&D)/Journal of Tourism & Development*.
- Fortuna, C. (1997). Évora: Um caso de distradicionalização da imagem de cidade.
- González, J. M., & Novo, M. (2018). Dinámicas urbano-turísticas en el centro histórico de palma (Mallorca). De la vulnerabilidad a la gentrificación. En *Península Ibérica no Mundo: problemas e desafios para uma intervenção ativa da Geografia* (pp. 59–70). Actas del XVI Colóquio Ibérico de Geografia. Centro de Estudos Geográficos.
- Henriques, C. H., Albino, J., & Santos, M. D. O. (2021). [Seção Especial: Turismo em Portugal] Casas de Fado de Lisboa: Entre Autenticidade e Turistificação/Fado Houses of Lisbon: Between Authenticity and Touristification.
- Julião, L. D. C. S. (2013). *Cidade, cultura e turismo: o impacto turístico em Guimarães, Capital Europeia da Cultura 2012* (Doctoral dissertation, Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril).
- Knafou, R. (1996). Introduction. La transformation des lieux anciennement touristiques. *Méditerranée*, 84(3), 3-4.
- Leite, N. K. (2008). *Turismo e território: um estudo sobre a turistificação de Portimão (Algarve/Portugal) a partir da geografia do turismo*. Universidade de Lisboa (Doctoral dissertation, Master's thesis).
- Mas, I. M. (2014). Bienvenidos a la fiesta: turistización planetaria y ciudades-espectáculo (y algo más). *Ecología política*, (47), 87-91.
- Morales-Fernández, E. J., & Lanquar, R. (2014). El futuro turístico de una ciudad Patrimonio de la Humanidad: Córdoba 2031. *Tourism & Management Studies*, 10(2), 7-16.
- Morais, P. A. G. (2012). *Comércio Tradicional vs Novas Formas de Comércio: O Caso da Cidade de Évora* (Doctoral dissertation, Universidade de Evora (Portugal)).
- Oliveira, T. A. B. (2019). Porto: turistificação e turismofobia.
- Ortega Martínez, E., Rodríguez Herráez, B., & Such Devesa, M. J. (2013). Las tesis doctorales de turismo en España 2000-2012. *Estudios Turísticos*, primer trimestre (195), 9-31.
- Pareja Eastaway, M., & Simó Solsona, M. (2014). Dinámicas en el entorno construido: renovación, gentrificación y turismo. El caso de la Barceloneta. *ACE: Architecture, City and Environment*, 9(26), 201–222. <https://doi.org/10.5821/ace.9.26.3688>
- Pereira, M. A. (2017). As transformações urbanas nos últimos doze anos no centro histórico de Vila Nova de Gaia. Continuidade territorial com o centro histórico do Porto e desafios patrimoniais no processo de turistificação. *Cidades. Comunidades e Territórios*, (35).
- Portaria n.º 83/2016 de 4 de agosto de 2016. <https://jo.azores.gov.pt/api/public/ato/bf4476c3-9353-4479-b317-71309ead7fa7/pdfOriginal>
- Ribeiro, H. S. M. (2021). *Paisagem urbana e turismo: percepções e conflitos-estudo de caso na cidade de Guimarães (Portugal)* (Master's thesis).
- Rodríguez Miyares, L. N., & Rudolf, C. (2019). El proceso de turistificación y sus posibles efectos en áreas no planificadas para la actividad turística: un estudio de caso sobre Arona casco (Tenerife).
- Russo, A. P. (2010). Del patrimonio mundial y la turistización: malentendidos y buenas prácticas. En *Simposio Internacional "Soluciones sostenibles para las Ciudades. Patrimonio Mundial"* (pp. 71-92). Actas. Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León.
- Sanmartín Sáez, J. (2019). Análisis del discurso, ideología y neologismos: ‘turismofobia’, ‘turistización’ y ‘turistificación’ en el punto de mira. *Círculo de Lingüística Aplicada a La Comunicación*, 78, 63–90. <https://doi.org/10.5209/clac.64372>
- TFS Radio Noticias (2018, septiembre 7). Inspeção do Turismo nos Açores detetou 177 alojamentos não registados até agosto. <https://www.tsf.pt/lusa/inspecao-do-turismo-nos-aco-res-detetou-177-alojamentos-nao-registados-ate-agosto-9814189.html/>
- Troitiño Vinueza, M. Á. (2009). *Ciudades Patrimonio de la Humanidad: patrimonio, turismo y recuperación urbana*. Universidad Internacional de Andalucía.
- Villanueva, C. L., & Vallbona, M. C. (2021). Gentrificación y turistificación: dinámicas y estrategias en Barcelona. *Encrucijadas: Revista Crítica de Ciencias Sociales*, 21(1), 7.



La turistización de la zona patrimonio mundial en Angra do Heroísmo (Azores, Portugal) como factor ...

Vives-Miró, S., & Rullan, O. (2017). ¿Desposesión de vivienda por turistización?: Revalorización y desplazamientos en el Centro Histórico de Palma (Mallorca). *Revista de Geografía Norte Grande*, 67, 53–71. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022017000200004>



# TURISMO Y VITALIDAD URBANA: UN ESTUDIO DE CASO EN ENCARNACIÓN, PARAGUAY

EVER LEZCANO GONZÁLEZ<sup>1</sup>

MIRNA ESTELA SANABRIA ZOTELO<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Barcelona, Barcelona-España,*  
[elezcago56@alumnes.ub.edu](mailto:elezcago56@alumnes.ub.edu)

<sup>2</sup>*Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad Nacional de Itapúa,*  
*Encarnación-Paraguay, [mesanabria@facea.uni.edu.py](mailto:mesanabria@facea.uni.edu.py)*

**Resumen.** En Encarnación, el turismo surge como un dinamizador de la vitalidad urbana, evidenciando su capacidad para impulsar el desarrollo local y fortalecer el tejido económico, social y cultural. Este estudio utiliza una metodología mixta, incluyendo encuestas a residentes y visitantes, observación y análisis documental, para examinar cómo el turismo afecta la calidad de vida y la dinámica urbana de la ciudad. Los hallazgos revelan una fuerte apreciación por espacios naturales y culturales, como la costanera y las playas, que atraen tanto a turistas como a residentes por su belleza y opciones recreativas. Sin embargo, se identifica la necesidad de una distribución más equitativa de los beneficios del turismo, especialmente en lo que respecta a la inclusión de nuevos asentamientos y barrios en la planificación turística. Se destaca sugerencias comunes de mejoras en: transporte, accesibilidad, seguridad y eventos culturales, enfatizando la importancia de un enfoque integral que beneficie a toda la comunidad de manera inclusiva y sostenible. Además, se enfatiza la necesidad de adoptar estrategias de turismo responsable y una planificación urbanística participativa que considere las transformaciones post-Proyecto de Terminación de Yacyreta (PTY), asegurando que el desarrollo turístico y la vitalidad urbana promuevan un beneficio equitativo y mejoren la calidad de vida local.

**Palabras clave:** desarrollo local, planificación turística, economía urbana, participación ciudadana.

## TOURISM AND URBAN VITALITY: A CASE STUDY IN ENCARNACIÓN, PARAGUAY

**Abstract.** In Encarnación, tourism emerges as a dynamizer of urban vitality, evidencing its capacity to promote local development and strengthen the economic, social and cultural fabric. This study uses a mixed methodology, including resident and visitor surveys, observation, and documentary analysis, to examine how tourism affects the city's quality of life and urban dynamics. The findings reveal a strong appreciation for natural and cultural spaces, such as the coastline and beaches, which attract tourists and residents alike for their beauty and recreational options. However, the need for a more equitable distribution of the benefits of tourism is identified, especially with regard to the inclusion of new settlements and neighborhoods in tourism planning. Common suggestions for improvements in: transportation, accessibility, security and cultural events are highlighted, emphasizing the importance of a comprehensive approach that benefits the entire community in an inclusive and sustainable manner. Furthermore, the need to adopt responsible tourism strategies and participatory urban planning that considers post-Yacyreta Completion Project (PTY) transformations is emphasized, ensuring that tourism development and urban vitality promote equitable benefit and improve the quality of local life.

**Keywords:** local development, tourism planning, urban economy, citizen participation.



## 1. INTRODUCCIÓN

Encarnación, conocida como la Perla del Sur, es una ciudad ubicada en el departamento de Itapúa, al sur de Paraguay y en la frontera con Argentina. Fundada en 1615 por los jesuitas, ha experimentado una evolución significativa a lo largo de los siglos. En las últimas dos décadas, la construcción de la Represa Binacional Yacretá y las obras complementarias del PTY (Figura 1) han transformado la infraestructura y la economía de la ciudad, impulsando el turismo y posicionándola como un destacado centro turístico a nivel nacional y regional.

Entre los sitios destacados que configuran el turismo actual se encuentran:

- La costanera, una construcción costera que se extiende a lo largo de 27 kilómetros del río Paraná. Este desarrollo urbano y turístico ofrece un espacio que combina elementos naturales y estructurales para proporcionar un entorno para la recreación, la interacción social y la promoción del turismo en la región.
- Las playas de Encarnación son destinos naturales de gran importancia turística, caracterizadas por sus arenas blancas y aguas dulces. Estas playas ofrecen servicios básicos y una amplia gama de actividades recreativas, lo que las convierte en puntos de referencia en el turismo de la ciudad durante la temporada de verano.
- La Ruta Jesuítica es un destino turístico que abarca un territorio donde se establecieron los pueblos jesuíticos durante los siglos XVII y XVIII. Este circuito histórico y cultural incluye tanto los pueblos jesuíticos como otros sitios cercanos a los vestigios arquitectónicos que reflejan la presencia de la Compañía de Jesús en la región. Algunos de estos sitios, como las Misiones de Jesús de Tavarangue (a 42 km de Encarnación) y la de Santísima Trinidad (a 30 km de Encarnación), han sido reconocidos como Patrimonios de la Humanidad por la UNESCO.
- El Ka'a Rape es un circuito turístico que engloba la ciudad de Encarnación y otras comunidades de Itapúa. Este circuito abarca un territorio que fusiona cultura, naturaleza y servicios, destacándose por su estrecha relación con las industrias yerbateras de la región. Ofrece una experiencia que combina la exploración de la biodiversidad en un entorno natural con la oportunidad de conocer la cultura local y disfrutar de servicios turísticos de alta calidad.

Figura 1. Proyecto de Terminación de Yacretá (PTY). Encarnación Paraguay.



Fuente: Elaboración propia.

Este estudio se centra en el desarrollo de Encarnación como destino turístico y su influencia en la calidad de vida de los residentes y la dinámica urbana. Explora cómo el turismo puede impulsar el desarrollo local y regional, mientras se abordan los desafíos como la gestión sostenible de recursos y la equidad en



la distribución de beneficios económicos. El objetivo principal es analizar el efecto del turismo en la vitalidad urbana, destacando las oportunidades y desafíos asociados. La investigación busca proporcionar una base empírica para políticas de desarrollo sostenible que beneficien la comunidad de manera más equitativa.

## 2. MARCO REFERENCIAL

### 2.1 Antecedentes

La elevación del embalse del PTY ha transformado profundamente la geografía de Encarnación, inundando áreas significativas (Figura 2) y creando nuevos espacios urbanos (Figura 3). Este proceso ha sido analizado por autores como Brites (2015), quien destaca la complejidad de los impactos generados, que abarcan desde el desplazamiento forzoso hasta la creación de infraestructuras turísticas como playas artificiales. Estas acciones han modificado el paisaje y ofrecido nuevas oportunidades para el turismo, pero también han presentado desafíos significativos para la cohesión social y la gestión ambiental. Según Velázquez Hauron et al. (2017), las intervenciones urbanas han fortalecido el turismo, pero han generado problemas en urbanismo, gestión de espacios verdes y transporte público. Estos autores critican la falta de planificación para un turismo sostenible que integre adecuadamente los intereses de los residentes locales. La paradoja de los nuevos espacios verdes, frecuentemente utilizados como estacionamientos, ilustra la falta de políticas efectivas para preservar estos lugares como áreas de recreación y encuentro comunitario.

*Figura 2. Inundación en Encarnación año 2003.*



Fuente: Fotografía proporcionada por Jacqueline Hauron.

Un aspecto destacado en el estudio de dinámicas urbanas es el concepto de “ciudades gemelas”, particularmente relevante en el contexto de Encarnación debido a su posición fronteriza con la ciudad de Posadas (Argentina). Como apunta Brites (2018), Encarnación y Posadas, a pesar de su independencia administrativa, mantienen vínculos económicos, culturales y de vecindad que fomentan una relación de complementariedad y reciprocidad. Estas interacciones transfronterizas generan una red de dependencias mutuas y condicionamientos que definen una modalidad de conexión entre ambas ciudades. Según Steiman (2012), una característica distintiva de las ciudades gemelas es la presencia de intensos flujos transfronterizos, lo que subraya la importancia de entender estas relaciones para comprender los impactos recíprocos en el desarrollo y la cohesión social de estas áreas urbanas.

Por los antecedentes mencionados, se puede describir que la transformación de Encarnación, impulsada por el PTY, ha marcado un hito en su historia, catalizando un desarrollo económico centrado en el turismo y una notable metamorfosis urbana. Esta revitalización ha elevado su atractivo turístico, enfrentando al mismo tiempo desafíos como la necesidad de fomentar un turismo sostenible y abordar problemáticas urbanas emergentes. En este contexto, la ciudad emerge como un punto turístico regional,



y en consonancia con la idea de Brida et al. (2013), quienes destacan a Paraguay como un destino emergente dentro del MERCOSUR., aprovechando factores como su ubicación estratégica y sus diversos recursos naturales.

*Figura 3. Vista aérea de Encarnación año 2020.*



Fuente: Fotografía proporcionada por Jacqueline Hauron.

## 2.2 Marco Teórico

De acuerdo con Judd (2003), la evolución de una cultura urbana con enfoque estético ha transformado las ciudades en espacios donde los residentes pueden disfrutar de variadas experiencias de consumo sin necesidad de viajar. Por su parte, Díaz Castañeda & Osorio García (2020) consideran que la inversión gubernamental y privada en infraestructuras y equipamientos específicos transforman ciertos territorios para crear destinos turísticos y satisfacer las necesidades de los visitantes. En este sentido, el turismo destaca como un impulsor para el desarrollo económico y un factor que afecta directa o indirectamente la calidad de vida (Santana-Talavera, 2020). Sin embargo, Peña Sanz (2015), indica que las remodelaciones urbanas pueden tener efectos negativos en los residentes, como la reubicación forzada o cambios en su rutina diaria. Visto que a menudo, estas transformaciones se enfocan más en mejorar la imagen de la ciudad para atraer inversiones y turistas, descuidando las necesidades de los barrios menos visibles y sus habitantes, lo cual puede conducir a la gentrificación, “expulsión de residentes tradicionales, encarecimiento de la renta del suelo entre otros” (Hiernaux & González, 2014). Adicionalmente, Moreno Olmos (2008), Zanotti (2014), y Gascón (2016) discuten cómo la urbanización puede llevar a conflictos, especialmente cuando involucra la expropiación de tierras en comunidades de bajos ingresos. Así mismo, Peña Sanz (2015) señala que, mientras el turismo puede mejorar la calidad de vida local, también es capaz de generar conflictos en áreas históricas donde la convivencia entre actividades turísticas y residenciales se torna compleja. Jiménez Peralta et al. (2019) argumentan que el turismo puede impulsar la economía local al aumentar la demanda de bienes y servicios, pero también subrayan la importancia de evaluar y medir sus impactos para garantizar que los beneficios se distribuyan equitativamente.

En cuanto al comportamiento y las preferencias de los visitantes, son igualmente complejos. La psicología del turismo, explorada por autores como Crespo Jareño & Soria de Mesa (2019); Piñas Salinas (2020); García García & Moral Jiménez (2022), sugiere que existen múltiples motivaciones y percepciones que guían a los turistas, aunque los autores consideran que la propia personalidad de cada uno tiene gran influencia, así como el marketing del destino. No obstante, también existen factores relacionados con la “cautividad” de los visitantes, es decir, aquellos que visitan una ciudad repetidamente por razones específicas como negocios, ferias, congresos o visitas familiares (André Romero & Artíz Ortuño, 1997).

Es así, que “cualquier ciudad que busque posicionarse como centro de negocios debe contar igualmente con una oferta que incentive el consumo recreativo luego de las actividades laborales” (Vera, 2013). Ante esta perspectiva, el marketing turístico es crucial para los países, especialmente aquellos en desarrollo, ya que permite promocionar sus recursos, sitios de interés, gastronomía, deportes y otros atractivos a turistas

de distintas partes del mundo (Maldonado Córdova et al. 2018). Según Pérez Ricardo et al. (2023) la intención de los turistas de regresar a un lugar está considerablemente influenciada por su percepción de la calidad y el valor de aspectos clave como el atractivo del destino y las instalaciones turísticas, que incluyen hoteles y restaurantes. Si bien, la calidad del servicio en turismo, es fundamental para garantizar experiencias positivas, y la industria de por sí está centrada en brindar placer, también enfrenta el reto de fomentar entre los turistas, el disfrute de sus experiencias de manera sostenible, visto que existe una tendencia general de uso irresponsable de recursos ambientales como el agua y la energía en el turismo (Araña & León González, 2017).

En este aspecto, Narváez et al. (2018) afirma que, el turismo, al impactar significativamente en las comunidades receptoras, requiere una gestión integral que considere aspectos sociales, económicos y ambientales para garantizar su sostenibilidad. Lo que conlleva a la necesidad de una participación activa de los actores clave como el gobierno, el sector empresarial y la sociedad civil, junto con la activa colaboración de las comunidades locales. Ya que esto conduce a decisiones consensuadas y a una mejor sustentabilidad social, esencial para el desarrollo exitoso del turismo. De acuerdo a Judd (2003), los espacios urbanos dedicados al turismo abarcan un amplio espectro: desde áreas construidas específicamente para el entretenimiento y el consumo, hasta espacios públicos más abiertos como frentes de agua, parques y plazas, incluyendo también comercios y calles residenciales. Es así, que la participación comunitaria y la vitalidad urbana son aspectos esenciales en este contexto.

Delclòs-Alió & Miralles-Guasch, (2021) quienes se guían por las ideas de Jane Jacobs, dicen que la vitalidad urbana se refiere a la energía, diversidad y funcionalidad de un entorno urbano, caracterizada por la interacción social activa, la variedad de usos urbanos y una estructura física que facilita la movilidad y el acceso. Así mismo, “la vitalidad urbana puede ser condicionada por servicios y comercios destinados al turista, denotando que una urbanización turística también puede contribuir con una urbanización destinada a los ciudadanos locales” (Sousa Arruda & Torres Tricárico, 2019). Por su parte, Barattucci et al. (2023) consideran que la vitalidad se relaciona con la interacción y confluencia de los residentes en espacios comunes y se mide a través de indicadores como movimiento humano, interacciones humanas, equipamiento, diversidad de personas y usos, percepción de inseguridad, y amplitud de horarios de uso, entre otros. Peña Sanz (2015) señala que el incremento paulatino de la carga turística en áreas urbanas puede generar conflictos entre diversas funciones urbanas, por lo que enfatiza la necesidad de establecer límites a la ocupación y explotación de bienes culturales. Ante esta perspectiva, Santiago Cruz (2020) afirma que la implicación activa de la comunidad local en el turismo permite anticipar y maximizar su potencial para el desarrollo, al tiempo que se identifican y mitigan posibles impactos negativos. Es por ello que de acuerdo a Peña Sanz (2015), para habitar las ciudades de manera sostenible y mantener un equilibrio en la vida urbana, son fundamentales el desarrollo de estrategias que incluyan planes estratégicos, una visión a medio y largo plazo, la desestacionalización, la desconcentración de atractivos turísticos, la promoción responsable, la diversificación de la oferta cultural y el respeto a la identidad local.

Por todo lo mencionado previamente, el impacto económico del turismo es ampliamente debatido, con opiniones que varían desde su valor como motor económico hasta preocupaciones sobre su sostenibilidad y equidad. Por ejemplo, Brida et al. (2011); Ortíz Flórez (2019); y Chanquey et al. (2021) coinciden en destacar el turismo como un motor clave para el desarrollo económico, enfatizando su rol en la generación de empleo, especialmente a través de la interconexión de varios sectores como hoteles, restaurantes y transporte. Todos reconocen también la importancia del turismo en el aumento de ingresos, tanto a nivel de ingresos públicos como de ingresos para las empresas locales, incluyendo las micro y pequeñas empresas. Mientras, Delgadillo (2016) afirma que “en varios casos asistimos a procesos de despojo de los recursos urbanos de la población para destinarlos a los negocios y al lucro privado, pero a nombre de la competitividad económica, la creación de empleos y un desarrollo urbano sustentable”. Ante esto, Peralta (2022) resalta la importancia de gestionar de forma sostenible el patrimonio natural y cultural en los destinos turísticos, subrayando la necesidad de una gestión conjunta entre la comunidad y las instituciones para proteger el patrimonio de daños y promover el turismo responsable. Visto así que la introducción del patrimonio en el turismo, aunque promueve el crecimiento económico y el empleo, también genera conflictos como la fuga de población local, el declive del comercio tradicional y cambios en el uso del espacio ( Albarrán-Periáñez, 2023). A modo de evitar estos conflictos, López & Faginas (2019) sugieren que los proyectos urbanos enfocados en crear territorios inclusivos, sostenibles y competitivos se centren en desarrollar una red de espacios que promuevan la cohesión espacial y social, integrados con el entorno ecológico. Ambos consideran que esto es clave para mejorar la interacción social, fortalecer las



experiencias colectivas en espacios públicos y lograr un equilibrio territorial. A la vez de contrarrestar la fragmentación, degradación ambiental y segregación social típicas de los modelos urbanos turísticos tradicionales. Todo esto llevaría a una mayor cohesión territorial, para aumentar la integración espacial y social, mejorando así la calidad de vida y reduciendo las disparidades socioeconómicas.

### 3. METODOLOGÍA

Para esta investigación se adoptó una metodología mixta, combinando herramientas cuantitativas y cualitativas. Inicialmente, se diseñaron encuestas dirigidas tanto a residentes locales como a visitantes, con el objetivo de evaluar sus percepciones sobre el turismo en la ciudad. La muestra para los residentes se determinó mediante un enfoque probabilístico, estratificando a la población en 10 grupos distintos, que incluyen tanto el centro urbano como los barrios periféricos. Este proceso se basó en un margen de error máximo del 5% y un nivel de confianza del 95%. La selección de la muestra para residentes implicó el uso de registros poblacionales actualizados para garantizar la representatividad de cada estrato. Por otro lado, la selección de los visitantes se realizó a través de un muestreo por conveniencia. Se capturaron dos momentos distintos: durante los fines de semana en áreas de alta afluencia, específicamente la Costanera y Playa San José, y en días laborales en zonas como el Circuito Comercial, el Paseo Gastronómico y la Terminal de Autobuses. Esta estrategia de muestreo no solo facilitó la comprensión de las características de los visitantes, sino que también permitió recoger las percepciones de los residentes, tanto de aquellos que viven cerca de zonas turísticas como de aquellos que fueron reubicados tras la implementación PTY en diversos barrios y asentamientos. Además, se llevó a cabo un análisis demográfico de los visitantes para comprender mejor sus perfiles y preferencias.

En el aspecto cualitativo, se realizó un análisis de fuentes secundarias, incluyendo consultas bibliográficas y la revisión de informes gubernamentales. Este enfoque permitió profundizar en el contexto histórico, cultural y socioeconómico de Encarnación, así como en las políticas públicas implementadas en relación con el turismo y el desarrollo urbano.

Tabla 1. Población y muestra.

Población 1 - Residentes		
Margen de error máximo admitido		5,0%
Población Encarnación (INE 2022)		140.922
Tamaño para un nivel de confianza del 95%		383
Estrato	Identificación	Muestra
1	Centro de la ciudad	109
2	Barrio San Isidro	63
3	Barrio San Pedro	41
4	Barrio Buena Vista	19
5	Barrio Mboi Ka'e	22
6	Barrio Villa Candida	17
7	Barrio San Roque	50
8	Barrio Ka'aguy Rory	27
9	Barrio Santa María	21
10	Barrio Chaipé	14
Población 2 - Visitantes		
Tamaño muestral alcanzado		116
Estrato	Identificación	Muestra
1	Días: viernes, sábados y domingos	79
2	Días: lunes a jueves	37

Fuente: Elaboración propia.



La revisión de literatura académica ofreció perspectivas teóricas sobre los impactos del turismo en comunidades similares, mientras que los documentos oficiales proporcionaron datos actualizados sobre las iniciativas turísticas y de reurbanización, como el Plan de Terminación de Yacyretá. Además, la técnica cualitativa fue complementada con observación directa en los diversos espacios públicos donde se concentran las principales actividades turísticas, permitiendo una inmersión más profunda en el ambiente y las dinámicas locales. Se enfatizó la importancia de la ética investigativa, asegurando el consentimiento informado de todos los participantes y la confidencialidad de la información recolectada.

#### 4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Este apartado detalla los hallazgos más significativos del estudio. Con el objetivo de facilitar la comprensión, se exponen por separado las perspectivas de los residentes y los visitantes. Posteriormente, estas visiones se contextualizan y enriquecen mediante la integración de antecedentes teóricos y observaciones realizadas in situ.

##### 4.1 Residentes

El estudio sobre el uso de espacios públicos arrojó resultados reveladores acerca de quiénes son los usuarios locales principales de estos entornos y qué características presentan. Al analizar las respuestas obtenidas, se destaca que los adultos de entre 35 y 44 años son los más activos en estos lugares, constituyendo más de la mitad de los participantes en la encuesta (51,1%). Esta prominencia indica que este grupo etario, que comúnmente se encuentra en una etapa de vida caracterizada por la consolidación familiar y profesional, es también el que más interactúa con los espacios abiertos de la ciudad. Respecto al género, las mujeres tienen una presencia significativamente mayor, representando el 64,4% de los encuestados. Este dato podría sugerir que ellas son más proclives a disfrutar y posiblemente a tomar decisiones relacionadas con los espacios públicos, o bien que están más dispuestas a participar en estudios de esta naturaleza. El nivel educativo de los encuestados es notablemente alto, con más de la mitad (62,2%) indicando haber alcanzado estudios de posgrado. Este dato sugiere que los espacios públicos son valorados y probablemente utilizados por individuos con un alto grado de educación, lo que puede influir en las expectativas y el uso que les dan a estos lugares, como así también a la necesidad de generación de ofertas acorde a los gustos y expectativas de este grupo de población. Desde la perspectiva laboral, es evidente que los empleados forman el núcleo principal de los usuarios, siendo el 57,8% de los encuestados. Este alto porcentaje podría implicar que los espacios públicos sirven como esenciales puntos de descanso y ocio para la población económicamente activa, por sobre todo los fines de semana y/o fuera de horario laboral, dónde se concentran la mayor población turística en los espacios públicos y dan mayor vitalidad.

##### 3.1.1. Percepciones del desarrollo urbano e impacto del turismo.

*Las percepciones sobre el desarrollo urbano en Encarnación han sido ampliamente positivas, con un 84.6% de respuestas favorables que reflejan la aprobación de las políticas y proyectos urbanísticos recientes. Este apoyo podría estar relacionado con los beneficios percibidos en términos de mejoras en la infraestructura y la calidad de vida urbana. El turismo es visto positivamente por la mayoría de los encuestados (91.1%), con un 86.7% creyendo que ha mejorado la calidad de vida en la ciudad.*

##### 3.1.2 Principales atracciones turísticas y factores de vitalidad urbana

Las playas y la Costanera (Figura 4) se destacan como las principales atracciones turísticas, con un 40% y un 31,1% respectivamente. Esto no solo considera los recursos naturales, sino también la infraestructura construida a partir del PTY. Sin embargo, otros puntos de interés cultural y histórico como el Carnaval, el Santuario de Itacua y la escalinata San Pedro, aunque menos mencionados, tienen su propia importancia para los residentes, los cuales presentan oportunidades para diversificar la oferta turística, como así también para promover una distribución más homogénea de la vitalidad urbana y un impacto turístico más equitativo entre los residentes.



Figura 4. Costanera, Playa San José y Río Paraná año 2016.



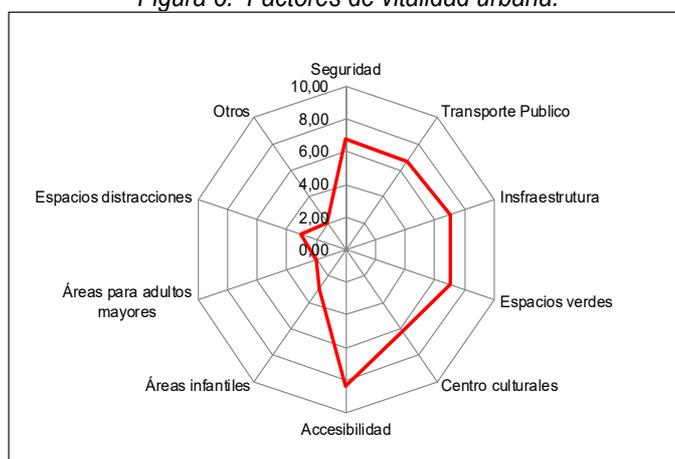
Fuente: Fotografía proporcionada por Jacqueline Hauron

Con respecto a los factores que contribuyen a la vitalidad urbana (Figura 5), la accesibilidad es considerada el factor más importante, alcanzando una puntuación de 8,4/10 desde la perspectiva de los residentes. Esto sugiere que hay una demanda clara para que los espacios urbanos sean fácilmente alcanzables por todos los miembros de la comunidad, lo que podría incluir la mejora de la infraestructura de transporte público, la eliminación de barreras físicas y la creación de entornos más inclusivos.

El transporte público se percibe como un componente importante, con una valoración 6,7/10. Esto podría reflejar una necesidad de mejorar la conectividad dentro de la ciudad, posiblemente a través de rutas más eficientes, horarios más frecuentes o vehículos más cómodos y accesibles.

Los espacios verdes y los centros culturales tienen un valor casi igual 6,2/10, indicando que las áreas de recreación al aire libre y las oportunidades para la cultura y el arte son altamente valoradas por la población. También, la infraestructura y la seguridad también son consideradas por los residentes como variables relevantes en la vitalidad urbana, con una valoración entre 6,4/10.

Figura 5. Factores de vitalidad urbana.



Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas a residentes



Estos elementos son esenciales para el bienestar social y el desarrollo comunitario, ofreciendo lugares para el esparcimiento, la actividad física y el enriquecimiento cultural.

Por otro lado, los resultados indican que hay una preocupación por la calidad y mantenimiento de las instalaciones urbanas, así como por la seguridad en los espacios públicos, lo que podría influir en la disposición de las personas a utilizar estos lugares y en su sensación de bienestar al hacerlo. Los ítems restantes, que incluyen espacios recreativos para los niños, más espacios para niños y espacios de distracción para adultos, aunque sólo fueron seleccionados por un 2,2% de los encuestados cada uno, destacan la importancia de tener una variedad de servicios que atiendan a diferentes demografías dentro de la ciudad.

En cuanto a los espacios urbanos de mayor relevancia para la población local, se identifica la Costanera Padre Bolik y la Playa San José como los lugares más valorados, con un 33% y un 64% de los encuestados otorgando la máxima calificación de relevancia. Estos espacios parecen ser los más emblemáticos y disfrutados por los habitantes, lo que podría reflejar su rol como centros de actividad social y recreativa.

En este mismo contexto, son muy valorados los recursos naturales de la ciudad, principalmente el Río Paraná y sus playas, con más de la mitad de los encuestados (53%) asignando la máxima importancia. Los eventos culturales como el carnaval, actividades religiosas y deportivas son considerados como complementarios y estacionales, señalados por un 40% de los encuestados.

Esta situación confirma que los recursos naturales e infraestructura han propiciado actividades culturales que inciden en el bienestar de la población local y al mismo tiempo fomenta el turismo. Sin embargo, la ciudadanía expresa un fuerte deseo de preservar los espacios verdes, la costanera y las plazas, enfatizando su importancia como centros de la vida comunitaria.

La inclusión de plazas adicionales en los barrios y asentamientos, como así la protección de las áreas verdes destaca la demanda de áreas recreativas y la importancia del contacto con la naturaleza. Los comentarios resaltan la necesidad de no solo mantener sino también embellecer y hacer más accesibles estos espacios, sugiriendo un enfoque en la mejora continua y la inclusión de instalaciones para bicicletas y actividades para niños y adolescentes.

También, el transporte público parece requerir atención, con un 33% de las respuestas en la calificación más baja. No obstante, la calidad de la infraestructura y la accesibilidad son consideradas más favorables, aunque todavía con margen de mejora, lo que indica que la infraestructura urbana cumple con las expectativas de los ciudadanos, pero podría beneficiarse de mejoras para aumentar el bienestar de la población en general.

### 4.2 Visitantes

La encuesta realizada a visitantes de Encarnación revela una audiencia predominantemente joven, con un 60% de los participantes entre 25 y 34 años, y una notable mayoría de visitantes masculinos (67%). La procedencia de estos visitantes es mayoritariamente local, con un 80% proveniente de Paraguay, lo que sugiere un fuerte turismo interno. Interesantemente, dos tercios de los visitantes han regresado a la ciudad, indicando su atractivo para visitas repetidas. En cuanto al transporte, la preferencia por el vehículo particular, tanto para llegar a la ciudad (67%) como para desplazarse dentro de ella (73%), destaca la necesidad o preferencia por la autonomía en el movimiento.

Los visitantes optan por alojarse en una variedad de ubicaciones, incluyendo casas particulares, lo cual es la opción más popular (33%), seguido por posadas turísticas, apart hotel o departamentos, y hoteles. La recomendación de amigos o familiares (73%) se consolida como el principal medio por el cual los turistas visitan la ciudad, resaltando la importancia del boca a boca en la promoción como destino turístico. El descanso, la recreación y el turismo cultural son los principales motivos de visita, con estadías mayormente cortas de 1-3 días.

La Costanera, el Río Paraná y las playas son las principales atracciones disfrutadas por un 93% de los visitantes, subrayando el valor de los recursos naturales y las instalaciones recreativas de la ciudad (Figura 4). La experiencia general y la calidad de la infraestructura turística reciben altas calificaciones, con la mayoría de los visitantes dispuestos a recomendar Encarnación como un destino turístico.

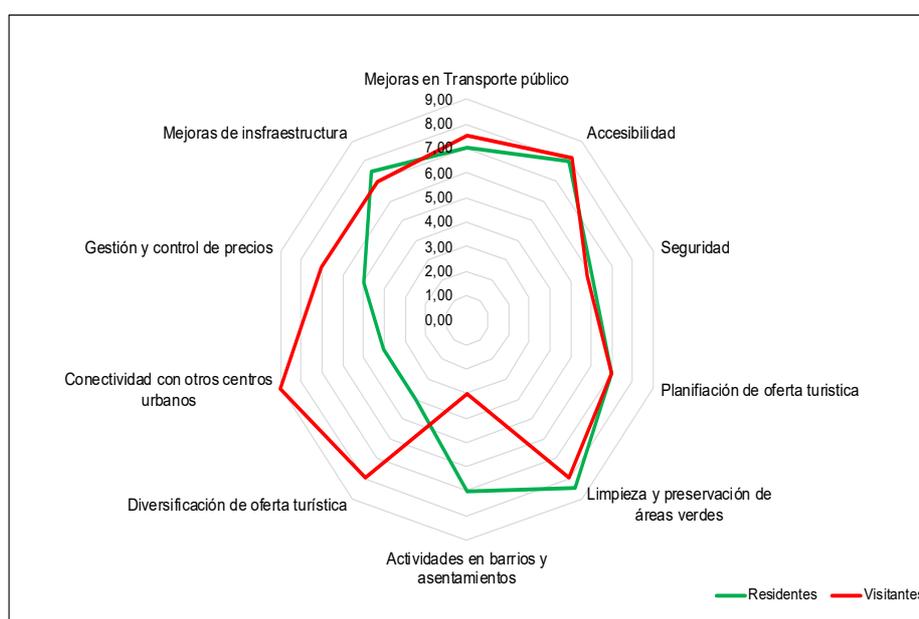
Las áreas identificadas para mejoras (Figura 6) como la diversificación turística y la eficiencia en movilidad, son cruciales para fortalecer la oferta turística y asegurar una experiencia inclusiva y accesible para todos los visitantes. La necesidad de mejorar la gestión de precios y la seguridad en las calles refleja preocupaciones comunes en la literatura sobre turismo urbano, donde la equidad y la calidad del servicio



son fundamentales para una experiencia turística positiva, tal y como sugiere Pérez Ricardo et al. (2023) respecto a la influencia de la calidad y el valor en la decisión de los turistas de regresar a un destino.

El desarrollo urbano en Encarnación, impulsado por proyectos como el embalse del PTY, ha sido percibido positivamente por una mayoría de los residentes. Este optimismo refleja el reconocimiento de mejoras en la infraestructura y servicios que, teóricamente, deberían incrementar la calidad de vida urbana. Sin embargo, la teoría de la gentrificación presentada por Hiernaux y González (2014) sugiere que tales desarrollos pueden tener consecuencias no intencionadas, como el desplazamiento de comunidades y el aumento de los costos de vida, cuestiones que son cruciales considerar para mantener un desarrollo equitativo. En cuanto al turismo, este ha sido identificado como un motor de crecimiento económico y mejora en la calidad de vida, apoyando teorías como las de Brida et al. (2013) que ven el turismo como un catalizador del desarrollo económico dentro de MERCOSUR. Sin embargo, la sostenibilidad de estos desarrollos es cuestionada por autores como Peña Sanz (2015) y Gascón (2016), quienes advierten sobre los riesgos de sobreexplotación de recursos y la necesidad de integrar adecuadamente a las comunidades locales en los procesos de planificación turística para evitar conflictos socioeconómicos.

Figura 6. Aspectos por mejorar



Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas a residentes y visitante 2023

La vitalidad urbana, un concepto destacado por Delclòs-Alió y Miralles-Guasch (2021), es otro punto crucial emergido en los hallazgos. La alta valoración de la accesibilidad y la infraestructura en Encarnación refleja la importancia de estos factores en la percepción de los residentes sobre la calidad de vida urbana. Este enfoque está en línea con las ideas de Jane Jacobs sobre la necesidad de una variedad de usos urbanos que fomenten la interacción social y la funcionalidad de los entornos urbanos. Además, los resultados destacan la relevancia de la infraestructura turística y las áreas naturales como la Costanera y las playas del Río Paraná, que son altamente valoradas tanto por residentes como por visitantes. Esto subraya la necesidad de mantener un equilibrio entre el uso y conservación de los recursos naturales, resonando con las teorías de Narváez et al. (2018) sobre la gestión sostenible del turismo. Es así como, mientras Encarnación ha experimentado transformaciones significativas que han sido generalmente bien recibidas, la discusión teórica sugiere la importancia de proceder con cautela y consideración estratégica. Los planes futuros deberían incluir no solo la expansión física y la promoción turística, sino también medidas para asegurar la inclusión social, la sostenibilidad ambiental y el equilibrio económico para beneficiar a toda la comunidad.



## 5. CONCLUSIONES

La investigación ha demostrado la importancia del turismo en el impulso de la economía local y el enriquecimiento de la cultura y tejido social de la ciudad. Se ha destacado la apreciación conjunta de espacios naturales y culturales por parte de residentes y visitantes, señalando una necesidad de distribuir más equitativamente los beneficios turísticos. Especialmente, se enfatiza la importancia de integrar estrategias de sostenibilidad y responsabilidad social en la planificación turística para asegurar una armonía entre el crecimiento económico y la conservación del patrimonio cultural y natural. El estudio resalta cómo ciertos lugares son centros de vitalidad mientras nuevos asentamientos quedan marginados en la planificación turística, sugiriendo una oportunidad para una inclusión más amplia que promueva el desarrollo local y la calidad de vida en áreas emergentes. Es crucial, por tanto, fortalecer las políticas públicas que fomenten la participación ciudadana en la toma de decisiones relacionadas con el turismo y el desarrollo urbano, garantizando así que los proyectos futuros reflejen las necesidades y aspiraciones de toda la comunidad.

Esta convergencia de sugerencias hacia mejoras en transporte, accesibilidad, seguridad, y eventos culturales, indica la necesidad de un desarrollo turístico que beneficie de manera inclusiva y sostenible a toda la comunidad. La implementación de tecnologías limpias y prácticas eco-amigables en el sector turístico también puede jugar un papel fundamental en la minimización de impactos ambientales negativos, contribuyendo a una mayor sostenibilidad urbana. Así, la ciudad se enfrenta al desafío de implementar un enfoque integral en sus estrategias de turismo responsable, que equilibre el crecimiento con la preservación del patrimonio, áreas verdes y la mejora infraestructural, especialmente en los nuevos barrios y asentamientos post-PTY. El fortalecimiento del diálogo entre los diversos actores turísticos, incluyendo el sector privado, organizaciones no gubernamentales y la academia, puede enriquecer el diseño e implementación de dichas estrategias.

Por lo tanto, es fundamental la promoción de una planificación urbanística participativa, tomando en cuenta las características, infraestructuras y el tejido productivo modificados por el PTY. Esto facilitará un desarrollo turístico y una vitalidad urbana que beneficien equitativamente a toda la población, asegurando el respeto por el patrimonio y una mejora continua en la calidad de vida de los residentes. Además, es imprescindible adoptar un enfoque más inclusivo que reconozca y valore la diversidad cultural, social y económica de Encarnación, promoviendo así un turismo que celebre y resguarde la riqueza de la ciudad.

## REFERENCIAS

- Albarrán-Periáñez, J. D. (2023). Patrimonio Mundial y Turismo: la dialéctica entre la conservación del paisaje urbano y el desarrollo turístico en el ordenamiento local. *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, 27- 46. doi: <https://doi.org/10.37230/CyTET.2023.215.2>
- André Romero, M., & Artíz Ortuño, M. (1997). El turismo urbano. Recursos, especificidad y estrategias. Una aproximación a la modelización del grado de repetición en las visitas a la ciudad de Barcelona. *Universidad de Barcelona*, 1-11. Obtenido de Recuperado de: <https://old.aecr.org/web/congresos/1997/cts/comun/a7/07125.pdf>
- Araña, J., & León González, C. J. (2017). Comportamiento del consumidor y turismo sostenible. *Cuadernos económicos de ICE*, 45-68.
- Barattucci, S., Bertot, J., Massa, N., & Medina, L. (2023). Vitalidad urbana: desarrollo de una metodología para el diseño comunitario de intervenciones urbanas en barrios populares. *REVISTA DE DIVULGACIÓN CIENTÍFICA, TECNOLÓGICA Y CULTURAL*, 1-10.
- Brida, J. G., Monterubbianesi, P. D., & Zapata-Aguirre, S. (2011). Impactos del turismo sobre el crecimiento económico y el desarrollo. El caso de los principales destinos turísticos de Colombia. *PASOS: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 9(2), 291-159.
- Brida, G. J., Lanzilotta, B., Pereyra, J. S., & Pizzolon, F. (2020). El turismo como factor del crecimiento económico: un estudio comparativo de los países del MERCOSUR. *Revista De Economía Mundial*, (34). <https://doi.org/10.33776/rem.v0i34.4754>



- Brida, J. G., Monterubbianesi, P. D., & Zapata-Aguirre, S. (2011). Impactos del turismo sobre el crecimiento económico y el desarrollo. El caso de los principales destinos turísticos de Colombia. *PASOS: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 9(2), 291-159.
- Brites, W. F. (2015). La ciudad de Encarnación, Paraguay. Intervención urbana a gran escala y nuevos procesos socio-espaciales. *Chasqui. Revista Latinoamericana de Comunicación*, (130),33-52. [fecha de Consulta 8 de Febrero de 2024]. ISSN: 1390-1079. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=16057395005>
- Brites, W. F. (2018). ¿Ciudades gemelas? Posadas, Argentina y Encarnación, Paraguay en perspectiva sociourbana. *Estudios Fronterizos*, 19. <https://doi.org/10.21670/ref.1820020>
- Chanquey, Y., Lagos, N., & Llanco, C. (2021). Análisis del crecimiento económico en función del turismo en Chile, periodo 2000-2018. *Revista interamericana de ambiente y turismo*, 17(1), 34-46. doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-235X2021000100034>
- Crespo Jareño, J. A., & Soria de Mesa, B. W. (2019). Factores que influyen en el comportamiento del turista: estado de la cuestión. *Kalpana*, 17, 120-136.
- Delclòs-Alió, X., & Miralles-Guasch, C. (2021). Jane Jacobs en Barcelona: las condiciones para la vitalidad urbana y su relación con la movilidad cotidiana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 67(1), 51-72. doi: <https://doi.org/10.5565/rev/dag.567>
- Delgadillo, V. (01 de 01 de 2016). *contested-cities.net*. Obtenido de *contested-cities.net*: [http://contested-cities.net/wp-content/uploads/2016/01/2015\\_Gentrificacion\\_MEX\\_AL\\_5\\_Delgadillo-1.pdf](http://contested-cities.net/wp-content/uploads/2016/01/2015_Gentrificacion_MEX_AL_5_Delgadillo-1.pdf)
- Díaz Castañeda, A., & Osorio García, M. (2020). Comportamiento socioespacial del turismo en Iberoamérica. Aproximación al estado de conocimiento. En N. L. Bringas Rábago, & C. PASOS (Ed.), *Casos de planeación y gestión turística. Comportamientos, problemas y avances*. (Vol. Edita n° 27., pág. 24). La Laguna (Tenerife):: PASOS, RTPC. [www.pasosonline.org](http://www.pasosonline.org)
- García García, M., & Moral Jiménez, M. (2022). Motivación para viajar y satisfacción turística en función de los factores de personalidad. *Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 20(1), 31-44. doi: <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2022.20.002>
- Gascón, J. (2016). Deconstruyendo el derecho al turismo. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*(113), 51-69.
- Gascón, J. (2018). Gamificando el análisis del turismo. En A. S. Jordi Gascón, *Producció i consum de responsabilitat* (pág. 21). Girona, Lleida, Tarragona: Publicacions de la Universitat Rovira i Virgili. DOI: 10.17345/9788484246589
- Hiernaux, D., & González, C. I. (2014). Turismo y gentrificación: pistas teóricas sobre una articulación. *Revista de Geografía Norte Grande* (58), 55-70.
- Peralta, M. J., Bravo Alvarez, G., Ortega, C., Corporación, ;, & Matriz, L. (2019). Turismo & Gobernanza comunitaria: el desafío de levantar el desarrollo urbano desde los residentes locales. *TURYDES: Revista Sobre Turismo y Desarrollo Local Sostenible*, ISSN-e 1988-5261, Vol. 12, N°. 26, 2019, 12(26), 43. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7761366&info=resumen&idioma=SPA>
- Judd, D. (2003). El turismo urbano y la geografía de la ciudad. *EURE*, 51-62.
- López, M. J., & Faginas, V. L. (2019). El espacio público como elemento de cohesión territorial. *Turismo y Sociedad*, xxv, 131-149. doi: <https://doi.org/10.18601/01207555.n25.07>
- Maldonado Córdova, A. V., Pérez Espinoza, M. J., & Lalanguí Ramírez, J. (2018). Marketing turístico: una oportunidad de las pequeñas y medianas empresas ecuatorianas para su crecimiento sostenible. *Universidad y Sociedad*, 10(2), 114-119. Obtenido de <http://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus>
- Moreno Olmos, S. H. (2008). La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. *Palapa*, 3(2), 47-54.
- Narváez, M., Fernández, G., & Gutierrez, C. (2018). Participación de las Comunidades Organizadas en el Desarrollo Turístico Local (Paraguaná – Venezuela). *Revista Venezolana de Gerencia*, 23(81), 1-14.
- Ortiz Flórez, J., Cancino, S., & Cancino Escalante, G. (2019). El aporte del turismo al desarrollo económico del Municipio de Pamplona, región nororiental de Colombia. *ESPACIOS*, 40(1), 1-9.
- Peña Sanz, E. (2015). EL TURISMO URBANO COMO AGENTE DE TRANSFORMACIÓN DEL "PRODUCTO CIUDAD". *Trabajo Final de Master de Arquitectura Avanzada, Paisaje, Diseño y Urbanismo*. Valencia, España: Universidad Politécnica de Valencia.
- Peralta, L. (2022). *La recuperación del turismo como pilar del gran impulso para la sostenibilidad* ((LC/MEX/TS.2022/19) ed.). Ciudad de México: Comisión Económica para América Latina y el Caribe



- (CEPAL). Obtenido de CEPAL: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/3da051b8-968d-40a7-94a2-8fcb9710bc1e/content>
- Pérez Ricardo, E., Bastida Sánchez, E., Coronado Provance, K. Z., Medina Labrada, J. R., & Feria Velázquez, F. F. (2023). Predicción del comportamiento del consumidor en destinos turísticos. *Revista Investigaciones Turísticas*, 26, 320-349. doi: <https://doi.org/10.14198/INTURI.24300>
- Piñas Salinas, J. (2020). PSICOLOGÍA DEL TURISTA: Y EL ORIGEN DE LA NECESIDAD DEL VIAJE. *Desarrollo Económico, Social y Empresarial en Iberoamérica* (págs. 883-892). México: Servicios Académicos Intercontinentales S.L, Grupo Eumed.net.
- Santana-Talavera, A. (2020). Turismo, un objeto de estudio para la antropología social. *Disparidades. Revista de Antropología*, 75(1), 1-12. doi: <https://doi.org/10.3989/dra.2020.001a>
- Santiago Cruz, M. (2020). Turismo rural, economía circular y desarrollo local. Reflexiones con base en experiencias en el sureste mexicano. En G. B.-G.-T.-S. In: Pons, *Sostenibilidad Turística: overtourism vs undertourism*. (pág. 237). Palma (Illes Balears).: Mon. Soc. Hist. Nat. Balears 31: 233-247. ISBN 978-84-09-22881-2.
- Sousa Arruda, H., & Torres Tricárico, L. (2019). SINTAXIS DEL ESPACIO DE LAS PLAZAS PÚBLICAS COMO SIGNO PARA LA URBANIZACIÓN TURÍSTICA: Un estudio en Balneário Camboriú (Brasil). *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 28(1), 121-148.
- Suárez Falcón, H., Verano Tacoronte, D., & García Santana, A. (2016). La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico. *Gestión y Ambiente*, 19(1), 48-63.
- Vera, P. (2013). Imaginarios urbanos y procesos de urbanización en las nuevas ciudades turísticas. *Bitácora 22. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá*, 153 - 162. Obtenido de Recuperado de: [notablesdelaciencia.conicet.gov.ar](http://notablesdelaciencia.conicet.gov.ar)
- Velazquez Hauron, E. J., Pacheco Figueredo, V. M., Servín Nasich, M. R., & Servín Santa Cruz, M. Á. (2017). Encarnación antes, durante y después de la suba del embalse: aspecto social, económico y ambiental. *III Encuentro de Investigadores; VI Encuentro de Tesistas*. <http://hdl.handle.net/20.500.14066/3481>
- Zanotti, A. (2014). La cuestión urbana en el pensamiento de Manuel Castells y David Harvey. Aportes a la discusión. En Urbanismo estratégico y separación clasista. Instantáneas de la ciudad en conflicto. *Puño y Letra Editorialismo.*, 1-25. Obtenido de <https://www.academica.org/agustin.zanotti/46>





# GENTRIFICACIÓN Y TURISMO EN BOGOTÁ: EL IMPACTO RESIDENCIAL DE AIRBNB EN EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD

DANIEL FELIPE DUARTE HERNÁNDEZ<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá. dfduarteh@unal.edu.co*

**Resumen.** La gentrificación turística ha sido un fenómeno ampliamente estudiado a partir de la más recurrente turistificación de los centros urbanos de las ciudades. A pesar de esto, poco se ha estudiado del impacto que han tenido las plataformas digitales como Airbnb, no solo como actor directo dentro de la oferta de hospedaje, si no como agente dentro de los procesos de expulsión paulatina y pasiva de la población residente de estos sectores. Ahora bien, parece que el tema es bastante novedoso en la ciudad de Bogotá, sin embargo, desde hace algunos años ha tomado ventaja como un competidor de hoteles y hostales en la Candelaria y como agente urbano que ha modificado el tejido urbano del centro de Bogotá.

**Palabras clave:** Gentrificación, turismo, tecnologías de la información y la comunicación (TIC), Airbnb, hospedaje, arrendamiento.

## GENTRIFICATION AND SIGHTSEEING IN BOGOTÁ: THE RESIDENTIAL IMPACT OF AIRBNB IN THE HISTORIC CENTRE OF THE CITY

**Abstract.** Tourist gentrification has been a widely studied phenomenon based on the most recurrent touristification of urban centers of cities. Despite this, little has been studied about the impact that digital platforms such as Airbnb have had, not only as a direct actor in the accommodation offer but as an agent within the processes of gradual and passive expulsion of the resident population of these sectors. Now, the topic seems to be quite new in the city of Bogotá, however, for some years now it has taken advantage as a competitor of hotels and hostels in Candelaria and as an urban agent that has modified the urban fabric of downtown Bogotá.

**Keywords:** Gentrification, tourism, information and communication technologies (ICT), Airbnb, hosting, lease.



## 1. LAS NUEVAS FORMAS DE LA GENTRIFICACIÓN: GENTRIFICACIÓN TURÍSTICA

Las ciudades han sido el centro de desarrollo de las principales actividades económicas de los países. Esto ha ido evolucionando y transformándose según las políticas de gobierno urbano de los Estados y la influencia cada vez más aguda del capitalismo (Cócola, 2016). Desde los inicios, los centros urbanos se han caracterizado por ser una parte de la ciudad donde han habitado en algún momento de la historia poderosos sectores de la población o han confluído las principales actividades administrativas y económicas. Sin embargo, la mayoría de las ciudades del mundo, en algún momento han experimentado un paulatino abandono de sus centros, expresado en migración de las actividades económicas hacia las periferias, llevándose consigo a las clases medias altas y produciendo un deterioro de las áreas centrales.

Este proceso urbano, conocido como gentrificación, está asociada a procesos de desplazamiento y sustitución de una población generalmente pobre o envejecida por una “nueva clase urbana” (Constela, 2013). En términos generales se asocia con la llegada de nuevos grupos poblacionales con un poder adquisitivo relativamente alto, el desplazamiento de los habitantes preexistentes y luchas por los nuevos y antiguos espacios urbanos (Smith, 1996).

Como resultado, se han identificado diferentes modalidades y expresiones del fenómeno de la gentrificación. Una de las más estudiadas en la actualidad por diferentes autores como Mariam Henr Zaar (2019) y Crespi Valbona (2018) es la gentrificación turística. Para esto, el turismo urbano se aprovecha del valor patrimonial y se valorizan estos sectores en función a las nuevas visiones del consumo cultural, la construcción de imaginarios en torno a la cultura y a la historicidad construyen todo un ideal del “centro histórico” impulsado por políticas de promoción y publicidad, por las inversiones privadas y las políticas públicas del Estado que estarán enfocadas y articuladas para producir zonas especializadas en el turismo, este proceso se conoce como “turistificación” y consiste en la adecuación de infraestructura (bares, restaurantes, zonas de interés turístico), mejora de vías y espacios públicos para los visitantes.

La consolidación de los centros históricos como espacios de consumo y ocio cultural han favorecido la creación de nuevas territorialidades basadas en la forma particular de percibir y entender el espacio desde la mirada del turista. Aquí el turista es un agente productor de ciudad y a su vez construye espacio urbano desde su condición de poblador flotante, así es como “las prácticas turísticas se convierten en prácticas socio espaciales específicas” (Hiernaux, pp. 58; 2014) que modifican la idea de territorio y de la identidad.

Dentro de estos procesos se caracteriza la convergencia de distintos grupos poblacionales en un mismo espacio, la superposición de territorialidades ha generado que los residentes hayan olvidado la manera tradicional de leer su propio espacio (Hiernaux, 2014) así como ha ocasionado la limitación en el uso del espacio público, cambios en las ofertas de servicios básicos de los centros históricos y choques culturales y económicos que generan la invisibilidad de algunas prácticas sociales y culturales. Todo esto ha desencadenado desplazamientos involuntarios que se han consolidado a partir de la masificación del turismo en las ciudades y de la llegada constante de turistas con unas características demográficas particulares, convirtiendo así, los espacios en un elemento de consumo (Gotham, 2005). Cuando el territorio se convierte en un bien consumible, se genera un proceso de gentrificación que, bajo ciertas consideraciones, modifica también el perfil de la población, pero no se trata de nuevos residentes sino de consumidores fugaces que demandan bienes y servicios específicos.

Un factor determinante, que ha favorecido estos nuevos modelos turísticos y urbanos, es la globalización, la facilidad de las comunicaciones y el uso masivo de información ha generado procesos disruptivos en la economía y más específicamente en el turismo; la oferta de hospedaje por medio de páginas web ha facilitado la inversión en el sector y la llegada de turistas a las ciudades. Uno de los modelos más conocidos es la plataforma Airbnb que hace parte de las denominadas economías colaborativas.

Su éxito aparente, se debe a que ofrece precios asequibles, con una oportunidad de intercambio cultural y una oferta diferente a la de los hoteles tradicionales. Sin embargo, su crecimiento y masificación ha transformado las dinámicas residenciales y turísticas de las ciudades y la falta de políticas para su regulación ha generado efectos negativos en los pequeños comercios y en la población tradicional de las ciudades. como una disputa directa al sector hotelero que ve en Airbnb, una fallida desconcentración de la oferta hotelera y unos perfiles socioculturales de anfitriones y turistas (Sans & Quagliari, 2016).

Como resultado de todo esto, ha surgido un nuevo concepto, conocido como “Airbnbificación” (Yigroy, 2016) para referirse a cómo el cambio y la afectación sobre el régimen de alquiler no se ve reflejado en el mercado de la compraventa, sino en una modificación en el propio concepto del alquiler en la medida en que las modalidades de alquiler cambian de una base mensual a una base diaria o semanal.

## 2. BOGOTÁ Y SU OFERTA TURÍSTICA Y HOTELERA

La ciudad de Bogotá se ha caracterizado por ser el principal atractivo turístico de Colombia, aun por encima de ciudades como Cartagena y Medellín. Según cifras de COTELCO, desde el año 2008 la capital del país ha captado el 58 % de la oferta total de turistas que llegan al país y esta cifra ha ido en aumento desde el 2010.

Su estratégica localización geográfica y su reconocimiento mundial como una de las ciudades más importantes del país y de Latinoamérica, han convertido a Bogotá en el lugar de comunicación entre Europa y América del Sur. Por esto, según las encuestas a viajeros realizadas por el Sistema de Información Turística de Bogotá (SITBOG), una de las principales motivaciones de los turistas para visitar la capital del país, son los negocios y las cuestiones profesionales y de trabajo.

Es así, como a través del aumento en la oferta turística, la ciudad de Bogotá ha apostado por hacer del turismo “una alternativa para el desarrollo económico y sostenible de la ciudad” (SITBOG, 2019), reactivando las economías relacionadas con la promoción turística y generando empleo.

Ahora bien, es indispensable pensar en la oferta de hospedaje y alojamiento de la ciudad para quienes llegan a visitar los diferentes atractivos. En la actualidad, la mayoría de la oferta de hospedaje, está ubicada en las localidades de Teusaquillo, Chapinero, La Candelaria y Usaquén, favoreciendo la cercanía a zonas de interés patrimonial, a zonas de servicios y al aeropuerto.

El sector hotelero sigue siendo, por mucho, el más consolidado en la ciudad. Sin embargo, se puede determinar que existe un progresivo aumento en la oferta de otros tipos de alojamiento como hostales, vivienda turística y aparta estudios. Para el año 2011, no existían en los censos de la ciudad, registros de viviendas turísticas y en cuestión de siete años, se han consolidado por encima de alojamientos como hostales y aparta hoteles. Estas nuevas formas de alojamiento tienen un gran impulso gracias al uso de las Tecnologías de la Información y la Comunicación, terreno que han sabido manejar y aprovechar para su consolidación.

La facilidad con la que se ofrece este tipo de servicios por medio de plataformas como Airbnb es un atractivo para quienes optan por adecuar una habitación o un apartamento para la creciente llegada de turistas a la ciudad. A su vez, los turistas valoran, cada vez más, una experiencia que los enriquezca culturalmente y les permita entrar en contacto con la población local.

Por lo tanto, el sector del alojamiento tradicional se ha visto afectado de manera directa, en las tasas de ocupación de sus establecimientos, alcanzando tasas de ocupaciones apenas superiores al 50 %. La caída más abrupta se da hacia el 2016 y 2018, que coincide con la consolidación de plataformas como Airbnb y de los nuevos modelos de alojamiento. Aun así, estos valores siguen siendo los más altos en comparación con décadas anteriores, en gran medida debido a la importancia que le ha dado el gobierno distrital al sector turístico, al trabajo articulado de promoción de destino y al aumento de turistas extranjeros.

## 3. LA CANDELARIA: ATRACTIVO PATRIMONIAL Y TURÍSTICO

La localidad de La Candelaria es la más antigua y la más pequeña de todas las localidades de la ciudad de Bogotá. Es la parte fundacional de la capital y fue planificada en forma de damero, siendo sus casas de estilo colonial santafereño, una característica propia del lugar (Manrique, 2013). Su historia colonial la convirtió por años en el centro del país donde se reunían los poderes eclesiásticos, políticos y administrativos alrededor de la plaza de Bolívar y también fue el lugar donde vivieron las elites y las familias más poderosas que veían en el paisaje urbano de La Candelaria del Siglo XIX un valor arquitectónico inigualable.

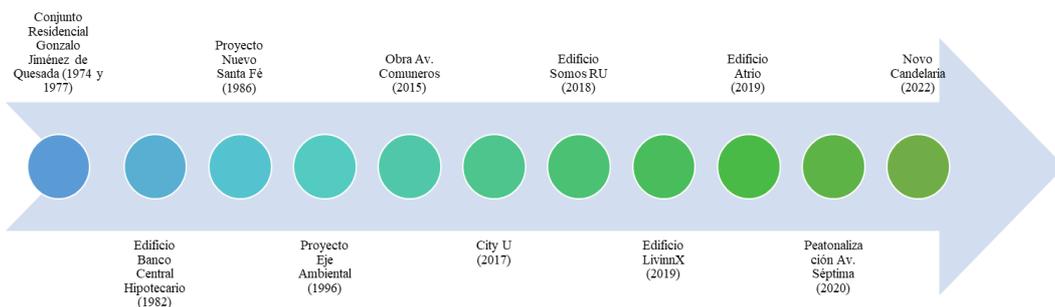
Como otros centros históricos de las ciudades latinoamericanas, esta parte de la ciudad entró en unas dinámicas de despoblamiento y deterioro físico durante muchos años (Manrique, 2013) caracterizadas por un proceso de descapitalización y abandono de las clases altas para ser reemplazadas por poblaciones campesinas y pobres que produjeron una sobreocupación de los edificios y que dieron lugar a la turgurización y a la creación de inquilinatos. Ya sin la incidencia de las clases altas y sin el peso administrativo, La Candelaria se convirtió en un sector donde predominaban las clases medias y bajas, acompañado del deterioro físico de los edificios y las bajas condiciones de salubridad.



Solo hasta hace algunos años se volvió la mirada a esta parte de la ciudad y se empezaron procesos de revitalización de la localidad, donde el valor histórico y arquitectónico empezó a ganar peso de mano de políticas de protección patrimonial que permitió declarar a La Candelaria como monumento nacional. Esta normativa buscó resignificar el casco antiguo bogotano e invitar a nuevas poblaciones a habitar estas zonas degradadas bajo el atractivo que supone vivir en la parte fundacional de Bogotá. Como consecuencia se produjo una revalorización de los precios inmobiliarios y una generación de “valor agregado o renta diferencial del suelo” termino usado por David Harvey en sus análisis urbanos.

Junto con las políticas de protección patrimonial, en La Candelaria se han adelantado procesos de reactivación y renovación, a partir de estrategias de planeación urbana con participación público – privada. Estos procesos han modificado la morfología urbana y habitacional de la localidad a partir de proyectos inmobiliarios y de espacio público con el fin de alcanzar un incremento de la competitividad respecto a otras localidades y mejorar la calidad de vida de los pobladores de la zona (Manrique, 2013).

Figura 1. Línea de tiempo de proyectos de renovación urbana en la localidad de La Candelaria



Fuente: Elaboración propia con base en Adrian Smith (2013) y Fuentes secundarias.

Dentro de los proyectos más característicos de la ciudad están el Conjunto residencial Gonzalo Jiménez de Quesada y las Residencias Tequendama. También hubo varias obras de espacio público donde resalta el proyecto del eje ambiental a cargo de Rogelio Salmona que construyó un sendero peatonal adoquinado y canalizó el río San Francisco y la peatonalización de la carrera séptima en el año 2020 (Figura 1).

En consecuencia, se han generado procesos de segregación social, que se ven representados en un aumento del precio del suelo en el sector (figura 2), afectando las dinámicas comerciales y residenciales, produciendo una “Colonización residencial de las clases medias y altas” (Manrique, 2013, p.9). Esta llegada se ha dado de manera discreta y se ha consolidado a través de los últimos años, modificando las características poblacionales y desplazando a la población preexistente de manera paulatina y casi que silenciosa.

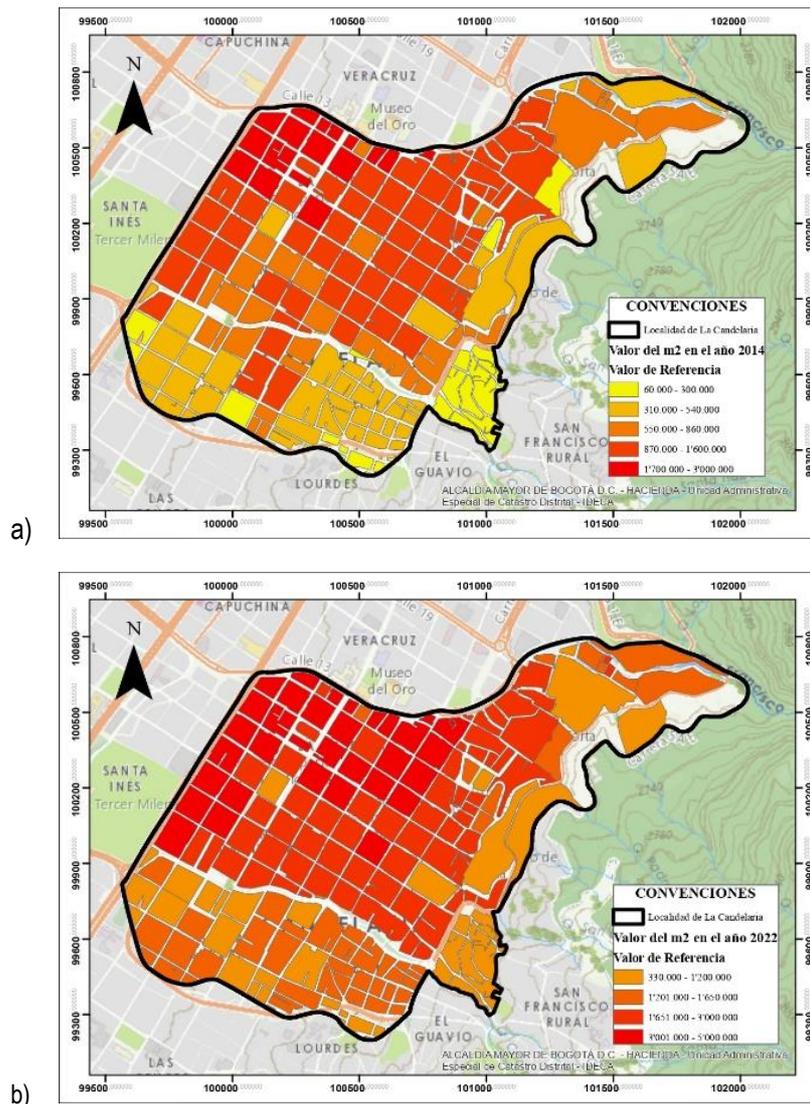
En la figura 2, se puede observar cómo los precios del suelo han aumentado en la mayoría de las manzanas entre los 700. 000 y 5'000.000 COP por metro cuadrado. Esto da cuenta de una consolidación de La Candelaria como un sector exclusivo y de turismo. Los precios más altos se encuentran próximos a los proyectos de espacio público como la Carrera Séptima, la Carrera Décima y el Eje ambiental.

Por otro lado, según las encuestas multipropósito de los últimos años realizadas por el DANE y la Secretaría de Planeación Distrital, La Candelaria fue una de las localidades que mayor disminución poblacional mostró respecto al total de la ciudad, alcanzando valores apenas superiores a los 108 hab / ha para el 2022. Esto muestra un proceso de abandono y envejecimiento del sector que se ha tratado de compensar en los últimos años con los nuevos proyectos inmobiliarios dirigidos a hogares unifamiliares y de clases medias en su mayoría estudiantes. También se debe a que la oferta de servicios se ha enfocado en satisfacer las necesidades gastronómicas y de ocio del turista, convirtiendo a La Candelaria en una “red comercial de alta calidad, conformada por restaurantes, hoteles y espacios de ocio” (Manrique 2013, pp. 13).

Como parte de estos procesos de promoción turística, la localidad cuenta con la mayor concentración de atractivos turísticos de Bogotá, con equipamientos administrativos y educativos y concentra varias actividades comerciales y residenciales (Instituto Distrital de Turismo, 2016).



Figura 2. Valor por m2 del suelo por manzana a)2014 b)2022



Fuente: elaboración propia con base en Infraestructura de datos Espaciales de Bogotá (IDECA).

Respecto a los bienes de interés turístico, La Candelaria tiene 105 atractivos, que representan el 23,8 % del total de la ciudad, convirtiéndola en la localidad con mayor vocación turística. Su mayor riqueza se encuentra en el turismo patrimonial, siendo la arquitectura colonial y los museos concentrados en esta parte de la ciudad los que representan el 98 % de todos los atractivos turísticos de la localidad.

Así mismo, las ofertas de restaurantes han experimentado un incremento exponencial en comparación con actividades como la industria manufacturera. De igual forma, se ve un incremento de los bares, los establecimientos donde se ofrece café gourmet y una creciente oferta de restaurantes vegetarianos. Esta oferta gastronómica y de ocio junto con el comercio, han cambiado las dinámicas económicas del sector. Según datos del IDT, la cantidad de establecimientos registrados pasó de 21 en 2014 a 217 a finales del 2019, lo que supone un incremento del 933 %. El aumento de estos establecimientos ocurre simultáneamente con una disminución de otro tipo de locales como tiendas de barrio o panaderías.

Con respecto a la oferta de alojamiento, para el año 2022 se tenían registrados 45 establecimientos en la localidad predominando los hostales con un 55,5 % y los hoteles con el 44,5 %. Las tarifas promedio por noche de estos establecimientos, basados en plataformas de alojamiento tradicional como Booking, son de 278.000 COP para hoteles y de 58.000 COP para hostales. Los precios cambian en función de las comodidades que incluyen y la categoría según número de estrellas que registren. Sin embargo, la mayoría de los establecimientos cuentan con wifi gratuito, servicio de tours, centros de negocios y salas de juegos.



A pesar de que la oferta de alojamiento es tendencia en la localidad y de que, junto con Teusaquillo y Usaquén, representan casi el 50 % de la oferta total de hospedaje en la ciudad, los datos del censo de establecimientos del Instituto Distrital de Turismo para el 2023 muestran una disminución porcentual de registros oficiales ante la Cámara de Comercio, con un 9,3 % en el 2013, pasando a 8,4 % para el 2017 y cerrando con valores del 5,1 % para el 2022. Esto demuestra que ha habido una disminución de la oferta de alojamiento formal en La Candelaria.

En términos generales, se observa cómo la necesidad de adelantar procesos urbanísticos y de promoción turística para el retorno y el repoblamiento del centro, ha hecho que la localidad se reorganice en función de la llegada de turistas y ha modificado sus dinámicas económicas, poblacionales y habitacionales para responder a las necesidades de los visitantes. A su vez ha entrado en un proceso de reactivación económica sustentada en una serie de planes e intervenciones urbanísticas que buscan convertir el centro de la ciudad en un espacio caminable, culturalmente rico y con una amplia oferta de servicios.

#### **4. LAS ECONOMÍAS COLABORATIVAS DE ALOJAMIENTO EN BOGOTÁ**

La llegada de las TIC y su implementación en la oferta de servicios a reconfigurado la manera en que entendemos la ciudad, siendo el sector terciario de la economía uno de los más impactados. En Bogotá, la llegada de estas tecnologías ha sido relativamente lenta en comparación con otras ciudades del mundo, pero han hecho que sectores como el de transporte o el de alojamiento se vean obligados a adaptarse y a entrar en una competencia cada vez más intensa con nuevas plataformas de las llamadas economías colaborativas.

Una de estas nuevas economías colaborativas es la plataforma Airbnb (Air Bed and Breakfast). Una aplicación creada en el 2008 en San Francisco, enfocada en la prestación de servicios de alojamiento y que cuenta con la particularidad de que el anfitrión acondiciona una habitación de su casa o apartamento para la llegada de un huésped, sin embargo, como se ha visto en la actualidad, el modelo inicial de prestación de servicio se ha visto modificado, permitiendo que hoteles entren en estas aplicaciones o que agentes inmobiliarios vean en la aplicación una oportunidad de negocio lucrativo. Los anuncios disponibles en esta página varían por precios y por tipo (apartamento completo, habitación privada, habitación compartida, etc.), las reservas se hacen con base en la disponibilidad en el calendario, que puede variar según las fechas y los huéspedes pueden elegir en función de la localización y desde la comodidad de un celular o un computador.

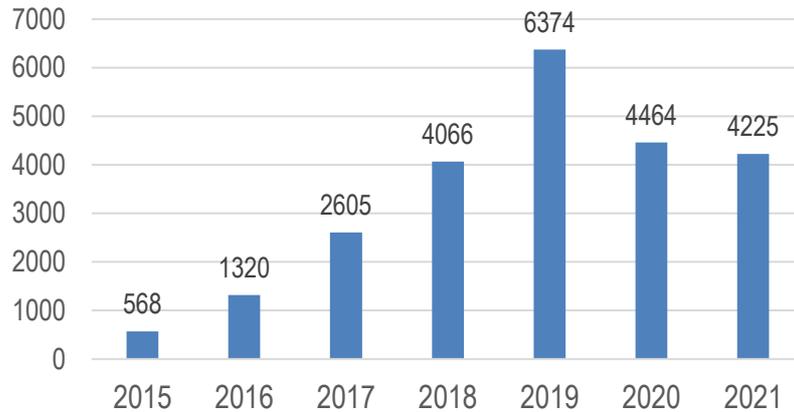
En Bogotá la aplicación es bastante reciente, llegando a tener los primeros registros en 2011 y consolidándose para el año 2013. Ya para el 2018 representaba entre el 9 y 10 % de la oferta total de hospedaje en la ciudad (Corrales, 2018) y aunque la cifra aún dista mucho de la de hoteles, se ha ido posicionando como una opción alternativa, a su vez está siendo una competencia directa a los grandes circuitos tradicionales de hospedaje que ven en este tipo de plataformas una disputa desleal debido a que su regulación para que hagan parte de la oferta formal sigue en discusión en el país.

Para el año 2021, el Instituto Distrital de Turismo entregó un primer informe oficial sobre la oferta de Airbnb en Bogotá. Se hizo un muestreo de 27.208 propiedades de alquiler, tratando de estimar el crecimiento entre 2015 y febrero del 2021. Según el SITBOG, el alojamiento por medio de Airbnb muestra un crecimiento exponencial de propiedades alquiladas que reflejan tasas de crecimiento entre el 72 y el 124 % (Figura 3).

De igual forma, la oferta de alojamiento se concentra principalmente en las localidades de Chapinero, Usaquén, Teusaquillo, Suba y La Candelaria (figura 5), donde se encuentra la mayoría de los atractivos turísticos de la ciudad (parque El Virrey, el parque Chicó, el parque de la 93, hacienda Santa Bárbara, el centro histórico, diferentes museos, centros culturales y comerciales). También se reconoce que el tipo de alojamiento ofrecido por la plataforma que predomina para la ciudad es el de habitación privada con el 50 %, seguida de los apartamentos con el 45 %, las casas con el 3 % y las habitaciones compartidas con un 2 % del total.

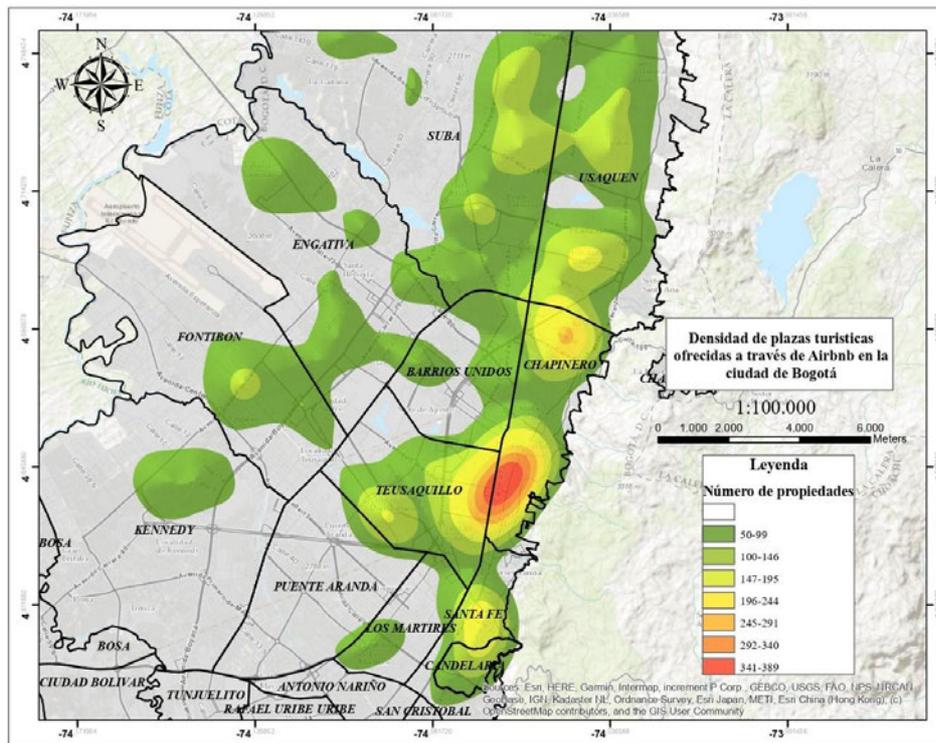


Figura 3. Promedio mensual de propiedades de Airbnb en Bogotá. Fuente: Estudio oferta Airbnb Homeaway Bogotá 2015-2021, Instituto Distrital de Turismo.



Fuente: elaboración propia con base al Estudio oferta Airbnb Homeaway Bogotá 2015-2021. Instituto Distrital de Turismo (2021).

Figura 4. Densidad de plazas turísticas ofrecidas a través de Airbnb en la ciudad de Bogotá



Fuente: elaboración propia usando plataforma Airbnb.

Según las mismas bases de datos del IDT la tarifa diaria promedio en dólares para este tipo de establecimientos es de 34 US por habitación, mientras que el RevPAR (Ingreso por habitación disponible) para el sector hotelero no supera los 29 US (Salazar & Torres, 2018). Como consecuencia, la oferta de alojamientos de Airbnb en Bogotá se cuadruplicó y los indicadores hoteleros se mantienen relativamente estables o a la baja. Además, este tipo de plataformas tienden a generar ganancias mucho mayores aun cuando los establecimientos no están disponibles todos los días del mes y cuenta con una mayor acogida respecto a los modos tradicionales de alojamiento.



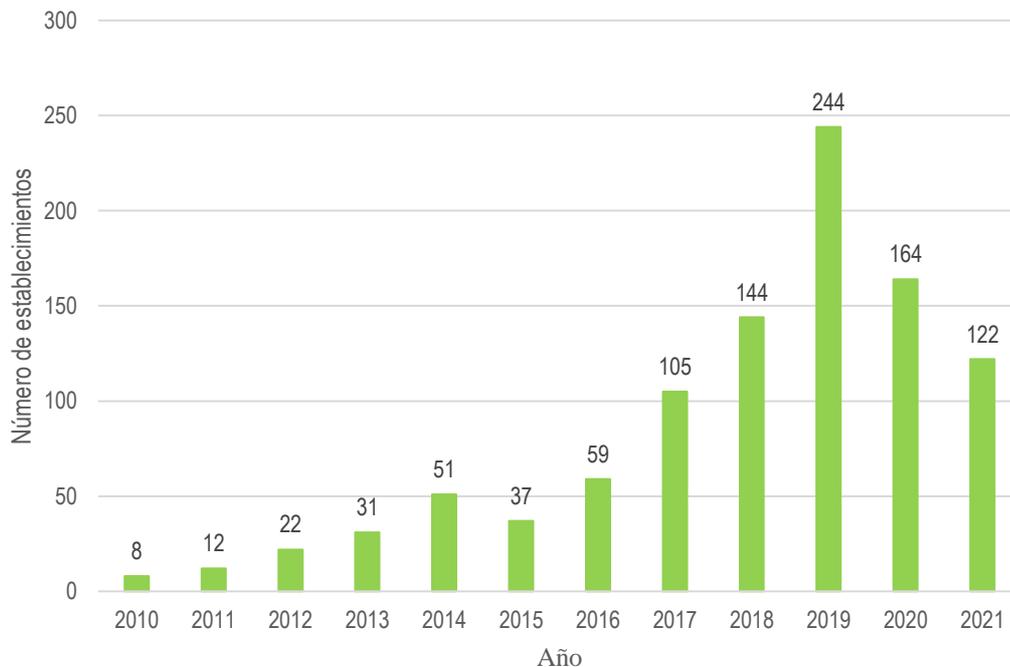
## 5. ¿HACIA UNA 'AIRBNBIFICACIÓN' DE LA CANDELARIA?

La llegada paulatina de Airbnb ha generado que uno de los sectores más impactados sea la localidad de La Candelaria.

Esta aplicación actúa de manera particular en el centro histórico. Si bien sus valores de participación no son tan representativos en comparación con las otras localidades de la ciudad, tiene una oferta mucho más densa de establecimientos por su área total. De igual forma ha encontrado un territorio óptimo donde establecerse, ya que la turistificación de la localidad, combinada con sus casas de estilo colonial, son algunos de los atractivos que ven los turistas al momento de hacer sus reservaciones por medio de Airbnb. Además, los residentes que actúan como anfitriones, encuentran ventajas provechosas en relación con la ganancia que obtiene al hospedar a alguien por unos días, convirtiéndose en una alternativa para generar ingresos adicionales.

Otro factor que evidencia la creciente importancia de Airbnb en la localidad es la pérdida porcentual de reservaciones en establecimientos como hoteles y hostales. Por el contrario, el número de plazas ofrecidas por medio de Airbnb ha ido en aumento año tras año pasando de 8 establecimientos en 2010 hasta los 244 en febrero del 2019 (Figura 5), mostrando un crecimiento porcentual del 2138 % y sobrepasando los números de los establecimientos formales censados para esta parte de la ciudad.

Figura 5. Número de establecimientos ofertados por Airbnb en la localidad de La Candelaria



Fuente: elaboración propia con base en Instituto Distrital de Turismo (2019).

La distribución de propiedades ofrecidas en la localidad a partir del último año del que se tienen registros completos para todos los meses (2018) muestra que geográficamente, la mayoría de los establecimientos se encuentran en barrios principalmente residenciales como Egipto, Las Aguas y La Concordia que es donde se concentra la mayor oferta habitacional del sector y por lo tanto donde Airbnb ha ganado terreno con mayor facilidad.

Como parte del análisis de la plataforma, se identificaron los motivos que impulsan a diferentes huéspedes a hacer sus reservaciones. Tomando como referencia las opiniones que se pueden dejar en la plataforma, se determinó que los comentarios giran en torno a la comodidad, el aseo, la ubicación y cercanía a los sitios de interés turístico, la hospitalidad, la sensación de hogar, la confiabilidad de las imágenes publicadas y también una atractiva idea de ver la ciudad desde otro punto de vista (imagen,2).





debido al aumento en los precios del suelo y la consolidación de La Candelaria como zona de interés turístico.

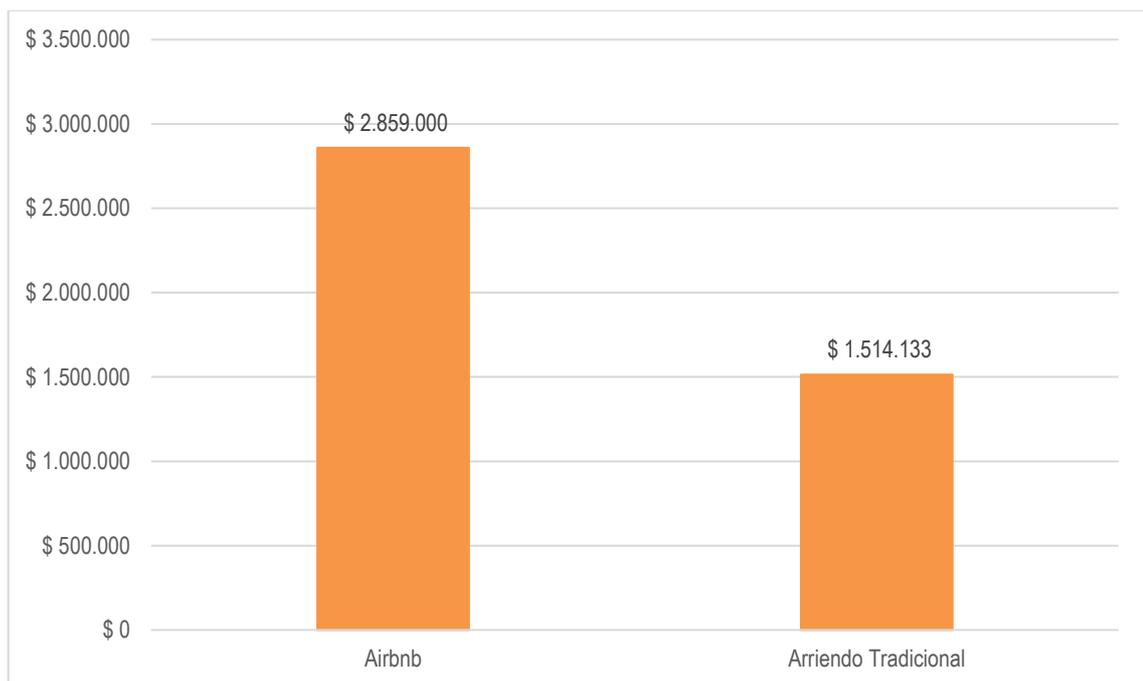
Tabla 1. Gastos de arriendo promedio para los años 2014, 2017, 2020 y 2022

Año	Gastos de Arrendamiento
2014	\$ 686.000,00
2017	\$ 866.000,00
2020	\$ 1.413.969,00
2023	\$ 1.514.133,00

Fuente: elaboración propia con base en Encuestas Multipropósito (2014; 2017; 2020; 2022) y fincaraiz.com.

Por su parte, la llegada de aplicaciones como Airbnb han puesto sobre la mesa una oportunidad de alquilar mucho más rentable y sencilla, considerando que los hospedajes son por días y sin contratos y que, a diferencia de hoteles y hostales, no pagan impuestos como el Registro Nacional de Turismo. Aunque algunos anfitriones consideran que es una experiencia más agotadora, sigue siendo un ingreso favorable y que, a diferencia del arrendamiento tradicional, tiene mucha más movilidad, lo que permite una ganancia constante. Contrastando los precios de la media de arrendamiento, con los precios de Airbnb, bajo el supuesto de que el inmueble esté ofrecido todos los días del mes, se obtuvieron los siguientes resultados:

Figura 7. Ingresos mensuales por arrendamiento de apartamento para la localidad de La Candelaria



Fuente: elaboración propia con base en fincaraiz.com y Plataforma Airbnb.

Así bien, el alquiler por días para una población flotante ha traído como resultado una creciente oferta de apartamentos enteros publicitados por medio de esta plataforma y la menor presencia de inquilinos en estos mismos espacios. La localidad año tras año presenta índices menores de densidad poblacional, así como una pérdida considerable de habitantes. De igual forma se reconoce que hay una oferta de vivienda que no se logra cubrir o se ofrece a un tipo de población que no se ve representada en las estadísticas oficiales, esto debido a que son grupos de viajeros o turistas. A su vez, quienes buscan un arriendo se encuentran ante los excesivos costos justificados en los precios del suelo y una insuficiente oferta de tiendas y comercios de barrio que han sido reemplazadas por todo un circuito de servicios de alta calidad



(restaurantes de comida internacional, bares y cafés). Como consecuencia, la oferta de vivienda ha aumentado y los déficits habitacionales disminuyeron pasando de 13,7 % en 2014 a 7,6 % lo que refleja menores índices de hacinamiento no mitigable y cohabitación, y también de mejoras estructurales en las casas, que han sido adecuadas para el alojamiento turístico.

## 6. CONSIDERACIONES FINALES

La consolidación de espacios exclusivos y de consumo especializado junto con la promoción de La Candelaria como destino turístico han desarrollado procesos de expulsión continua de la población residente, sin embargo la llegada de aplicaciones como Airbnb, ha modificado el concepto de gentrificación turística, afectando principalmente a una población de inquilinos que, por un lado, son expulsados por la baja rentabilidad que supone tener un contrato de arrendamiento tradicional en contraposición a la posibilidad de poner el mismo inmueble bajo la oferta de vivienda turística por días o semanas, y de otro, los altos costos en los cánones de arriendo y la insuficiente oferta de espacios habitacionales hace que la posibilidad de vivir en arriendo en esta localidad se considera cada vez más inviable. Además, la modalidad de uso de inmuebles en arriendo representa la condición más proclive a la gentrificación ya que el inquilino al estar sujeto a un contrato está más expuesto al desplazamiento urbano.

Se puede decir que la consolidación de Airbnb como un agente urbano hasta ahora está empezando en la ciudad, no obstante, como se ha mostrado, ya se pueden determinar algunos impactos de su adaptación paulatina dentro de las dinámicas habitacionales de este sector turístico e histórico. Por otra parte, la llegada de inmobiliarias a este tipo de mercado habla de una presencia de agentes económicos y urbanos externos, que redefinen la idea original de la plataforma de tener una experiencia auténtica con la población local, lo que podría acrecentar los problemas habitacionales relacionados con la oferta de vivienda y precios del suelo e igualmente, terminar generando choques culturales entre habitantes de la localidad y turistas de como ha ocurrido en el caso de Barcelona.

Los escenarios futuros de esta aplicación en La Candelaria, y en general en la ciudad, dependerán en gran medida de la regulación de este tipo de servicios. Sin embargo, no parece existir un panorama favorable para que este tipo de fenómenos habitacionales se detengan, por el contrario, parece ser que el mercado inmobiliario, apunta cada vez más a una población flotante que a la consolidación de un tejido barrial fuerte.

## REFERENCIAS

- Airbnb. (2014). El impacto del alojamiento compartido en Madrid. Recuperado 5 de marzo de 2024 de [https://www.enriquedans.com/wp-content/uploads/2015/06/Airbnb\\_Estudio-de-Impacto-Economico-en-Madrid.pdf](https://www.enriquedans.com/wp-content/uploads/2015/06/Airbnb_Estudio-de-Impacto-Economico-en-Madrid.pdf)
- Cócola, A. (2016). Apartamentos turísticos, hoteles y desplazamiento de población. Informe para el debate sobre el nuevo Plan Especial Urbanístico de Regulación de los Alojamientos Turísticos
- Constela, C. (2013). Gentrificación y renovación urbana. Abordajes conceptuales y expresiones en América Latina. *Anales de Geografía*, 33(1), 219-234. DOI: [https://doi.org/10.5209/rev\\_AGUC.2013.v33.n2.43006](https://doi.org/10.5209/rev_AGUC.2013.v33.n2.43006)
- Corrales, M. (2018). ¿Hay cama para tanta gente?: Un análisis sobre la regulación de Airbnb en Colombia. Tesis. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá, Colombia.
- Crespi, M & Macarilla, Ó. (2018). La transformación y gentrificación turística del espacio urbano. El caso de la Barceloneta (Barcelona). *EURE*, 44(133) 51-70. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/s0250-71612018000300051>
- Gotham, K. (2005). Tourism Gentrification: The Case of New Orleans' Vieux Carre (French Quarter). *Urban Studies*, 42(7), 1099-1121. DOI: <https://doi.org/10.1080/00420980500120881>
- Harvey, D (2014). Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo. Madrid: Traficantes de sueños.
- Hiernaux, D. & González, C. (2014). Turismo y Gentrificación: pistas teóricas sobre una articulación. *Revista de Geografía Norte Grande*, (58) 55-70. DOI: <https://doi.org/10.4067/S0718-34022014000200004>.
- Instituto Distrital de Turismo. (2011). Plan Maestro de Turismo de Bogotá D.C. Bogotá, Colombia.
- Instituto Distrital de Turismo. (2018). Estudio: censo de establecimientos de alojamiento y hospedaje del 2018. Observatorio de Turismo. Bogotá, Colombia.



- Manrique, A. (2013). Gentrificación de La Candelaria: reconfiguraciones de lugar de residencia y consumo de grupos de altos ingresos. Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía, 22(2), 211-234. DOI: <https://doi.org/10.15446/rcdg.v22n2.24940>
- Sans, A & Quagliari, A. (2016). Unravelling airbnb: Urban perspectives from Barcelona. Reinventing the Local in Tourism 209-228. DOI: <https://doi.org/10.21832/9781845415709-015>
- Salazar, V & Torres, W. (2018). Desarrollo Del Turismo Informal –Airbnb- En La Localidad La Candelaria De La Ciudad de Bogotá D.C (trabajo de posgrado). Universidad la Gran Colombia, Bogotá, Colombia.
- Secretaria Distrital de Planeación. (2018). Encuesta multipropósito, principales resultados, Bogotá.
- Smith, N. (1996). La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación. Madrid: Traficantes de sueños.
- Yigroy, I. (2017). Airbnb en Menorca: ¿Una nueva forma de gentrificación turística?: Localización de la vivienda turística, agentes e impactos sobre el alquiler residencial. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 21(580). DOI: <https://doi.org/10.1344/sn2017.21.18573>
- Zaar, M. (2019). Gentrificación y turismo urbano. ¿Cómo se articulan? Ar@cne. Revista Electrónica de Recursos en Internet sobre Geografía y Ciencias Sociales, 23.



# ¿ES FAIRBNB JUSTO? AUTOPERCEPCIONES EN UNA COOPERATIVA QUE PRETENDE REVOLUCIONAR EL MERCADO URBANO DE LA VIVIENDA VACACIONAL

MARCUS HÜBSCHER<sup>1</sup>

ANDREAS FEILER<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Dresde, Helmholtzstraße 10, 01069 Dresde (Alemania); marcus.huebscher@tu-dresden.de*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Leipzig, Johannisallee 19<sup>a</sup>, 04103 Leipzig (Alemania), andreas.feiler93@gmail.com*

**Resumen.** Este estudio se centra en Fairbnb.coop, una cooperativa que intenta revolucionar el mercado de la vivienda vacacional. Fairbnb promete respetar las legislaciones locales, ofrece transparencia y dona la mitad de la comisión a proyectos comunitarios. La plataforma entró en el mercado en 2019, y existen pocos estudios que analicen su enfoque. Este trabajo examina las perspectivas de los grupos de interés mediante siete entrevistas cualitativas, por ejemplo, a la dirección de la cooperativa, anfitriones y las sedes locales. El objetivo principal es explorar los factores de éxito y los obstáculos de Fairbnb para analizar su potencial para contribuir a un turismo más justo y sostenible. El análisis revela tres conclusiones. Primera, Fairbnb atiende a un porcentaje considerable de anfitriones y huéspedes autocríticos que intentan disminuir su impacto negativo. Segunda, existen múltiples desafíos, como por ejemplo una página web poco intuitiva, la escasez de conocimientos en el área del turismo y la falta de popularidad de la cooperativa. Tercera, Fairbnb corre el riesgo del lavado de imagen verde, ya que su modelo parcialmente intenta copiar al de Airbnb. A modo de conclusión, este estudio ampliará el debate académico sobre la vivienda vacacional, que hasta ahora se ha centrado predominantemente en plataformas convencionales.

**Palabras clave:** vivienda vacacional, *sharing economy*, Fairbnb, Airbnb, turismo, *urban studies*

## HOW FAIR IS FAIRBNB? SELF-PERCEPTIONS WITHIN A COOPERATIVE THAT AIMS TO REVOLUTIONIZE THE SHORT-TERM RENTAL MARKET

**Abstract.** This study focuses on Fairbnb.coop, a cooperative aiming to revolutionize the short-term rental market by respecting local regulations, ensuring transparency, and donating half of its commissions to community projects. Despite its entry into the market in 2019, limited research exists on Fairbnb's approach. Based on a comprehensive analysis involving seven qualitative interviews with various stakeholders, such as the management, hosts, and local nodes, this paper aims to elucidate the success factors and obstacles within Fairbnb's processes. The overarching goal is to assess Fairbnb's potential to contribute to a more equitable and sustainable tourism industry. The findings illuminate three key conclusions. Firstly, Fairbnb responds to a notable share of self-critical hosts and guests that try to mitigate the negative impacts of tourism. Secondly, the study identifies several challenges, such as a not user-friendly website, scarcity of know-how in the tourism sector of some stakeholders involved, and the cooperative's limited popularity. Thirdly, the paper highlights the risk of greenwashing as Fairbnb's model emulates aspects of Airbnb's approach. In conclusion, this study enriches the academic discourse on short-term rentals, which traditionally focusses on conventional platforms, by providing a nuanced exploration of Fairbnb's impact, potential, and challenges in fostering more sustainable tourism practices.

**Keywords:** Short-term rentals, Sharing economy, Fairbnb, Airbnb, Tourism, Urban studies



## 1. INTRODUCCIÓN

En las últimas dos décadas, la economía colaborativa ha reconfigurado diferentes aspectos de nuestra vida económica y cotidiana con ejemplos «exitosos» como Uber (movilidad), Netflix (entretenimiento) y Airbnb (viajes). En general, la economía colaborativa se asocia con una forma más sostenible de asignar recursos, ya que los bienes que se intercambian en estas plataformas solo se alquilan y no se poseen (Sundararajan, 2016). Sin embargo, la economía colaborativa también es disruptiva y desafía las normas y lógicas existentes en los sistemas económicos y sociales (Dolnicar & Zare, 2020). Por lo tanto, la economía colaborativa no es sólo un reto para las ciudades, sino también para la investigación urbana (Maginn et al., 2018).

En el área del turismo, la vivienda vacacional (VV) es la innovación más importante de las últimas décadas (Petruzzi et al., 2021: 1), donde Airbnb es la plataforma más destacada. Desde su fundación en 2008 hasta 2023, se han registrado 1500 millones de llegadas organizadas a través de Airbnb. Desde 2013, el número de anuncios en Airbnb también se ha multiplicado por 13, pasando de 0,5 millones a un total de 6,6 millones (Statista & Airbnb, 2023). En la UE, las cuatro mayores plataformas del sector de las VV (Airbnb, Booking, Expedia y Tripadvisor) representaron el 24 % de las ventas de todos los alojamientos turísticos (hoteles incluidos) en 2022. En algunos países, como Croacia y Bélgica, esta cuota ronda ya el 50 % (Parlamento Europeo, 2023).

Airbnb es un modelo de negocio polarizador. La propia empresa afirma que «democratiza» el sector del alojamiento, ya que permite que prácticamente cualquier persona que viva en un piso o una casa invite a turistas y ofrezca una habitación o todo el piso. Por lo tanto, múltiples partes interesadas podrían beneficiarse (huéspedes, anfitriones, la economía local, etc.; Airbnb 2019). Sin embargo, la proliferación masiva de VV en zonas con poco turismo también tiene efectos negativos, como el cambio cultural, el aumento de los precios en la economía local y los conflictos entre vecinos y turistas (Hübscher & Borst, 2023; Vives Miró & Rullán, 2017). Además, hay estudios que documentan cómo disminuye la cantidad de viviendas asequibles, ya que los propietarios obtienen mayores beneficios en el mercado de la VV en comparación con el alquiler de un piso en el mercado de la vivienda habitual (Hübscher & Kallert, 2023; Gutiérrez & Domènech, 2020; Wachsmuth & Weisler, 2018). Por lo tanto, no sorprende que en algunas ciudades ya haya más ofertas de Airbnb que plazas hoteleras (Enciso Santocildes et al., 2019, p. 269). En este contexto, es la profesionalización de la plataforma la que está agravando el problema. La proporción de los *multi-hosts* con más de dos ofertas en las plataformas de STR aumenta continuamente. En EE. UU., más de una cuarta parte de todos los listados ya son proporcionados por anfitriones profesionales (Airdna, 2023).

En este contexto, la cooperativa Fairbnb pretende ser una alternativa sostenible a Airbnb. La declaración de principios de Fairbnb aborda explícitamente las repercusiones del desarrollo de la VV: «Nuestro objetivo es contrarrestar los efectos negativos del turismo de masas, en particular la gentrificación. Nuestra idea de un turismo regenerativo y sostenible que ponga a las personas por encima del beneficio puede desencadenar una economía circular, al redistribuir los beneficios dentro de la comunidad que los produce» (Fairbnb.coop, 2024a).

Fairbnb se fundó en 2018. Su modelo se basa en dos principios fundamentales, cuyo objetivo es garantizar una VV más sostenible. En primer lugar, la norma «un anfitrión, un piso» pretende impedir una profesionalización de los anfitriones. En segundo lugar, la mitad de los ingresos de la plataforma revierte en las comunidades locales y se dona a un proyecto vecinal local.

Sin embargo, solo existe un pequeño corpus de investigación sobre Fairbnb, mientras que la mayoría de los estudios se centran en las plataformas de VV establecidas. Enciso Santocildes et al. (2019) analizaron el modelo de Fairbnb basándose en una investigación de fuentes secundarias (*desk research*) justo antes de que se lanzara la plataforma. En 2020, Dieste Cobo (2020) analizó brevemente el modelo de Fairbnb y su potencial como innovación social dentro de la economía colaborativa. Otros estudios aplicaron un índice del *sharing* para comparar Airbnb con Fairbnb, pero se centraron sobre todo en el análisis de documentos y en entrevistas con tres cofundadores del Fairbnb (Petruzzi et al., 2021 & 2019). Estos estudios ofrecen perspectivas interesantes desde la dirección de Fairbnb, pero son algo limitados, ya que reproducen una narrativa unilateral.

En este contexto, el objetivo de este estudio es explorar el modelo de Fairbnb desde una perspectiva cualitativa. Queremos desvelar las lógicas que subyacen a las distintas partes implicadas. Nuestras principales preguntas de investigación son ¿cuál es la autopercepción de las partes implicadas en Fairbnb?



y ¿en qué se diferencia de las percepciones externas? En este contexto, queremos comprender las motivaciones, los retos y los factores de éxito del modelo Fairbnb. Indagando estas lógicas, evaluaremos el modelo de forma crítica y contribuiremos así a aumentar su sostenibilidad.

Para alcanzar los objetivos mencionados, nuestro estudio incluye siete entrevistas cualitativas y semiestructuradas con diferentes grupos. Realizamos entrevistas con (1) la dirección de Fairbnb, (2) los anfitriones que ofrecen su piso en la plataforma, (3) los embajadores locales (*local ambassadors*), que son personas contratadas por Fairbnb para supervisar una determinada ciudad o región.

## 2. POSICIONAMIENTO DE FAIRBNB DENTRO DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA

La idea principal de la economía colaborativa no es nueva, pero las tecnologías digitales aportan otro nivel de profesionalidad y otras oportunidades (Hossain, 2020). Existen diferentes definiciones y también conceptos que describen fenómenos similares (como economía de acceso o economía de plataforma; véase Belk, 2014). La revisión bibliográfica sistemática de Hossain (2020) sobre 219 estudios acerca de la economía colaborativa considera que la definición presentada por Muñoz & Cohen (2017, p. 21) es la más equilibrada. Según ellos, la economía colaborativa se refiere a «un sistema socioeconómico que permite un conjunto intermediado de intercambios de bienes y servicios entre individuos y organizaciones, cuyo objetivo es aumentar la eficiencia y la optimización de los recursos subutilizados en la sociedad». Sundararajan (2016, p. 27) subraya que, además, son más bien las redes que las instituciones centralizadas las que desempeñan un papel fundamental en la economía colaborativa.

Al igual que los conceptos del uso compartido, la VV no es un fenómeno nuevo: «La VV ha estado disponible durante muchas décadas, pero acceder a ella no era fácil en los primeros años», como afirma Dolnicar (2018, p. 1). Durante los últimos diez a veinte años, han surgido diferentes grados de uso compartido dentro del mercado de la VV. Con el fin de sistematizar los enfoques existentes, Hajibaba & Dolnicar (2018, p. 68) proporcionaron un modelo que diferencia las plataformas según su objetivo (no comercial y la (in)dependencia del anfitrión. A diferencia de Couchsurfing o Booking.com, Airbnb depende del anfitrión y es comercial. En este caso, podríamos situar a Fairbnb en una posición similar, aunque el carácter comercial es menos dominante.

En su lugar, Fairbnb se presenta como un modelo de VV más sostenible. Fairbnb retoma el nombre de la plataforma más conocida (Airbnb), con lo que se asegura un cierto grado de reconocimiento. Al mismo tiempo, su idea principal, a saber, ofrecer una plataforma de VV justa, queda patente en la propia marca (*fair*). Fairbnb pretende ofrecer más autenticidad a los viajeros, por ejemplo, mediante la norma «un anfitrión, un piso» (Enciso Santocildes et al. 2019, p. 275). También hace hincapié en una mayor transparencia y una toma de decisiones democrática, a la vez que colabora con las administraciones locales para garantizar la legalidad de las ofertas (Dieste Cobo, 2020, p. 13). Además, la mitad de la comisión se dona a proyectos comunitarios locales (Fairbnb, 2024a).

Habibi et al. (2017) propusieron el *sharing-exchange continuum* para evaluar el posicionamiento de las distintas plataformas. En el extremo del *sharing* de este continuo, el beneficio monetario no es la motivación principal del intercambio. Existe más bien una conexión social entre las personas implicadas, en la que están presentes tanto el que comparte como el que recibe (Reinhold & Dolnicar, 2018, p. 17). Por el contrario, en *exchange*, el dinero es la motivación principal, mientras que no existen vínculos sociales entre las partes interesadas participantes (Reinhold & Dolnicar, 2018, p. 18). Petruzzi et al. (2021) aplican este *sharing-exchange continuum* para posicionar diferentes plataformas. Asignan a Airbnb un *sharing value* del 43 % (mientras que el 100 % implica un *sharing* total), y a Fairbnb un valor considerablemente superior, del 69 %.

La base de este estudio es una triangulación de métodos cualitativos para determinar una posición en el *sharing-exchange continuum* de Airbnb y Fairbnb. Este procedimiento es útil para evaluar las características de las distintas plataformas. Sin embargo, la creación de una nueva plataforma de VV como Fairbnb no es un acontecimiento estático y singular. Más bien debería considerarse como un proceso continuo, con tendencias diferentes y determinado por aspectos tanto internos como externos. En este sentido, nuestro estudio se centrará en primer lugar en las lógicas y motivaciones (internas) subyacentes de los actores dentro de Fairbnb. En segundo lugar, también analizamos cómo los aspectos externos (crisis



como la pandemia mundial) modifican este proceso. En este sentido, queremos entender qué limitaciones condujeron al actual modelo de Fairbnb, y qué obstaculiza o acelera esta dinámica.

### 3. MÉTODO Y MATERIAL

Esta sección trata de cómo procedimos con el material cualitativo. Para identificar a los posibles entrevistados, nos basamos en la investigación de fuentes secundarias. Posteriormente, también aplicamos el muestreo de bola de nieve (Parker et al., 2019), recurriendo a la red de nuestros entrevistados.

En total, nuestro material cualitativo se basa en siete entrevistas (véase Tabla 1). Dado que en la mayoría de los casos solo hay un embajador local responsable de una determinada región, decidimos generalizar su ubicación concreta para mantener el anonimato.

Realizamos las entrevistas entre diciembre de 2023 y enero de 2024. Los guiones de entrevista se adoptaron dependiendo de cada entrevistado y de su función. Las entrevistas con los embajadores locales se centraron en su motivación, pero también en los flujos de trabajo locales y el impacto en la comunidad. Con la dirección de Fairbnb, hablamos sobre la lógica empresarial que hay detrás de la cooperativa, y de su motivación para trabajar en Fairbnb. A los anfitriones se les preguntó sobre todo por su percepción del funcionamiento de la plataforma y por qué eligieron Fairbnb para ofrecer su piso.

Las entrevistas fueron semiestructuradas porque nuestro objetivo era poder reaccionar espontáneamente si surgían nuevos temas en los que no habíamos pensado al preparar el guion de la entrevista. En este sentido, seguimos el planteamiento de Helfferich (2011, p. 155) al afirmar que las entrevistas cualitativas no pretendían crear objetividad, sino tratar adecuadamente la subjetividad. Por lo tanto, después de la primera entrevista en cada grupo, se reajustó el guion a medida que surgían nuevos temas y otros perdían relevancia.

Realizamos todas las entrevistas a través de Zoom en tres idiomas (inglés, español y alemán). A pesar de las limitaciones que implican las reuniones a distancia mediante herramientas de videoconferencia (como las barreras técnicas, la posible pérdida de una conversación natural, etc.), nos basamos en las numerosas ventajas (Olliffe et al., 2021). La realización de entrevistas *online* es un método de bajo coste para llegar a entrevistados de distintos países. Además, otros estudios confirman que «la calidad de las entrevistas no difirió de las entrevistas cara a cara» (Gray et al., 2020, p. 1294).

Con el consentimiento de los entrevistados, grabamos los diálogos. Posteriormente, las entrevistas se transcribieron utilizando los programas F4 y Whisper, y se analizaron con Maxqda. A continuación, examinamos el material utilizando el análisis de contenido cualitativo. Combinamos enfoques deductivos e inductivos para establecer las categorías (Kuckartz, 2018, p. 64).

Al analizar los datos, también nos inspiramos en la *grounded theory* (Charmaz, 2014). Este implica una forma abierta de codificar el material, cercana al texto. También es un proceso que puede contener varios ciclos de codificación. Dejamos de generar nuevo material una vez que tuvimos la sensación de haber alcanzado un cierto punto de saturación.

Tabla 1. Las entrevistas

#	Función	Lugar	Fecha de la entrevista	Duración
I1	Embajador local	España	14/12/2023	45 min
I2	Exembajador local	Suiza	4/1/2024	30 min
I3	Exembajador local	Francia	2/2/2024	35 min
I4	Dirección de Fairbnb	Venecia (Italia)	6/12/2023	45 min
I5	Dirección de Fairbnb	Bolonia (Italia)	12/1/2024	55 min
I6	Anfitrión	Ámsterdam (Países Bajos)	12/1/2024	20 min
I7	Anfitrión	Islas Canarias (España)	24/1/2024	50 min

Leyenda: I1 significa entrevista (*interview* en inglés) número 1.

Fuente: Elaboración propia.



#### 4. RESULTADOS

En esta sección presentaremos las principales conclusiones. La sección se divide en tres subsecciones, en las que se analizan, en primer lugar, los factores de éxito de Fairbnb. En segundo lugar, examinamos los retos y conflictos. En tercer lugar, se aborda la cuestión de hasta qué punto Fairbnb es justo.

##### 4.1 Factores de éxito: abordar un nicho en la industria turística

Existe un creciente nicho de pensamiento crítico en el sector turístico, con actores reflexivos que son conscientes de los impactos potencialmente negativos del turismo (Mkono, 2016). Fairbnb abastece a este grupo y se dirige a un subgrupo dentro del mercado de la VV (Petruzzi et al., 2021): «No me gustan las plataformas más grandes [...] porque creo que se dedican sobre todo a generar beneficios para sí mismas, mientras que tienen un mal impacto en la comunidad local» (anfitrión, I6, l. 13). Fairbnb se asocia a un modelo más familiar y menos profesionalizado, y esto es lo que los anfitriones perciben como más sostenible (I7, l. 34). Basándonos en estas descripciones, podríamos suponer que en Fairbnb predominan tipos de anfitrión como el «eticista» y el «befriender» (Hardy & Dolnicar, 2018, p. 173), pero una comprobación no sistemática y aleatoria en la plataforma Fairbnb ofrece más bien una imagen mixta. Mientras que algunos anfitriones proporcionan amplias descripciones sobre su vida personal y por qué comparten piso, otros no facilitan ninguna información y ofrecen un piso poco personal, que uno esperaría más bien de un anfitrión profesional.

Aparte de eso, Fairbnb atrae a un tipo diferente de turistas que, según un embajador local en España, no provoca los mismos conflictos vecinales que algunos turistas que utilizan Airbnb (I1, l. 39). Así lo confirma un anfitrión: «Me gustó mucho la interacción con ellos. Así que también podría ser ligeramente diferente [...] en comparación con Airbnb. [...] Creo que quizá sean personas más responsables y divertidas» (I6, l.46).

Estas descripciones coinciden en parte con los estudios sobre *networked hospitality*, que hacen hincapié en plataformas como Couchsurfing (Molz, 2012). En Couchsurfing, el acto de sociabilidad es una de las principales motivaciones de los usuarios (Martínez et al., 2023). Sin embargo, los anfitriones de Fairbnb tienen motivaciones económicas para poner su piso en el mercado de la VV: «Puedes ganar hasta tres veces más de lo que podrías ganar con un alquiler normal» (I7, l. 15).

La idea general de Fairbnb de respetar las regulaciones locales es lo que convence a varios actores, como los anfitriones (I6, l. 34). Esta imagen de equidad es de gran valor para Fairbnb. Una plataforma de VV que se percibe como justa, se considera más legítima y requeriría menos regulación que las plataformas convencionales, como demuestra un estudio cuantitativo realizado en el Reino Unido (Newlands & Lutz, 2020).

Una buena conexión con la Administración local se identifica como un factor crucial de éxito desde la perspectiva de la gestión de Fairbnb (I5, l. 35). Para Fairbnb, es más fácil instalarse en municipios con una regulación liberal (embajador local, I2, l. 58), por ejemplo, en regiones turísticas como las islas Canarias, donde «la regulación no es compleja, es sencilla» (anfitrión, I7, l. 35). Aun así, algunos municipios no están interesados en el concepto de Fairbnb: «Estuvimos en contacto con ellos [los ayuntamientos]. No estaban especialmente interesados [...]. Yo diría que tenían otras prioridades» (embajador local en una ciudad suiza, I2, l. 56).

##### 4.2 Retos y conflictos

Al margen de estos potenciales y factores de éxito, la lista de retos y conflictos que prevalecen actualmente en la cooperativa de Fairbnb es larga. Uno de los obstáculos más evidentes en el desarrollo de Fairbnb es la competencia que provoca Airbnb. Actualmente hay 2800 ofertas en Fairbnb (embajador local, I1, l. 22), frente a las 4 840 000 de Airbnb en 2021 en Europa (AllTheRooms 2022). Airbnb no solo ofrece los mejores precios. Además, desde la perspectiva del anfitrión, Airbnb es «un diez sobre diez» (I7, l. 24), porque es fácil de usar. Esto hace que a los actores de Fairbnb les resulte difícil convencer a los anfitriones para que cambien de plataforma: «El mayor reto es encontrar anfitriones, porque la mayoría de la gente ya estaba en Airbnb» (embajador local, I2, l. 53).

Por lo tanto, el *marketing* desempeña un papel fundamental para aumentar la popularidad de Fairbnb. Actualmente, esto parece ser un déficit importante, porque solo encontramos una pequeña fracción de



anfitriones con reseñas de huéspedes en Fairbnb. Además, los anfitriones nos confirmaron que hasta ahora la actividad de reserva ha sido mínima en comparación con Airbnb (16 y 17).

Uno de los problemas en este caso es que la cooperativa Fairbnb se expandió rápidamente, pero muchos de los actores implicados carecían de conocimientos en el ámbito del turismo: «Nunca había trabajado en el sector del turismo. Creo que ese fue uno de los puntos débiles que tuvimos» (embajador local, 12, l. 13). Esto coincide con la observación de Sundararajan (2016) sobre la importancia de las redes en las economías colaborativas. Sin embargo, Fairbnb está presionando para alcanzar mayor visibilidad. La cooperativa colabora con Google Ads (embajador local, 11, l. 45) e intenta que los proyectos locales hagan más publicidad de Fairbnb, «y no se limiten a ser receptores pasivos del dinero» (dirección, 14, l. 58).

Uno de los mayores retos que puso en peligro la existencia de Fairbnb fue el COVID-19. Nuestras entrevistas insinúan que Fairbnb se vio más afectada que otras plataformas establecidas, porque en 2020 Fairbnb se encontraba todavía en una fase muy temprana del proyecto. Al principio, la dirección de Fairbnb pensó que la pandemia podría aportar algunos beneficios, por ejemplo, más tiempo para seguir desarrollando la plataforma (15, l. 20). Sin embargo, «la lista de embajadores que habíamos creado antes de la pandemia básicamente desapareció por completo debido a la crisis pandémica» (15, l. 20). Un embajador local confirma que, sin la pandemia, Fairbnb ya estaría más establecida (embajador local; 11, l. 27).

En el contexto posterior a la pandemia, Fairbnb parece tener dificultades con el cambiante mercado de la VV: «Muchos de nuestros anfitriones han abandonado el trabajo debido al problema con el COVID-19. Vienen nuevos [anfitriones] y los nuevos anfitriones después de COVID-19 son muy, muy explotadores» (dirección, 14, l.53). Esta profesionalización —en el sentido de que solamente los anfitriones «más aptos» sobrevivieron a la pandemia— también es observada la dirección de Fairbnb (15). Aunque esta hipótesis aún debe confirmarse empíricamente, podría aumentar las dificultades de Fairbnb para conseguir nuevos anfitriones, ya que la cooperativa se dirige explícitamente a los agentes no profesionales del mercado.

Otro reto para Fairbnb es la falta de sentido de comunidad, que confirman varios entrevistados. Por un lado, esto se aplica a los miembros del equipo de Fairbnb, donde se observa una fluctuación extrema en el personal, lo que dificulta la comunicación (12, l. 61). Por otra parte, los actores también observan déficits en el sentido de comunidad a escala local. Aquí, los embajadores locales tienen mucha responsabilidad. Tienen que gestionar los requisitos legales, apoyar los proyectos locales, comunicarse con los anfitriones locales, etc. Sin embargo, en palabras de un embajador local, la dirección de Fairbnb no proporciona suficiente ayuda a escala local: «Uno de los grandes retos era que al final, incluso en Fairbnb, no sentíamos que tuviéramos suficiente apoyo» (12, l. 61). Otro embajador local en España no confirmó esta observación. Según su relato, la comunidad local y la implicación personal del embajador local parecían bastante dinámico (11). Sin embargo, esta entrevista podría estar algo sesgada, ya que todavía existía un contrato en vigor con Fairbnb, a diferencia de con el resto de entrevistados (12, l. 13).

La perspectiva externa sobre las comunidades locales es más negativa. Dos anfitriones entrevistados criticaron la falta de compromiso dentro de su comunidad local: «Para mí no es muy concreto. No sé quiénes son esas personas ni cómo van a ayudar a la comunidad local [...]. Me parece muy bien, pero no siento una conexión muy fuerte con esos proyectos» (16, l. 28). Un anfitrión añadió que era especialmente difícil en las zonas rurales, como en algunas partes de las islas Canarias, lo que dificulta aún más la creación de este tipo de comunidades (17, l. 21).

Asimismo, los entrevistados informaron sobre los obstáculos técnicos a los que se enfrenta Fairbnb. Desde la perspectiva del anfitrión, la plataforma y el *marketing* de Fairbnb tienen que profesionalizarse: «Ojalá pudiera quitarme Airbnb, pudiera quitarme Booking y tener solo Fairbnb y ya está, entonces sería lo ideal, pero esto ya está en manos de ellos» (17, l. 28). Actualmente, los anfitriones consideran que la página web no es fácil de usar (17, l. 28; 16, l. 14). Además, la plataforma no interactuaba sin problemas con los calendarios de reservas de Airbnb o Booking, lo cual es un requisito crucial para los anfitriones (17, l. 20).

Fairbnb intenta mejorar desarrollando una aplicación que facilite la comunicación entre anfitriones y huéspedes (embajador local, 11, l. 16). Además, también desarrollan visitas virtuales de los pisos que aparecen en Fairbnb, con el fin de proporcionar una mejor experiencia al usuario (embajador local, 11, l. 45).

### 4.3 ¿Es Fairbnb justo?

La cuestión de hasta qué punto Fairbnb es justo suscitó, sin duda, el mayor debate entre los entrevistados, y no existe una narrativa uniforme. Algunos de ellos consideran que podría haber indicios de un lavado de



imagen verde. Un embajador local lo expresa de esta manera: «Sinceramente, creo que hay mucho *greenwashing*. [...] no hay requisitos claros con respecto a los anfitriones, simplemente se convierte en otro Airbnb pero con un mensaje más verde» (I2, l. 45). Por el contrario, los anfitriones de nuestro grupo de entrevistados están en total desacuerdo y más bien observan cómo otras plataformas llevan a cabo este tipo de prácticas (I6 e I7).

Basándonos en Hernik (2017), entendemos el lavado de imagen verde como una práctica de producción de una imagen que conduce a la suposición (parcialmente) errónea de que una empresa o producto respeta las necesidades sociales o medioambientales. En nuestras entrevistas, intentamos revelar si tales prácticas prevalecen dentro de Fairbnb, discutiendo aspectos potencialmente paradójicos.

En primer lugar, se podría argumentar que, aunque Fairbnb refuerza las comunidades locales, no impide que se retiren pisos del mercado de la vivienda a largo plazo. Por lo tanto, sigue existiendo la presión de la gentrificación, basada en lo que podríamos denominar una brecha de alquiler global o gentrificación transnacional (Sigler & Wachsmuth, 2016). Dado que los turistas con ingresos elevados o al menos con capacidad para pagar durante una estancia corta una mayor cantidad de dinero por el alquiler, en comparación con los grupos locales, esta brecha de alquiler sigue existiendo.

En segundo lugar, una cuestión paradójica es la ubicación de las VV anunciadas en Fairbnb. Según un embajador local en España, la cooperativa aceptaría incluso pisos en ubicaciones conflictivas, como el centro de las ciudades: «Lógicamente la rentabilidad requiere que, en un momento dado, tengamos que aceptar como anfitriones pisos que están en el centro de las ciudades, ¿vale? [...] un piso típico y normal que pueda estar en Airbnb o Booking, ahora mismo es necesario que la plataforma sea rentable. Si la plataforma no es rentable, obviamente todo el proyecto se cae. Así que tenemos unas líneas rojas que no cruzamos, ¿vale?» (I1, l. 17).

En tercer lugar, dentro de la cooperativa existe un gran debate sobre si se permite la publicación paralela de pisos en otras plataformas. Desde la perspectiva de la dirección: «Entendemos que nunca podremos proporcionar el mismo flujo de dinero a los anfitriones, por lo que sería suicida para un anfitrión estar solo en Fairbnb, al menos de momento». (I4, l. 49). Este punto de vista también lo comparten los dos anfitriones entrevistados (I6, I7). En este caso, Fairbnb parece dar prioridad a un fuerte crecimiento de los listados por razones comerciales: «Necesitas encontrar inversores, así que tienes que prometer que vas a crecer muy rápido, y si creces muy rápido, no es posible controlar a la comunidad local» (I3, l. 39). Por lo tanto, no es de extrañar que los dos gerentes de Fairbnb entrevistados expliquen cómo el modelo cooperativo de Fairbnb tiene límites, ya que no se adapta fácilmente a los cambios ni resulta interesante para muchos inversores (I4 e I5).

En cuarto lugar, Fairbnb propuso la norma de que un anfitrión solo pueda ofrecer un anuncio en Fairbnb para evitar una mayor profesionalización. Sin embargo, esta norma no se aplica de forma coherente: «Bueno, la hemos diseñado como norma general. [...] Pero, por otra parte, dejamos a nuestro embajador local la libertad de diseñar sus propios criterios de sostenibilidad para el destino» (dirección, I4, l. 42). En Andalucía, en el sur de España, encontramos efectivamente un anfitrión que ofrecía seis listados con *auto check-in*. Por lo tanto, no es de extrañar que para algunos anfitriones, Fairbnb sea simplemente «una plataforma más» (embajador local, I2, l. 46). Un antiguo embajador local lo denomina «isomorfismo institucional. Ellos [Fairbnb] son una organización alternativa, que quiere competir con la clásica [Airbnb]. De momento utilizan los mismos fondos, utilizan las mismas reglas» (I3, l. 47).

Sin embargo, esto es engañoso, ya que en el sitio web de Fairbnb, los anfitriones se declaran «justos» (Fairbnb.coop, 2024b), mientras que no se realizan comprobaciones exhaustivas de equidad, según un embajador local (I2). En este punto, Fairbnb está más bien en línea con otras plataformas de VV, donde la falta de transparencia también es un problema general (Enciso Santocildes et al. 2019, p. 267).

## 5. CONCLUSIÓN

La economía colaborativa está revolucionando diferentes aspectos del urbanismo contemporáneo, y tanto los investigadores como los profesionales debaten cómo abordarla (Martin, 2016; Cassell & Deutsch, 2023). En el área del turismo, la VV provoca en muchos casos efectos negativos, como el aumento del precio de la vivienda y conflictos vecinales. Una de las principales razones es que las plataformas como Airbnb tienden a profesionalizarse, mientras que la idea de compartir se pierde. En este contexto, Fairbnb



es una cooperativa creada para ofrecer un «modelo turístico más responsable y sostenible» (Fairbnb.coop, 2024a). Dado que la investigación sobre este tipo de plataformas alternativas de VV es aún escasa y emergente, nuestro estudio propone un análisis cualitativo de las perspectivas de diferentes actores.

En total, realizamos siete entrevistas a gerentes de Fairbnb, anfitriones y embajadores locales para averiguar su percepción de la plataforma. El punto fuerte de este estudio radica en que integra diferentes percepciones dentro y fuera de la cooperativa. Nuestro objetivo era comprender las motivaciones de los actores, pero también los factores de éxito y los retos que surgen en la creación de una plataforma tan novedosa. Nuestro trabajo presenta tres conclusiones principales.

En primer lugar, Fairbnb muestra un fuerte potencial, ya que atrae a un tipo diferente de clientela (tanto anfitriones como huéspedes), que tiende a preocuparse más por el impacto de su actividad turística. Por tanto, la cooperativa responde al creciente movimiento del turismo hacia una mayor sostenibilidad y reflexividad, y podría alcanzar una cuota considerable en el mercado. Un factor de éxito actual de Fairbnb es su gran credibilidad desde la perspectiva del usuario. Además, el planteamiento general de crear vínculos locales es prometedor. Al establecer redes entre anfitriones, proyectos comunitarios y administraciones municipales en cada ciudad o región, el planteamiento del Fairbnb difiere notablemente del de otras plataformas, como Airbnb.

En segundo lugar, Fairbnb es todavía una plataforma emergente, y hay muchos obstáculos en su trayectoria. En el ámbito altamente competitivo de la VV, con empresas dominantes, las nuevas plataformas como Fairbnb son más vulnerables, como ha demostrado la pandemia. El COVID-19 no solo ha ralentizado el desarrollo de Fairbnb, sino que también ha impulsado la profesionalización percibida en el mercado de la VV en general, lo que no está en consonancia con el objetivo de Fairbnb. Aunque la crisis financiera de 2008 ha acelerado el éxito de las plataformas de la VV en general, las crisis actuales no conducen inmediatamente a un giro «justo», como demuestra el caso de Fairbnb.

Utilizar solo Fairbnb no es rentable para los anfitriones, lo que también es consecuencia de la falta de popularidad de la cooperativa. Parte de las dificultades surgen del hecho de que los actores en Fairbnb a veces carecen de las redes profesionales necesarias. Crear una comunidad local de este tipo requiere mucho tiempo, y Fairbnb no proporciona suficiente ayuda estructural para ello. En cambio, la cooperativa sufre fluctuaciones en los empleados y los embajadores locales, una opinión crítica hacia las plataformas de la VV en general en los gobiernos locales y una página web comparativamente menos fácil de usar.

En tercer lugar, algunas de las promesas de sostenibilidad realizadas por Fairbnb se contraponen al objetivo de establecer Fairbnb como una plataforma autosuficiente y operativa. Fairbnb pretende más bien adaptarse al mercado de la VV existente, por ejemplo, permitiendo anuncios en zonas bastante conflictivas (como los centros urbanos densos) y suavizando la norma de «un anfitrión, un piso». Estas concesiones son comprensibles desde el punto de vista empresarial, pero la plataforma corre el riesgo de limitarse al lavado de imagen verde del impacto negativo de la VV.

Existe un «espinoso camino hacia el desarrollo sostenible del turismo» que Müller (1994, p. 1) ya observó hace tres décadas. Incluso ahora, 30 años después, esta observación sigue siendo válida, como demuestra el caso de Fairbnb. El objetivo de esta plataforma es un proyecto complejo, porque pretende crear una nueva red de hospitalidad, que otras plataformas convencionales ya han establecido (Martínez et al., 2023). En este caso, Fairbnb pretende utilizar las redes existentes (como los anfitriones que están activos en plataformas establecidas), pero intenta añadir nuevos elementos (gobierno local, proyectos vecinales). Esto requiere tiempo y un fuerte compromiso a nivel local.

Estos resultados complementan lo que Petruzzi et al. (2021) exploraron en relación con el *sharing-exchange continuum*. Nuestro estudio ofrece una imagen más detallada. Podemos confirmar que el modelo de Fairbnb es percibido como más justo por varios actores. Sin embargo, debido a razones empresariales, también es propenso a convertirse en «más de lo mismo» en el mercado de la VV. Fairbnb puede contribuir a suavizar algunos problemas de la VV, pero no aborda la profesionalización de las plataformas convencionales, que es un problema principal.

Encontrar más sostenibilidad y equidad en el mercado de la VV es más que deseable, aunque todavía no hay indicios de un cambio hacia una mayor sostenibilidad en la economía colaborativa en el periodo posterior a la pandemia (Meenakshi, 2023). Aunque hay varios estudios que resumen y discuten los marcos teóricos de la economía colaborativa (Altinay & Taheri, 2019; Hossain 2020), no es obvio cómo integrar estos enfoques "más nuevos" y "más justos" como Fairbnb y cómo aplicar estas teorías para contribuir a una mayor sostenibilidad. Por lo tanto, la investigación urbana futura no solamente debería analizar cómo regular las plataformas establecidas como por ejemplo el Airbnb, sino también debería explorar cómo



fomentar los modelos alternativos. Esto también incluye la controvertida cuestión de si los gobiernos locales deberían encontrar diferentes regulaciones para promover opciones sostenibles en el mercado de la VV.

## REFERENCIAS

- Airbnb (2019). White Paper on New Sustainable Tourism Destinations. Recuperado 8 de diciembre de 2023, de Airbnb: [https://news.airbnb.com/wp-content/uploads/sites/4/2020/02/Airbnb\\_WhiteBookSustainableDestinations\\_EN.pdf](https://news.airbnb.com/wp-content/uploads/sites/4/2020/02/Airbnb_WhiteBookSustainableDestinations_EN.pdf)
- Airdna (2023). Best Airbnb Property Management Companies in the US for 2023. Recuperado 8 de diciembre 2023, de Airdna: <https://www.airdna.co/blog/the-best-airbnb-property-management-services>
- AllTheRooms (2022). Airbnb & Vacation Rental Statistics. Recuperado 6 de febrero 2024, de AllTheRooms: <https://www.alltherooms.com/resources/articles/get-airbnb-statistics-for-any-market/#>
- Altinay, L., & Taheri, B. (2019). Emerging themes and theories in the sharing economy: a critical note for hospitality and tourism. *International journal of contemporary hospitality management*, 31(1), 180-193.
- Belk, R. (2014). You are what you can access: sharing and collaborative consumption online. *Journal of Business Research*, 67(8), 1595–1600.
- Cassell, M. K., & Deutsch, A. M. (2023). Urban challenges and the gig economy: How German cities cope with the rise of Airbnb. *German Politics*, 32(2), 319-340.
- Charmaz, K. (2014). *Constructing Grounded Theory*. London: Sage.
- Dieste Cobo, J.M. (2020). Las plataformas colaborativas como oportunidad para la innovación social. *REVESCO. Revista de Estudios Cooperativos*, 133, 1-17. <https://dx.doi.org/10.5209/REVE.67338>
- Dolnicar, S. (2018). Unique Features of Peer-to-Peer Accommodation Networks. En: *Peer-to-Peer Accommodation Networks: Pushing the Boundaries*. (pp. 1-14). Goodfellow Publishers Limited
- Dolnicar, S., & Zare, S. (2020). COVID19 and Airbnb—Disrupting the disruptor. *Annals of tourism research*, 83, 102961, 1-3.
- Enciso Santocildes, M., Elorriaga, A. M., Izaguirre, I. M., & Martínez, A. R. (2019). Economía colaborativa vs economía de plataforma: el caso Fairbnb y sus principios inspiradores desde la economía de cooperación. *Boletín de Estudios Económicos*, 74(227), 259-283.
- Parlamento Europeo (2023). News. Short-term rentals: increasing transparency and curbing illegal listings. Recuperado 21 de diciembre 2023, de European Parliament: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20230918IPR05421/short-term-rentals-increasing-transparency-and-curbing-illegal-listings>
- Fairbnb.coop (2024a). How it works. Recuperado 31 de enero 2024, de Fairbnb.coop: <https://fairbnb.coop/how-it-works/>
- Fairbnb.coop (2024b). Become a host. Recuperado 9 de febrero 2024, de Fairbnb.coop: <https://fairbnb.coop/how-it-works/become-a-host/>
- Gutiérrez, A. & Domènech, A. (2020). Understanding the Spatiality of Short-Term Rentals in Spain: Airbnb and the Intensification of the Commodification of Housing. *Geografisk Tidsskrift – Danish Journal of Geography*, 120, 98–113.
- Gray, L. M., Wong-Wylie, G., Rempel, G. R., & Cook, K. (2020). Expanding qualitative research interviewing strategies: Zoom video communications. *The qualitative report*, 25(5), 1292-1301.
- Habibi, M. R., Davidson, A., & Laroche, M. (2017). What managers should know about the sharing economy. *Business Horizons*, 60(1), 113-121.
- Hajibaba, H. & Dolnicar, S. (2018). Airbnb and its Competitors. En: *Peer-to-Peer Accommodation Networks: Pushing the Boundaries*. (pp. 63-76). Goodfellow Publishers Limited
- Hardy, A. & Dolnicar, S. (2018). Types of Network Membership. En: *Peer-to-Peer Accommodation Networks: Pushing the Boundaries*. (pp. 170-182). Goodfellow Publishers Limited
- Helferich, C. (2011). *Die Qualität qualitativer Daten* (Vol. 4). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Hernik, J. (2017). Greenwashing in tourism, so how companies should not create an image. Challenges of tourism and business logistics in the 21st century: Libro de Actas, 13-17. Faculty of Tourism and Business Logistics, University Gove Delchev.
- Hossain, M. (2020). Sharing economy: A comprehensive literature review. *International Journal of Hospitality Management*, 87, 102470, 1-11.



- Hübscher, M., & Borst, M. (2023). On the relationship between short-term rentals and gentrification: The case of Airbnb in Munich (Germany). *Geografie*, 128, 1-24.
- Hübscher, M., & Kallert, T. (2023). Taming Airbnb Locally: Analysing Regulations in Amsterdam, Berlin and London. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 114(1), 6-27.
- Kuckartz, U. (2018). *Qualitative Inhaltsanalyse: Methoden, Praxis, Computerunterstützung*. 4. Edition. Weinheim: Beltz Juventa.
- Maginn, P. J., Burton, P., & Legacy, C. (2018). Disruptive urbanism? Implications of the 'sharing economy' for cities, regions, and urban policy. *Urban policy and research*, 36(4), 393-398.
- Martin, C. J. (2016). The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? *Ecological economics*, 121, 149-159.
- Martínez, P., Sequera, J., & Gil, J. (2023). Livin' on the edge: The peripheral host and the production of a digital tourism space beyond the city center. *Journal of Urban Affairs*, 1-12.
- Meenakshi, N. (2023). Post-COVID reorientation of the Sharing economy in a hyperconnected world. *Journal of Strategic Marketing*, 31(2), 446-470.
- Mkono, M. (2016). The reflexive tourist. *Annals of Tourism Research*, 57, 206-219.
- Molz, J. G. (2012). CouchSurfing and network hospitality: 'It's not just about the furniture'. *Hospitality & Society*, 1(3), 215-225.
- Müller, H. (1994). The thorny path to sustainable tourism development. *Journal of sustainable tourism*, 2(3), 131-136.
- Muñoz, P. Cohen, B. (2018). A Compass for Navigating Sharing Economy Business Models. *California Management Review*. 1-48. <https://repositorio.udd.cl/server/api/core/bitstreams/eddc0e30-e258-487f-b887-59ab8f8a8a97/content>
- Muñoz, P., & Cohen, B. (2017). Mapping out the sharing economy: A configurational approach to sharing business modeling. *Technological forecasting and social change*, 125, 21-37.
- Newlands, G., & Lutz, C. (2020). Fairness, legitimacy and the regulation of home-sharing platforms. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 32(10), 3177-3197.
- Oliffe, J. L., Kelly, M. T., Gonzalez Montaner, G., & Yu Ko, W. F. (2021). Zoom interviews: Benefits and concessions. *International Journal of Qualitative Methods*, 20, 1-8.
- Parker, C., Scott, S., & Geddes, A. (2019). Snowball sampling. *SAGE research methods foundations*, 1-13.
- Petruzzi, M., Marques, C., & Sheppard, V. (2021). The share or to exchange: An analysis of the sharing economy characteristics of Airbnb and Fairbnb.coop. *International Journal of Hospitality Management*, 91, 1-10.
- Petruzzi, M. A., Sheppard, V., & Marques, C. (2019). Positioning Airbnb and Fairbnb in the sharing-exchange continuum. *Current Issues in Tourism*, 25(19), 3106-3109.
- Reinhold, S., & Dolnicar, S. (2018). The Sharing Economy. En: *Peer-to-Peer Accommodation Networks: Pushing the Boundaries*. (pp. 15-26). Goodfellow Publishers Limited.
- Sigler, T., & Wachsmuth, D. (2016). Transnational gentrification: Globalisation and neighbourhood change in Panama's Casco Antiguo. *Urban Studies*, 53(4), 705-722.
- Statista, & Airbnb (2023). Anzahl der Inserate für angebotene Übernachtungsmöglichkeiten von Airbnb weltweit von 2011 bis 2023 (in Millionen). Recuperado 8 de diciembre 2023, de Statista: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/482970/umfrage/anzahl-der-inserate-von-airbnb-weltweit/>
- Sundararajan, A. (2016). *The sharing economy: The end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. London: MIT press
- VivesMiró, S., & Rullan, O. (2017). Desposesión de vivienda por turistización?: Revalorización y desplazamientos en el Centro Histórico de Palma (Mallorca). *Revista de Geografía Norte Grande*, 67, 53-71.
- Wachsmuth, D., & Weisler, A. (2018). Airbnb and the Rent Gap: Gentrification Through the Sharing Economy. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 50, 1147-1170



# EFFECTOS DE LA IMPLANTACIÓN DE EMPRESAS TECNOLÓGICAS EN EL ECOSISTEMA CULTURAL DE ARLINGTON, VIRGINIA (EE. UU.). ¿OPORTUNIDAD DE CRECIMIENTO O RIESGO DE ACULTURACIÓN?

FADRIQUE IGNACIO IGLESIAS MENDIZÁBAL<sup>1</sup>

JOSÉ LUIS GARCÍA CUESTA<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Planificador urbano en el Ayuntamiento de Herndon, Virginia, EE. UU. Doctor por la Universidad de Valladolid. [fadrique.iglesias@olympian.org](mailto:fadrique.iglesias@olympian.org)

<sup>2</sup> Profesor Titular de Universidad. Departamento de Geografía, Universidad de Valladolid. [joseluis.garcia.cuesta@uva.es](mailto:joseluis.garcia.cuesta@uva.es)

**Resumen.** La reciente llegada de oficinas regionales de empresas de base tecnológica al área metropolitana de Washington DC está transformando la composición económica y social de la zona y, en particular, su tejido cultural. Esta comunicación analiza los efectos iniciales que supone la llegada de la nueva sede de Amazon (AHQ2) al área metropolitana de Washington DC, en particular al condado de Arlington y los 8.000 puestos de trabajo creados desde 2018 –de los 25.000 esperados en los próximos años–. El análisis tiene en cuenta las potencialidades y ventajas en términos de creación de empleo, riqueza, diversidad laboral, especialización, inversiones en infraestructuras, universidades, transporte, espacios verdes y oferta de calidad de vida y acceso a entretenimiento y cultura. La comunicación tiene en cuenta los riesgos y desafíos para la población afectada y los vecinos de la zona, como la gentrificación, marginación y falta de participación de las poblaciones migrantes, el aumento del precio de la vivienda, dificultades de acceso a empleos cualificados, disparidades en los niveles salariales, desafíos para el tejido de artesanos locales, riesgos de pérdida de patrimonio cultural inmaterial o aculturación, y el desplazamiento de esos grupos y colectivos a otras zonas menos valoradas. Aun cuando existe abundante información sobre el diseño del proyecto de instalación de AHQ2, se ha debatido poco sobre los efectos en la comunidad cultural y productores artísticos, potencialmente impactados por los cambios mencionados y la llegada de nuevos agentes culturales relacionados con el sector tecnológico.

**Palabras clave:** Creación de espacios, gentrificación, patrimonio cultural, revitalización urbana.

## EFFECTS OF THE IMPLEMENTATION OF TECH COMPANIES IN THE CULTURAL ECOSYSTEM OF ARLINGTON, VIRGINIA (USA). GROWTH OPPORTUNITY OR ACCULTURATION RISK?

**Abstract.** The recent arrival of regional offices of technology-based companies to the Washington DC metropolitan area is transforming the area's economic and social composition, particularly its cultural fabric. This communication aims to analyze the initial effects of the arrival of the new Amazon headquarters (AHQ2) to the Washington DC metropolitan area, particularly in Arlington County, and the 8,000 jobs created since 2018, of the 25,000 expected in the next few years. The analysis will consider the potential and advantages in terms of job creation, wealth, labor diversity, specialization, investments in infrastructure, universities, transportation, green spaces, and the offer of quality of life and access to entertainment and culture. The communication will also take into account risks and challenges in the affected population and residents of the area, such as gentrification, marginalization and lack of participation of migrant populations, the increase in housing prices, difficulties in accessing qualified jobs, disparities in salary levels, challenges for the fabric of local artisans, risks of loss of intangible cultural heritage or acculturation and the displacement of these groups and collectives to other less valued areas. Even though there is abundant information about the design of the AHQ2 hosting project, there needs to be more debate about the effects on the cultural community and artistic producers, potentially impacted by these changes and the arrival of new cultural agents linked to the technological sector.

**Keywords:** Placemaking, gentrification, cultural heritage, urban revitalization.



## 1. INTRODUCCIÓN

Las urbes son espacios que facilitan la creatividad por efecto de la aglomeración y densidad, pero también por la interacción entre actores, por las posibilidades de generación de ideas y por el talento y diversidad que atraen. Esta comunicación busca profundizar en la relación entre aquellas variables que comprenden la intersección entre patrimonio cultural y desarrollo económico que las regiones y ciudades utilizan en su abanico de herramientas para facilitar y potenciar la creación de riqueza y generación de empleo. Paralelamente, la economía creativa en su sentido más amplio, con frecuencia, ha sido una eficaz solución de sostenibilidad para la gestión, mantenimiento y difusión del patrimonio cultural, material e inmaterial. El principal abordaje de este trabajo vendrá desde el lado del desarrollo económico local, a partir de un enfoque de desarrollo urbano y la sostenibilidad territorial del entorno físico, con sus consiguientes efectos en la distribución espacial y de gestión del patrimonio cultural, material e inmaterial. Esta aportación también busca analizar posibles brechas de ecosistemas creativos emergentes y su oferta de dotación de infraestructura cultural, en atención a la emergencia de los conceptos de economía creativa y creación de espacios en EE. UU., su relación y su posible proyección en la narrativa de política pública.

Entendemos como ciudades creativas a aquellas en las que se respira cultura y diversidad y a las que se les reconoce una o varias ramas vinculadas al patrimonio cultural o a los derechos de autor como ventaja competitiva. Estos atributos pueden desvirtuarse en aquellas concentraciones urbanas con cambios progresivos en la estructura de precios, que resulten prohibitivos para los ciudadanos que, finalmente, moldearon sus características particulares y únicas. Diluir la identidad contenida en estos territorios podría llevar a expulsar a sus ciudadanos más vulnerables y finalmente a descapitalizar ese patrimonio cultural inmaterial que las hace distintas. A partir de un caso de estudio, el trabajo se adentra en la tipificación de mejores prácticas en el uso de herramientas de atracción de negocios creativos en EE. UU. –de Washington DC (la ciudad más competitiva de EE. UU. para artistas en términos de precios de vivienda y manutención)–, y en futuros impactos –positivos y negativos– de la localización de empresas tecnológicas y del entretenimiento relacionadas con la economía creativa, como la empresa de comercio global Amazon, en las comunidades aledañas de Arlington y Alexandria, en el área metropolitana de Washington DC, entendiendo los primeros efectos de influencia, así como también las posibles externalidades como el desplazamiento y la disparidad de acceso a bienes y servicios culturales.

En los próximos años se espera que el condado de Arlington cambie drásticamente su composición económica y social debido a un evento concreto como el aterrizaje de AHQ2, pero también por la dinámica misma del territorio, principalmente en lo relacionado con su apertura nacional e internacional. En ese sentido, las organizaciones de la sociedad civil, los distritos de mejora empresarial, los desarrolladores inmobiliarios del sector privado, el mismo Estado de Virginia, y otras organizaciones directa o indirectamente afectadas tendrán la oportunidad de evitar excesos cometidos en urbes en tiempos del desarrollismo, así como también aprender de experiencias similares en ciudades que se beneficiaron de los efectos indirectos de relocalizaciones de empresas tecnológicas en los últimos tiempos, como Boulder, San Francisco, Boston, Ann Arbor y Seattle (Florida, 2012).

La demanda de espacios urbanos vibrantes es distinta a la de hace veinte años. Los planificadores urbanos contemporáneos y los grupos inmobiliarios van incorporando soluciones multidimensionales, principalmente de participación ciudadana (Cilliersy y Timmermans, 2017) que incluyen una mayor pluralidad de visiones, para mejorar la calidad de vida de sus residentes. La combinación de elementos históricos y culturales que toman en consideración la identidad de las comunidades que configuran el ámbito público, estimulan la atracción de la actividad económica y social y, finalmente, facilitan la sostenibilidad ambiental, económica y social de un espacio urbano, lo que se traduce en barrios con elementos distintivos.

## 2. POTENCIALIDADES Y VENTAJAS DE LA INSTALACIÓN DE AHQ2

De apostar por un modelo basado en la expansión del diseño urbano hacia centros comerciales abiertos con amplios parkings diseñados a partir del coche o centros comerciales cerrados, en los últimos años ha proliferado en EE. UU. un retorno hacia el desarrollo de espacios a cielo abierto de uso mixto, residencial y comercial, con abundantes espacios peatonales. Estos lugares, en sus orígenes conocidos como *lifestyle*

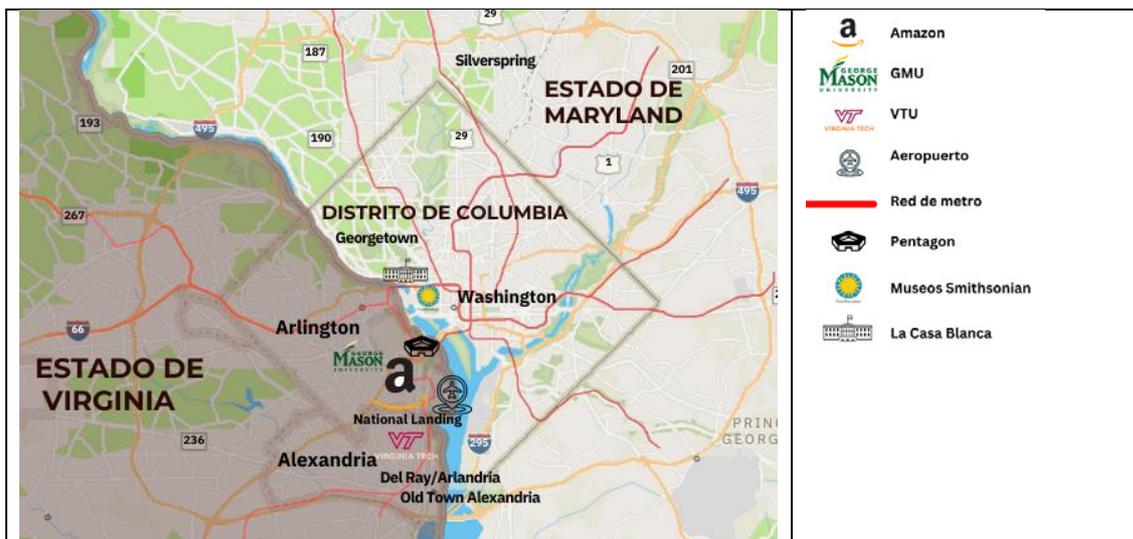


*communities* inspirados en la calle mayor de los pueblos del siglo XIX (Gillem, 2009), en su versión actual no son necesariamente públicos, aunque tengan apariencia de tales (Alizadeh, 2012), y suelen contar con acceso a servicios comerciales, especialmente de restauración, cuidados personales, artesanías y tiendas de moda de alta gama, además de ostentar un diseño y estética cuidada. Todavía es pronto para saber con claridad las causas de esta tendencia. Una primera hipótesis nos puede llevar a especular con que la propensión a hacer compras por internet de bienes y servicios relacionados con el conocimiento y entretenimiento, aleja al consumidor del carácter social de su intercambio comercial (Rao y Dovey, 2021). La progresiva desaparición de cadenas de librerías, videoclubs o tiendas de discos (Hanks, 2015), que a principios de 2000 representaban exitosos imperios, contrasta con su abrupta sustitución por plataformas digitales como Amazon o Alibaba.

Precisamente la metrópolis que vio nacer a Amazon, Seattle, ha sufrido una relocalización progresiva hacia la revitalización del viejo casco urbano, principalmente entre 2010 y 2020, y más particularmente en el barrio de South Lake Union, gracias al plan de emplazamiento de la empresa y su decisión de establecer un campus urbano que ha acogido sus más de 75.000 empleados radicados en la zona (Amazon, 2023). El caso de Amazon puede ser el más sobresaliente, por sus dimensiones, pero no es un caso aislado. La irrupción de las redes sociales y su relación con la estética del lugar, han resignificado el uso social de centros suburbanos de uso mixto en urbes de múltiples dimensiones, aunque es en aquellas ciudades más grandes de EE. UU. donde se observa una dura competición entre barrios por atraer a inversores y clientes, y para ello han combinado una oferta similar a la de grandes almacenes en calles abiertas, con ayuda de asociaciones de empresarios y distritos de mejora empresarial autogestionados.

La dinamización de los centros suburbanos de densidad media justamente se ha dado en los territorios metropolitanos que más han experimentado el abandono de los centros comerciales (Charles y Peiser, 2019). El área metropolitana de Washington DC es un buen ejemplo de ello, más aún con los cambios actuales y futuros que traerá el desarrollo de la nueva sede de Amazon para la costa Este de EE. UU. en el área capitalino, y particularmente los colindantes territorios del condado de Arlington y la ciudad de Alexandria. En vista de estas transmutaciones, resulta evidente la necesidad de adaptar planes territoriales y de uso de suelo para cumplir las expectativas de los residentes, trabajadores e inversores actuales y futuros, así como es necesario estudiar posibles brechas entre el ecosistema cultural y creativo en las zonas afectadas, los grupos de residentes más vulnerables y la exitosa oferta del norte de Virginia por albergar la mencionada sede de Amazon (Figura 1).

Figura 1: Mapa de situación del área metropolitana de Washington DC y NOVA



Fuente: elaboración propia a partir de la cartografía de DC ArcGIS, Virginia Geographic Information y Northern Virginia Regional Commission / Washington Metropolitan Area Transit Authority. Consultado el 27 de febrero de 2024. <https://dcgis.maps.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html>



El 13 de noviembre de 2018, Amazon, la compañía de logística más grande del mundo, anunció la apertura de su nueva sede en la costa este del norte de Virginia (AHQ2), en una ubicación del condado de Arlington recientemente rebautizada como National Landing, que hasta entonces había sido un barrio conocido como Crystal City. Se anunció que la llegada de AHQ2 generaría 25.000 empleos en la zona, de los cuales se han creado hasta 2023 cerca de 8.000 (Armus y Lerman, 2023), y se calcula que todo el proyecto tenga un movimiento estimado de 2,5 mil millones de dólares en inversión directa, solamente considerando el impacto generado en Arlington (Arlington Economic Development, 2020). Crystal City es un bosque de grúas, que en gran parte son responsables de la construcción de los diversos edificios proyectados por el desarrollador inmobiliario JBG Smith, y se espera que para 2024 una nueva estructura icónica, The Helix (Kennicott, 2021) y su cúpula de cristal en espiral de 106 metros de altura, pretenda representar un nuevo hito en el horizonte arlingtoniano, en una búsqueda por generar una diferenciación visual de la colindante capital de EE. UU (figura 2). JBG es un fondo de inversión inmobiliaria que cotiza en bolsa (S&P 400), conocido por sus intervenciones comerciales y creación de espacios de uso mixto y una de las empresas más grandes en el área metropolitana de Washington en el sector inmobiliario, particularmente en Crystal City y el barrio adyacente de Pentagon City donde generan alrededor de un 42 % de sus beneficios (JBG, 2018) (figuras 3 y 4).



Fuente: Fotografías de About Amazon y Fadrique Iglesias en abril de 2022 y mayo de 2023. Consultado el 27 de febrero de 2024. <https://www.aboutamazon.com/news/job-creation-and-investment/building-on-progress-at-amazons-hq2-in-arlington-virginia>

La transición en Arlington y alrededores se da en un contexto de transformaciones en la ordenación territorial en EE. UU. El urbanismo global ha pasado de la planificación centrada en la infraestructura con una visión esencialmente arquitectónica, a una práctica centrada en una cadena de intervenciones progresivas en un contexto económico, ético y sobre todo social. Para Castells (2020), el espacio urbano se construye socialmente, y clasifica el espacio de dos maneras: “el espacio de los lugares que representa el mundo físico tradicional de barrios y nodos comerciales locales donde las personas viven su vida cotidiana, y el espacio de los flujos o la red electrónica e informatizada de los flujos de telecomunicaciones”.

El condado de Arlington y las comunidades que forman parte de esta mancha urbana han demostrado esfuerzos por atraer y comprometer a segmentos de la población que históricamente han estado más apartados de la toma de decisiones, principalmente en el ámbito político local, como concejos municipales, comisiones y juntas asesoras. Sin embargo, aún se necesita lograr ajustes para democratizar el acceso a la cultura (entre la oferta y la demanda de bienes y servicios culturales y creativos) y promover la participación diversa de aquellas comunidades con barreras de acceso a los mecanismos de participación y consulta, sin perder de vista la necesidad de mantener un equilibrio entre habitabilidad del lugar y la sostenibilidad económica de la ciudad, asegurando un ambiente fértil para las personas, la iniciativa empresarial y un desarrollo económico local diversificado.

Esta diversificación económica y productiva, desde las competencias municipales y locales, ha estado históricamente ligada a la generación de políticas públicas para aumentar la percepción pública y funcionalidad de una ciudad como nodo creativo y digital. En ocasiones ha significado una poderosa herramienta de atracción de inversión y branding, en aquellos casos en los que se ha logrado un atributo de marca positivo asociado con ventajas competitivas, como por ejemplo Nueva York y su capacidad de generación de movimiento económico en la industria creativa pero también en la financiera (Currid, 2006).



Aun cuando Arlington y Alexandria son ciudades conocidas internacionalmente por ser territorios que conforman el conurbano de Washington DC, en las últimas décadas han demostrado tener una capacidad de generación de riqueza propias, en las que se nutren de un área metropolitana compuesto por varios condados, ciudades autónomas y tres estados y con una red de transporte privilegiada, pero que difícilmente puede reducirse su contribución a lo que algunos denominan “ciudades dormitorio”. Se trata de una de las áreas metropolitanas más globales, con mayor cantidad de áreas verdes per cápita y con el mayor número de aportaciones de capital cultural de EE. UU. De este modo, la nueva sede de Amazon, AHQ2, no ejercerá funciones de salvamento a una economía en riesgo, sino que se nutrirá de uno de los ecosistemas más productivos en términos de capital humano y de generación de valor en innovación y servicios de tecnología de EE.UU, particularmente en cuanto a aplicaciones de ciberseguridad y defensa, lo que repercute en una de las urbes más competitivas para artistas y trabajadores de profesiones relacionadas con las ciencias exactas, como veremos más adelante.

Comencemos por tipificar al poblador medio del condado de Arlington y luego expandiremos nuestros análisis a la vecina Alexandria, donde se espera que en 2024 se inaugure una de las grandes apuestas del estado de Virginia en términos de inversión educativa e investigación superior para las próximas décadas. El perfil de una persona que represente al condado de Arlington en comparación con el de un estadounidense medio, sería una persona con altos ingresos –una media de 112.138 \$ anuales (American Community Survey, 2017), que casi duplica el ingreso del estadounidense (\$ 61,937) y considerablemente más alto que el de Washington DC (77.649)–; sería un trabajador de cuello blanco –18,9 % gerentes, 13,5 % actividades comerciales y financieras y 9,3 % informáticas y matemáticas–; que vive en un lugar donde los sectores de empleo más comunes son los servicios profesionales, científicos y técnicos (25,7 %) y la administración pública (16,8 %). El personaje de Arlington tiende a preferir alquilar antes que comprar, en comparación con el ciudadano estadounidense común (tasa de propiedad de vivienda de Arlington: 44,5 %, mientras que en los EE. UU. tienen un promedio de 63,9 %). El valor medio de la propiedad en 2017 fue de 643.300 \$, casi tres veces mayor que el de los EE. UU., 217.600 \$. La tasa de desempleo en Arlington es del 2 %, lo que se considera residual. Además, la formación de capital humano es alta, y solo el 14 % de los residentes no han estudiado en la universidad –el 70,1 % tiene al menos una licenciatura–. Alrededor del 71 % de las personas se identifican como blancos caucásicos, 8,8 % afroamericanos, 15,5 % hispanos o latinos y 10,3 % de origen asiático (Arlington, 2019). La vitalidad del condado de Arlington se puede ver a través de diferentes indicadores, como el crecimiento medio de los ingresos familiares: de 105.763 \$ en 2015 a 108.706 \$ en 2016, un aumento del 2,78 %. Comparativamente, Arlington también registra cifras aceptables en empleo, educación y salud, así como en indicadores de diversidad. En 2017, el condado de Arlington tenía 144.000 empleados, de los cuales la categoría de “gestión” era la categoría que absorbía la mayoría de los empleos –27.195–, seguida de ocupaciones comerciales y financieras –19.409 personas– y los trabajos de informática y matemática –13.314 empleos–. Una parte importante de los residentes ha estado en movimiento en los últimos años, según la encuesta de percepción Community Satisfaction Survey (Arlington, 2018). El 42 % de los residentes de Arlington llevan viviendo en el condado menos de 10 años, lo que implica una alta movilidad. Sin embargo, la calidad de la conectividad y el acceso al transporte en el condado es buena, teniendo en cuenta que el 86 % de las viviendas asequibles comprometidas se encuentran a menos de media milla de la red de tránsito principal del condado (Arlington, 2019).

En cuanto a la dotación de vivienda asequible, hay dos tipos de viviendas ofertadas en Arlington: unidades asequibles comprometidas (para hogares que ganan el 60 % o menos del ingreso medio del área) y unidades asequibles con tasa de mercado (aquellas entre el 50 y el 80 % de ingresos medios de la zona). Entre 2010 y 2019, el número de estas viviendas aumentó en un 9,5 %, y se estima que en Arlington existen 115.400 unidades de vivienda: 25 % unifamiliares, 10 % adosados y 65 % en bloque. En 2018, 2.738 personas se beneficiaron del Programa de Subsidio de Renta, y 8.122 del de Vivienda Asequible, un 9,4 % del total de unidades de vivienda. El área de Washington DC es la tercera ciudad más caminable de EE. UU. y una de las punteras también en el uso de transporte público (Rodríguez y Leinberger, 2023). No obstante, el área metropolitana también destaca por ser la ciudad menos asequible entre las 35 ciudades más grandes del país estudiadas en dicho informe, siendo también la más cara en cuanto al mercado de vivienda de 2021 en relación con el precio pagado por vivir en barrios transitables, en relación con las viviendas ubicadas en zonas suburbanas con dependencia del coche. Aun así, se espera que el área metropolitana capitalina sea la segunda ciudad de EE. UU. que más aumentará su accesibilidad peatonal en los próximos años. El estudio también concluye que la accesibilidad peatonal se correlaciona con el nivel educativo de su población y que “la decisión de Amazon de ubicarse en Arlington ejemplifica la



importancia de una fuerza laboral altamente cualificada cuando las empresas toman decisiones sobre dónde invertir en el futuro”.

El efecto expansivo de AHQ2 va más allá de un relato exclusivo de Arlington y Amazon, sino de la zona colindante a la capital. En primer lugar, porque la ciudad contigua al condado, Alexandria, estará directamente impactada no solamente por la proximidad de la vivienda y comercios aledaños, sino también porque el barrio de Potomac Yard, recientemente reacondicionado, albergará uno de los dos compromisos políticos más visibles del estado de Virginia en la propuesta para atraer a AHQ2: el campus tecnológico de VTU, esperado para 2024 (ver figuras 5 y 6). Además, la apuesta ha sido redoblada después de conocerse en mayo de 2022 que la sede del gigante de la aeronáutica, Boeing (Telford, 2022), trasladará también su sede principal a Arlington. Ya en 2021 Boeing anunció una donación de 50 millones de dólares para el campus de VTU (Anderson, 2021), tras los 10 millones ya contribuidos para un recientemente inaugurado espacio de ocio, el Centro Acuático Long Bridge. Entre 2018 y 2022 muchas de las grandes empresas tecnológicas globales como Facebook/Meta (McQuilkin, 2021), Google (Fairfax County, 2019) y Microsoft (Lake, 2020) han anunciado la apertura de oficinas en Virginia del Norte, en el vecino condado de Fairfax.

*Figura 5: Campus de Innovación VTU, Potomac Yard, Alexandria. Junio de 2023*



Fuente: Fadrique Iglesias, junio de 2023.

*Figura 6: Recreación del nuevo campus de GMU Mason Square en Clarendon, Arlington.*



Fuente: <https://masonsquare.gmu.edu/>

Washington DC, por su cualidad de centralidad en términos de conectividad, capital humano, influencia política, poder adquisitivo y atractivo turístico, es una de las ciudades punteras de EE. UU. en economía creativa y una de las primeras en términos de inversión pública y privada en arte y cultura. Según el 2023 Arts Vibrancy Index, el área de Washington, incluyendo Arlington y Alexandria, ocupa el primer lugar en ingresos y gastos per cápita aportados entre las ciudades norteamericanas. DC se ubica en tercera posición en EE. UU. en términos de dólares relacionados con el arte, es decir la monetización de la demanda de programación artística y cultural de organizaciones sin ánimo de lucro, incluidos los ingresos obtenidos de las actividades programáticas, los ingresos aportados que respaldan el arte, la compensación total para los artistas y el personal encargado y los gastos totales. Aun cuando Washington DC es una de las ciudades más caras de EE. UU. en términos de vivienda y coste de vida, es también una de las ciudades donde más empleo en arte y cultura y, sobre todo, uno de los lugares más competitivos para vivir, en términos de ingresos menos gastos de vivienda y manutención (SAMU Data Arts, 2023). Estas cifras sitúan a la capital de EE. UU. como puntera en términos de economía de la cultura, aunque resulta complicado medir y vincular la importancia del patrimonio cultural, especialmente inmaterial, como elemento generador de riqueza, particularmente en una ciudad con un importante flujo de migrantes que alcanzan más de 1,3 millones de personas en el área metropolitana (Tatian et al. 2018).

### 3. DESAFÍOS A LOS QUE SE ENFRENTA EL CONDADO DE ARLINGTON

La excesiva dependencia productiva de un sector o gran empresa desproporcionadamente más grande que el resto, como puede llegar a ser Amazon, puede acarrear riesgos asociados a la falta de diversificación productiva y la concentración de poder. La pregunta incómoda que se hacen las ciudades que logran atraer



rápida-mente grandes empresas es cómo mantener el equilibrio necesario para no morir de éxito, evitar el ahogo por efectos no deseados de una estrategia de desarrollo económico local y así lograr un crecimiento que beneficie a la mayoría de sus ciudadanos; más aún en un área metropolitana como Washington DC, ya reconocida por su calidad de vida y atractivo cultural, evitando los efectos no deseados de su expansión.

Esta dicotomía entre atracción exitosa de capitales y potenciales riesgos no es nueva, pero ha adquirido relevancia en la zona del norte de Virginia, colindante al Distrito de Columbia. La regeneración urbana, la renovación de la infraestructura, el embellecimiento y la creación de espacios, frecuentemente es celebrado por promotores inmobiliarios, por gestores públicos y por los mismos vecinos que ven en el corto plazo cómo se incrementan las opciones de ocio y tiempo libre y de acceso a bienes y servicios de consumo. A medio plazo, los propietarios de la vivienda observan cómo sus bienes inmobiliarios incrementan su valor por una mayor presión en la demanda. Empero, existen otros efectos no deseados, como el incremento desmedido en los precios del suelo y su consiguiente efecto en las subidas de los alquileres, así como efectos para la mayor parte de los vecinos como la congestión y saturación en los servicios; rupturas en el tejido social de los barrios, pérdidas de carácter y originalidad y, en algunas zonas turísticas, los efectos de la constante llegada de turistas a viviendas de uso turístico como Airbnb.

El incremento progresivo de la demanda y de los costes de la vivienda ha supuesto el aumento de tensiones en las comunidades más vulnerables, incluidos los migrantes, las minorías étnicas y otras diversidades, sobre todo en la parte geográficamente más al sur del condado. Entre los diferentes grupos étnicos y nacionalidades en el área metropolitana de Washington, DC, y especialmente en el norte de Virginia, existe una comunidad hispana prominente, que, a pesar de una ligera desaceleración a principios de la década, proyecta una tendencia de crecimiento constante, en volumen neto y en proporción a la población general. Aun así, las disparidades raciales y de origen étnico siguen patentes, inclusive cuando las políticas públicas de ampliación de la oferta de vivienda muestran resultados favorables y son aceptadas entre los ciudadanos, resultan poco generalizables a toda la ciudad, dadas las reticencias de grupos de vecinos movilizados para impedir la implementación en su área de residencia. De ahí el nombre con el que popularmente se conoce a quienes se oponen a esta forma de gestionar las políticas de inclusividad: *NIMBYS*, término acuñado derivado del acrónimo en referencia a quienes argumentan que no les importaría la vivienda subsidiada, pero no en su patio o “*not in my backyard*”.

Muchos de los vecinos y activistas que se oponen a políticas locales redistributivas también están en contra de medidas de densificación, dificultando la asignación de permisos de construcción con la creencia de que contribuye a la generación de tráfico, congestión y bajada de la calidad de los servicios públicos. Esta negativa a la hora de construir ha derivado en un paulatino éxodo de pobladores en situaciones de vulnerabilidad, quienes, ante las subidas de los precios del suelo, y por lo tanto de los alquileres o precios de la vivienda, se han visto desplazados y a largo plazo obligados a migrar a otras zonas más alejadas del área metropolitana, poniendo en duda el ejercicio de su derecho a la ciudad.

Finalmente, aun cuando inicialmente se pensó que la pandemia traería unos cambios significativos en las preferencias de adquisición de vivienda, los precios se han mantenido relativamente estables en zonas densas en comparación con otras más alejadas del centro urbano, asunto con el que ha tenido que enfrentarse Amazon en Seattle, por ejemplo. Mientras que en 1984 el precio medio de la vivienda en EE. UU. era de 79.950 \$ y el ingreso medio de los hogares 22.415 \$; en 2021 la vivienda media costaba 396.800 \$ y el ingreso medio de los hogares era de 70.784 \$. Esto significa que ha aumentado la relación entre vivienda vs ingreso anual medio de los hogares respecto a los años que son necesarios para comprar una vivienda en EE. UU. (Dickert, 2023). Virginia del Norte no ha sido una excepción a esta tendencia. El incremento del precio del suelo en el área metropolitana de la capital ha sido una constante y en los últimos años se ha exacerbado. Si bien a partir del mes siguiente al anuncio de AHQ2 –noviembre de 2018– hasta 2022 los precios de la vivienda han subido, es difícil atribuir este efecto solamente al impacto del anuncio. Algunas de las causas de dichos incrementos pueden deberse a cambios en las preferencias en el mercado inmobiliario causados por la pandemia, a subidas en los tipos de interés o a la falta de stock habitacional. En otros barrios con economías revitalizadas y saludables relativamente próximos a AHQ2 (en un radio de 100 kms) como Brookland, Takoma Park, Tysons Corner y Reston se han visto comportamientos similares. De momento no parece haber un efecto especulativo significativo, aunque habría que hacer un análisis en un horizonte temporal más largo, cuando la empresa ya tenga importantes avances en su nueva sede.



#### 4. ACTUACIONES PREVISTAS Y ACOMETIDAS HASTA AHORA

Arlington y Alexandria conforman un denso territorio todavía considerado suburbano, que cuenta con infraestructuras viales y de servicios de calidad a la vanguardia de la industria. En 2022 se añadió, de forma pionera en EE. UU., cobertura completa de telefonía 5G en el condado lo que supone un prototipo en ramas como movilidad y vehículos autónomos, comercio minorista y entretenimiento inmersivo y automatización de edificios y sostenibilidad ambiental (Arlington Chamber, 2023). El nuevo nodo ferroviario de cercanías para el Virginia Railway Express y las inversiones de capital destinadas a ajustar dos nuevas entradas del Metro en Crystal Drive (Arlington) y Potomac Yard (Alexandria) –inaugurada en mayo de 2023– buscan apuntalar la conectividad terrestre de la zona. Además, en preparación para la llegada de Amazon, el Estado de Virginia y su agencia Virginia Partnership for Economic Development y el Departamento de Transporte de Virginia están preparando un plan de acción (Estado de Virginia, 2018) que se centra en tres áreas: inversiones competitivas en talento tecnológico, desarrollo de una iniciativa de inversión competitiva con un enfoque en el transporte y búsqueda de impacto en el resto de Virginia. Estas inversiones en conectividad, tecnología y el entorno, junto con el establecimiento de las oficinas de Amazon y la llegada de nuevas empresas, tiene características similares a lo que ocurrió en Seattle hace más de una década. Aquellos movimientos tuvieron sus efectos beneficiosos en sectores en expansión como la inteligencia artificial, la industria de los videojuegos, la realidad virtual, diseño y arquitectura, artes visuales, nuevos medios, moda y otras industrias creativas complementarias como la gastronomía, el turismo o el diseño.

Arlington es un área que requerirá integración y acciones coordinadas para aprovechar la marca de la ciudad y los esfuerzos de articulación de los efectos indirectos, para cumplir con las expectativas de la nueva clase creativa que llega a Arlington y, por lo tanto, no ser fagocitada por el Distrito de Columbia. Esa parece ser la responsabilidad que de momento ejerce el National Landing BID, pero tiene una capacidad institucional y financiera limitada y muy vinculada con el sector privado y al promotor inmobiliario JBG, quien parte con ventaja para liderar los esfuerzos dado su conocimiento del sitio de intervención. Casi la mitad de su cartera está en un radio de tres kilómetros de AHQ2. Así, es necesario resaltar la importancia de un sector cultural y artístico fuerte, estable y coordinado, pero aún más importante, un liderazgo que sea capaz de mostrar los posibles impactos económicos y sociales de esta estrategia. Las inversiones en el norte de Virginia aportan visibilización de estos territorios, dotando de un aire de sofisticación al National Landing, y los avances del tándem Amazon-JBG ya son reconocibles: además del diseño del icónico centro de ocio The Helix (figura 2), hay una multiplicidad de espacios públicos abiertos con concesiones a restaurantes de lujo. La incertidumbre sobrevuela en las conversaciones entre los portavoces del estado, condados, municipios y distritos de mejora empresarial implicados, e inclusive entre pequeños empresarios que todavía no logran percibir una coincidencia entre las promesas, expectativas y realidad.

Pero todos los planes de futuro y acuerdos, además de esa imagen de modernidad que se proyecta desde el National Landing –nivel educativo, diversidad y esnobismo–, tienen un difícil encaje con las expresiones culturales populares de las comunidades locales establecidas en Arlington en las últimas décadas –lo que incluye a migrantes hispanos (salvadoreños, bolivianos, hondureños, etc.) y asiáticos (Vietnam, Mongolia y Corea principalmente) y su invisibilizado patrimonio cultural, sobre todo en su componente inmaterial–. Esta relación de apropiación puede ser aún más débil a causa del estatus legal de dichos migrantes, por la brecha entre uso legal y uso real de los sitios y por la dificultad de documentar expresiones que normalmente utilizan otras lenguas distintas al castellano. Inclusive se han llegado a ver en estas comunidades festivales culturales que han mutado de lugar en el tiempo, pero no de esencia, ritos y tipo de público. Un ejemplo es el Festival Boliviano de Danza que comenzó en Arlington en 1989. En la actualidad el festival agrupa a 19 conjuntos de baile que atraen entre 10.000 y 12.000 espectadores (El Tiempo Latino, 2013) cada año en la ciudad vecina de Manassas, a unos 40 kilómetros de Arlington. El festival es organizado desde hace más de tres décadas por la federación de bailarines bolivianos de NOVA (Comité Pro-Bolivia, 2024), siendo esta la agrupación cultural de migrantes más fuerte del área de DC (figuras 7 y 8). Aun así, la articulación entre estas expresiones comunitarias y el gran público externo a esta comunidad recibe una atención mediática escasa. El Washington Post y los demás medios locales tienen escaso registro de una actividad que reúne anualmente a miles de personas.



<p><i>Figura 7: Bailes bolivianos en Washington, DC. 2022.</i></p>	<p><i>Figura 8: Bailes bolivianos en Reston, Virginia</i></p>
	
<p>Foto: George Newcomb, en una celebración del baile boliviano “Waca Toqoris” en el Congreso de EE. UU., Washington, DC, 2022.</p>	<p>Foto: George Newcomb, en una celebración del baile boliviano “caporales” en Reston, Virginia, 2022.</p>

## 5. DISCUSIÓN FINAL Y PROPUESTAS

Es difícil de comparar el impacto de la llegada de una empresa de las dimensiones de Amazon al área metropolitana de Washington DC y Virginia del Norte con ciudades semejantes, principalmente debido a la densidad de población de Arlington y sus alrededores. Sin embargo, para fines de investigación de esta comunicación, Seattle servirá como ciudad de referencia para apoyar el análisis, dada la similitud del contexto de Amazon en la ciudad. El área metropolitana de DC tiene la segunda concentración más alta de "clase creativa" entre 51 ciudades estudiadas por Florida et al. (2017), también es una de las que menos ha crecido durante el período de 2005 a 2017. Seattle se encuentra entre las ciudades con crecimiento más rápido de su clase creativa durante este mismo periodo.

Dada la naturaleza de colaboración público-privada en la gestión de la propuesta de AHQ2 bajo el liderazgo de JBG, las agencias de desarrollo económico y de los distritos de mejora empresarial más importantes de Arlington y Alexandria, las universidades de la zona y el sector público, desde allí se avizoran algunas soluciones. En 2018, el Estado de Virginia legisló para estimular aún más el todavía incipiente establecimiento de distritos culturales y creativos con ventajas fiscales y procesales para emprendedores locales, abriendo una posibilidad de política pública directa, legislativa, asociada a los estados y luego directamente a los municipios y condados. El efecto ha sido inmediato, aunque menos decidido que en el vecino estado de Maryland o de aventuras pioneras como las de California o Colorado. Varios municipios del área metropolitana han adoptado paulatinamente legislación local para atraer emprendimientos culturales como el Town of Herndon en 2020 u otras adaptaciones normativas más antiguas en ciudades más dependientes de la industria cultural y del turismo como la colonial Williamsburg en 2011 o la ciudad universitaria de Blacksburg en 2012, que han adaptado la normativa en sus ordenanzas municipales, principalmente para facilitar las construcciones y desarrollos inmobiliarios de uso mixto, y así incentivar la integración de uso comercial (oficinas y comercio minorista) y residencial. Además del énfasis normativo, deberá abundarse en el fortalecimiento de los concejos de cultura previstos en la legislación a nivel estatal y local –siguiendo el ejemplo de Massachussets (2021)– o directamente su creación. Será importante también el fortalecimiento de los distritos de mejora empresarial en aspectos relacionados con la economía creativa, medición de impacto y su comunicación con la comunidad local.

Además, una medida para mitigar los riesgos de gentrificación implementada en varias ciudades de EE. UU. ha sido la provisión de viviendas asequibles para artistas y emprendedores creativos como objetivo prioritario, utilizando como incentivo la capacidad de otorgar beneficios fiscales para la adquisición, rehabilitación o nueva construcción de viviendas de alquiler dirigidas a los hogares de menores ingresos. El modelo diseñado por Artspace ya ha conseguido desarrollar cinco edificios de viviendas subvencionadas para artistas en Seattle, cuatro de ellos en el centro y el quinto a menos de media hora de AHQ1. Llevar a cabo un esfuerzo de esa magnitud, generado por la empresa más grande de América, requiere soluciones coordinadas de una ciudad global que aspire a ser un referente mundial no solo en tecnología, digitalización y ventas en línea, sino también en términos de diseño urbano para mejorar los efectos indirectos para que los ciudadanos de Arlington tengan más posibilidades de empleo y prosperidad. Para aprovechar los beneficios socioeconómicos de la propuesta de National Landing, será imprescindible fomentar la



creatividad, la innovación y la cultura, mientras se celebra la esencia única de las comunidades y el talento local del condado de Arlington. Al mismo tiempo, será importante incorporar otras fuentes de financiación y estrategias para generar crecimiento económico y empleos, asegurar la sostenibilidad económica para el turismo y emprendimientos de innovación, y retener y atraer talento que busque lugares atractivos para vivir.

Este desafío se refleja en la dificultad de dotar al área donde llegará AHQ2 de una marca territorial clara y aceptada por todos los agentes intervinientes. Hasta el momento confluyen denominaciones que hacen referencia a los ámbitos territoriales y administrativos de los estados y condados que están afectados o reciben influencia de las inversiones y actuaciones previstas –áreas urbanas de Virginia que conforman el Área Metropolitana de Washington, principalmente las cuatro jurisdicciones que lideraron la propuesta y que se corresponden con los condados de Arlington, Loudoun, Fairfax y la ciudad de Alexandria– con otras como National Landing, que fue el nombre propuesto por el desarrollador principal de la propuesta, JBG (Poon, 2018). Lo recomendable es llegar a un consenso y aprovechar el potencial de esta área. Hacer una estrategia de marca centrada en Arlington dejaría de lado a los otros condados. Parece que la opción de National Landing es la más inclusiva, al menos en términos de divisiones administrativas, pero con la dificultad de que carece por completo de identificación con las comunidades afectadas.

Otro reto al que se enfrenta todo el ámbito es el de implementar gradualmente los cambios en el arte público, el diseño urbano y las infraestructuras, de modo que se logren cambios más profundos en la estructura de Arlington a medio y largo plazo a través de un urbanismo táctico aprovechando los potenciales existentes y buscando señas de identidad con las que mostrarse y ofrecerse al exterior de manera singular y claramente identificable. La promesa de un National Landing caminable es todavía un objetivo muy lejano, por lo que es deseable el apoyo de las acciones y estrategias de marca de la ciudad con elementos de diseño urbano que contribuyan a los atributos de la marca National Landing aprovechando atributos culturales y de marca que ya están bien posicionados, como el Cementerio de Arlington y el Teatro Signature, pero también del área de DC como el Smithsonian, el Washington Post, el propio grupo empresarial Amazon y la cadena de supermercados Wholefoods.

Además de los avances descritos en esta comunicación, la zona del National Landing ha ido añadiendo en 2024 información relevante sobre las zonas afectadas por la llegada de AHQ2 y los esfuerzos de Alexandria y Arlington en Virginia y JBG Smith, debido al anuncio de otro importante conglomerado empresarial privado: Monumental Sports & Entertainment (MSE) y su propuesta de crear un “distrito de entretenimiento de clase mundial” en la zona de Potomac Yard, junto al campus en construcción de Virginia Tech. El proyecto gravita alrededor de un estadio o pabellón cubierto que acogerá a las franquicias de los equipos de baloncesto y hockey profesional Washington Capitals y Washington Wizards, afiliados a las ligas profesionales National Hockey League –NHL– y National Basketball Association –NBA–.

Las proyecciones de MSE calculan unos 2.000 millones de dólares en inversión canalizados por la futura agencia Virginia Sports and Entertainment Authority a través de ingresos de exploración, ingresos de alquileres, contribuciones de MSE y la ciudad de Alexandria, e ingresos fiscales generados en esta década con el potencial de generar 30.000 puestos de trabajo –algo más que lo esperado por AHQ2–, a lo largo y ancho de sus 900.000 metros cuadrados, para mover alrededor de 12.000 millones de dólares en las próximas cuatro décadas. El complejo de entretenimiento espera generar más de 300 eventos masivos anualmente, en una infraestructura que comprende las instalaciones deportivas principales y de entrenamiento, instalaciones adecuadas a eventos de deportes virtuales (*e-games*) y un teatro adaptado a presentaciones relacionadas con las artes escénicas, además de restaurantes, comercios y otros servicios.

El acuerdo marco, anunciado en diciembre de 2023, es el primer paso de un proceso legislativo en el que participan los poderes Legislativo y Ejecutivo del Estado de Virginia y la Alcaldía de Alexandria. Se espera que la ejecución sea el fruto de una asociación público-privada entre los agentes mencionados y el desarrollador inmobiliario JBG Smith, tras liderar la propuesta de AHQ2 y que la ciudad de Alexandria contribuya con 106 millones de dólares al proyecto. A la espera de los cambios en la legislación (usos de suelo, zonificación, etc.) y las subsiguientes aprobaciones de permisos, el plan es comenzar la construcción en 2025 y tener en funcionamiento el Distrito de Entretenimiento a fines de 2028. En 2024 también ha comenzado la relocalización de la empresa de tecnología, análisis y acceso a información inmobiliaria CoStar Group, y sus casi 700 trabajadores distribuidos en 14.000 metros cuadrados de espacio para oficinas comerciales, gracias a una subvención del Estado de Virginia de casi cinco millones de dólares. Como contraparte, se espera una contribución de CoStar de 14 millones de dólares para la rehabilitación y mejora de los alrededores del parque Rosslyn Gateway Park.

Queda por ver cómo se conjugan estas inversiones de capital y las oportunidades laborales que se generarán, con los mencionados procesos de encarecimiento del suelo, desplazamiento de comunidades y procesos de aculturación discutidos en estas páginas. De momento, ya se han planteado dudas acerca de la compatibilidad de los usos planteados en la propuesta de AHQ2 de conversión del eje de la Ruta 1 como “caminable y de uso mixto” con las necesidades de un gran recinto con capacidad de albergar y facilitar la circulación de 20.000 personas simultáneamente, evitando congestiones excesivas, aun teniendo en cuenta las características de un distrito de entretenimiento.

### 6. CONCLUSIÓN

El trabajo realizado en esta comunicación intenta demostrar que incluso cuando las percepciones de un territorio, provincia/condado, ciudad o barrio organizado para dedicar recursos y atención al arte y la cultura como motor económico son limitadas, se debe dar prioridad a una estrategia de desarrollo local que maximice efectos positivos de la llegada de empresas, instituciones e inversores, como Amazon. Otras ciudades han aprovechado las expansiones en sectores como la tecnología y el emprendimiento para estabilizar o desarrollar sectores de actividad económica relacionados con el patrimonio cultural, el arte, la identidad y la cultura como motor económico. Además, dadas las condiciones favorables de urbes como Arlington en términos de acceso y consumo, el impulso al desarrollo de su ecosistema y economía creativa depende más de la voluntad política y la capacidad de liderazgo de las partes interesadas que de los recursos disponibles. Arlington puede y debe prepararse para ser un centro de talento y creatividad y muchas otras ciudades pueden aprender de ello, aun cuando las proporciones sean distintas, pues ya tuvo éxito con la etiqueta de tecnología y conectividad. En los siguientes años se necesitará un esfuerzo adicional para promover el arte, la cultura y el patrimonio y así no perder una oportunidad única.

Construir una narrativa de ciudad creativa, en base a ventajas competitivas comúnmente aceptadas deberá ser un medio y no un fin para contribuir a la creación de comunidades sostenibles. La sostenibilidad económica y el florecimiento del tejido empresarial, deberá conjugar objetivos ambiciosos y resultados positivos de crecimiento económico sin descuidar el patrimonio cultural, material o inmaterial, que hace de una ciudad creativa o singular, un atractivo para turistas, inversores y principalmente residentes. Son varios los aprendizajes de los logros y riesgos que se pueden extraer, particularmente del mundo anglosajón, donde el impulso hacia la innovación, la apertura hacia la atracción de capital humano y financiero, y la vitalidad de su sector privado en su relación con el tejido filantrópico a través del mecenazgo, van mostrando novedosas herramientas de planificación urbana y de desarrollo económico local. Estas herramientas y experiencias pueden entenderse de forma acelerada con un particular experimento social, con luces y sombras, que está ocasionando el desembarco –y continuo crecimiento– de la empresa puntera en economía creativa a nivel global –Amazon– en la costa este de EE. UU.

En consecuencia, Arlington y Alexandria diseñan políticas públicas para retener el talento, en algunos casos utilizando iniciativas de vivienda asequible para artistas y emprendedores creativos, también para mantener el carácter y el tejido social del área, elementos intangibles que son difíciles de cuantificar. La oportunidad de posicionar a Arlington, Alexandria y toda el área metropolitana de DC como un centro valioso para emprendedores culturales, artistas y creadores de contenido no solo responde a su mercado competitivo sino también a su vitalidad. En aras de evitar dicha descapitalización patrimonial, Arlington y Alexandria –y VTU y GMU– pueden aprender de Baltimore y su estrategia de apalancamiento financiero e institucional de MICA y Johns Hopkins University con el sector artístico y cultural, y la creación de vivienda asequible para retener a su comunidad creativa. NOVA y sus sectores público y privado también deberán garantizar que sus residentes y empresas logren un crecimiento sostenible y armónico.

### REFERENCIAS

Alizadeh, T. (2012). Desired configuration of live/work communities for information workers: a new perspective on an old debate between mixed-use small towns vs. mono-functional suburbia. *International Journal of Knowledge-Based Development* 3.3: 264-282.



- Amazon (2023). Corporate Offices. About Amazon. Consultado el 25 de enero de 2024. <https://www.aboutamazon.com/workplace/corporate-offices>
- American Community Survey (ACS), National Census Bureau (2017). Most common job groups, by number of people living in Arlington.
- Arlington Chamber of Commerce (2023). Arlington: The first 5g Smart city in the US. Consultado en el portal de la Cámara de Comercio de Arlington el 18 de enero de 2023. <https://www.arlingtonchamber.org/blog/the-first-5g-smart-city-in-the-us-is-coming-to-arlington>
- Arlington County (2014). Limited English Proficiency Policy and Implementation Plan. Consultado el 2 de marzo de 2024. [https://arlington.granicus.com/Viewer.php?view\\_id=2&clip\\_id=2788&meta\\_id=122562](https://arlington.granicus.com/Viewer.php?view_id=2&clip_id=2788&meta_id=122562)
- Arlington County (2020). Profile 2019. 2013-2017 American Community Survey 5-Year Estimates. Consultado el 8 de noviembre de 2023. [https://arlingtonva.s3.amazonaws.com/wp-content/uploads/sites/31/2019/05/Profile2019\\_5\\_10\\_19\\_FINAL.pdf](https://arlingtonva.s3.amazonaws.com/wp-content/uploads/sites/31/2019/05/Profile2019_5_10_19_FINAL.pdf)
- Arlington Economic Development & Alexandria Economic Development Partnership (2018). Amazon 101. Consultado el 30 de agosto de 2023. <https://arlingtonva.s3.amazonaws.com/wp-content/uploads/2018/12/Amazon-101.pdf>
- Arlington Library. Center for Local History. <https://library.arlingtonva.us/center-for-local-history/>
- Arlington (2022). Arlington Named No. 1 Digital County in the U.S. News Articles.
- Armus, T. & Lerman, R. (2023). Amazon says it is pausing construction at HQ2 in Arlington. The Washington Post. Consultado el 20 de febrero de 2024. <https://www.washingtonpost.com/dc-md-va/2023/03/03/amazon-hq2-construction-delay-arlington/>
- Castells, M. (2020). Space of flows, space of places: Materials for a theory of urbanism in the information age. The city reader. Routledge. 240-251.
- Charles, S. & Peiser, R. B. (2019). Inner-Ring Suburban Retrofit and Neighborhood Change in the Post-Suburban Era. The New Companion to Urban Design. Routledge. 297-309.
- Cilliers, E. J. & Timmermans, W. (2014). The importance of creative participatory planning in the public place-making process. Environment and Planning B: Planning and Design 41.3: 413-429. Consultado el 8 de diciembre de 2023. <https://doi.org/10.1068/b39098>
- Comité-Pro Bolivia (2024). Consultado el 8 de enero de 2024. <https://proboliviausa.org/quienes-somos/>
- Community Satisfaction Survey (2018). Results. Arlington County - Departments & Offices. Consultado el 4 de marzo de 2024. <https://www.arlingtonva.us/Government/Departments/CMO/2018-Survey-Details>
- Currid, E. (2006). New York as a Global Creative Hub: A Competitive Analysis of Four Theories on World Cities. Economic Development Quarterly, 20(4), 330-350. Consultado el 2 de octubre de 2023. <https://doi.org/10.1177/0891242406292708>
- Dickert, C. (2021). Visualized: The Decline of Affordable Housing in the U.S. Visual Capitalist. Consultado el 20 de junio de 2023. <https://www.visualcapitalist.com/sp/the-decline-of-affordable-housing-in-the-us/>
- El Tiempo Latino (2021). Virginia Housing celebrará el mes "Nacional de la Herencia Hispana" con sesiones virtuales en español. Consultado el 20 de enero de 2024. <https://eltiempolatino.com/2021/08/19/local/virginia-housing-celebrara-el-mes-nacional-de-la-herencia-hispana-con-sesiones-virtuales-en-espanol/>
- Fairfax County (2019). Google Becomes Latest Global Technology Giant to Expand Presence in Northern Virginia - Fairfax County EDA. Fairfax County EDA. Consultado el 16 de diciembre de 2023. <https://www.fairfaxcountyeda.org/google-becomes-latest-global-technology-giant-to-expand-presence-in-northern-virginia>
- Florida, R. (2012). America's Leading Creative Class Metros. Bloomberg CityLab. Consultado el 22 de noviembre de 2023. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2012-07-09/america-s-leading-creative-class-metros>
- Gillem, M. (2009). Make-believe main streets: Hyperreality and the lifestyle center. Traditional Dwellings and Settlements Review: 13-26. International Association for the Study of Traditional Environments. Consultado el 12 de noviembre de 2023. <https://www.jstor.org/stable/i40081980>
- Hanks, C. (2015). All Things Must Pass: The Rise and Fall of Tower Records (documental). Gravitass Ventures.



- JBG Smith (2018). Investor presentation Amazon HQ at National Landing Update. December 2018. Arlington, VA. US Securities and Exchange Commission. Consultado el 30 de enero de 2024. [https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1689796/000110465918072686/a18-40867\\_1ex99d1.htm](https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1689796/000110465918072686/a18-40867_1ex99d1.htm)
- Kennicott, Ph. (2021). The Helix is a distraction. Amazon's new headquarters will change more than just its Arlington neighborhood. The Washington Post. Consultado el 10 de diciembre de 2023. [https://www.washingtonpost.com/entertainment/museums/amazon-new-headquarters-the-helix/2021/02/17/36968326-6d75-11eb-ba56-d7e2c8defa31\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/entertainment/museums/amazon-new-headquarters-the-helix/2021/02/17/36968326-6d75-11eb-ba56-d7e2c8defa31_story.html)
- Rao, F. & Dovey, K. (2021). Shopping and Urbanity: Emerging Assemblages of Main Street, Mall, and Power Centre. *Planning Theory & Practice*, 22:5, 747-764.
- Rodriguez, M. A. & Leinberger Ch. B. (2023). Foot Traffic Ahead: Ranking Walkable Urbanism in America's Largest Metros 2023. Smart Growth America Places Platform, LLC. Washington, DC. Consultado el 10 diciembre de 2023. <https://smartgrowthamerica.org/wp-content/uploads/2023/01/Foot-Traffic-Ahead-2023.pdf>
- SAMU Data Arts (2023). 2023 Arts Vibrancy Index. Consultado el 22 de febrero de 2024. <https://culturaldata.org/arts-vibrancy-2023/methodology/>
- Telford, T. et al. (2022). Boeing to Move Headquarters from Chicago to Arlington, Va. The Washington Post. Consultado el 2 de noviembre de 2023. <https://www.washingtonpost.com/transportation/2022/05/05/boeing-headquarters-chicago-arlington/>





# Eje 5

## Ciudad-integración

Desigualdad, segregación, vulnerabilidad y diversidad



**LA CIUDAD “VEINTE-TREINTA”**

MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI



# LA CUANTIFICACIÓN DE LA SEGREGACIÓN RESIDENCIAL EN CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS: TIPOLOGÍAS, FORMULACIÓN Y CÁLCULO DE ÍNDICES ESTADÍSTICOS

FRANCISCO JAVIER GONZÁLEZ MOYA<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Profesor Asociado de la Universidad de Burgos Departamento de Ingeniería Informática, Universidad de Burgos. EPS Superior, Avenida del Vena s/n, fjpgmoya@ubu.es*

**Resumen.** La segregación residencial es un fenómeno complejo. Una forma eficiente de cuantificar este fenómeno emplea una serie de índices calculados para medir la presencia o ausencia de procesos de concentración de la población. El presente trabajo plantea una metodología estructurada para aproximarse a la formulación y significado de algunos de los principales índices: de segregación (IS), de aislamiento (xPx), el delta de concentración (del), cociente de localización (CL), índice absoluto de agrupamiento (ACL) y el índice de Moran. El objetivo del trabajo es entender qué está midiendo cada índice y qué resultados proporciona; ayuda a comprender cómo estos cálculos estadísticos son capaces de detectar segregación residencial para la característica estudiada. Este trabajo enfoca el estudio sobre el nivel de renta, nivel de estudios superiores y grupo de principales orígenes de inmigración. Como caso práctico, se calcula los valores obtenidos para las 5 ciudades del Eje Irún –Aveiro (Vitoria-Gasteiz, Logroño, Burgos, Palencia y Salamanca) comparada con la media de las 34 ciudades medias españolas de interior. Con algunos gráficos de análisis y perfilado, se observan casos que ofrecen segregación, a la vez que el perfil gráfico permite obtener conclusiones sobre bajo nivel de segregación generalizado y los niveles en cada subgrupo.

**Palabras clave:** índices, segregación, renta, estudios, G9, Moran.

**QUANTIFYING RESIDENTIAL SEGREGATION AT MIDDLE-SPANISH CITIES: TYPOLOGIES, FORMULATION AND STATISTICAL INDEXES CALCULATION.**

**Abstract.** Residential segregation is a complex phenomenon. For quantifying this, an efficient method is developed by using calculated indexes to measure the relevance of some kind of interesting population. This paper shows an structured methodology to explore the formulation and meaning of main segregation indexes like segregation index (IS), isolation (xPx), concentration delta (del), localization quotient (CL), absolute clustering index (ACL) and Moran index (mor) ones. The focus of this paper is to understand what every index measures about, and what kind of result are finally obtained, as a tool to know how this statistical indexes are able to detect some kind of residential segregation of main demographic variables. The set of demographic used variables at this case are income level, academic level and foreign population at G9 group. The practical skill of this paper offers and discuss segregation indexes to the main 5 cities on spanish Irún-Aveiro geographical axe (Vitoria-Gasteiz, Logroño, Burgos, Palencia y Salamanca). Results are compared against the whole 34 spanish inner middle cities. Using some analysis and profiling graphical images, it's easy to see residential segregation cases, and the graphical profile of every 5 cities that offers conclusions about the overall low-level segregation on every subgroup.

**Keywords:** indexes, segregation, income, academic, G9, Moran.



## 1. INTRODUCCIÓN Y PLANTEAMIENTO. SOBRE LA CUANTIFICACIÓN DE LA SEGREGACIÓN RESIDENCIAL

El fenómeno de la segregación residencial urbana constituye un elemento de significativa importancia en el campo de los estudios urbanos en la actualidad, ya que refleja las complejas dinámicas sociales, económicas y espaciales presentes en las ciudades. De forma particular, en los EE.UU., la marcada desigualdad social y los temas vinculados a la presencia de población extranjera y grupos étnicos en las grandes ciudades del noreste del país, fueron un punto de partida fundamental para abordar el fenómeno durante gran parte del s. XX. Prueba de ello son las investigaciones centradas en modelos de zonas concéntricas (Park, 1984 [1925]), el estudio de los guetos judíos (Wirth, 1928), las dinámicas familiares de la población afroamericana (Frazier, 1932) o la diferenciación interna en el Near North Side de la ciudad de Chicago (Zorbaugh, 1929). No obstante, la comprensión de estos fenómenos en la ciudad no es una tarea sencilla, debido precisamente a la diversidad de procesos socioespaciales complejos que se manifiestan en los diferentes sectores urbanos. Por ello, el fenómeno no puede ser conceptualizado de manera absoluta o estática, sino que debe considerarse bajo un enfoque dinámico y sujeto a múltiples relaciones con otros aspectos y dimensiones (Kaplan y Woodhouse, 2005; Harris, 2015). Además, el planteamiento con el que los investigadores analizan la segregación puede variar según la ubicación geográfica, lo que subraya la importancia de comprender en primer lugar su contextualización local y global (Vaughan y Abraci, 2011). De este modo, los estudios sobre la segregación han estado marcados por una gran heterogeneidad de enfoques, teorías y métodos. Sin embargo, convergen sobre un punto primordial: no debe asumirse que toda diferenciación sea intrínsecamente negativa y, por ende, un indicio de segregación socioespacial.

Igualmente, no se puede plantear la segregación como algo puramente natural, como si de un proceso inherente a la producción del espacio se tratara, ignorando así otros factores esenciales para su generación y las consecuencias que conlleva. Es decir, la aleatoriedad no forma parte del proceso de construcción o producción socioespacial, por lo tanto, la segregación no es simplemente una cuestión de separación, sino más bien el resultado de una serie de factores que pueden contribuir directamente a la fractura social, política y económica. Con el objetivo de replicar aspectos asumidos durante gran parte del s. XX como meramente descriptivos y subjetivos, especialmente en la toma de decisiones con la planificación urbana (Wong, 2009), a partir de la segunda mitad de este siglo se pondrán en práctica nuevos estudios de carácter cuantitativo, técnicas estadísticas y espaciales (Hiebert, 2009).

Paralelamente, surge el nacimiento de diferentes índices cuyo fin es comprender la distribución de las diferencias y las desigualdades en las ciudades, lo que finalmente ayudará a la consolidación y el estudio empírico de la segregación urbana y residencial (Holloway, 2017; Musterd, 2020; Porcel López, 2020; Robaina, Soria y Andrés, 2023). Este desarrollo no fue un evento casual, sino el resultado de un proceso prolongado denominado por Gorard (2011) como la "batalla de los índices". Entre todos ellos destacará la formulación del Índice de Disimilitud (ID) por parte de Duncan y Duncan (1955), el cual representa un hito y un punto de inflexión en el análisis de la segregación urbana. Posteriormente surgirán otros índices de segregación basados en las críticas de sus propios fundamentos y metodologías (White, 1983; Morril, 1991; Wong, 1993; Anselin, 2010), contribuyendo así al continuo desarrollo de herramientas analíticas más sofisticadas para comprender y medir la segregación en las ciudades.

Por tanto, reconocer la importancia de los índices de segregación es fundamental para entender las disparidades sociales y espaciales presentes en el espacio urbano. Sin embargo, no puede obviarse la necesidad de conocer e identificar sus diferencias, potencialidades y limitaciones a la hora de ser aplicadas con el objetivo de analizar la segregación urbana. Cada índice tiene sus propias características, lo que consecuentemente puede dar como resultado diferentes interpretaciones de los patrones de segregación en una determinada área de la ciudad, teniendo en cuenta cómo sea en un primer momento su planteamiento y posteriormente su aplicación. Además, es indispensable considerar las variables y contextos específicos al utilizar estos índices, ya que todo ello puede influir significativamente en los resultados obtenidos. Así pues, comprender las características y los objetivos originales de cada índice permite un análisis más completo y preciso de la segregación urbana como fenómeno complejo, tanto a investigadores como a los agentes implicados en la planificación de políticas urbanas.

### 1.1 Índices de segregación y familias

Decidir si existe o no segregación dentro de una población por alguna característica medible es una cuestión difícil de precisar. A menudo se habla de segregación cuando lo que se observa es un fenómeno



de diferenciación en atención a alguna característica de la población (nivel de renta, lugar de nacimiento, edad, dedicación profesional o nivel educativo, entre las más habituales). El hecho de obtener una determinada concentración de individuos que poseen la característica no implica necesariamente que exista segregación. Se habla de segregación cuando la concentración de la población con la característica se observa en una determinada localización geográfica de manera diferente a lo que sucede en el resto de lugares. Poder hablar de segregación lleva consigo poder cuantificar. Los índices de segregación son formulaciones matemáticas que permiten obtener un número que define a la población. La literatura presente y ampliamente conocida al respecto (Martori, 2007) ofrece distintos índices cuyo cálculo sirve de termómetro para medir de una determinada forma la segregación. Tradicionalmente se ha clasificado los índices en grupos o familias (Massey, Denton, 1988). De esta manera hablamos de índices de igualdad, de exposición, de concentración, índices de centralidad, de agrupamiento o de auto correlación espacial (Anselin, 2010). Los de igualdad observan las diferencias de proporciones de la característica en la población; los de exposición emplean productos de dichas proporciones; los índices de concentración incorporan la superficie del lugar para medir la “densidad” de la característica en el lugar; los de centralidad miden la intensidad en el “centro” urbano; los índices de agrupamiento tienen en cuenta relaciones de “vecindad” entre los lugares estudiados, lo que supone una definición espacial; y, finalmente, los de auto-correlación espacial tienen en cuenta la vecindad o la distancia de zonas para ponderar el cálculo de cada índice. En un principio, la clasificación de los índices en grupos o familias fue una tarea relativamente sencilla; en atención a las variables empleadas en cada caso. Estas clasificaciones, antes bien diferenciadas, presentan actualmente un panorama un tanto más complejo, dado que ya muchos índices incorporan características de auto correlación espacial, tal y como muestra el diagrama de la Figura 1.

Figura 1. Diagrama de familias de índices de segregación.

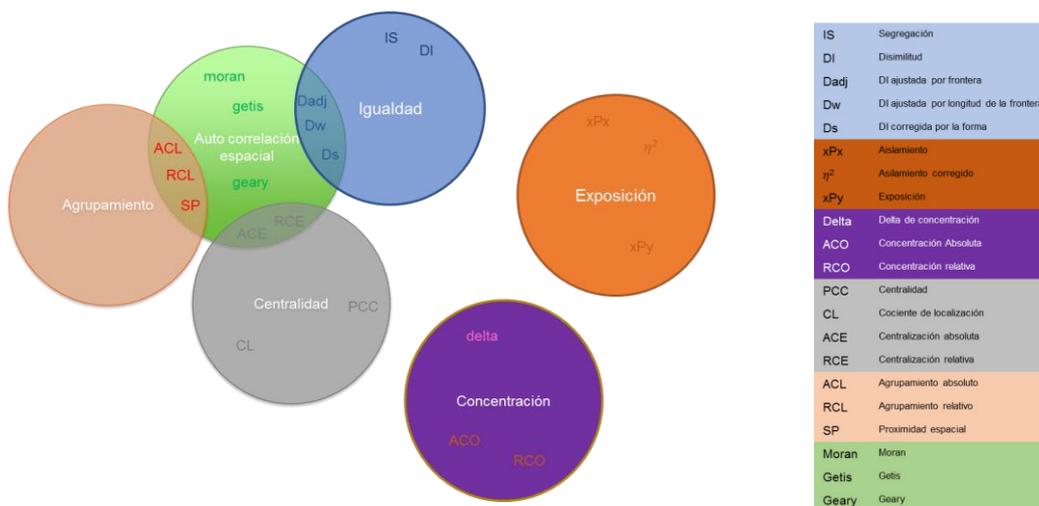


Diagrama de índices de segregación, clasificados por familias, ofreciendo las interacciones entre ellas por presencia de características de correlación espacial presentes o no en su definición. Elaboración propia.

La observación de la distribución espacial no sólo ha generado una familia de índices, sino que ha influido decisivamente en el resto de las familias, obteniéndose índices de igualdad, agrupación o centralidad afectados por características espaciales. Algunos autores (Garrocho, Campos-Alanis, 2013) sostienen que esta influencia supone el adiós definitivo a la manera clásica de calcular estos índices y de su posterior empleo, en aras a un uso masivo y único de índices de auto correlación espacial o bien, de índices definidos con ayuda de esta característica.

## 1.2. Índices de segregación y variables

Habitualmente la metodología para construir los índices requiere una recopilación de una o más variables. Se trata de medir la población que posee una característica frente al resto de la población. Cuando se emplea una sola variable, denotada como “X”, se compara la población de la característica con la totalidad de la población (“T”). Las distintas formulaciones ofrecen índices denominados “de una sola



variable” precisamente por este motivo. Casos como los índices de segregación (igualdad), aislamiento (exposición), delta (concentración), absoluto de concentración (concentración), absoluto de centralización (centralización) o absoluto de agrupamiento (agrupamiento). Sin embargo, también existen índices que comparan entre sí dos características en uno o varios lugares. Tenemos por tanto una variable “X” que mide una característica y otra variable “Y” que mide otra característica distinta. Los índices denominados “de dos variables” miden por tanto la diferenciación comparando ambas variables, no una contra el resto.

Ejemplos de estos índices son por ejemplo disimilitud (igualdad), exposición (exposición), relativo de concentración (concentración), relativo de centralidad (centralidad), o relativo de agrupamiento (agrupamiento). Emplearemos unos u otros en función del objetivo de nuestra comparación. Existen además índices derivados de una generalización de N variables de los anteriores (Apparicio et al., 2013), si bien en estos casos habitualmente se precisa el auxilio de otras técnicas estadísticas como la generación de modelos de clustering o agrupamiento (Lloyd, 1957).

Los índices ofrecen una idea de conjunto para un área extensa (ciudad o área urbana). Se toma como input los valores de la variable para un conjunto de lugares relacionados, obteniendo un valor calculado en un rango o escala conocidos. El índice se denominada “índice global” porque resume el comportamiento de un área geográfica extensa (y acaso diversa), a diferencia de los cálculos que se realizan sobre una unidad suburbana inferior de manera individual (índice local). Uno de los principales problemas es precisamente que la definición de los índices de segregación es una definición global, no existiendo una definición local. En ocasiones (índice de segregación IS, por ejemplo) es sencillo inferir la formulación local, y en otros casos (índice absoluto de agrupamiento, ACL) no lo es tanto. Algunos índices, como el de centralidad, sólo admiten por su naturaleza una definición global (Martori et al, 2006). Los índices de auto correlación espacial, como el índice de Moran (Moran, 1948; Chen, 2013), admiten en su definición original tanto la definición global como la local, permitiendo un estudio a nivel de unidades residenciales suburbanas. Algunas herramientas, como ocurre con el gráfico de dispersión de Moran (Celemin, 2009), permiten el estudio de una zona con valor alto de otras zonas vecinas con valores bajos (o a la inversa); y aportan una herramienta afinada para observar la presencia de segregación.

### 1.3. Formulación y disección de algunos índices de una sola variable

La tabla 1 aporta como ejemplo la formulación de los índices de segregación (IS), aislamiento (xPx), delta de concentración (delta), cociente de localización (CL), absoluto de agrupamiento (ACL) y finalmente el Índice de Moran. Como puede observarse, la simplicidad de la formulación de los tres primeros y el quinto contrasta con la complejidad del cuarto y el sexto.

Tabla 1. Expresiones de los índices de segregación empleados.

Índice	Formulación	Variables principales	Rango de valores
Segregación (IS)	$IS = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \left  \frac{x_i}{X} - \frac{t_i - x_i}{T - X} \right $	X = población de la característica T = población total	Entre cero y uno
Aislamiento (xPx)	$xPx = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \frac{x_i}{X} * \frac{x_i}{t_i}$	X = población de la característica T = población total	Entre cero y uno
Delta de concentración	$DEL = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \left  \frac{x_i}{X} - \frac{a_i}{A} \right $	X = población de la característica A = superficie ocupada	Entre cero y uno
Absoluto de agrupamiento (ACL)	$ACL = \frac{\left[ \sum_{i=1}^n \frac{x_i}{X} * \sum_{j=1}^n w_{ij} * x_j \right] - \left[ \frac{X}{n^2} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n w_{ij} \right]}{\left[ \sum_{i=1}^n \frac{x_i}{X} * \sum_{j=1}^n w_{ij} * t_j \right] - \left[ \frac{X}{n^2} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n w_{ij} \right]}$	X = población de la característica T = población total W = matriz de vecindad (0, 1)	Entre cero y uno
Cociente de localización (CL)	$CL = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \frac{x_i/X}{t_i/T}$	X = población de la característica T = población total	Entre cero y T/X
Índice de Moran	$I = \frac{n}{S_0} * \frac{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n w_{ij} * z_i * z_j}{\sum_{i=1}^n z_i^2}$	Z = población de la característica (normalizada) W = matriz de vecindad (0, 1)	Entre -1 y +1

Fuente: elaboración propia a partir del contenido de (Martori, 2007). La expresión de CL se ha formulado con expresión global.



En relación a la semántica utilizada, la variable “X” denota la población de la característica. La variable “T” denota la población en general, y sus variables minúsculas  $x_i$  y  $t_i$  denotan respectivamente la población de la característica en un determinado lugar “i” y la población del lugar “i” respectivamente; “n” denota el número de lugares considerados (distritos, barrios o secciones censales), y  $w_{ij}$  denota la relación de vecindad entre dos lugares “i” y “j” seleccionados. La vecindad en este caso se articula como una matriz con valores cero o uno, queriendo decir si no existe o sí existe vecindad. En otras ocasiones el valor  $w_{ij}$  ofrece la distancia entre los centroides de los lugares, la longitud de la frontera común u otra característica cuantificable de la relación de vecindad.

El índice de igualdad (IS) es una semi suma de las diferencias en valor absoluto de las proporciones de la población de la característica (X) y del resto de la población que no es de la característica (T-X). El índice de aislamiento (xPx) realiza un cálculo bastante similar, pero empleando productos en lugar de diferencias, no teniendo en cuenta la población general (T), sino las proporciones de la población de la característica en relación al total (X) y respecto a la población del lugar ( $t_i$ ). El delta de concentración también recuerda al cálculo de igualdad, teniendo en cuenta la proporción de la superficie ocupada por el lugar ( $a_i$ ) respecto a la superficie general (A). El cociente de localización (CL) compara las proporciones de la población de la característica ( $x_i/X$ ) con respecto a la proporción de la población ( $t_i/T$ ). En este caso, no interviene la superficie para la construcción de este índice. El índice absoluto de agrupamiento (ACL) resulta complicado de deletrear; podemos decir que es una “normalización” de una media ponderada de las poblaciones de la característica ( $x_i$ ) teniendo en cuenta criterios de vecindad ( $w_{ij}$ ) respecto de una media ponderada similar que tiene en cuenta las poblaciones de cada lugar ( $t_i$ ). De forma explícita, se incorporan ya características espaciales para la definición de esta métrica. Finalmente, el índice de Moran se puede definir como una media ponderada por la vecindad entre lugares ( $w_{ij}$ ) de los productos de valores de la población de la característica, una vez estandarizada ( $z_i$ ).

Cada índice ofrece un valor de resumen que mide la temperatura de la diferenciación conforme a un rango de valores. Los índices de igualdad (IS), aislamiento (xPx), delta, y absoluto de agrupamiento (ACL) ofrecen valores entre cero y uno; valores próximos a cero implican poca o escasa diferenciación, mientras que valores cercanos a uno señalan una diferenciación clara en relación a la característica. El índice de Moran ofrece valores entre menos uno y mas uno; valores cercanos a menos uno indican una correlación espacial inversa en relación a la población de la característica; valores próximos a mas uno indican correlación espacial positiva en relación a dicha población, y finalmente valores próximos a cero indican irrelevancia en relación a la localización espacial. Decidir si el valor de un índice supera el umbral de lo que se considera segregación residencial no es una cuestión evidente. Aunque esto permite una discusión mucho más intensa, algunos estudios (Tammaru et al., 2016; Arbaci, 2019; Sorando, 2022) convienen en estimar el umbral de 0,40 o superior como medidor de segregación. Habitualmente, índices como el delta ofrece por su propia naturaleza valores superiores a 0,75, aunque esta es más la excepción que la norma.

## 2. METODOLOGÍA Y FUENTES DE DATOS

El presente trabajo pone el foco en las ciudades españolas entre 50.000 y 300.000 habitantes, con un área urbana no superior a 400.000 habitantes, entendidas como ciudades medias. De las 60 áreas urbanas existentes en España con estos criterios, se ha trabajado de manera sistemática con un conjunto de 34 áreas urbanas de interior, fuera de litorales o islas, y al margen de la influencia de otras áreas metropolitanas de mayor dimensión (Bellet y Andrés, 2021).

Las variables sociodemográficas estudiadas son: nivel de renta, nivel de estudios y presencia de población de nacidos en el extranjero. Esta última característica se refiere a la población del conjunto de nueve países que aportan la mayor parte de la inmigración a España (Rumanía, Marruecos, Colombia, Ecuador, República Dominicana, Venezuela, Perú y Brasil), a los que se ha denominado grupo G9.

La modelización de características en variables poblacionales se ha desarrollado de la siguiente manera. En el caso de la renta, se ha adoptado un criterio obtenido del Atlas de Distribución de Renta (2021). Se ha considerado como personas de renta baja a aquellas ubicadas en una localización cuya renta se sitúa por debajo del 60% de la mediana de la renta de su área urbana, mientras que se ha considerado renta alta las ubicadas en zonas que proporcionan una renta por encima del 160% de la media de renta de su área urbana. Como puede observarse, el criterio es relativo a la mediana de renta del área urbana, lo



que no proporciona valores absolutos de comparación para todas las áreas urbanas, y permite una comparación más homogénea entre todas ellas. En lo relativo al nivel de estudios, se ha empleado dos variables: la primera considerada “sin estudios” para la población analfabeta o que no hubiese finalizado los estudios primarios. Y se ha considerado como población con estudios superiores a aquellos con estudios finalizados de FP, grado universitario, máster o doctorado. Finalmente, para el caso de los nacidos en el extranjero, se ha considerado el total de aquellos nacidos en alguno de los países del grupo G9. Todas las variables empleadas se han empleado como porcentaje de individuos sobre la población de 2021 publicada por el INE. Los datos de población se han tomado del Instituto Nacional de Estadística (INE) y procedentes del censo de 2021. Se ha empleado para las variables de renta los valores obtenidos del Atlas de Distribución de Renta del INE (2021). La información sobre nacidos en el extranjero y el número de personas en cada nivel de estudios se han obtenido igualmente del INE 2021.

Del conjunto de 34 ciudades medias de interior consideradas en los estudios recientes (Bellet, Andrés, Abellán, 2023), se ha realizado un estudio de caso para el conjunto de ellas que se distribuyen a lo largo del eje geográfico noreste-sudoeste (Irún-Aveiro), que incorpora Vitoria-Gasteiz, Logroño, Burgos, Palencia y Salamanca. Se ha procedido a comparar los resultados de los índices de segregación de estas en relación a la media y la desviación estándar obtenida para ellos sobre el conjunto de las 34 ciudades medias de interior. Esta comparación puede poner de manifiesto la existencia o no de diferencias relevantes en relación al conjunto de las ciudades similares. Al disponer de 5 ciudades a comparar, se ha optado en cada índice por comparar el valor de la media de las 34 ciudades estudiadas con la horquilla de valores mínimo y máximo que ofrece el subgrupo de 5 ciudades. Gráficamente, esto se ha representado en una serie de ejes verticales, un por índice, marcando además los topes de una desviación estándar respecto a la media de las 34 ciudades de interior. Esto ofrece un rango de valores “esperables” y permite observar en qué medida el grupo de las 5 ciudades aporta valores en dichos márgenes, o si lo hacen fuera de ellos.

De manera empírica, se ha observado que en general los valores obtenidos son muy compactos en torno a la media de las 34 ciudades de interior, salvo en algunos índices como el de Moran o el índice delta de concentración, que presentan una mayor sensibilidad. Hemos seleccionado el índice de Moran para cada variable estudiada (renta baja, renta alta, sin estudios, estudios superiores y extranjeros) para plasmar una serie de gráficos de radar para cada una de las 5 ciudades, comparando el “perfil” que cada una de ellas ofrece respecto del perfil de las medias para las 34 ciudades referidas de dicho índice (generando una imagen hipotética de una ciudad media). Esto nos ofrece una visión de conjunto para cada ciudad.

### **3. LA MEDICIÓN DE LA SEGREGACIÓN MEDIANTE ÍNDICES EN UN ESTUDIO DE CASO: LAS CIUDADES DEL EJE IRÚN – AVEIRO**

El eje Irún-Aveiro constituye una diagonal geográfica de desarrollo económico que enlaza Francia, España y Portugal siguiendo una ruta natural noroeste – sudeste hasta llegar al océano Atlántico. Centraremos nuestro foco en el estudio de la segregación de las ciudades que se establecen a lo largo del citado eje: Vitoria-Gasteiz, Logroño, Burgos, Palencia y Salamanca. Todas ellas participan además de las características de ciudades medias españolas (Bellet, Andrés, Abellán, 2023), para las que se ha obtenido también el cálculo de los principales índices de segregación residencial. Cabe preguntarse si la segregación se produce en estas cinco ciudades de manera similar a lo observado en el conjunto de las 34 ciudades medias españolas de interior, o por el contrario ofrecen valores distintos y por tanto las conclusiones sobre segregación puedan ser en este caso diferentes. De manera metodológica, compararemos el valor medio de cada índice de segregación para cada variable en el conjunto de las 34 ciudades medias de interior. Compararemos dicho valor medio con la horquilla formada por los valores mínimo y máximo para el grupo de 5 ciudades dentro del eje Irún – Aveiro. Esta comparación establecerá si existe o no diferencias fundamentales en lo que se refiere a estas cinco ciudades, y realizaremos esta labor para cada una de las características y para cada uno de los índices de segregación considerados. Realizaremos incluso una representación gráfica de estos valores que permitan una comparación más intuitiva en cada caso.

Las tablas 2 a 4 describen los valores de los diferentes índices para cada una de las características.



Tabla 2. Índices de segregación para la renta

Área Urbana	Renta baja						Renta alta					
	IS	xPx	del	CL	ACL	mor	IS	xPx	del	CL	ACL	mor
Burgos	0,165	0,140	0,777	0,982	0,026	0,262	0,211	0,317	0,759	0,952	0,084	0,371
Logroño	0,220	0,197	0,695	1,029	0,024	0,297	0,267	0,301	0,774	0,993	0,079	0,378
Palencia	0,157	0,172	0,712	0,999	0,026	0,328	0,235	0,266	0,738	1,007	0,052	0,139
Salamanca	0,183	0,222	0,754	0,989	0,023	0,286	0,302	0,298	0,720	1,016	0,067	0,270
Vitoria-Gasteiz	0,228	0,186	0,873	0,984	0,045	0,271	0,237	0,370	0,843	1,011	0,106	0,536
media 34 AU	0,197	0,217	0,764	0,999	0,028	0,255	0,264	0,278	0,766	0,999	0,060	0,293
desv 34 AU	0,048	0,051	0,088	0,031	0,022	0,127	0,055	0,059	0,089	0,041	0,023	0,141

Fuente: elaboración propia.

Tabla 3. Índices de segregación para el nivel de estudios

Área Urbana	Nivel sin estudios						Nivel con estudios superiores					
	IS	xPx	del	CL	ACL	mor	IS	xPx	del	CL	ACL	mor
Burgos	0,265	0,022	0,822	1,004	0,004	0,137	0,151	0,372	0,762	0,942	0,109	0,406
Logroño	0,323	0,021	0,605	1,028	0,003	0,329	0,190	0,324	0,744	0,977	0,079	0,349
Palencia	0,298	0,042	0,678	1,032	0,007	-0,041	0,163	0,316	0,721	0,990	0,052	0,036
Salamanca	0,319	0,041	0,826	1,068	0,006	0,253	0,196	0,371	0,704	0,990	0,062	0,228
Vitoria-Gasteiz	0,319	0,018	0,868	1,022	0,004	0,305	0,178	0,374	0,889	0,997	0,089	0,535
media 34 AU	0,305	0,029	0,760	1,031	0,005	0,196	0,176	0,352	0,764	0,979	0,078	0,311
desv 34 AU	0,022	0,010	0,101	0,021	0,002	0,136	0,017	0,026	0,066	0,019	0,020	0,169

Fuente: elaboración propia.

Tabla 4. Índices de segregación para nacidos en el extranjero (G9)

Área Urbana	Nacidos en el extranjero (G9)					
	IS	xPx	del	CL	ACL	mor
Burgos	0,221	0,081	0,860	1,053	0,000	-0,006
Logroño	0,207	0,114	0,725	1,051	0,000	-0,008
Palencia	0,205	0,053	0,785	1,071	0,000	-0,014
Salamanca	0,234	0,058	0,829	1,044	0,000	-0,007
Vitoria-Gasteiz	0,229	0,095	0,911	0,988	0,000	-0,009
media 34 AU	0,219	0,080	0,822	1,042	0,000	-0,009
desv 34 AU	0,012	0,023	0,063	0,028	0,000	0,003

Fuente: elaboración propia.

### 3.1 Diferenciación por causa de renta.

El criterio para definir renta baja o renta alta, como se ha comentado, se refiere a la mediana de la renta en cada área urbana, estableciendo una medida relativa para cada área urbana. Para la renta baja, el índice de segregación (IS) ofrece 0,197 y horquilla entre 0,157 y 0,228. El índice de aislamiento (xPx) ofrece 0,217 y horquilla entre 0,140 y 0,222. Tan sólo Vitoria-Gasteiz supera levemente la media. El delta (del) ofrece una media de 0,764 y horquilla entre 0,695 y 0,873. Se supera levemente la media para Burgos y ampliamente para Vitoria-Gasteiz (0,873). El cociente de localización (CL) ofrece una media de 0,999 y horquilla entre 0,982 y 1,029. El índice absoluto de agrupamiento (ACL) ofrece un valor medio de 0,028 y horquilla entre 0,023 y 0,045. Sólo Vitoria-Gasteiz con el valor mayor supera la media de las ciudades

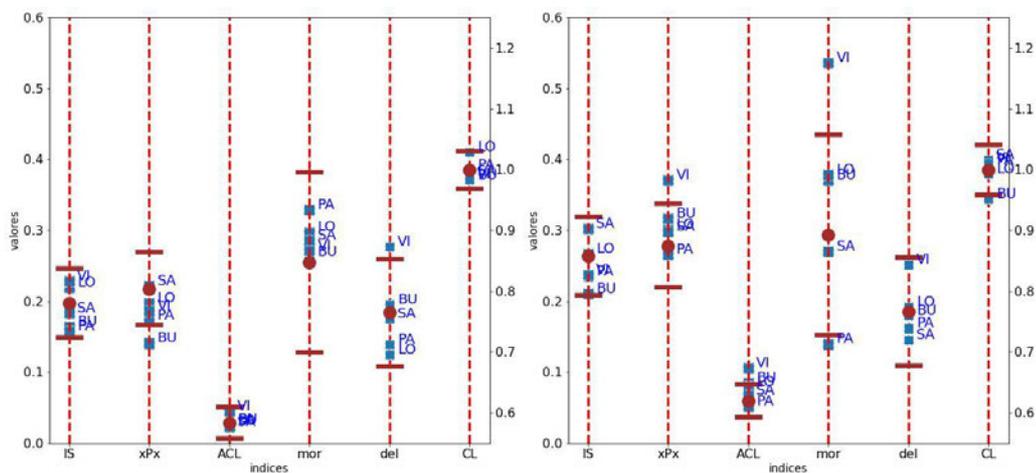


medias españolas. El índice de Moran ofrece un valor medio de 0,255 y horquilla entre 0,262 y 0,328, en este caso superando levemente la media.

La renta alta ofrece para el índice de segregación (IS) un valor medio de 0,264 y horquilla entre 0,211 y 0,302. El índice de aislamiento (xPx) aporta como media 0,278 y horquilla entre 0,266 y 0,370, muestra para las ciudades del Eje una propensión a diferenciar o aislar la población de renta alta. El delta (del) aporta media de 0,766 y horquilla entre 0,720 y 0,843. Logroño supera levemente la media (0,774) y de nuevo ampliamente Vitoria-Gasteiz (0,843). Sólo el caso de Vitoria-Gasteiz es relevante desde el punto de vista de la relación entre la superficie y la población que la ocupa, lo que indica que para esta área urbana existe una concentración en superficie para renta baja y renta alta. Esto debe analizarse con mayor profundidad, dado que puede ser más un efecto de la menor superficie física que de la mayor proliferación de población. El cociente de localización (CL) ofrece una media de 0,999 y horquilla entre 0,952 y 1,016. El índice absoluto de agrupamiento (ACL) aporta un valor medio de 0,060 y horquilla entre 0,052 y 0,106, con máximo de nuevo para Vitoria-Gasteiz. El índice de Moran obtiene una media de 0,293 y horquilla entre 0,139 y 0,536. En este último caso de Vitoria-Gasteiz junto con Burgos (0,371) y Logroño (0,378) muestra que la distribución espacial y la renta alta ofrecen una correlación espacial positiva clara, a diferencia de la renta baja. En estos casos, se puede afirmar que la ocupación de determinados espacios por población de renta alta están relacionados.

El análisis gráfico que se propone a continuación fija cada uno de los índices en el eje de abscisas. Para cada uno, establece un segmento vertical como eje de ordenadas "particular" de cada índice, posicionando en él cada una de las cinco ciudades (cuadrados), el valor de la media de las 34 ciudades (círculo rojo) y los segmentos que delimitan la distancia de una desviación estándar desde el valor medio de las 34 ciudades estudiadas. Esto permite observar la posición relativa de las cinco ciudades entre sí, como con respecto a la media y a los topes superiores o inferiores que pudieran esperarse. Los gráficos 1 y 2 proporcionan los gráficos para renta baja y renta alta. Como puede observarse, en lo referente a renta baja el comportamiento de las cinco ciudades es el esperable respecto al conjunto de las 34 ciudades estudiadas; tan sólo Vitoria-Gasteiz presenta una cierta diferenciación en el caso de la renta alta para índices como el de aislamiento (xPx) o para Moran.

Gráficos 1 y 2. Índices de segregación por renta para las 5 ciudades



Gráficos renta baja (izquierda) y renta alta (derecha). Índices delta (del) y CL se miden sobre eje secundario (derecha). Elaboración propia.

Los índices de segregación (IS), aislamiento (xPx), absoluto de agrupamiento (ACL) y cociente de localización (CL) no ofrecen dispersión para renta baja, y muy poca para renta alta. Tan sólo el delta de concentración (del) para renta baja y el índice de Moran (mor) para renta alta presentan una dispersión notable, lo que permite hablar de segregación. En general, puede decirse que no existe una diferenciación por renta baja y sólo de manera clara por renta baja y alta para Vitoria-Gasteiz.



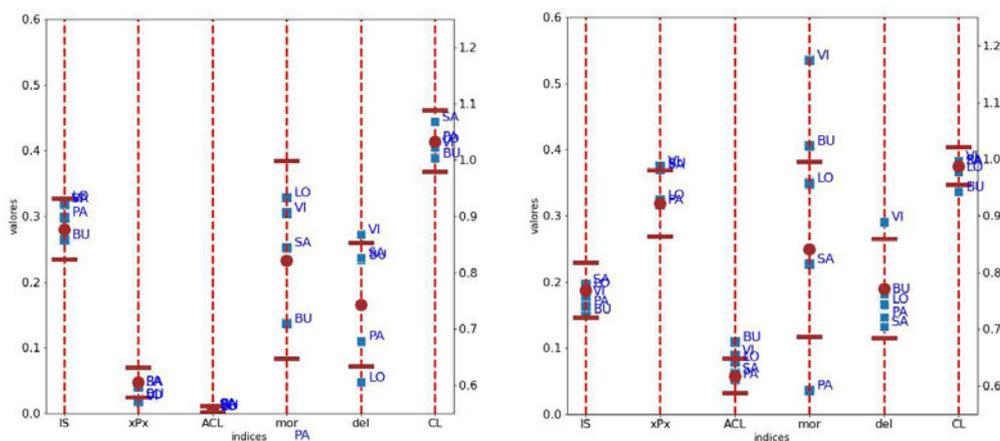
### 3.2 Diferenciación por nivel educativo.

Otra de las características que pueden propiciar segregación es el nivel educativo de la población. Se ha podido obtener a nivel de sección censal el porcentaje de población analfabeta o con estudios primarios no finalizados, entendiendo que se trata de personas sin estudios. Por otro lado, se dispone del porcentaje de personas con estudios superiores (formación profesional, grado universitario, máster o doctorado), ofreciendo los dos extremos en lo que a nivel educativo se refiere. En relación al índice de igualdad (IS) se obtiene una media de 0,305 con una horquilla entre 0,265 y 0,323. El índice de aislamiento (xPx) ofrece una media de 0,029 con un intervalo entre 0,018 y 0,042. El delta (del) muestra una media de 0,760 y horquilla entre 0,605 y 0,868. El cociente de localización (CL) obtiene una media de 1,031 y horquilla entre 1,004 y 1,068. El índice absoluto de agrupamiento (ACL) ofrece una media de 0,005 y horquilla entre 0,003 y 0,007. El índice de Moran aporta un valor medio de 0,196 y horquilla entre -0,041 y 0,329.

Para la población con estudios superiores, el índice de igualdad (IS) ofrece media de 0,176 y horquilla entre 0,151 y 0,196. El índice de aislamiento (xPx) obtiene media de 0,352 con horquilla entre 0,316 y 0,374. El delta (del) aporta una media de 0,764 frente a una horquilla entre 0,704 y 0,889. El cociente de localización (CL) aporta una media de 0,979 y horquilla entre 0,942 y 0,997. Leve dispersión de las personas de estudios superiores comparado con la media de 34 ciudades. El índice absoluto de agrupamiento (ACL) muestra una media de 0,078 comparada y horquilla entre 0,052 y 0,109. Existe cierta agrupación para la población de estudios superiores, en menor medida para la población sin estudios. El índice de Moran aporta una media de 0,311 y horquilla entre 0,036 y 0,535. La correlación espacial es directa y muy leve en relación a la población sin estudios, con valores más acusados para la población con estudios superiores, particularmente para Vitoria-Gasteiz y Burgos, con valores de 0,535 y 0,406 respectivamente. Para el caso de Vitoria-Gasteiz supone doblar la media de las 34 ciudades. Estos dos casos tiene un marcado perfil de ciudad media industrial (López, Moya, 2022).

El análisis gráfico que se aporta en los gráficos 3 y 4 permite observar las posibilidades de segregación por causa de educación. En el caso de las personas sin estudios, sólo reseñable que tan sólo los índices Moran dejan a Palencia por debajo de lo habitual (la correlación espacial de las personas sin estudios es menos importante si cabe), mientras que el índice delta deja menor concentración en Logroño. En relación al porcentaje de personas con estudios superiores, los casos de Vitoria-Gasteiz (índices de aislamiento, Moran o delta) y de Burgos (índice ACL, Moran o CL) se observan valores diferenciados. Vitoria-Gasteiz o Burgos marcan una diferenciación correlacionada con lo espacial de manera directa; Palencia queda por debajo (Moran) mientras que el cociente de localización (CL) deja a Burgos levemente por debajo de la banda de una desviación estándar.

Gráficos 3 y 4. Índices de segregación por nivel educativo para las 5 ciudades



Gráficos para el porcentaje de personas sin estudios (izquierda) y porcentaje de personas con estudios superiores (derecha). Índices delta (del) y CL se miden sobre eje secundario (derecha). Elaboración propia.

En general, sólo la población con estudios superiores presenta diferenciación en algunas de las ciudades del grupo de ciudades del Eje, sin que sea en absoluto la tónica general. Los índices como Moran

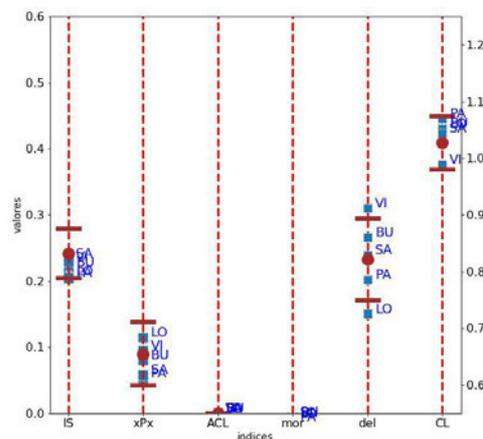


indican una cierta correlación espacial para Vitoria-Gasteiz o Burgos, ciudades con marcado carácter industrial, concluyendo que las personas con estudios superiores tienden a ocupar determinados espacios.

### 3.3 Diferenciación por presencia de población extranjera

Se ha considerado bajo el nombre de “G9” al grupo de 9 países que aportan el porcentaje mayoritario (77%) de nacidos en el extranjero. Se ha considerado la población de estos nueve países como si se tratara de la población de la característica a estudiar como si fuera un todo. El índice de igualdad (IS) ofrece una media de 0,219 frente a una horquilla entre 0,205 y 0,234. El índice de aislamiento (xPx) ofrece una media de 0,080 y horquilla entre 0,053 y 0,114. El índice delta (del) ofrece media de 0,822 y horquilla entre 0,725 y 0,911. El cociente de localización (CL) aporta media de 1,042 y horquilla entre 0,988 y 1,071. El índice absoluto de agrupamiento (ACL) ofrece media de 0,000 y horquilla en el cero. El índice de Moran presenta media de -0,009 y horquilla entre -0,014 y -0,006. Las características espaciales muestran una correlación débil e inversa entre la población del G9 y el espacio que ocupa, lo que permite afirmar que no existe una concentración espacial de la población con esta característica en relación a las áreas espaciales vecinas. La segregación del colectivo G9 es en general débil en el grupo de las 5 ciudades. El análisis gráfico para este caso puede desarrollarse gracias al Gráfico 5. Tan sólo Logroño o Vitoria-Gasteiz ofrecen un comportamiento diferenciado en relación a los índices delta (del), lo que indica una cierta gentrificación. Ciudades como Salamanca (Moran) o Burgos (CL) muestran, en sentido contrario, valores de menor escala. La segregación por inmigración del grupo G9 sólo se observa en Logroño (sub-representado) o Vitoria-Gasteiz (sobre-representado).

Gráfico 5. Índices de segregación para nacidos en el extranjero (G9)



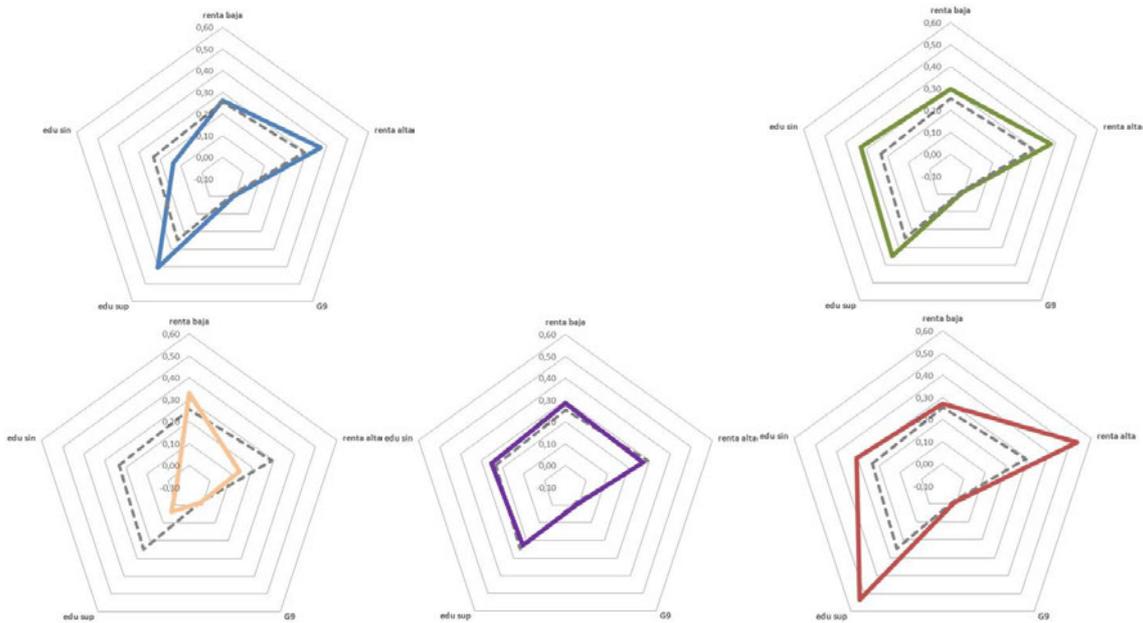
Gráficos con índices de segregación para población extranjera. Índices delta (del) y CL se miden sobre eje secundario (derecha). Elaboración propia.

### 3.4 Un perfil multi-dimensional para cada ciudad del Eje

Se ha generado una imagen de “perfil” de cada una de las ciudades del Eje, comparando el comportamiento de los valores obtenidos para cada índice con el valor de la media de las 34 ciudades medias de interior. Podemos centrarnos en un índice y desarrollar un gráfico de radar que compare una hipotética “ciudad media” (representada por todos los valores medios de las variables estudiadas) frente a aquellos obtenidos a cada una de las ciudades. Esto permite obtener un total de cinco gráficos de radar, uno por cada ciudad. Hemos considerado como índice objeto de estudio el índice de Moran, por sus características espaciales y por ser el índice que ha permitido una mejor diferenciación de las cinco ciudades en el apartado anterior. Otros índices que podrían ser empleados por idéntico motivo son el índice delta de concentración y el cociente de localización (CL), al ser aquellos que han expresado diferencias apreciables entre ellas. El gráfico 10 muestra una imagen compuesta por los cinco gráficos de radar para Burgos (azul), Logroño (verde), Palencia (naranja), Salamanca (púrpura) y Vitoria-Gasteiz (rojo). Cada gráfico de radar presenta una línea gris en trazo discontinuo que representa la hipotética “ciudad media” formada por los valores medios de todas las variables. La diferencia entre el trazo de cada ciudad y la “ciudad media” ofrece gráficamente un “perfil” para cada ciudad que la diferencia por algún motivo.



Gráfico 6. Perfil de las ciudades del Eje mediante el índice de Moran. Perfil para cada ciudad, empleando el índice de Moran: para Burgos (azul), Logroño (verde), Palencia (naranja), Salamanca (púrpura) y Vitoria-Gasteiz (rojo) comparado con los valores de la media para cada variable (línea gris discontinua).



Fuente: Elaboración propia.

A la vista de lo anterior, Burgos se diferencia por población con estudios superiores y por renta alta; y se contrae en personas sin estudios, al compararse con la ciudad media. Logroño se diferencia por ambas variables de renta y de nivel de estudios. Palencia es muy distinta a las anteriores, diferenciada por renta baja elevada, se contrae en renta alta y niveles educativos en general. Salamanca es prácticamente la “ciudad media”. Finalmente, Vitoria-Gasteiz presenta un perfil diferenciado en renta alta y educación superior, al igual que Burgos, pero a diferencia de esta no se contrae en población sin estudios. En todos los casos, no hay diferenciación para la población del grupo G9 y en general no se supera el umbral del 0,40 (sólo en educación superior para Burgos y en educación superior y renta para Vitoria-Gasteiz). Estas dos últimas ciudades, y en menor medida Logroño, se caracterizan por presentar un marcado carácter industrial, como se detalla en algunos trabajos recientes (Andrés, 2020; López, Moya, 2022). A pesar de esta diferenciación interna del grupo de las 5 ciudades, salvo el caso de Palencia, se observa bastante similitud con el gráfico discontinuo que representa en media al grupo de las 34 ciudades medias estudiadas.

#### 4. CONCLUSIÓN

El presente trabajo explora la formulación y significado de los principales índices de segregación residencial: índice de igualdad (IS), de aislamiento (xPx), delta de concentración, cociente de localización (CL), absoluto de agrupamiento (ACL) e índice de Moran en su clasificación (uniformidad, exposición, concentración, agrupamiento o espaciales), y miden la diferenciación o no de la población de la característica. Como aplicación práctica, se ha desarrollado un pequeño caso de estudio con las ciudades medias españolas a lo largo del Eje Irún-Aveiro (Vitoria-Gasteiz, Logroño, Burgos, Palencia y Salamanca), realizando el cálculo de los índices sobre ciertas variables (renta alta, renta baja, personas sin estudios, personas con estudios superiores, y grupo G9 de nacidos en el extranjero). Para cada uno de los índices, se ha realizado una comparación con las medias obtenidas para las 34 ciudades medias españolas de interior. Se aporta una herramienta gráfica para poder afirmar la existencia de segregación residencial observando las cinco ciudades respecto de las variables estudiadas (nivel de renta, académico y presencia de extranjeros).



En relación a las variables, la renta baja ofrece muy leves síntomas de segregación, con mención especial para Vitoria-Gasteiz (delta), que destaca también para la renta alta (Moran). La población etiquetada como “sin estudios” se encuentra tan dispersa como la media de las 34 ciudades estudiadas, mientras que destacan Vitoria-Gasteiz y Burgos en el colectivo de personas con estudios superiores (Moran). La población extranjera se encuentra en general dispersa, sub-representada en el caso de Logroño (delta) y con cierta segregación en Vitoria-Gasteiz (delta). Finalmente, se han generado unos gráficos de radar para perfilar estas ciudades empleando el índice de Moran. El perfil de las 5 ciudades muestra diferencias para Vitoria-Gasteiz y Burgos (renta alta y nivel de educación superior), Logroño y Salamanca (cercanos a la ciudad media) y Palencia (renta baja).

Agradecimientos: Los resultados que aquí se presentan forman parte del proyecto de investigación financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (MCIN) “Segregación socioespacial y Geografías de la vida cotidiana en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas” (PID2021-124511NB-C21).

## REFERENCIAS

- Andrés López, Gonzalo. (2020). Las ciudades medias industriales en España: caracterización geográfica, clasificación y tipologías. Cuadernos Geográficos. 59. 10.30827/cuadgeo.v59i1.8225.
- Anselin, Luc. Local Indicators of Spatial Association-LISA. En línea. Geographical Analysis, 2010, vol. 27, n.º 2, p. 93–115.
- Apparicio, Philippe & Martori, Joan Carles & Pearson, Amber & Fournier, Eric & Apparicio, Denis. (2013). An Open-Source Software for Calculating Indices of Urban Residential Segregation. Social Science Computer Review. 10.1177/0894439313504539.
- Arbaci, S. (2019). Paradoxes of Segregation. Housing Systems, Welfare Regimes and Ethnic Residential Change in Southern European Cities. John Wiley & Sons Ltd
- Bellet Sanfeliu, C., y Andrés López, G. (2021). Urbanización, crecimiento y expectativas del planeamiento urbanístico en las áreas urbanas intermedias españolas (1981-2018). Investigaciones Geográficas, (76), 31-52. <https://doi.org/10.14198/INGEO.18054>
- Bellet, Carme & Andrés López, Gonzalo & Abellán, Francisco. (2023). La segregación residencial en las ciudades medias españolas: aproximación a un fenómeno complejo.
- Chen Y. New approaches for calculating Moran's index of spatial autocorrelation. PLoS One. 2013 Jul 12; 8(7):e68336. doi: 10.1371/journal.pone.0068336. PMID: 23874592; PMCID: PMC3709922.
- Celemin, Juan. (2009). Autocorrelación espacial e indicadores locales de asociación espacial: Importancia, estructura y aplicación. 18. 11-31.
- Duncan, Otis Dudley y Beverly Duncan. A Methodological Analysis of Segregation Indexes. En línea. American Sociological Review, 1955, vol. 20, n.º 2, p.210-217
- Frazier, Edward Franklin. The Negro family in Chicago. Chicago, 1932, Ill., The University of Chicago press,
- Gorard, Stephen, Measuring segregation - beware of the cautionary tale by Johnston and Jones. Environment and Planning A, 2011, vol.43, n.1, pp.3–7.
- Harris, Richard. Measuring segregation as a spatial optimisation problem, revisited: a case study of London, 1991–2011. International Journal of Geographical Information Science [en línea]. 2015, 30(3), 474–493
- Hiebert, Daniel, Measurement of segregation. en: Gregory, Derek et al (eds.) Dictionary of Human Geography. 2009a, Oxford: Blackwell.
- Holloway, Steven R. Residential segregation. International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology: People, the Earth, Environment and Technology, 2017, pp 1-11.
- Kaplan, David y Woodhouse, Kathleen. Research in Ethnic Segregation II: Measurements, Categories and Meanings. Urban Geography [en línea]. 2005, 26(8), 737–745
- Lloyd, S. P. (1957). Least squares quantization in PCM. Technical Report RR-5497, Bell Lab, September 1957
- López, G. A., & Moya, F. J. G. (2022). The industrial-urban relative index (IURI) in Spanish urban areas: The productive relevance of medium-sized cities. Revista de Estudios Regionales, (123), 161-196.
- Martori, Joan Carles, Hoberg, Karen, & Surinach, Jordi. (2006). Población inmigrante y espacio urbano: Indicadores de segregación y pautas de localización. EURE (Santiago),32(97), 49-62.<https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612006000300004>
- Martori, Joan Carles. (2007). La Segregación Residencial en Barcelona.



- Massey, D. S.; Denton, N. A. The dimensions of residential segregation. *Social Forces*, 1988, vol. 67, p. 281-315
- Moran, P. The interpretation of statistical maps (1948). *Journal of the Royal Statistical Society*, 243-251.
- Morrill, Richard. On the measure of geographic segregation. *Geography Research Forum*, 11, 1991 pp.25-36.
- Musterd, Sako. Urban segregation: Contexts, domains, dimensions and approaches. In: Musterd, Sako (Ed.), *Handbook on urban segregation*. 2020 Edward Elgar Publishing. pp.2-17.
- Park, Robert y Ernest Burgess. *The city: Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment* (Heritage of Sociology Series). University Of Chicago Press, 1984.
- Porcel, S. *Desigualdad social y segregación residencial: una relación compleja*. 2020, Madrid: Cáritas Española Editores.
- Robaina, I; Soria C. H., C; Andrés, G. La segregación socioespacial urbana en el pensamiento geográfico: de la reflexión teórica a la cuantificación estadística. *Lurralde*. 46. P.53-88, 2023.
- Sorando, D. (2022). Extrañas a sí mismas: el aumento de la segregación residencial en las sociedades urbanas españolas (2001-2011). *Arbor*, 198 (803-804). <https://doi.org/10.3989/arbor.2022.803-804008>
- Tamaru, T., Marcińczak, S., Van Ham, M., Musterd, S. (Eds.). (2016). *Socio-economic segregation in european capital cities. East meets West*. Nueva York: Routledge
- Vaughan, Laura y Sonia ARBACI. The Challenges of Understanding Urban Segregation. *Built Environment [en línea]*. 2011, 37(2), 128–138
- White, Michael. The Measurement of Spatial Segregation. *American Journal of Sociology [en línea]*. 1983, 88(5), 1008–1018
- Wirth, Louis. *The Ghetto by Louis Wirth*. University of Chicago Press, 1929.
- Wong, David. Spatial Indices of Segregation. *Urban Studies [en línea]*. 1993, 30(3), 559–572
- Wong, David. Segregation indices, 2009. En: Kitchin, Rob y Thrift, Nigel. *International Encyclopedia of Human Geography*, Nigel, 2009, Amsterdam: Elsevier. pp.76-80
- Zorbaugh, Harvey Warren. *The Gold coast and slum: A sociological study of Chicago's Near North side*. 1929, Chicago, Ill: The University of Chicago Press.





# DISTRIBUCIÓN Y SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL DE LA POBLACIÓN RUMANA EN CIUDADES MEDIAS DEL INTERIOR DE ESPAÑA

MONTSERRAT GUERRERO LLADOS<sup>1</sup>

CARLOS HUGO SORIA CÁCERES<sup>2</sup>

IGOR MARTINS MEDEIROS ROBAINA<sup>3</sup>

*<sup>1</sup>Departament de Geografia, Història i Història de l'Art. Universitat de Lleida.  
montse.guerrero@udl.cat*

*<sup>2</sup>Departamento de Historia, Geografía y Comunicación. Universidad de Burgos.  
chsoria@ubu.es*

*<sup>3</sup>Departamento de Historia, Geografía y Comunicación. Universidad de Burgos.  
imartins@ubu.es*

**Resumen:** Dentro de los grupos de población extranjera asentada en España, el colectivo de población rumana es uno de los más numerosos. Su integración tanto en áreas urbanas como rurales de todo el país ha sido favorecida, entre otros aspectos, por las facilidades en materia de inserción laboral y libre circulación en virtud de su condición de ciudadanos comunitarios. No obstante, al igual que ocurre con otros colectivos de población extranjera, la segregación socioespacial es una cuestión muy presente en el espacio urbano. En ese sentido, la presente contribución se centra en una selección de 34 áreas urbanas en ciudades medias del interior de España donde este grupo está fuertemente representado. Para ello se utilizó como referencia fundamental las 3194 secciones censales de las áreas urbanas sistematizadas con datos obtenidos del Censo de Población de 2021 (INE). Así, se examinan los patrones de localización partiendo de una metodología comparativa donde, como referencias fundamentales, se aplica el Índice de Segregación con el objetivo de comprobar su distribución territorial en España. Posteriormente se clasifican las ciudades en baja, moderada y alta segregación y se seleccionan tres áreas urbanas caracterizadas por la alta segregación en comunidades autónomas distintas, estableciendo así un análisis del espacio intraurbano comparativo.

**Palabras-clave:** población, segregación, ciudades medias, rumanos, espacio intraurbano

**Abstract:** Among the foreign population groups settled in Spain, the Romanian population is one of the largest. Their integration in both urban and rural areas throughout the country has been favoured, among other aspects, by the facilities in terms of labour integration and freedom of movement by virtue of their status as EU citizens. However, as with other foreign population groups, socio-spatial segregation is a very present issue in the urban space. In this sense, this contribution focuses on a selection of 34 urban areas in medium-sized cities in the interior of Spain where this group is strongly represented. For this purpose, the 3194 census sections of urban areas systematised with data obtained from the 2021 Population Census (INE) are used as a fundamental reference. Thus, location patterns are examined based on a comparative methodology where, as fundamental references, the Segregation Index is applied with the aim of verifying their territorial distribution in Spain. Subsequently, cities are classified into low, moderate and high segregation and three urban areas characterised by high segregation are selected in different autonomous communities, thus establishing an analysis of the comparative intra-urban space.

**Keywords:** population, segregation, medium-sized cities, Romanians, intra-urban space



## 1. INTRODUCCIÓN

Los estudios sobre movilidad poblacional centrados tanto en la migración como en la población extranjera han ocupado un espacio importante en las investigaciones geográficas y las ciencias humanas en general (Castles, et al. 2005; Cresswell, 2010; King, 2012). La complejidad de los flujos migratorios y la presencia de estas comunidades no se limita únicamente a la identificación de los desplazamientos individuales y colectivos entre distintas regiones y países, sino que aparecen como un proceso que se extiende hacia la comprensión más detallada de los impactos generados por estos movimientos y que se reflejan en el contexto socioespacial de las áreas receptoras, tanto dentro del entorno urbano de las ciudades como a diferentes escalas. La migración precisa de un análisis específico como un fenómeno dinámico, por lo que una de las cuestiones más a tener en cuenta es averiguar cómo la población extranjera establece relaciones con los procesos de segregación socioespacial. Estos procesos están trufados de diversos factores históricos, sociales y económicos y, si bien algunas de las diferencias en los procesos migratorios son inherentes a la diversidad de contextos de origen de los inmigrantes, otras disparidades se manifiestan a través de las propias corrientes migratorias, originando condiciones y características muy diversas. Entre los aspectos que inciden podemos destacar como uno de los más influyentes, la proveniencia dado que los inmigrantes pueden ser oriundos tanto de áreas urbanas como rurales, cuestión que influye en sus perspectivas, habilidades y adaptación a entornos urbanos en el país de destino. Del mismo modo es relevante el nivel de educación o cualificación, que impacta directamente en sus oportunidades laborales y su integración en la sociedad de acogida, así como el dominio del idioma y las diferencias culturales. Tampoco son desdeñables cuestiones ligadas a las propias razones para migrar y que pueden variar desde la búsqueda de oportunidades económicas hasta la huida de conflictos, con una intención de permanencia temporal o permanente en el territorio de inmigración. Otras variables a tener en cuenta son las redes sociales y de apoyo, cuya presencia o ausencia en el país de destino influye en la capacidad de los inmigrantes para adaptarse y acceder a recursos comunitarios y, por último, los aspectos legislativos que afectan los derechos, el acceso a servicios y la estabilidad legal de los inmigrantes.

La compleja interacción de todos estos elementos puede influir de forma significativa en los procesos de segregación urbana, generando dinámicas específicas que requieren una comprensión detallada y enfoques más amplios para abordar de manera efectiva la relación directa entre los habitantes, la ciudad y los espacios residenciales y de la vida cotidiana. Sobre esta base, en las últimas décadas se observa de forma paralela un aumento en las investigaciones encaminadas a comprender con mayor exactitud los orígenes, tendencias, patrones y consecuencias de la migración, así como su vínculo con la población extranjera (Malheiros, 2002; Musterd, 2005; Vaughan y Arbaci, 2011; Tammaru, 2015). Estos estudios, predominantemente ubicados en Europa, se centran en el impacto de la inmigración y las poblaciones extranjeras en los procesos de segregación urbana en diversos países. Dentro del contexto particular de España, son numerosos los trabajos que también han abordado esta temática (Veiga, 1999; Domínguez Mujica, et al, 2010; Díaz Parra, 2010; Bayona i Carrasco y Gay, 2011; Checa-Olmos, Arjona-Garrido, 2011; Porcel y Antón, 2021; Robaina, Andrés y Soria, 2023). No obstante, se evidencia una marcada carencia de estudios que exploren la interacción entre la población extranjera, la segregación urbana y las áreas urbanas no metropolitanas y que estén específicamente centrados en ciudades medias con un enfoque integral que no sólo considere la población extranjera como un grupo homogéneo, sino reflexionando en las particularidades de cada grupo, si bien es cierto que en España destacan los estudios centrados en población proveniente países africanos (Checa Olmos y Arjona Garrido, 2006; Achebak, Bayona-i-Carrasco, Domingo i Valls, 2017, Capote y Calmaestra, 2017, Domingo i Valls, Bayona, Gastón, 2022). También las investigaciones sobre población rumana en España son destacadas y abundantes, justificado en el hecho de que se trate de uno de los colectivos de extranjeros más presentes sobre el territorio (Macías, 2005; Marcu, 2009; Martínez, 2010; Petroff, 2013; Riopedre, 2017), aunque únicamente se ha identificado una investigación específica que aborde el impacto de su asentamiento en relación con el fenómeno de la segregación urbana, limitado al caso particular de Tarragona (Morariu, 2022).

De este modo, con el objetivo central de ampliar este espectro, la presente contribución se centra en la población rumana como uno de los grandes grupos de población extranjera asentada en 34 áreas urbanas en las ciudades medias del interior de España. En primer lugar, se busca representar la distribución espacial de este colectivo y comprender los posibles mecanismos subyacentes al fenómeno de la segregación socioespacial. Adoptando un enfoque metodológico fundamentado en una sólida base de datos y un análisis mediante métodos estadísticos, Sistemas de Información Geográfica (SIG) e índices

socioeconómicos, la investigación pretende contribuir significativamente a la comprensión de las relaciones entre la población extranjera de origen rumano y la segregación socioespacial en estas áreas urbanas. De esta manera, se proporciona un mejor entendimiento sobre las características sociodemográficas de este grupo de población extranjera y su interacción con el territorio.

## 2. MATERIALES Y MÉTODOS

Al considerar la geografía como disciplina del conocimiento científico, entendemos su propia metodología como un conjunto organizado de procedimientos, técnicas y enfoques aplicados de manera sistemática, objetiva y estructurada en una investigación concreta. Cada fase de este proceso presenta una estructura lógica, desde la formulación de las preguntas de investigación hasta la interpretación de los resultados. Esto implica la selección y aplicación de instrumentos, la recopilación y análisis de datos, así como el uso de enfoques específicos para alcanzar los objetivos establecidos. La metodología seguida en esta investigación se divide siguiendo esta línea en tres etapas fundamentales: por una parte, delimitación espacial, en segundo lugar, la búsqueda, descarga y sistematización de datos estadísticos y, por último, el análisis espacial y sus correlaciones mediante la generación de índices y la producción cartográfica basada en Sistemas de Información Geográfica (SIG).

La delimitación espacial se enfoca en el análisis de áreas urbanas vinculadas a ciudades de tamaño medio y definidas como aquellas que cuentan con una población comprendida entre 50.000 y 300.000 habitantes donde el conjunto del área urbana no supera los 400.000 habitantes (Bellet y Andrés, 2021). Partiendo de esta premisa, en España se identifican un total de 34 áreas ubicadas en el interior peninsular, alejadas de las dinámicas turísticas costeras y no integradas en otras realidades urbanas de carácter metropolitano. Para la búsqueda, descarga y organización de datos secundarios de carácter estadístico, se ha empleado información proveniente del Censo de Población 2021, que proporciona una recopilación detallada y actualizada de datos demográficos, socioeconómicos y territoriales a nivel nacional. En este contexto, se han analizado los datos relativos a la población extranjera, en concreto, los nacidos en Rumanía, así como su correlación con el nivel de renta. Un primer paso ha sido comprender de qué manera está distribuida la población rumana en el grupo de 34 ciudades y su relación con respecto del total de la población extranjera en España. La segunda etapa se centra en el análisis estadístico-espacial mediante la aplicación del Índice de Segregación (Duncan y Duncan, 1955; White, 1983; Massey & Denton, 1988), donde se ha considerado el nivel medio de ingresos por unidad de consumo (homogeneizando los ingresos por unidad familiar), el porcentaje de la población con bajo nivel de ingresos (grupo con menos del 60% de la mediana de ingresos) y el porcentaje de población con alto nivel de ingresos (grupo con más del 160% de la mediana de ingresos). Además, para la implementación y ejecución de estos análisis, así como la detección de posibles correlaciones a través del método de Pearson entre variables, se utilizó el sistema de programación Python y el software estadístico SPSS. Esta combinación de herramientas tecnológicas permite una aplicación eficiente de los métodos y facilita la interpretación general y correlacionada de los resultados. Finalmente, se procedió a la utilización del Sistema de Información Geográfica (SIG) mediante el software ArcGis tomando como referencia escalar las unidades censales disponibles en el Instituto Geográfico Nacional (IGN). La construcción de esta cartografía temática específica sobre los patrones espaciales de la población rumana en las ciudades medias del interior peninsular facilita la interpretación de los resultados obtenidos en el análisis de segregación. De lo contrario, habría sido muy costoso mostrar y entender los posibles modelos basándonos únicamente en los valores numéricos obtenidos con el programa SPSS. Cabe destacar que se partió de una gran muestra de datos que a su vez se relacionaron con otras variables para detectar posibles patrones de segregación. Para ello, una aportación novedosa de este estudio ha sido la aplicación de análisis espaciales a través de las herramientas incluidas en el paquete de estadística espacial del programa ArcGisPro de ESRI, herramientas que han permitido agrupar en cuatro grandes grupos las 3.194 secciones censales con comportamientos similares.

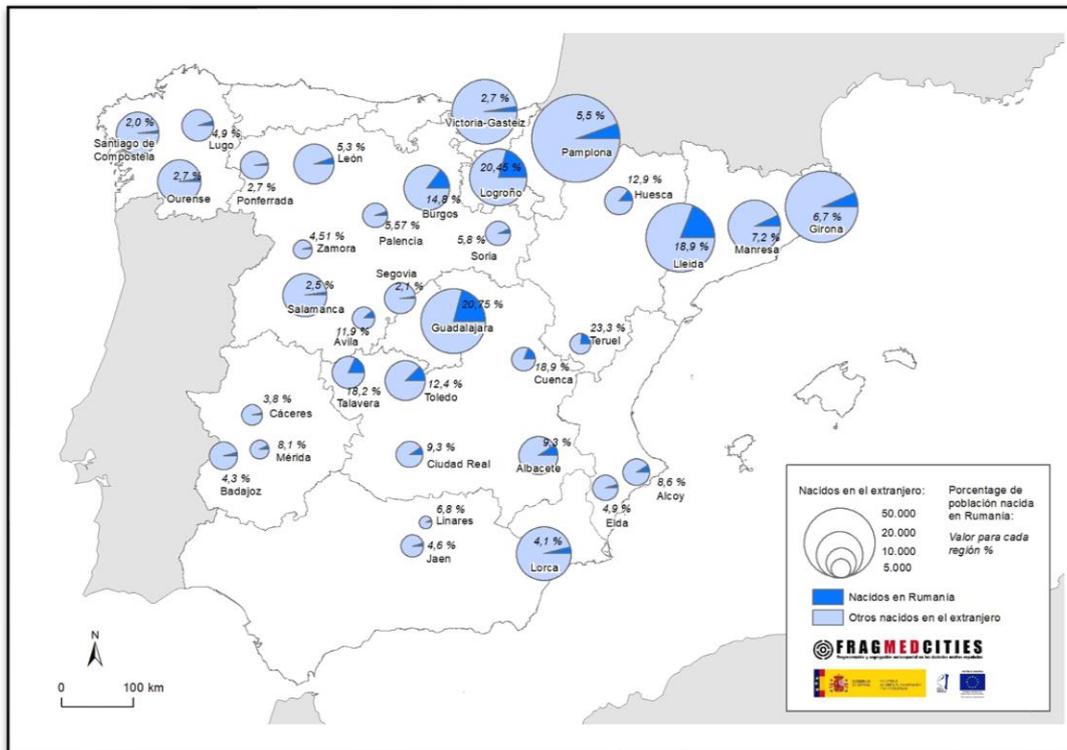
Entre las distintas opciones trabajadas, la más satisfactoria ha sido la elaboración de clústeres multivariantes, de modo que, para la agrupación, diferenciación y catalogación de secciones según la relación entre la población de origen rumano y los porcentajes de rentas altas y bajas, se ha procedido a ejecutar un clúster multivariante mediante el algoritmo medio K. El resultado ha sido la clasificación en cuatro grupos las secciones con pautas similares entre ellas. Pero a su vez, los cuatro grupos se han clasificado los más distantes posible entre ellos.



### 3. RESULTADOS Y DISCUSIONES

Basándonos en el análisis de los datos y los aspectos indicados en el epígrafe precedente, se muestran los resultados obtenidos al examinar la interacción entre la concentración de población rumana en las 34 ciudades seleccionadas y el total de nacidos en el extranjero. Este primer enfoque ofrece una comprensión inicial de la dimensión demográfica acerca de la población rumana y sus posibles correlaciones con el fenómeno de la segregación residencial urbana a nivel general. Una vez profundizada esta correlación, se pueden identificar algunos elementos que sugieren posibles tendencias y patrones de segregación residencial urbana.

Mapa 1. Relación entre la concentración de la población rumana y la proporcionalidad de su peso en la población nacida en el extranjero



Elaboración propia a partir de: INE, Censo de Población y Viviendas, 2021

El mapa adjunto destaca cuantitativamente cómo la población rumana, con sus 51.871 residentes, se sitúa como el tercer grupo más numeroso de población extranjera en las 34 ciudades objeto de análisis, cifra únicamente superada por la población de origen marroquí y colombiana. Resulta igualmente relevante señalar que, en el contexto de toda España, la población nacida en Rumanía alcanza un total de 565.724, lo que supone el 10,9% para el conjunto de las 34 ciudades, dato que por tanto lleva a reflexionar sobre la aparente menor representatividad de este grupo en el ámbito urbano analizado en comparación con el conjunto nacional. Sin embargo, para calibrar este dato debe tenerse en cuenta el peso demográfico de las grandes áreas urbanas y metropolitanas, así como de las otras 26 ciudades medias que no fueron objeto de estudio por no formar parte del interior peninsular, además de todas las ciudades de menor tamaño presentes en el conjunto de España.

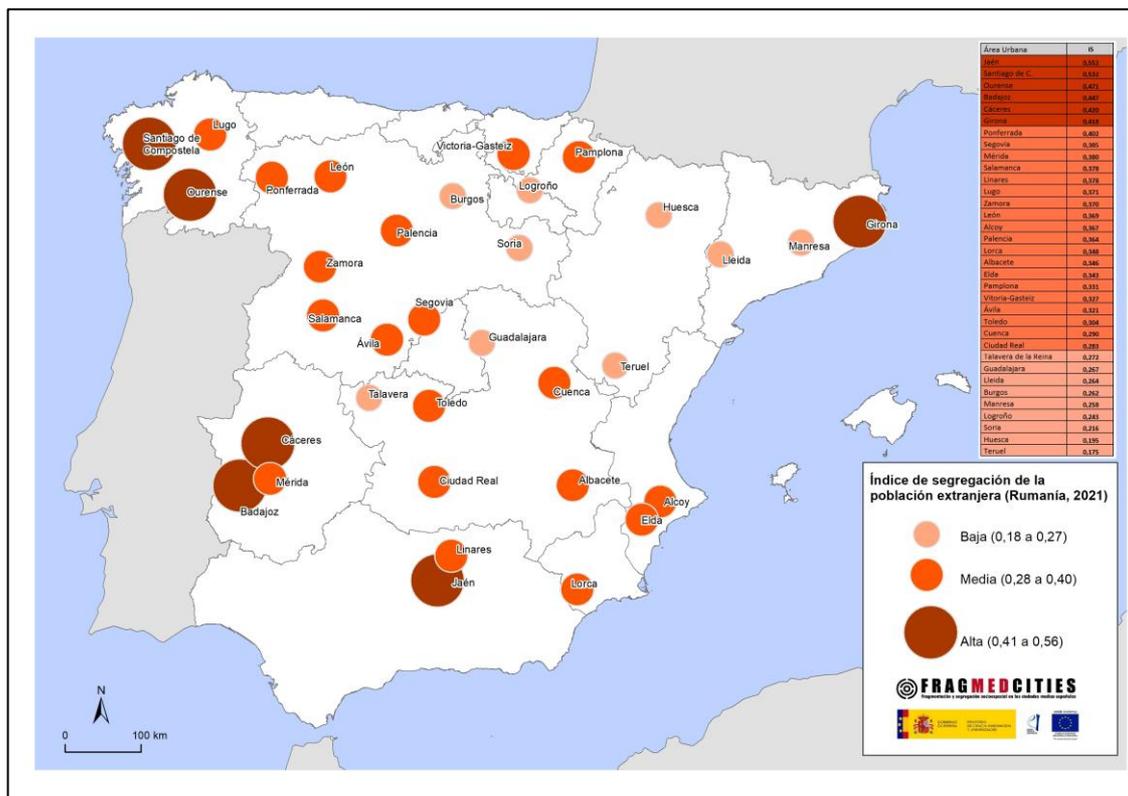
Las principales concentraciones demográficas de población rumana siguen la misma dinámica propia que el resto de la población de origen extranjera. De hecho, entre las siete concentraciones urbanas con mayor presencia de la población extranjera (Pamplona, Girona, Lleida, Victoria-Gasteiz, Guadalajara, Logroño y Lorca), la población rumana concentra seis de sus principales referencias en las 34 ciudades estudiadas, a saber: Lleida (7.905), Guadalajara (7.665), Logroño (6.092), Pamplona (3.479) y Girona (3.010), quedando fuera de este grupo únicamente el área urbana de Burgos (3.021), que ocupa el séptimo lugar en cuanto a la concentración de población rumana. Estos datos permiten destacar la tendencia de la población rumana a establecerse en áreas urbanas con gran presencia población extranjera. Con todo ello,



al considerar el peso relativo de la población rumana en comparación con el conjunto de la población extranjera, existe una notable representatividad en el conjunto de las áreas urbanas analizadas. En tres ciudades superan la quinta parte del total: Teruel (23,3%), Guadalajara (20,75%) y Logroño (20,45%), mientras que en otras tres ciudades se acercan a este nivel de proporción: Lleida (18,9%), Cuenca (18,9%) y Talavera de la Reina (18,2%), lo que subraya la importancia de la población rumana no sólo dentro de los grupos de población extranjera, sino también para el conjunto de estas áreas urbanas. Por el contrario, otras ciudades el peso de la población rumana es relativamente insignificante en comparación con los ejemplos anteriores, como son los casos de Santiago de Compostela (2,0%), Segovia (2,1%), Salamanca (2,5%) y Vitoria-Gasteiz (2,7%). Teniendo en cuenta estos datos no es posible establecer un conjunto claro de tendencias o patrones en relación con el tamaño de la presencia de la población extranjera y el peso demográfico de las áreas urbanas, ya sea en relación con las dinámicas de centro-periferia o las diferenciaciones entre las distintas comunidades autónomas en el territorio español.

El siguiente análisis se centra en la aplicación del índice de segregación de la población rumana en España con el propósito de identificar posibles correlaciones, tendencias y patrones significativos del fenómeno en diversas áreas geográficas del país. El uso de índices para analizar la segregación conlleva múltiples debates en torno a su potencial, pero también a sus limitaciones (Wong, 2004; Gorard, 2011). Como norma general, se considera que existe baja segregación cuando los valores se sitúan en 0,3, moderados entre 0,3 y 0,6 como moderados, y por encima de 0,6 como altos (Massey y Denton, 1993). No obstante, para esta contribución se han tenido en cuenta otros factores en línea con la literatura académica consultada y la dimensión estructural y contextual del área espacial analizada (Martin, et al., 2000; Feitosa et al., 2007). En esta línea se ha considerado que los valores para los umbrales considerados son: baja segregación (< 0,3), segregación moderada (entre 0,3 y 0,4) y alta segregación (> 0,4). El resultado de esta clasificación aplicado a la población rumana en las áreas urbanas analizadas se puede observar en el siguiente mapa y la tabla adjunta que indica los valores en cada ciudad.

Mapa 2: Segregación residencial urbana de la población nacida en Rumania



Elaboración propia a partir de: INE, Censo de Población y Viviendas, 2021



El primer hallazgo relevante sobre la segregación de la población rumana en las ciudades medias españolas se relaciona con la distribución general de estas ciudades, de manera que puede observarse una clara división del conjunto de las ciudades en tres grandes grupos.

El primero de ellos alberga las ciudades con alta segregación residencial y está compuesto por seis ciudades (Jaén, Santiago de Compostela, Ourense, Badajoz, Cáceres y Girona) que representan 17,6% de la muestra. El segundo grupo lo componen ciudades con un nivel moderado de segregación y está formado por diecinueve ciudades (Ponferrada, Segovia, Mérida, Salamanca, Linares, Lugo, Zamora, León, Alcoy, Palencia, Lorca, Albacete, Elda, Pamplona, Vitoria-Gasteiz, Ávila, Toledo, Cuenca y Ciudad Real), con un peso porcentual del 55,9% y que constituye con ello la parte más representativa del conjunto de ciudades. Un tercer grupo, clasificado como ciudades con bajo nivel de segregación, lo protagonizan nueve ciudades (Talavera de la Reina, Guadalajara, Lleida, Burgos, Manresa, Logroño, Soria, Huesca y Teruel), el 26,4% del total. Respecto a las posibles correlaciones entre la distribución de las ciudades medias y los niveles de segregación de la población rumana en el territorio español por comunidades autónomas, las reflexiones no son relevantes a la hora de realizar una explicación global sobre el fenómeno, por lo que teniendo en cuenta exclusivamente la representatividad de las áreas urbanas con bajo índice de segregación, solamente las áreas urbanas de Aragón (Huesca y Teruel) presentan esta clasificación. Para el caso de Cataluña, dos de las tres áreas urbanas presentan también bajos índices de segregación (Lleida y Manresa), mientras que el área urbana de Girona es una de las seis ciudades con alto nivel de segregación residencial urbana.

Todo ello evidencia la necesidad de llevar a cabo un análisis más profundo que tenga en cuenta también metodologías de tipo cualitativo. Son las áreas urbanas clasificadas como de segregación moderada las que presentan la mayor representación dentro del conjunto de comunidades autónomas. En este punto merece destacarse cómo Castilla y León cuenta con siete de las nueve ciudades encuadradas en esta clasificación, mientras que Castilla-La Mancha alberga cuatro de las seis ciudades. Ambos territorios comprenden once de las diecinueve áreas urbanas, un más que significativo porcentaje del 57,8%.

De la misma forma, otro conjunto de ciudades fuera de ellas también presenta estas características, como es el caso de Lorca (Murcia), Elche y Alcoy (Comunidad Valenciana), Vitoria-Gasteiz (País Vasco) y Pamplona (Navarra), esta última siendo capital de una comunidad autónoma y el espacio urbano con la mayor concentración entre el conjunto de áreas urbanas analizadas. Respecto a las áreas urbanas clasificadas como de alta segregación, destaca la marcada distinción interna en el caso del área urbana de Girona en comparación con la baja segregación presente en ciudades próximas que presenta bajos índices de segregación (Lleida y Manresa). En otros entornos urbanos del cuadrante meridional como en el caso de Jaén, esta casuística no se observa de la misma manera, teniendo en cuenta que su área urbana más próxima, Linares, presenta valores de segregación moderados.

Las comunidades autónomas de Extremadura y Galicia son las que presentan un cuadro más destacado de segregación residencial para la población de origen rumano. En el caso extremeño, Cáceres y Badajoz muestran índices elevados de segregación, mientras que Mérida, aunque clasificada como moderada, se sitúa en el primer tercil entre aquellas con mayor segregación dentro de este grupo. Por lo que respecta a Galicia, se observa un patrón bastante similar, con presencia de alta segregación en dos de las tres ciudades encuadradas en el estudio (Santiago de Compostela y Ourense) y una ciudad con segregación moderada (Lugo), aunque también esta área urbana se encuentra en el primer tercil referido a los índices más altos dentro de este grupo. Una diferencia importante entre las dos comunidades se observa en sus capitales administrativas, puesto que mientras en Galicia la ciudad de Santiago de Compostela presenta un alto índice de segregación, en Extremadura el área urbana de Mérida presenta una segregación moderada.

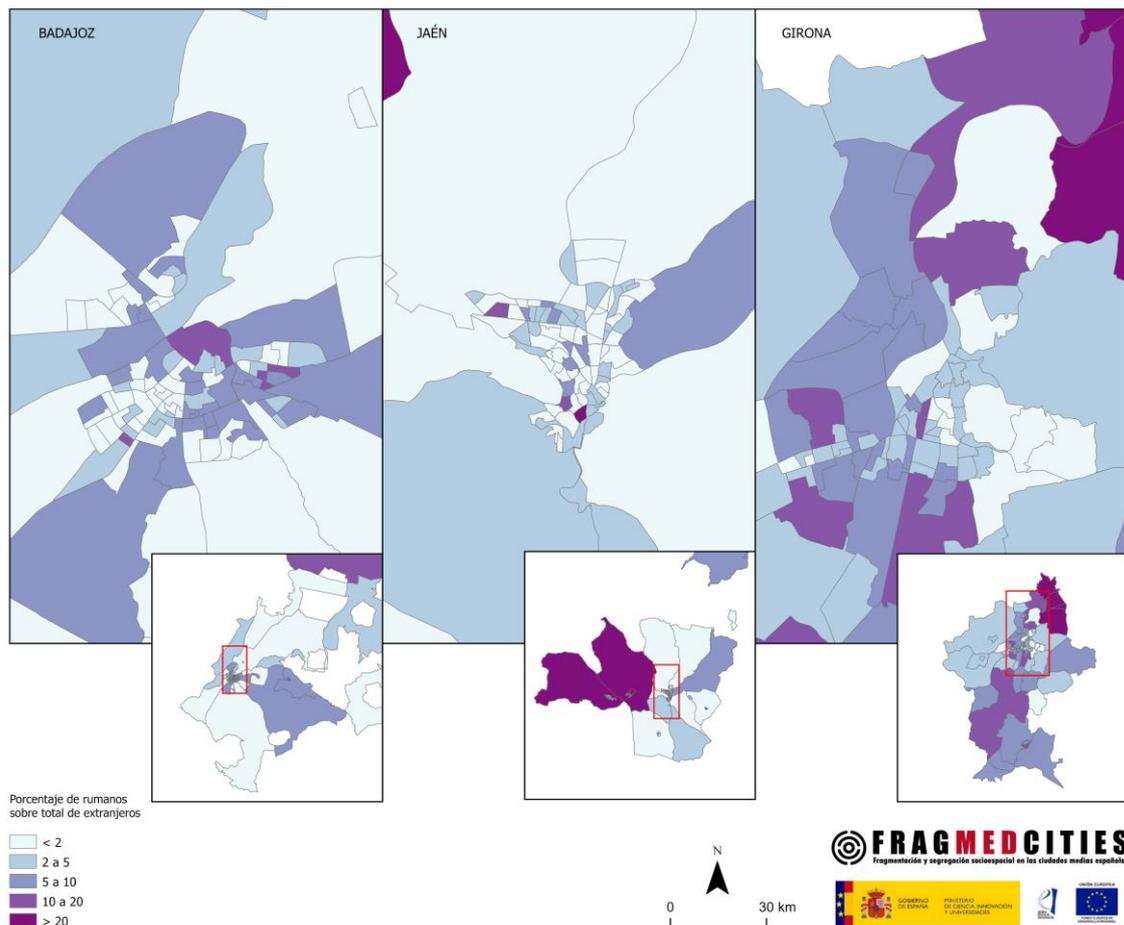
La correlación entre el tamaño de la población y la segregación proporciona otros datos relevantes. Por ejemplo, si en las áreas urbanas con mayor población no se tiene en cuenta el primer quintil, es decir, las siete más pobladas, cinco de ellas Lleida (7.905), Guadalajara (7.665), Logroño (6.121), Burgos (3.021), representan el 71,4%, de las clasificadas como ciudades con bajo índice de segregación. En cuanto a las ciudades clasificadas con menores concentraciones de población rumana, es decir, aquellas seleccionadas a partir del recorte de las siete ciudades correspondientes al último quintil, dos de ellas presentan alta segregación, Badajoz (362) y Cáceres (191), mientras que las otras cinco presentan segregación moderada, Linares (149), Mérida (351), Ponferrada (227), Segovia (210) y Zamora (192). Por lo tanto, los datos sugieren que la presencia de población rumana puede desempeñar un papel importante en la segregación.



Con el objetivo de obtener resultados más específicos, la presente investigación también desciende a escalas menores analizando los espacios intraurbanos de tres de las áreas urbanas clasificadas como de alta segregación. Como criterio para llevar a cabo el análisis se selecciona la ciudad con más alta segregación (Jaén) así como otras dos ciudades de comunidades autónomas distintas: Badajoz en Extremadura por ser una de las dos regiones con más representación en términos de alta segregación, junto con Galicia, y, el caso particular del área urbana de Girona, clasificada como de alta segregación. Con ello, un primer aspecto considera el porcentaje de distribución absoluta de la población rumana en las unidades censales dentro de las tres áreas urbanas.

Posteriormente, se correlaciona la presencia de población rumana y el nivel de renta en estos espacios intraurbanos. Los resultados obtenidos se pueden observar con mayor detalle en las siguientes representaciones cartográficas de las secciones censales de las tres áreas urbanas seleccionadas.

Mapa 3. Distribución geográfica de la población rumana sobre el total de población extranjera en los espacios intraurbanos de Badajoz, Jaén y Girona



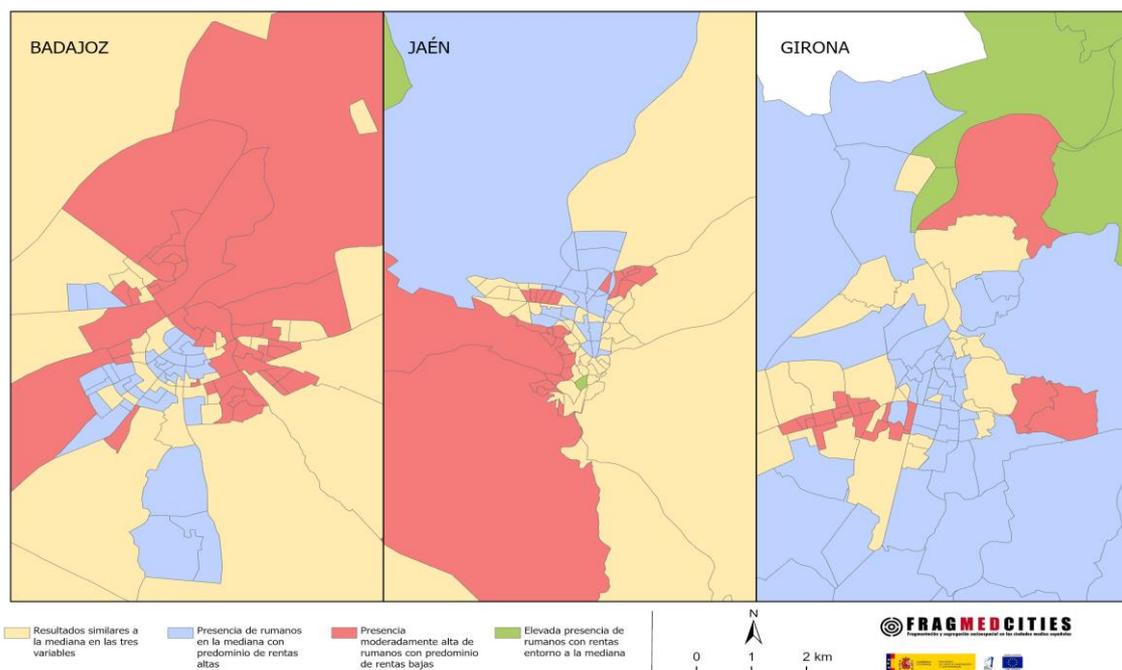
Elaboración propia a partir de: INE, Censo de Población y Viviendas, 2021

Las áreas urbanas de Badajoz, Jaén y Girona presentan algunas características generales sobre la población rumana que merecen ser destacadas. En relación con el peso de la población rumana dentro del conjunto de la población extranjera, estas áreas urbanas tienen, respectivamente, un 4,3%, 4,6% y 6,7%, ubicándose así en el último tercil entre aquellas con menor participación en el conjunto general de las 34 áreas analizadas. No obstante, al analizar en términos absolutos, las tres áreas urbanas muestran algunas diferenciaciones internas. Mientras que Jaén y Badajoz no superan los quinientos representantes de la población rumana, con 273 y 362 individuos respectivamente, la cifra de Girona es mucho mayor (3010 individuos). En este sentido, es importante considerar que la relación geográfica de la segregación está fundamentada en el proceso de concentración y distribución, resultado de diversos factores y dimensiones presentes en el territorio. Siguiendo con el caso de Girona, se identifican tres sectores censales específicos



que presentan concentraciones significativas por encima de 11% de presencia de población rumana sobre el total del conjunto. En cuanto a su ubicación, un primer sector está concentrado al sur de la ciudad, destacándose de forma particular el municipio de Caldes de Malavella. El segundo se localiza dentro de los sectores más periféricos de la ciudad y el tercero, al norte, donde sobresale el municipio de Celrá, donde se concentran 1.246 individuos de origen rumano, el 41,4% de toda la población de este colectivo en el área urbana de Girona. Vale la pena señalar que este municipio goza de una considerable concentración industrial, con más de 1.500 trabajadores empleados en el sector, dentro de un municipio de apenas 5.462 habitantes. En el caso de Badajoz y de Jaén, el menor peso demográfico de población rumana dificulta una explicación certera considerando únicamente esta variable, especialmente, cuando no hay una concentración específica, como se ha podido observar nítidamente en el caso de Girona. En la capital pacense se identifican dos sectores que destacan por la presencia de la población rumana por encima de los 20%, ambos localizados en una posición periférica. Una de ellas situada al norte del área central y su periferia inmediata y otra al este, rodeada por otra unidad censal con una concentración inferior que representa entre el 11% y el 20% del total de población. Para el caso de Jaén, se puede observar una mayor presencia del colectivo tanto en la periferia de la ciudad como en municipios relativamente distantes de la capital, como el caso de La guardia de Jaén, pero especialmente en el caso de municipios localizados al oeste: Torredelcampo y Torredonjimeno. En ambos se concentran 133 del total de 273 residentes procedentes de Rumanía, es decir, el 48,7%. Vinculándolo con la actividad económica, estos dos municipios agrupan sus actividades esencialmente dentro del sector primario (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, 2022). Por último, teniendo en cuenta un punto de vista estrictamente estadístico-geográfico, en el caso del área urbana de Girona únicamente existe 3 unidades censales sin presencia de población rumana dentro de un amplio conjunto de 109 unidades censales, es decir, apenas un 2.75% del total. Sin embargo, en los casos de Badajoz y Jaén, estas proporciones presentan otra configuración. En la primera de las 112 unidades censales en 32 no había la presencia de la población rumana, prácticamente una tercera parte del total. En Jaén esta manifestación es aún más acentuada, puesto que el porcentaje se eleva hasta prácticamente la mitad, dado que, de las 117 unidades censales, en 49 de ellas no había la presencia de este contingente. El cuarto y último punto de análisis en las tres áreas urbanas seleccionadas se centra en tratar de relacionar de qué manera el nivel de renta influye en el proceso de segregación. Para ello se seleccionan cuatro grandes categorías que giran en torno a la mediana de renta a partir de la diferenciación entre las rentas bajas y altas en los respectivos territorios.

Mapa 4. Diferenciación de renta entre la población rumana en los espacios intraurbanos de las ciudades de Badajoz, Jaén y Girona



Elaboración propia a partir de: INE, Censo de Población y Viviendas, 2021

El mapa adjunto proporciona una visión de los procesos de diferenciación geográfica en interrelación entre población y renta. Si comparamos el porcentaje de rumanos y los clústeres de renta observamos que, si bien para Badajoz y Jaén hay poca presencia de rumanos (en ningún caso se supera el 2,5%), en Badajoz sí puede apreciarse una clara distinción entre áreas, con una concentración de secciones censales donde predominan las rentas más altas al sur, y aquellas con predominio de rentas más bajas al norte, aunque también se registra esta misma tendencia en el sudoeste. En Jaén, el patrón se repite en cierta medida, pero de manera inversa, con sectores que muestran predominio de rentas más altas en el norte, asociadas a la población rumana, y áreas con predominio de rentas más bajas en el sur, además de dos sectores intermedios entre las áreas con predominio de rentas altas y medianas según las tres variables analizadas. Para el caso de Girona, la distribución adquiere un carácter más complejo, con una gran cantidad de secciones censales que muestran predominio de rentas altas en una parte significativa del territorio, y la presencia de áreas con predominio de rentas más bajas en tres áreas distintas.

Es relevante resaltar también la influencia de las áreas de contacto directo entre secciones censales, donde se observa una coexistencia entre población rumana en áreas con predominio de rentas altas y en áreas con predominio de rentas bajas, especialmente en Badajoz y Jaén. Esto genera un escenario complejo a la hora de comparar las dinámicas socioeconómicas y sus relaciones geográficas, no solo en términos de interacción entre grupos extranjeros y nativos, sino también dentro de los propios grupos de extranjeros o incluso entre miembros de una misma nacionalidad, como es el caso de la población rumana.

En Girona, las secciones con mayor cantidad de población rumana se encuentran identificadas dentro del grupo de renta mediana (verde). Sin embargo, en el municipio de Salt, con un porcentaje de población rumana que oscila entre el 2,5% y el 10%, se destaca por su inclusión en la categoría “Presencia moderadamente alta de rumanos con predominio de rentas bajas” (rojo), lo que sugiere que este sector podría ser una de las más segregadas no solo en Girona, sino también para el conjunto de las 34 áreas urbanas analizadas en el territorio español. Paralelamente, se observa una presencia moderada de población rumana en vecindarios de mayores ingresos, lo que indica una posible integración más destacada en el centro urbano de Girona. Al analizar estadísticamente los clústeres multivariantes a partir de las secciones censales referentes a la población rumana y la renta en las tres áreas urbanas seleccionadas, encontramos cómo los casos de Badajoz y Jaén poseen escasa presencia de población rumana, tanto en términos absolutos como en relación con el total de población extranjera. No obstante, en Badajoz, de las 112 secciones censales, 31 de ellas están clasificadas como presencia de rumanos en la mediana con predominio de rentas altas (azules), lo que representa el 27,7%, mientras que en 43 secciones censales se registra la presencia moderadamente alta de rumanos con predominio de rentas bajas (rojo), alcanzando el 38,4%. En cierta medida, esta tendencia se observa también en Jaén, con 24 de sus 117 (el 20,5%) de sus secciones censales encuadradas como presencia de rumanos en la mediana con predominio de rentas altas (azules), mientras que en 33 secciones censales (el 28,2 %) se registra una presencia moderadamente alta de rumanos con predominio de rentas bajas (rojo). Ambas ciudades presentan tasas significativas de población rumana en las secciones censales con renta más baja, sin embargo, en el caso de Girona, el patrón es inversamente proporcional. De las 109 secciones censales, 54 de ellas están clasificadas en la presencia de rumanos en la mediana con predominio de rentas altas (azul), lo que representa el 50,4% del total. Por otro lado, solamente 18 secciones censales están clasificadas por la presencia moderadamente alta de rumanos con predominio de rentas bajas (rojo), apenas el 16,5% del total.

En este sentido, a pesar de que la población rumana en el área urbana de Girona esté clasificada como de alta segregación, se identifica su presencia en casi todos los sectores, incluso en aquellos con predominio de rentas altas.

#### 4. CONSIDERACIONES FINALES

A partir de resultados obtenidos en esta investigación, se han explorado las posibles interrelaciones entre la población de origen rumano y la segregación residencial urbana en las 34 ciudades medias del interior peninsular seleccionadas para el estudio. Entre las principales conclusiones se destaca, en primer lugar, cómo la población rumana representa el tercer grupo más numeroso de población extranjera en estas ciudades, superando en algunas áreas porcentajes superiores al 20% del total de extranjeros, como en los casos de Guadalajara, Logroño y Teruel. Esta observación permite establecer más profundamente su representatividad en comparación con el conjunto nacional, así como el planteamiento de comparaciones



futuras acerca de las diferencias en las dinámicas de concentración poblacional entre las áreas urbanas estudiadas y otras escalas de análisis como las pequeñas ciudades o las grandes áreas metropolitanas del país. Otra consideración tiene que ver con la tendencia de la población rumana a concentrarse en áreas urbanas con mayor presencia en términos generales de población extranjera, lo que sugiere la existencia de patrones de asentamiento preferencial.

En relación con los niveles de segregación detectados para el caso concreto de la población rumana ha sido posible identificar correlaciones de índole geográfica a partir de la distribución en las diferentes ciudades y las comunidades autónomas a las que pertenecen. Por ejemplo, se aprecia una mayor representación de ciudades con baja segregación en el interior peninsular, y una división del territorio peninsular entre la parte septentrional (con índices más bajos) y la parte meridional (con índices más altos de segregación urbana).

Esto, de alguna manera, define un patrón del fenómeno para el conjunto urbano español. Al descender al espacio intraurbano dentro de las sesiones censales, se detectan igualmente numerosas áreas clasificadas como de alta segregación, con patrones complejos de concentración y distribución que en gran parte obedecen y guardan relación con los niveles de renta. Esta relación entre población y renta revela también dinámicas socioeconómicas y geográficas particulares, con áreas de contacto entre grupos con distintos niveles de ingresos y la población rumana. En el análisis de las tres áreas urbanas clasificadas como de alta segregación, se han podido interpretar significativas diferencias internas partiendo de la representación de clústeres multivariantes.

Por un lado, en Badajoz y Jaén la presencia de la población rumana se concentra en áreas con rentas más bajas, mientras que en Girona se observa una significativa presencia de rumanos en sectores con predominio de rentas más altas. En esta misma ciudad también se revelan una serie de aspectos que podrían ser considerados a primera vista como “contradictorios y paradójicos”, pero que forman parte de la ya señalada complejidad y heterogeneidad del fenómeno y que no resulta simplemente de la aplicación de índices o la obtención de datos cuantitativos ligados a variables independientes. De este modo, el hecho de que un determinado grupo extranjero pueda estar segregado, pero al mismo tiempo no económicamente desfavorecido, resulta complejo de interpretar y exige una mayor profundidad en la prolífica literatura académica que gira en torno a la temática de la segregación socioespacial en los espacios urbanos. Así pues, resulta necesario reconocer que el análisis puramente cuantitativo, tanto de la diferenciación espacial como de los índices de segregación, debe realizarse dentro de un contexto adecuado, y que su utilización exclusiva con el objetivo de comprender una realidad tan diversa presenta limitaciones.

Ello se explica porque tomando como referencia únicamente esta metodología no se logra abarcar toda la complejidad de este fenómeno. Por tanto, es necesario adoptar un enfoque diversificado mediante la utilización de otras perspectivas de análisis y teniendo en cuenta la dimensión contextual del espacio urbano como un escenario esencial para la comprensión de la segregación socioespacial. En este sentido, se hace necesaria la participación complementaria de la investigación cualitativa con técnicas de trabajo de campo, entrevistas o procedimientos diseñados ad hoc para la obtención de resultados. Además, el análisis de la segregación a niveles micro, como por ejemplo manzanas y bloques de edificios, puede también ser un camino con gran potencial para el caso de las ciudades medias españolas, especialmente teniendo en cuenta su menor peso demográfico y extensión territorial.

En definitiva, los resultados de esta contribución avalan la relevancia de la población rumana en España, incluso en ciudades medias, al significarse este colectivo como uno de los principales grupos de población extranjera. Esta conclusión debe considerar paralelamente la influencia directa en el territorio y los posibles impactos en las dinámicas demográficas de la población española en el futuro. Asimismo, abre la puerta a futuras investigaciones sobre el tema otras escalas y contextos urbanos.

**Agradecimientos:** Los resultados que aquí se presentan forman parte del proyecto de investigación financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (MCIN) “Segregación socioespacial y Geografías de la vida cotidiana en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas” (PID2021-124511NB-C21).

## REFERENCIAS

Achebak, H., Bayona-I-Carrasco, J., & Domingo I Valls, A. (2017). Evolución y pautas geográficas de la segregación residencial de los marroquíes en España. *Estudios Geográficos*, 78(283), 417–443. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201714>



- Bayona i Carrasco, J. & Gay, A. (2011) Concentración, segregación y movilidad residencial de los extranjeros en Barcelona. *Documents d'anàlisi geogràfica*, 57 (3) 381-412. <https://doi.org/10.5565/rev/daq.234>
- Bellet, C. & Andrés, G. (2021) Urbanización, crecimiento y expectativas del planeamiento urbanístico en las áreas urbanas intermedias españolas (1981-2018). *Investigaciones Geográficas*, 76, 31-52, <https://doi.org/10.14198/INGEO.18054>
- Capote, A. Calmaestra & J. A. (2017) Segregación de la Población Marroquí en los Principales Núcleos Urbanos de Andalucía (España). *Contexto. Revista de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León*, 11 (14), 23-41. <https://contexto.uanl.mx/index.php/contexto/article/view/62>
- Castles, S.; Miller, M.; Ammendola, G. (2005). *The Age of Migration: International Population Movements in the Modern World*: New York: The Guilford Press.
- Checa, J. C. & Arjona, Á. (2006). Segregación y condiciones residenciales de los inmigrantes africanos en Almería (España). *Migraciones internacionales*, 3 (3), 81-106. [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1665-89062006000100004](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-89062006000100004)
- Checa, J. C.; Arjona, Á.; Checa-Olmos, F. (2011) Segregación residencial de la población extranjera en Andalucía, España. *Papeles de población*, 17 (70) 219-246. [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-74252011000400009](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252011000400009)
- Cresswell, T. (2010) Towards a politics of mobility. *Environment and planning D: society and space*, 28 (1), 17-31. <https://doi.org/10.1068/d1140>
- Díaz Parra, I. (2010) Distribución y segregación de la población residente extranjera en el municipio de Sevilla (2000-2008). *Estudios Geográficos*, 71 (268), 103-128. Doi: <https://doi.org/10.3989/estgeogr.0470>
- Domingo, A., Bayona, A.; Gastón, S. (2022) Integración segmentada de la población africana en España: precariedad laboral y segregación residencial. *Mediterráneo Económico*, 36, 129-149, <http://hdl.handle.net/2445/193159>
- Domínguez, J; Parreño, J. M.; Díaz, R. (2010) Inmigración y ciudad en España: integración versus segregación socio-territoriales. *Scripta nova*, <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/1701>
- Duncan, O.; Duncan, B. 1955. A methodological analysis of segregation indexes, *American Sociological Review*, (41): 210-217
- Feitosa, F., Camara, G., Monteiro, A. M. V., Koschitzki, T., & Silva, M. P. (2007). Global and local spatial indices of urban segregation. *International Journal of Geographical Information Science*, 21(3), 299-323. <https://doi.org/10.1080/13658810600911903>
- Gorard, S. (2011) Measuring segregation - beware of the cautionary tale by Johnston and Jones. *Environment and Planning* 43 (1), 3- 7, doi: [10.1068/a43309](https://doi.org/10.1068/a43309)
- Instituto Nacional de Estadística (INE), Censo de Población y Viviendas 2021 <https://www.ine.es/censos2021/>
- Instituto Geográfico Nacional (2022), Cartografía y datos geográficos, <https://www.ign.es/web/ign/portal>
- King, R. (2012) Geography and migration studies: retrospect and prospect. *Population, space and place*, 18(2), 134-153. Doi: [10.1002/psp.685](https://doi.org/10.1002/psp.685)
- Macías, A (2005). La población romaní en el flujo migratorio del Este hacia Europa occidental: el caso de Rumanía. *Documentación Social*, 137, 79-98.
- Malheiros, J. (2002) Ethni-cities: residential patterns in the Northern European and Mediterranean metropolises—implications for policy design. *International Journal of population geography*, 8 (2), 107-134. <https://doi.org/10.1002/ijpg.247>
- Massey, D. S. & Denton, N. A. (1988) The dimensions of residential segregation. *Social Forces*, 67 (2), 281-315, <https://doi.org/10.2307/2579183>
- Marcu, S. (2009) Del este al oeste. La migración de rumanos en la Unión Europea: Evolución y características. *Migraciones internacionales*, 5 (1), 155-191. [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1665-89062009000100006](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-89062009000100006)
- Martin, D., Tate, N. J. y Langford, M., (2000), Refining population surface models: Experiments with Northern Ireland Census Data. *Transactions in GIS*, 4, 343- 360. doi: [10.1111/1467-9671.00060](https://doi.org/10.1111/1467-9671.00060)
- Martínez, R. (2010). Movilidad geográfica de los rumanos (Estructura territorial de las migraciones interiores en España). *Empiria: Revista de metodología de ciencias sociales*, 19, 157-181. Doi: <https://doi.org/10.5944/empiria.19.2010.2018>



- Morariu, A. (2022) Agrupación y segregación espacial de la población de nacionalidad rumana en Tarragona 2011-2021. Trabajo de fin de grado. Grado en Geografía y ordenación del territorio. Facultad de Turismo y Geografía. Universitat Rovira i Virgili. <http://hdl.handle.net/20.500.11797/TFG5266>
- Musterd, S (2005). Social and ethnic segregation in Europe: Levels, causes, and effects. *Journal of urban affairs*, 27 (3), 331-348. <https://doi.org/10.1111/j.0735-2166.2005.00239.x>
- Petroff, A. (2013) Las trayectorias laborales de los inmigrantes rumanos cualificados en Barcelona. Tesis Doctoral. Departamento de Sociología, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, Universidad Autónoma de Barcelona. <http://hdl.handle.net/10803/117189>
- Porcel, S. & Antón, F. (2021). Barcelona y el modelo paradójico de segregación residencial. *Encrucijadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales*, 21(1). <https://recyt.fecyt.es/index.php/encrucijadas/article/view/82471>
- Riopedre, J. (2017) Migraciones "Al Margen": grupos rumanos, diversidad y control social. *RIEM. Revista internacional de estudios migratorios*, 7 (4) 229-256. <https://doi.org/10.25115/riem.v7i4.1966>
- Robaina, I., Andrés, G ,Soria, C.H. ., (2023) Indicadores sobre la segregación residencial en las ciudades medias de Castilla-León: un estado de la cuestión, en *Geografía: cambios, retos y adaptación* (pp. 831-841). AGE <https://www.age-geografia.es/site/publicaciones/CG/2023/lc.pdf>
- Tamaru, T., Van Ham, M., Marcińczak, S., & Musterd, S. (Eds.). (2015). *Socio-economic segregation in European capital cities: East meets West*. Routledge.
- Vaughan, L & Arbaci, S. (2011) The challenges of understanding urban segregation. *Built Environment*, 37 (2), 128-138. <https://www.jstor.org/stable/23290014>
- Veiga, U. (1999) *Pobreza, segregación y exclusión espacial: la vivienda de los inmigrantes extranjeros en España*. Icaria Editorial. Barcelona
- White, M. J. (1983) The measure of spatial segregation. *American Journal of Sociology*, 88 (5) 1008-1018 <https://www.jstor.org/stable/2779449>
- Wong, D. (2004) Comparing traditional and spatial segregation measures: a spatial scale perspective. *Urban Geography*, 1, 66-82. doi :[10.2747/0272-3638.25.1.66](https://doi.org/10.2747/0272-3638.25.1.66)



# LA POBLACIÓN BRASILEÑA EN LAS CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS: EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA Y MANIFESTACIONES DE LA SEGREGACIÓN RESIDENCIAL

IGOR MARTINS MEDEIROS ROBAINA<sup>1</sup>

CARLOS HUGO SORIA CÁCERES<sup>2</sup>

GONZALO ANDRÉS LÓPEZ<sup>3</sup>

ITALA LUZIA DE ANDRADE<sup>4</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Historia, Geografía y Comunicación. Universidad de Burgos.  
imartins@ubu.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Historia, Geografía y Comunicación. Universidad de Burgos.  
chsoria@ubu.es*

<sup>3</sup>*Departamento de Historia, Geografía y Comunicación. Universidad de Burgos.  
gandres@ubu.es*

<sup>4</sup>*Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Espírito Santo.italalandrade@gmail.com*

**Resumen.** En las últimas décadas, el crecimiento de la población brasileña en España ha sido significativo, tanto en grandes áreas metropolitanas como en ciudades de menor tamaño. Las causas de esta emigración están vinculadas a diferentes factores, como las crisis económicas y los periodos de inestabilidad política que se han sucedido en el país. Este fuerte incremento ha venido acompañado de un paralelo y progresivo interés en su estudio especialmente por parte de investigadores brasileños, focalizados en el perfil laboral, los procesos de identidad o la influencia de las vinculaciones históricas entre ambos países. Si nos centramos en un análisis geográfico del fenómeno en las ciudades medias del interior de España, los datos muestran cómo actualmente este grupo de población está situado entre los diez de mayor representación sobre el total de extranjeros. Por tanto, el estudio de la población brasileña resulta pertinente teniendo en cuenta su importancia numérica en términos cuantitativos, pero también sus particularidades en el contexto específico de estas áreas urbanas. En esta comunicación se aborda, como objetivo esencial, determinar no sólo cómo se distribuye este colectivo o dónde muestra mayor representatividad, sino también las diferentes formas de manifestación de la segregación socioespacial en estas ciudades medias.

**Palabras clave:** población, segregación, brasileños, ciudades medias, migración

## THE BRAZILIAN POPULATION IN MEDIUM-SIZED SPANISH CITIES: DEMOGRAPHIC EVOLUTION AND PATTERNS OF RESIDENTIAL SEGREGATION

**Abstract.** In recent decades, the growth of the Brazilian population in Spain has been significant, both in large metropolitan areas and in smaller cities. The causes of this emigration are linked to different factors, such as the economic crises and periods of political instability that have occurred in the country. This sharp increase has been accompanied by a parallel and progressive interest in its study, especially on the part of Brazilian researchers, focusing on the labour profile, identity processes and the influence of historical links between the two countries. If we focus on a geographical analysis of the phenomenon in the medium-sized cities in the interior of Spain, the data show that this population group is currently one of the ten with the highest representation among the total number of foreigners. Therefore, the study of the Brazilian population is relevant considering its numerical importance in quantitative terms, but also its particularities in the specific context of these urban areas. The main objective of this paper is to determine not only how this group is distributed or where it is most represented, but also the different ways in which socio-spatial segregation manifests itself in these medium-sized cities.

**Keywords:** population, segregation, brazilians, medium-sized cities, patterns



## 1. INTRODUCCIÓN. DATOS PRELIMINARES SOBRE EL REPARTO DE LA EMIGRACIÓN BRASILEÑA EN EL MUNDO

Brasil cuenta con 203.062.512 habitantes según el último censo del Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE, 2022) de los que 4.598.735 residen fuera del país, el 2,4% de la población total. De estos, el 45,19% (2.078.170) se encuentran en América del Norte, el 34,42% (1.490.745) en Europa, el 14,06% (646.730) en América del Sur, el 4,83% (222.053) en Asia, el 1,16% (53.430) en Oceanía, el 0,87% (39.600) en África y, finalmente, el 0,18% (8.777) en América Central y el Caribe. El reparto territorial de la población brasileña en la exterior muestra a la península ibérica como un potente foco de atracción. Así lo muestran los datos de residentes, donde España ocupa el sexto lugar con 165.000 habitantes, es decir, el 3,6% del total de expatriados, mientras que Portugal acoge 360.000 residentes, el 7,8% de todos los brasileños en el exterior y un porcentaje cercano al 25% del total de brasileños dentro del viejo continente.

Teniendo en cuenta estos datos preliminares, el presente trabajo busca determinar las relaciones generadas entre migración, población extranjera y el fenómeno de la segregación residencial en el espacio urbano. Se trata de un tema que, a lo largo de las últimas décadas y especialmente en el contexto europeo, ha suscitado numerosas investigaciones. Estos trabajos, respaldados por destacados académicos como Malheiros (2002), Musterd (2005), Ireland (2008), Vaughan y Arbaci (2011) o Tammaru et al. (2015), se han centrado en la búsqueda de una comprensión más profunda de los orígenes, tendencias, patrones y consecuencias de la migración, así como en explorar la compleja relación que guarda con la población extranjera. Para el caso específico de la población brasileña en el territorio español, a pesar de la abundancia de estudios sobre el tema, generalmente estos se han centrado en análisis sobre migración (Solé, et al, 2011; Barrio y Duarte, 2012) así como otros temas de carácter heterogéneo como la identidad brasileña en España (Pelúcio, 2009; Guizardi, 2013), el tráfico de personas (Pérez, 2015), el mercado del sexo y asuntos matrimoniales (Piscitelli, 2009; Vartabedian, 2012; Checa y Arjona, 2017; Becerril y Cabello, 2022), la migración de retorno (Cavalcanti y Parella, 2012) o las transacciones de jugadores de fútbol (Rial, 2006). Asimismo, se ha estudiado ampliamente el mercado laboral con un enfoque puesto en las dificultades a la hora de lograr la inserción de los brasileños en España, que según los datos ofrecidos por la literatura académica principalmente trabajan en el sector servicios y en actividades de cuidado (Parella y Cavalcanti, 2010). Sin embargo, la relación de la población brasileña con el fenómeno de la segregación urbana, a pesar de ser un tema de gran importancia para la comunidad científica española (Rubiales, 2020; Checa y Nel.lo, 2021; Porcel y Antón, 2021; Sorando, 2022), no ha alumbrado hasta el momento una investigación específica al respecto. Por otra parte, la mayoría de las investigaciones sobre segregación urbana en España se centran en grandes urbes, y son pocos estudios los que analizan el fenómeno en ciudades pequeñas o medianas, limitándose en su caso a trabajos locales y a pequeña escala (Checa Olmos y Arjona, 2006; Madariaga, et al 2020).

Con el objetivo de ampliar este marco, la contribución señala otras temáticas concretas: el estudio de la población brasileña en 34 áreas urbanas de ciudades medias localizadas en el interior de España, el análisis de la distribución espacial de este grupo en concreto y la comprensión de los posibles mecanismos subyacentes al fenómeno de segregación socioespacial generada dentro de este colectivo. A partir de ello, se ofrece un referente para la comprensión de las relaciones entre la población de origen brasileño y la segregación socioespacial, proporcionando a su vez un mayor entendimiento sobre este colectivo y su relación con el territorio.

## 2. MATERIALES Y MÉTODOS

La delimitación espacial del estudio se fundamenta en los criterios recogidos dentro del proyecto de investigación "Fragmentación y segregación socioespacial en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas (2001-2021)". Este proyecto está localizado en áreas urbanas de ciudades medias, considerando para ello un criterio demográfico que les caracteriza como espacios con una población entre 50.000 y 300.000 habitantes y que no superen en el conjunto del área urbana los 400.000 (Bellet y Andrés, 2021). A partir de estos parámetros se han identificado 60 áreas urbanas con esta tipología, de las cuales el análisis de esta contribución selecciona 34 de ellas. La premisa fundamental a la hora de seleccionar esta tipología de ciudades responde a una característica común como es su localización en el interior peninsular, pero



también se tienen en cuenta otros valores como el estar alejadas de las dinámicas turísticas de la costa y no aparecer integradas en otras realidades urbanas de carácter metropolitano. Con todo ello se plantean las hipótesis relacionadas con la diferenciación socioespacial, la desigualdad y nivel de segregación en este conjunto de ciudades, proporcionando con ello un marco comparativo de referencia para contextualizar el análisis de las áreas urbanas en el contexto general español (Andrés, Bellet y Cebrián, 2023) y en su perspectiva regional (Robaina, Soria y Andrés, 2023). El procesamiento, tratamiento y análisis de los datos se divide en dos etapas: una general que de forma cuantitativa caracteriza la inmigración brasileña en las ciudades del estudio, y otra específica que tiene en cuenta los datos obtenidos y genera un análisis a partir de la aplicación del Índice de Segregación sobre estas áreas. Por lo que se refiere a la búsqueda, descarga y sistematización de datos secundarios de naturaleza estadística, se ha recurrido a la información proporcionada por el Censo de Población de 2021 del Instituto Nacional de Estadística (INE), así como a los datos de empadronamiento en los años 2003, 2007, 2012, 2017, 2022.

La caracterización de la inmigración brasileña se realiza utilizando datos como el ritmo de crecimiento mediante tasas, el crecimiento absoluto y el impacto de la inmigración. En primer lugar, el ritmo de crecimiento se calculó en base a la Tasa Geométrica de Crecimiento Anual de la Población para los períodos 2003-07, 2007-12, 2012-17, 2012-22, una secuencia temporal centrada en el siglo XXI mediante la comparación con las tasas de crecimiento de la población de extranjeros y los inmigrantes sudamericanos, grupo al que pertenece la población brasileña. Según números absolutos, el contingente de población brasileña se analiza de forma individual en las 34 ciudades y posteriormente se representa a través de un mapa coroplético graduado según el método de Natural Breaks (Jenks). Esta metodología minimiza la variación en cada clase y permite señalar tanto las discrepancias como la evolución de la distribución de este colectivo en el territorio, así como las áreas de concentración y las relaciones regionales. Por último, se consideró el peso relativo de la inmigración brasileña sobre el total de extranjeros para todas las ciudades, calculando el número total de representantes de este país respecto al número total de extranjeros en cada ciudad, con el objetivo de conocer en términos proporcionales el impacto que representa la población procedente de Brasil.

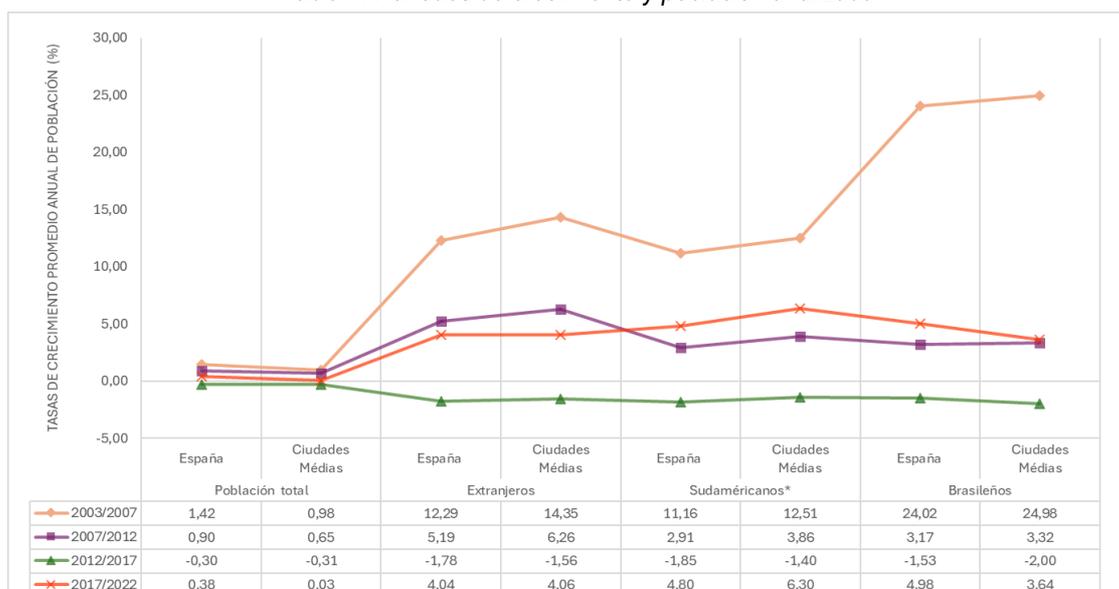
A la par también se analizan datos relativos a la población brasileña y su correlación con las siguientes variables: nivel de renta, tasa de desempleo y nivel de educación. Con ello, un primer paso fue visualizar cómo está distribuida la población brasileña en el grupo de 34 ciudades y su relación respecto al total de la población extranjera, así como con el conjunto de brasileños en España. Un segundo análisis lo representa el estudio estadístico-espacial mediante índices, que para el caso de la renta ha considerado el nivel medio de ingresos por unidad de consumo (homogeneizando los ingresos por unidad familiar), el porcentaje de la población con bajo nivel de ingresos (grupo con menos del 60% de la mediana de ingresos) y el porcentaje de la población con alto nivel de ingresos (grupo con más del 160% de la mediana de ingresos). Se adopta un enfoque que sigue el principio clásico del índice de segregación (IS) con la aplicación de fórmulas reconocidas en la literatura especializada (Duncan y Duncan, 1955; White, 1983; Massey y Denton, 1988). Posteriormente, para la implementación y ejecución de estos análisis, se aplica el sistema de programación Python y el software estadístico SPSS, una combinación de herramientas tecnológicas que permite una aplicación eficiente de los métodos y facilita la interpretación de los resultados, contribuyendo así a la calidad y rigor del análisis de la segregación socioespacial en el contexto urbano de la población brasileña en las 34 ciudades tomadas como referencia para el trabajo. Este enfoque analítico proyecta una evaluación detallada de la dinámica socioeconómica de las áreas urbanas en estudio, simplificando las posibles disparidades en términos de ingresos, empleo y nivel educativo. Al emplear índices específicos, se pretende igualmente identificar patrones significativos en la distribución espacial de la población brasileña, donde se destacarán tanto las áreas con mayores niveles de desigualdad como aquellas con una distribución más equitativa de la riqueza. Finalmente, el conjunto de datos obtenidos se trata en un SIG mediante el software QGIS, partiendo para ello de las unidades censales disponibles por el Instituto Geográfico Nacional (IGN) recogidas en diferentes capas y fórmulas dentro de su portal web. La división en quintiles ha permitido generar mapas temáticos y patrones espaciales específicos que detallan con precisión los niveles de segregación socioespacial urbana en la población brasileña dentro de estas ciudades.



### 3. RESULTADOS Y DISCUSIONES

Uno de los aspectos clave abordados en la investigación es la interrelación entre las escalas geográficas y diversos indicadores demográficos, incluyendo en ellos el crecimiento poblacional en el conjunto de España y en las ciudades medias, así como su relación con la población total, la población extranjera, la población de origen sudamericano y, particularmente, la población brasileña. Este primer punto es clave a la hora de proporcionar una comprensión integral de los patrones de segregación y sus determinantes en el contexto específico de las ciudades medias españolas.

Tabla 1. Periodos de crecimiento y población analizada



\*Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE.

Respecto a los periodos seleccionados, se ha optado por cuatro intervalos temporales distintos para examinar el crecimiento de la población, estableciendo así recortes temporales similares que permitan comparar y analizar las variables estadísticas y su representación geográfica. El primer periodo abarca el marco temporal previo a la crisis económica de 2008 (2003-2007), seguido por el periodo que comprende algunos de los años más críticos de la crisis en España (2007-2012), así como su posterior proceso de recuperación paulatina (2012-2017). El cuarto periodo corresponde al intervalo previo a la pandemia de Covid-19 y, el más reciente, durante la propia pandemia (2017-2022).

Como puede observarse en el gráfico anterior, durante los años 2003-2007 la población total en España experimentó un aumento demográfico significativo, con un auge del 1,42%. Sin embargo, en los periodos siguientes (2007-2012 y 2012-2017), se observa una disminución progresiva, alcanzando valores negativos de -0,9% y -0,3% respectivamente. No obstante, durante periodo 2017-2022, se identifica un leve aumento del 0,38%, sugiriendo una posible estabilización o recuperación en la tendencia de crecimiento de la población, posiblemente influenciada por la llegada de población extranjera al país.

En paralelo, las ciudades medias de España exhibieron tendencias demográficas similares, aunque con una desaceleración menos marcada entre 2003 y 2012. Durante el periodo 2012-2017, se mantuvo la tendencia negativa en el crecimiento, con un impacto ligeramente menor en las ciudades medias en comparación con el conjunto del país. Por último, en el periodo más reciente (2017-2022), las ciudades medias registraron una ligera disminución del 0,03% y una pequeña recuperación en el crecimiento, aunque en menor medida al aumento observado en el conjunto de la población del país que alcanzó un crecimiento del 0,38%.

Por lo que respecta al total de población extranjera en las ciudades medias españolas, se observa un patrón de crecimiento significativo durante el periodo 2003-2007, con aumentos del 12,29% y 14,35%, respectivamente. A pesar de los impactos generados por la crisis económica, el siguiente periodo mostró tasas de crecimiento significativas con valores del 5,19% en el total de España y del 6,26% para el caso

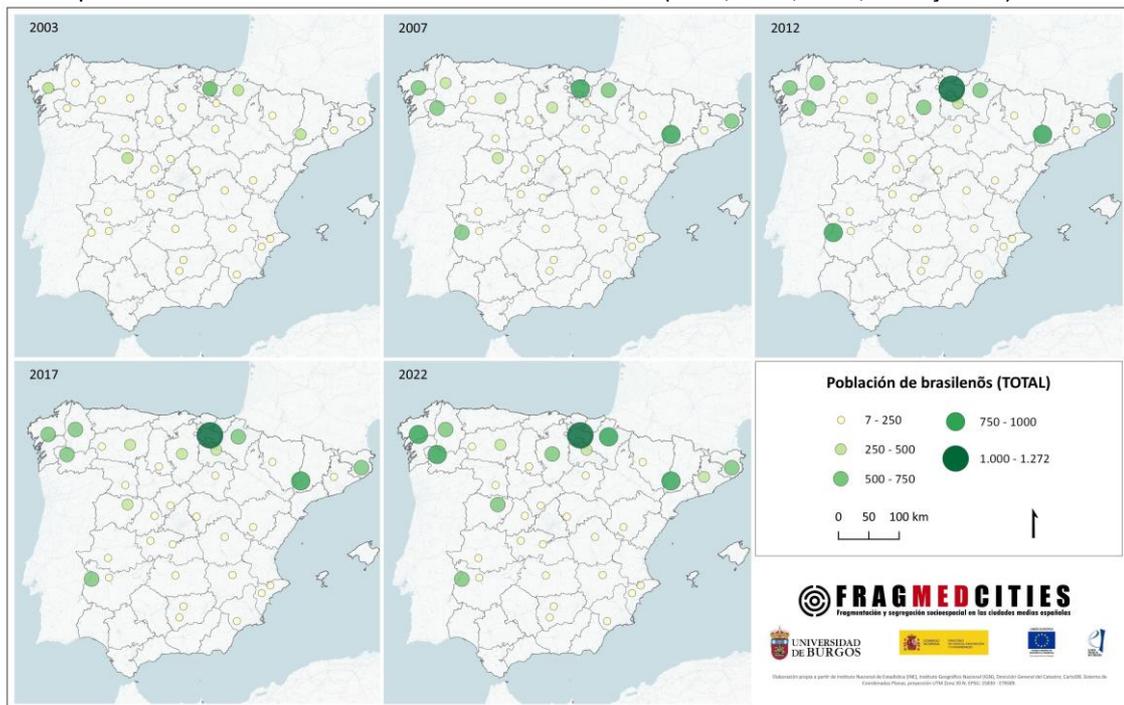


concreto de las ciudades medias, donde se acentúa un crecimiento superior de extranjeros en comparación con el total. En los períodos sucesivos, 2012-2017 y 2017-2022, se observan tasas de decrecimiento del -1,78% y -1,56% respectivamente, seguidas de una recuperación significativa con aumentos del 4,04% y 4,06%. Esta circunstancia se da incluso teniendo en cuenta los impactos de la pandemia de Covid-19, una propensión que a la postre indica el constante crecimiento y recuperación de la población extranjera, tanto a nivel nacional como en las ciudades medias, a pesar de las dificultades sanitarias, económicas y sociales del periodo.

Por lo que respecta a la población brasileña, el crecimiento para el primer periodo comprendido entre 2003-2007 fue muy significativo, tanto para el conjunto total de España como para las ciudades medias, representando un 24,02% y un 24,98%, respectivamente. Este crecimiento es más evidente en términos absolutos que el ritmo de crecimiento del resto de la población sudamericana en general, que alcanzó un 11,16% y un 12,51% a lo largo de estos años. Al analizar ambos grupos para el siguiente período (2007-2012), a pesar de que las tasas sean muy similares, incluso con una desaceleración mayor en las ciudades medias para ambos casos, el impacto de esta desaceleración sobre los brasileños fue mucho más significativo que sobre los sudamericanos en comparación con el período anterior. Tomando como referencia los períodos 2012-2017 y 2017-2022, dentro de un contexto marcado por la recuperación de la crisis y el período pandémico, se debe tener en cuenta cómo, a pesar de cifras negativa para ambos grupos, el impacto fue más notable para los brasileños que para los sudamericanos. Del mismo modo, en el último período (2017-2022), a pesar de que ya se apunta un crecimiento tanto de los brasileños como del colectivo representado por inmigrantes sudamericanos, estos últimos superan la media de los extranjeros, tanto a nivel nacional como en el conjunto de las ciudades medias. En este último caso es todavía más acentuado al obtener como resultado un crecimiento del 6,3%. Si bien los brasileños en términos generales superan la media nacional de crecimiento de extranjeros, con un 4,98%, en las ciudades medias este crecimiento es menor que la media nacional, con un 3,64%. Esto los diferencia tanto de otros datos arrojados tanto por el resto de población extranjera en general como del conjunto de población sudamericana.

La evolución de la población brasileña y su peso en relación con el número total de inmigrantes en las 34 ciudades medias se ha calculado a partir del número absoluto de brasileños y su peso proporcional con respecto a la población de origen extranjero en cinco años distintos (2003, 2007, 2012, 2017 y 2022), utilizando los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística (INE). Los datos obtenidos pueden verse representados en los siguientes mapas.

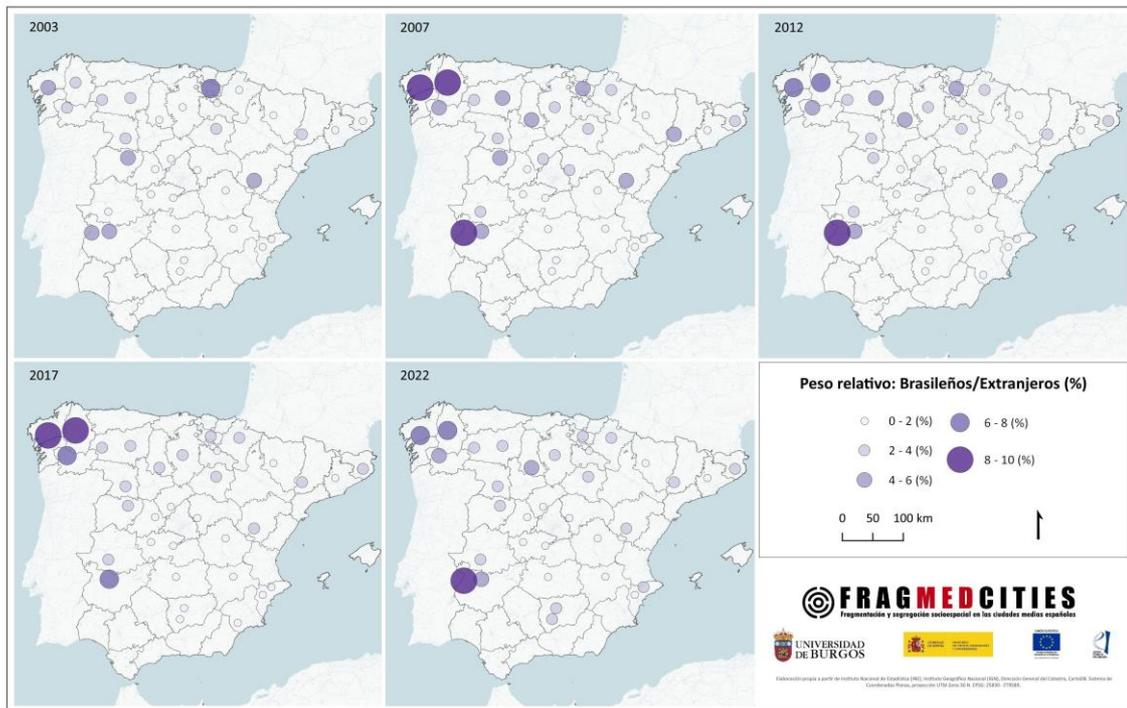
Mapa 1: Población de brasileños en las ciudades medias (2003, 2007, 2012, 2017 y 2022).



Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE



Mapa 2: Peso de la población brasileña con relación al total de población extranjera (%).



Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE

Un primer aspecto nitidamente identificado en la cartografía adjunta es la mayor concentración de la población brasileña en las ciudades septentrionales del país en comparación con la mitad sur del territorio. Así, de forma más específica se pueden observar tres grandes ejes de concentración. El primero y más evidente gira en torno al eje Burgos-Vitoria-Pamplona, destacando especialmente el área urbana de Vitoria-Gasteiz que presenta, en números absolutos, la mayor presencia de brasileños en el conjunto total de ciudades a lo largo de los cinco períodos analizados. Sin embargo, a la hora de considerar este dato debe apuntarse que Vitoria-Gasteiz es la ciudad más poblada de las 34 ciudades medias tomadas como referencia. Un segundo eje está centrado en las ciudades de Girona-Manresa-Lleida, siendo esta última otro importante foco, pero considerando igualmente que es la segunda ciudad con mayor presencia de brasileños a lo largo de los 5 períodos analizados. La proximidad del área urbana ilerdense con Barcelona, ciudad que cuenta con la segunda comunidad más grande de brasileños en España con cerca de 75.000 personas (INE, 2023), podría ser una de las causas que expliquen esta presencia. Por el contrario, llama la atención cómo este aspecto de proximidad no se aplica en otras grandes áreas metropolitanas del país como en el caso de Madrid, donde se concentra la mayor comunidad de brasileños en España, con un total de 90.000 personas (INE, 2023). En esta área la influencia que ejerce en las ciudades medias próximas dentro de un radio de 150 kilómetros de distancia (Ávila, Guadalajara, Segovia, Talavera de la Reina y Toledo) no es tan significativa.

Un tercer eje se aprecia en las ciudades cercanas a la frontera con Portugal, dado que como se señaló anteriormente, este país cuenta con la segunda mayor presencia de brasileños en el mundo, únicamente superado por Estados Unidos, cuya cifra se eleva hasta casi los dos millones de residentes brasileños en su territorio. (IBGE, 2021). En este sentido, se puede plantear como hipótesis relevante la posible entrada de brasileños por Portugal y la consecuente migración de una parte hacia el territorio español. Así, se destacan las ciudades del corredor que discurre a través de Lugo-Ourense-Santiago de Compostela en Galicia, lo que también podría revelar aspectos identitarios, en concreto, los vínculos lingüísticos más cercanos entre el portugués y el gallego, además de la histórica migración de gallegos a Brasil en los siglos XIX y XX (De Souza & Gonçalves, 2020). El otro eje en el cuadrante oeste del país lo conforman las ciudades de Salamanca-Cáceres-Mérida-Badajoz, configurando de forma paralela a las áreas urbanas gallegas un conjunto de flujos que se refleja en forma de arco procedente del territorio portugués, una representación que va ganando cada vez más fuerza con el paso del tiempo, especialmente a partir del año 2012. Por lo que respecta a las diferencias demográficas, el crecimiento exponencial entre los períodos



analizados para las 34 ciudades medias es evidente, puesto que, si en 2003 había 3.698 brasileños, la cifra crece de forma notable hasta llegar a los 11.484 en 2022, es decir, un crecimiento total para el conjunto del período del 210,5%.

Sin embargo, al analizar cada uno de los períodos individualmente, se revelan otros aspectos significativos. En primer lugar, entre los años 2003-2007, todas las ciudades experimentaron un aumento en la población brasileña, mientras que, en el segundo período, 2007-2012, a pesar de la crisis, únicamente 4 ciudades de las 34 analizadas (Alcoy, Guadalajara, Segovia y Soria) experimentaron disminución de la población brasileña. Este escenario se vuelve aún más destacado en el siguiente intervalo (2012-2017), cuando 24 de las 34 ciudades presentaron pérdidas absolutas de población brasileña, representando el 70,5% del conjunto de ciudades analizadas. En el último período, incluso considerando el lapso temporal que representó la pandemia de Covid-19, se observa una notable recuperación y crecimiento de la población brasileña en prácticamente todas las áreas urbanas (32 de las 34), siendo únicamente Albacete y Teruel las que presentaron una disminución de este colectivo durante el período, ya que ambas continuaron con la misma dinámica de los años precedentes.

En relación con el peso de la población brasileña sobre el total de la población extranjera, es importante comprender la influencia de este colectivo en el contexto de una ciudad específica. Para ello se debe considerar cómo *a priori* el peso de la población brasileña en la mayoría de las ciudades analizadas es poco significativo, al no alcanzar en la mayor parte de ellas ni tan siquiera el 5% del total de la población extranjera. No obstante, este dato también difiere en el caso concreto de algunos territorios, por ejemplo, si tenemos en cuenta la presencia de este colectivo en las ciudades de Mérida y Badajoz. En el caso de la primera, los brasileños representaron más del 5% del total de la población extranjera en todos los períodos, mientras que Badajoz, además de estar entre las cinco ciudades con mayor peso de brasileños en los cinco recortes temporales seleccionados, fue la ciudad con el peso más significativo entre 2007 y 2022, llegando a alcanzar un pico del 10,08% de los extranjeros en 2007. Por otro lado, las ciudades gallegas de Lugo, Ourense y Santiago de Compostela también destacan en este aspecto. Esta última estuvo presente entre las cinco principales ciudades en términos de peso demográfico de los brasileños en relación con la población extranjera a lo largo de los distintos períodos, llegando a contar en 2007 con un porcentaje del 8,9% del total de la población extranjera. Por otra parte, las ciudades de Lugo y Ourense aparecen también a partir de 2007 como una de las cinco ciudades con mayor peso de brasileños entre la población extranjera. Tras el intervalo de años representado entre 2007-2012 se produce una disminución significativa de la población brasileña en el conjunto de las ciudades analizadas, puesto que 24 de las 34 (un 70,5%) experimentaron una disminución en relación con el total de la población extranjera. Siguiendo esta tendencia, aunque con un proceso más marcado por la desaceleración, para el período 2012-2017, 20 de las 34 ciudades (el 58,8%) siguieron perdiendo peso en relación con el total. Finalmente, ya para el período 2017-2022 se llega a la mitad de las ciudades analizadas (17 de las 34) que perdieron peso, es decir, que incluso con el crecimiento de la población brasileña en el conjunto general de las ciudades analizadas, el impacto de la inmigración es menor que el de otros grupos de población extranjera para el mismo período.

El último análisis que se plantea en la investigación comprende los resultados obtenidos aplicando el Índice de Segregación (IS) de la población brasileña en España mediante la representación cartográfica. La utilización de índices para analizar la segregación ha sido un tema de debate que ha girado en torno tanto a sus potencialidades como limitaciones (Wong, 2004; Gorard, 2011) y tradicionalmente se ha considerado una tabla de valores donde por debajo de 0.3 el índice era calificado como bajo, entre 0.3 y 0.6 moderado, y por encima de 0.6 alto (Kantrowitz, 1973; Massey y Denton, 1993). Sin embargo, las clasificaciones obtenidas se basan en realidades muy diferentes puesto que toman como referencia grandes ciudades estadounidenses, mientras que, en esta contribución, obviamente, el foco se centra en una escala mucho más pequeña como es el caso de las ciudades medias españolas. Por tanto, se han tenido en cuenta otros aspectos esenciales para adaptar el análisis a la extensión del territorio urbano, el tamaño de la población, el impacto concreto en las unidades censales y la densidad demográfica, (Martin, Tate y Langford, 2000; Feitosa et al., 2007). De este modo, basándonos en la literatura consultada y en las características estructurales y contextuales de los núcleos analizados, se establece una clasificación adaptada con los siguientes segmentos y valores: baja segregación (< 0.3), segregación moderada (entre 0.3 y 0.4) y alta segregación (> 0.4)

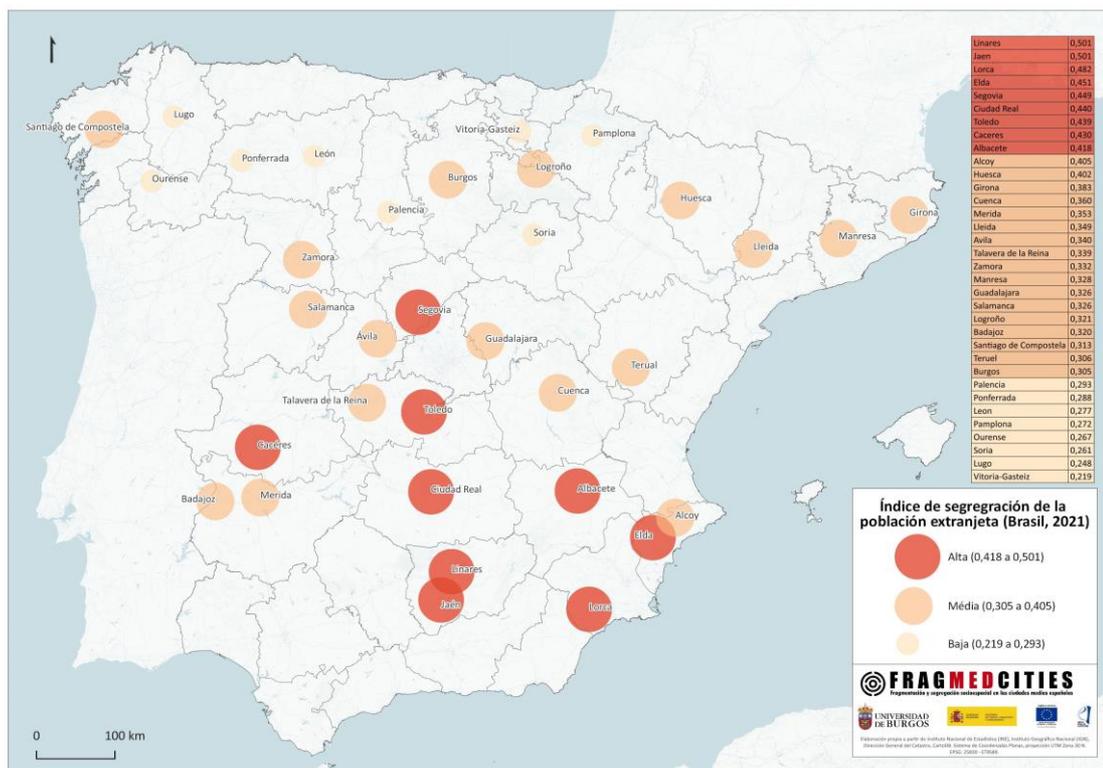
Teniendo en cuenta estas variables, la representación cartográfica del mapa 3 mostrado a continuación, permite ver la segregación de la población brasileña en las ciudades medias españolas y su distribución por el territorio español. De este modo y como primer apunte, se puede dividir claramente el conjunto de



en tres grandes bloques. Un primer bloque de 9 ciudades que representa el 26,5% del total y donde se establecen las ciudades con alta segregación residencial (Linares, Jaén, Lorca, Elda, Segovia, Ciudad Real, Toledo, Cáceres y Albacete). Un segundo bloque, el más representativo en relación con el número de ciudades que contiene (el 50% de todas ellas), está caracterizado por áreas urbanas de nivel moderado de segregación (Alcoy, Huesca, Girona, Cuenca, Mérida, Lleida, Ávila, Talavera de la Reina, Zamora, Manresa, Guadalajara, Salamanca, Logroño, Badajoz, Santiago de Compostela, Teruel y Burgos). El tercer bloque que engloba 8 ciudades, es decir, un 23,5% del total de la muestra, determina las ciudades con bajo nivel de segregación y está compuesto por Palencia, Ponferrada, León, Pamplona, Ourense, Soria, Lugo y Vitoria-Gasteiz. La posible correlación entre la distribución de las ciudades medias analizadas y los niveles de segregación de la población brasileña en el territorio español por comunidades autónomas permite, igualmente, establecer otros parámetros y tendencias. Así pues, y como norma general, se observa cómo para el caso de la población brasileña de nuevo se presenta una mayor concentración de altos índices de segregación en las ciudades ubicadas más al sur, mientras que al norte del país se revelan índices de segregación más bajos.

En Andalucía, las dos únicas ciudades (Linares y Jaén) presentan alta segregación, aspecto que se replica en los casos de Elda y Alcoy, en la Comunidad Valenciana, donde respectivamente están clasificadas como alta y moderada segregación. En Castilla-La Mancha, de las seis ciudades representadas tres de ellas están clasificadas como de alta segregación (Ciudad Real, Toledo y Albacete) y las otras tres como de moderada (Cuenca, Talavera de la Reina y Guadalajara). Al norte, en Castilla y León, de sus nueve capitales en el conjunto de ciudades medias, cuatro son consideradas de baja segregación (Palencia, Ponferrada, León y Soria) y otras cuatro de moderada segregación (Ávila, Zamora, Salamanca y Burgos). Como único caso distinto, se encuentra Segovia, que se caracteriza con el cuarto nivel más alto de segregación entre todas las ciudades españolas y la única en el centro-norte del territorio español. Esta llamativa clasificación permite plantear futuras líneas de análisis e investigación para una mejor comprensión del fenómeno en la capital segoviana. En las ciudades de Aragón (Huesca y Teruel) se presentan niveles de segregación moderados, al igual que las de Cataluña (Girona, Lleida y Manresa).

Mapa 3. Índice de segregación de la población extranjera (Brasil, 2021).



Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE



Dentro de las comunidades autónomas uniprovinciales se observan patrones muy distintos. Esto se aplica tanto en La Rioja, donde Logroño presenta una segregación moderada, como en la Región de Murcia, donde Lorca ofrece uno de los indicadores más altos de segregación para la población brasileña dentro del conjunto de las ciudades analizadas. En el eje Navarra-País Vasco, el panorama es totalmente diferente, ya que tanto Pamplona como Vitoria-Gasteiz, a pesar de que como se ha apuntado cuenta con una fuerte presencia de brasileños en comparación con otras ciudades medias analizadas, presentan niveles de segregación entre los más bajos dentro del estudio. En Galicia, las áreas urbanas de Ourense y Lugo presentan bajos índices de segregación, mientras que Santiago de Compostela presenta índices moderados. Estas tres ciudades destacan debido al fuerte flujo de brasileños en la región y al historial de las redes migratorias de brasileños provenientes de Portugal

Por último, se ha buscado establecer relaciones entre los índices de segregación de los brasileños y el volumen de población en las ciudades medias analizadas. No obstante, a pesar de las significativas diferencias en cuanto al número de habitantes entre ellas como, por ejemplo, el área urbana de Teruel (36.444 habitantes) y la de Pamplona (371.747 habitantes), no ha sido posible establecer ningún tipo de tendencia o patrón geográfico que vincule el tamaño de las ciudades y el índice de segregación para el caso específico de la población brasileña.

#### **4. CONSIDERACIONES FINALES. SOBRE TENDENCIAS, PATRONES Y RETOS PARA EL FUTURO**

El estudio sobre la población brasileña ofrece una perspectiva inédita y exploratoria sobre la evolución demográfica y los patrones de segregación residencial en el contexto de las ciudades medias del interior peninsular de España. A partir de los datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística y el Censo de Población y Vivienda, hemos observado una tendencia significativa en el crecimiento de esta población a lo largo de los distintos períodos analizados. Del mismo modo, se plantea el análisis comparativo de la población brasileña con otros grupos de extranjeros, especialmente de origen latinoamericano, tanto en términos de evolución demográfica como de segregación socioespacial.

El conjunto de ciudades analizadas presenta tendencias bastante similares, ya sea en períodos de crecimiento (2003-2012), desaceleración debido a la crisis económica (2012-2017) o en su paulatina recuperación (2017-2022), a pesar de la pandemia de Covid-19. Aunque la presencia de la población brasileña es menos acentuada que en las grandes áreas urbanas, su crecimiento en las ciudades medias, incluso con tasas superiores al promedio de la población sudamericana, sugiere posibles cambios en los patrones migratorios de los brasileños en el territorio español o incluso en la Unión Europea.

A pesar de las similitudes en los ritmos de crecimiento de las ciudades medias, la fuerte presencia de inmigrantes procedentes de Portugal influye en que parte de este flujo migratorio cruce la frontera más próxima y se establezca, por tanto, en los márgenes de este territorio. Este patrón se evidencia especialmente en las ciudades medias de Galicia, Extremadura y Castilla y León, algunas de las cuales presentan las mayores concentraciones de brasileños. Por otro lado, la presencia del eje Burgos-Vitoria-Pamplona en el norte de España, también es una referencia importante, no relacionada en este caso con aspectos fronterizos sino más bien ligada a la fuerte concentración industrial, los altos niveles de ingresos o tasas más bajas de desempleo, factores que cobran fuerza como posibles factores de atracción para este colectivo. No obstante, se reconoce que estas hipótesis requieren, a su vez, de un análisis más detenido que tenga en cuenta otros datos en estas áreas concretas. El tercer eje Girona-Manresa-Lleida nos lleva a considerar la posibilidad de que estas ciudades, debido a su proximidad al área metropolitana de Barcelona, puedan ser destinos preferentes, aunque los datos actuales no permitan confirmar estas hipótesis o determinar si ha habido un movimiento migratorio desde las grandes ciudades hacia las ciudades medias y cuáles han sido sus posibles razones, una tendencia que, por ejemplo, no se observa en las áreas urbanas de ciudades medias próximas al área metropolitana de Madrid.

Por lo que se refiere a los datos obtenidos a partir de la aplicación del Índice de Segregación para este colectivo, en líneas generales predominan los bajos y moderados niveles de segregación socioespacial en el conjunto de las 34 ciudades. Asimismo, es notable apreciar cómo las ciudades del sur de España tienden a presentar índices más altos de segregación, mientras que las del norte muestran tendencias opuestas, con índices más bajos. Se trata de un modelo que también revela, por otra parte, importantes matices



regionales, como se evidencia en las comunidades autónomas de Andalucía y Castilla-La Mancha, donde algunas ciudades se destacan por tener altos niveles de segregación, mientras que otras muestran índices más moderados. Este fenómeno sugiere por tanto la influencia de factores contextuales locales en la configuración de los patrones de segregación. Además, se observa una cierta diversidad entre ciudades que comparten una misma comunidad autónoma, lo que destaca la complejidad de estas dinámicas urbanas y migratorias. Por ejemplo, mientras algunas ciudades de Castilla y León muestran bajos índices de segregación, otras presentan niveles moderados, lo que sugiere incluso una cierta heterogeneidad intrarregional en la distribución espacial de la población brasileña. Estas variaciones desafían las generalizaciones simplistas y resaltan la importancia de considerar, nuevamente, las especificidades locales al interpretar los patrones de segregación. En este sentido, se hace necesario plantear nuevas perspectivas para el caso de la población brasileña en las ciudades medias españolas. Para ello las investigaciones cualitativas son fundamentales a la hora de comprender la de cada uno de los grupos de población extranjera a escalas, desde una perspectiva general aplicada al sistema urbano español, hasta la dimensión contextual intraurbana en cada una de las ciudades investigadas. Por tanto, comprender los flujos demográficos pasados y futuros se convierte en un elemento prioritario de análisis en esta temática. Cuestiones como entender el proceso de asentamiento inicial de la población brasileña, plantear si desean regresar a las grandes ciudades o por el contrario permanecer en las ciudades medias, buscar ciudades más pequeñas o incluso planear regresar a Brasil... son elementos que requieren investigación adicional, especialmente desde una perspectiva cualitativa. Del mismo modo es importante entender la ubicación de los barrios y las características intrínsecas de los mismos, especialmente entre aquellos que están segregados, con el objetivo de determinar las aspiraciones de esta población a la hora de plantear los cambios de residencia o del mismo barrio dentro del espacio intraurbano. Como estrategia de análisis, poder descender a escalas de la vida cotidiana permite comprobar si la segregación es consecuencia de variables socioeconómicas (renta, ocupación, etc.) o si por el contrario están marcados por aspectos identitarios o redes de protección y solidaridad establecidos por la propia población brasileña. Con todo ello, la investigación que se ha presentado dentro de este trabajo proporciona una comprensión más amplia y exploratoria tanto de las dinámicas migratorias como de la integración de esta comunidad en el país, puesto que tanto los datos presentados como los resultados obtenidos permiten considerar a la población brasileña como uno de los principales grupos de población extranjera. Esta conclusión debe tener en cuenta también las proyecciones futuras de crecimiento de este colectivo, así como los impactos que ello pueda tener en las dinámicas demográficas de la población española a lo largo de las próximas décadas.

**Agradecimientos:** Los resultados que aquí se presentan forman parte del proyecto de investigación financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (MCIN) "Segregación socioespacial y Geografías de la vida cotidiana en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas" (PID2021-124511NB-C21).

## REFERENCIAS

- Andrés, G.; Bellet, C.; Cebrián, F. (2023). Buscando límites a la urbanización dispersa: metodología para la delimitación de áreas urbanas en las ciudades medias españolas. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística*, 26, 143-166 <https://doi.org/10.24197/ciudades.26.2023.143-166>
- Barrio, Á. & Duarte, E. (2012). La inmigración brasileña en España: consideraciones a partir de datos estadísticos. *Studia Zamorensia*, 11, 65-86.
- Becerril, D. & Cabello, J. (2022). Matrimonios y divorcios transnacionales entre Brasil y España. *Migraciones*. Publicación del Instituto Universitario de Estudios sobre Migraciones, 56, 1-22, <https://doi.org/10.14422/mig.2022.023>
- Bellet, C. & Andrés, G. (2021) Urbanización, crecimiento y expectativas del planeamiento urbanístico en las áreas urbanas intermedias españolas (1981-2018). *Investigaciones Geográficas*, 76, 31-52, <https://doi.org/10.14198/INGEO.18054>
- Cavalcanti, L & Parella, S. (2012). Entre las políticas de retorno y las prácticas transnacionales de los migrantes brasileños. Re-pensando el retorno desde una perspectiva transnacional. *Crítica e Sociedade: revista de cultura política*, 2012, 2 (2), 109-124.
- Checa, J & Nel-lo, O. (2021). Residential segregation and living conditions. An analysis of social inequalities in Catalonia from four Spatial perspectives. *Urban Science*, 5 (2), 45. <https://doi.org/10.3390/urbansci5020045>



- Checa, J. C. & Arjona, Á. (2017). Uniões binacionais entre espanhóis e brasileiros em Espanha. *Sociologia, Problemas e Práticas*, 85, 67-87. <http://journals.openedition.org/spp/3344>
- Checa, J. C. & Arjona, Á. (2006). Segregación y condiciones residenciales de los inmigrantes africanos en Almería (España). *Migraciones internacionales*, 3 (3), 81-106. [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1665-89062006000100004](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-89062006000100004)
- De Souza, B. & Gonçalves, D. (2020), A invisibilidade da imigração galega e a produção de uma identidade social híbrida nas novas terras (São Paulo, 1880-1910). *Historia y Memoria de la Educación* 12 , 57-80 doi: 10.5944/hme.12.2020.25979
- Duncan, O.; Duncan, B. 1955. A methodological analysis of segregation indexes, *American Sociological Review*, (41): 210-217
- Feitosa, F., Camara, G., Monteiro, A. M. V., Koschitzki, T., & Silva, M. P. (2007). Global and local spatial indices of urban segregation. *International Journal of Geographical Information Science*, 21(3), 299-323. <https://doi.org/10.1080/13658810600911903>
- Gorard, S. (2011) Measuring segregation - beware of the cautionary tale by Johnston and Jones. *Environment and Planning* 43 (1), 3- 7, doi: 10.1068/a43309
- Guizardi, L. (2013). Para pensar las redes transnacionales: itinerarios e historias migratorias de los capoeiristas brasileños en Madrid. *Vibrant: Virtual Brazilian Anthropology*, 10, p. 229-271. <https://doi.org/10.1590/S1809-43412013000200008>
- Instituto Brasileiro de Geografia y Estadística IBGE (2022), Estadísticas de População <https://www.ibge.gov.br/>
- Instituto Geográfico Nacional (2022), Cartografía y datos geográficos, <https://www.ign.es/web/ign/portal>
- Instituto Nacional de Estadística INE (2023), datos de Censo de Población 2021 y Estadísticas del padrón municipal, <https://ine.es/>
- Ireland, P. (2008). Comparing responses to ethnic segregation in urban Europe. *Urban studies*, 45 (7) 1333-1358. <https://www.jstor.org/stable/43197828>
- Kantrowitz, Nathan. *Ethnic and Racial Segregation in the New York Metropolis: Residential Patterns Among White Ethnic Groups, Blacks, and Puerto Ricans*. Praeger Special Studies in US Economic, Social and Political Issues Series. 1973. <https://eric.ed.gov/?id=ED088977>
- Madariaga, R; Martori, J. C., Oller, R. (2020) Renta salarial, desigualdad y segregación residencial en las ciudades medianas de Cataluña. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 24. <https://doi.org/10.1344/sn2020.24.28202>
- Malheiros, J. (2002) Ethni-cities: residential patterns in the Northern European and Mediterranean metropolises—implications for policy design. *International Journal of population geography*, 8 (2) 107-134. <https://doi.org/10.1002/ijpg.247>
- Martin, D., Tate, N. J. y Langford, M., (2000), Refining population surface models: Experiments with Northern Ireland Census Data. *Transactions in GIS*, 4, 343- 360. doi: 10.1111/1467-9671.00060
- Massey, D. S. & Denton, N. A. (1988) The dimensions of residential segregation. *Social Forces*, 67 (2), 281-315, <https://doi.org/10.2307/2579183>
- Ministério das Relações Exteriores (2023), Estadísticas de imigração, <https://www.gov.br/pt-br>
- Musterd, S. (2005) Social and ethnic segregation in Europe: Levels, causes, and effects. *Journal of urban affairs*, 27 (3), 331-348. <https://doi.org/10.1111/j.0735-2166.2005.00239.x>
- Parella, S. & Cavalcanti, L. (2010), La movilidad ocupacional de las mujeres inmigrantes brasileñas en España, *Sociedad y Economía*, 19, 11-32 <http://www.scielo.org.co/pdf/soec/n19/n19a02.pdf>
- Pelúcio, L. (2009) "Sin papeles" pero con glamur. Migración de travestis brasileñas a España (Reflexiones iniciales). *Vibrant-Vibrant Virtual Brazilian Anthropology*, 6 (1), 170-197. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=406941907008>
- Pérez, J. (2015) Examining trafficking statistics regarding Brazilian victims in Spain and Portugal. *Crime, law and social change*, 63, 159-190. <https://link.springer.com/article/10.1007/s10611-015-9562-x>
- Piscitelli, A. (2009) Tránsitos: circulación de brasileñas en el ámbito de la transnacionalización de los mercados sexual y matrimonial. *Horizontes antropológicos*, 15, 101-136. <https://doi.org/10.1590/S0104-71832009000100005>
- Porcel, S. & Antón, F. (2021). Barcelona y el modelo paradójico de segregación residencial. *Encrucijadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales*, 21(1). <https://recyt.fecyt.es/index.php/encrucijadas/article/view/82471>



- Rial, C. (2006). Jogadores brasileiros na Espanha. emigrantes porém. *Revista de dialectología y tradiciones populares*, 61 (2), 163-190 doi: 10.3989/rntp.2006.v61.i2.20
- Ripoll, E. & Baeninger, R. (2011) Brasileiros e brasileiras na Espanha: mercado de trabalho, seguridade social e desemprego, *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, 121, 65-89 <https://ipardes.emnuvens.com.br/revistaparanaense/issue/view/44>
- Robaina, I., Soria, C.H. , Andrés, G. (2023) Indicadores sobre la segregación residencial en las ciudades medias de Castilla-León: un estado de la cuestión, en *Geografía: cambios, retos y adaptación* (pp. 831-841). AGE <https://www.age-geografia.es/site/publicaciones/CG/2023/lc.pdf>
- Rubiales, M. (2020) Segregación en las metrópolis españolas 2001-2011: un análisis con detalle territorial. *Documents d'anàlisi geogràfica*, 66 (1), 83-105. doi: 10.5565/rev/dag.581
- Solé, C; Cavalcanti, L.; Parella, S. (2011) La inmigración brasileña en la estructura socioeconómica de España. *Observatorio de la Inmigración*. Madrid: Ministerio de Trabajo e inmigración [https://ddd.uab.cat/pub/lilibres/2011/217027/inmbraest\\_a2011iSPA.pdf](https://ddd.uab.cat/pub/lilibres/2011/217027/inmbraest_a2011iSPA.pdf)
- Sorando, D. (2022). Extrañas a sí mismas: el aumento de la segregación residencial en las sociedades urbanas españolas (2001-2011). *Arbor*, 198 (803-804), <https://doi.org/10.3989/arbor.2022.803-804008>
- Tamaru, T., Van Ham, M., Marcińczak, S., & Musterd, S. (Eds.). (2015). *Socio-economic segregation in European capital cities: East meets West*. Routledge.
- Vartabedian, J. (2012) *Geografía travesti: cuerpos, sexualidad y migraciones de travestis brasileiras (Rio de Janeiro-Barcelona)*». Tesis doctoral, Universitat de Barcelona.
- Vaughan, L. & Arbaci, S. (2011) The challenges of understanding urban segregation. *Built Environment*, 2011, 37 (2), 128-138. <https://www.jstor.org/stable/23290014>
- White, M. J. (1983) The measure of spatial segregation. *American Journal of Sociology*, 88 (5) 1008-1018 <https://www.jstor.org/stable/2779449>
- Wong, D. (2004) Comparing traditional and spatial segregation measures: a spatial scale perspective. *Urban Geography*, 1, 66-82. doi :10.2747/0272-3638.25.1.66



# METODOLOGÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LOS BARRIOS EXTREMOS EN LAS CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS

CARME BELLET SANFELIU<sup>1</sup>

GONZALO ANDRÉS LÓPEZ<sup>2</sup>

FRANCISCO CEBRIÁN ABELLÁN<sup>3</sup>

*Dpto Geografía, Historia e Historia del Arte, Universitat Lleida, carme.bellet@udl.cat, ORCID 0000-0003-2114-4946*

*<sup>2</sup>Dpto Historia, Geografía y Comunicación, Universidad Burgos, gandres@ubu.es, ORCID 0000-0001-9377-8695*

*<sup>3</sup>Dpto Geograf. y Ord.Territ. Univ. Castilla-La Mancha, Francisco.Cebrian@uclm.es, ORCID 0000-0002-4309-4954*

**Resumen.** Los cambios operados en las ciudades en las últimas décadas han traído consigo una profunda reorganización socioespacial a distintas escalas. Como resultado quedan marcadas diferenciaciones, cuya máxima expresión está en los barrios favorecidos y desfavorecidos, dónde residen los extremos de las jerarquías sociales. La comunicación se centra en el estudio de la diferenciación socioresidencial en tres áreas urbanas del interior: Albacete, Burgos y Lleida. Se desarrolla un análisis sobre 14 variables de tipo socioeconómico (renta, empleo y ocupación), sociodemográfico (nivel de estudios y población nacida en el extranjero) y residencial (valor y superficie de la vivienda). Sobre estos datos se aplica una técnica multivariante y de conglomerados (Kmedoids). Como resultado se obtienen cuatro agrupaciones (clústeres), que permiten adscribir las diferentes secciones censales a tipologías con características homogéneas. Tras la selección de clústeres, se procede a la caracterización de los barrios extremos, que se ponen en relación con las formas y las tipologías de los diferentes espacios residenciales. El análisis ilustra la existencia de áreas socioresidenciales, más o menos homogéneas en los extremos de las jerarquías, y muestra la creciente complejidad de la estructura socioresidencial urbana que manifiesta muestras de fragmentación.

**Palabras clave:** Barrios extremos, desigualdad socioespacial urbana, ciudades medias, segregación residencial, fragmentación urbana, análisis clúster

## METHODOLOGY FOR THE IDENTIFICATION OF EXTREME NEIGHBORHOODS IN MEDIUM-SIZED SPANISH CITIES

**Abstrac.** The changes that have taken place in cities in recent decades have brought with them a profound socio-spatial reorganization at different scales. As a result, there are marked differentiations, whose maximum expression is in favored and disadvantaged neighborhoods, where the extremes of social hierarchies reside. This paper focuses on the study of socio-residential differentiation in three inland urban areas: Albacete, Burgos and Lleida. An analysis of 14 socioeconomic (income, employment and occupation), socio-demographic (educational level and foreign-born population) and residential (value and surface area of housing) variables is carried out. A multivariate and clustering technique (Kmedoids) is applied to these data. As a result, four groupings (clusters) are obtained, which make it possible to ascribe the different census sections to typologies with homogeneous characteristics. After the selection of clusters, we proceed to the characterization of the extreme neighborhoods, which are put in relation to the forms and typologies of the different residential spaces. The analysis illustrates the existence of more or less homogeneous socioresidential areas at the extremes of the hierarchies and shows the growing complexity of the urban socioresidential structure that shows signs of fragmentation.

**Keywords:** Extreme neighbourhoods, urban socio-spatial inequality, medium-sized cities, residential segregation, urban fragmentation, cluster analysis



## 1. INTRODUCCIÓN Y MARCO CONCEPTUAL

Durante más de dos décadas se ha observado en las ciudades europeas un incremento en la desigualdad socioeconómica y la segregación (Marcinićzak et al, 2016). Entre los factores explicativos destacados de este aumento se apunta a la globalización, la reestructuración socioeconómica postindustrial, la aplicación de las políticas neoliberales y el desmantelamiento del estado de bienestar (Pikety, 2019; Caravaca, 2022). Tradicionalmente, las ciudades europeas se habían caracterizado por una menor desigualdad y una mayor diversidad social (Sorando, 2022). En lugar del mercado y las diferencias étnicas o raciales, los patrones residenciales de estas ciudades se habían ido organizado en torno al Estado de bienestar (unas más que otras), las diferencias socioeconómicas y la clase social (Musterd, 2020). Sin embargo, investigaciones recientes sugieren una cierta tendencia hacia la convergencia con el modelo estadounidense, más desigual y segregado (Van Ham et al., 2021).

En estas ciudades las desigualdades se plasman a través de la división social del espacio urbano y la segregación residencial. A través del filtro del mercado del suelo y de la vivienda, los grupos sociales con menor capacidad adquisitiva tienden a verse relegados a aquellos barrios y áreas que cuentan con menor calidad del entorno y menores prestaciones de servicios y equipamientos o dificultades para acceder a ellos (Harvey 1977; Nel.lo, 2021).

Estas cuestiones han sido corroboradas en algunas áreas metropolitanas en España, mostrando el aumento de la fragmentación urbana y la polarización socioresidencial (Porcel, 2020; Gómez Giménez, 2022). Recientemente, la existencia de segregación ha sido también confirmada para el caso de ciudades medias españolas que históricamente han sido presentadas como ciudades menos desiguales y mixtas. Es más, estos trabajos destacan que en algunos casos en esta escala intermedia se registran índices de segregación parecidos o, incluso en determinadas áreas urbanas, mayores a los existentes en las grandes áreas metropolitanas. Estas investigaciones han confirmado además que, como ya ocurre en las grandes ciudades y aglomeraciones, los grupos de renta alta se segregan y aíslan en mayor medida que los de renta baja (Bellet et al., 2023).

A la luz de estas problemáticas algunos trabajos académicos apuntan que las crecientes desigualdades en Europa han conllevado un cambio de la ciudad de las divisiones sociales a la ciudad de las divisiones socioespaciales (Musterd, 2020). Las causas profundas de este cambio de clases sociales a grupos territoriales se relacionan precisamente con la forma en que la interacción entre clases sociales ha configurado el espacio residencial urbano y la forma en que ese espacio ha funcionado para la reproducción social de las clases sociales y el capital (Kesteloot, 2005; Maloutas, 2012). La diferenciación residencial de los diferentes grupos sociales responde a lógicas jerárquicas de dominación y de poder en las que se contraponen situaciones de inclusión y exclusión, de favorecidos y desfavorecidos (Castells, 1972; Marcuse, 1993).

En el estudio utilizamos los términos área o barrio favorecido/desfavorecido para recalcar el papel de la producción social del espacio como uno de los enfoques explicativos de los procesos de segregación urbana (Capel 1998). Creemos que el uso de los términos favorecido/desfavorecido contribuye mejor a la comprensión del proceso, al ponerlo en relación con unos agentes (alguien y/o algo ha provocado/incidido, voluntaria o involuntariamente en el resultado); y ello ocurre respecto a otros lugares (ese lugar es desfavorecido al compararlos con otros barrios/lugares) (Bellet, 2021). Afrontar así las problemáticas de las áreas favorecidas/desfavorecidas implicaría abordar tanto cuestiones de la propia área/barrio como cuestiones estructurales de desigualdad y de segregación que han conducido a esa situación en un área urbana y contexto geográfico determinado.

Las áreas residenciales extremas se establecen en la comunicación como una categoría analítica que permite aproximarse al estudio de la territorialización residencial de los grupos sociales que se sitúan en los extremos de las jerarquías sociales (Kesteloot, 2005). El estudio de las áreas residenciales extremas trata de dar muestra así de los recientes procesos de territorialización exacerbada de los grupos más alejados de las jerarquías sociales, identidades replegadas acentuadas por las diferentes posibilidades y capacidades de movilidad residencial (Gómez Giménez, 2022). Desde esta perspectiva, entendemos que puede ser interesante caracterizar las áreas y barrios más favorecidos y más desfavorecidos como manifestaciones de la reconfiguración socioespacial de las ciudades medias españolas y, de este modo, comprobar la consolidación en esta escala de una estructura urbana más fragmentada.

En España el estudio de las áreas-barrios extremos se ha centrado en el análisis de los espacios más vulnerables (vulnerabilidad urbana y vulnerabilidad social) (Hernández-Aja, 2018; Alguacil et al., 2014),



“desproblematizando la segregación de las clases altas” (Rubiales, 2020,47). Y cómo indica Secchi, hay que mirarla también desde “la parte opuesta” (Secchi, 2015). En un monográfico de Scripta Nova, Núria Benach y Teresa Tapada utilizan el término “espacios extremos” para referirse a espacios urbanos que, bajo el proceso de urbanización capitalista y su desarrollo geográfico desigual (Smith, 2012), son clasificados como vulnerables al acumular problemáticas urbanas diversas, al alojar actividades informales o marginales y al ser objeto del estigma social y territorial (Benach, 2021; Tapada, 2021). Desde esta perspectiva las autoras concluyen que la existencia de estos espacios resulta funcional o útil al sistema, estando al margen y en el margen de los procesos de renovación en función de los intereses, expectativas y necesidades del capital inmobiliario en cada momento (Benach, 2021). De ellas tomamos prestado el término, que ampliamos al análisis de los barrios extremos en la dimensión contraria, en lo alto de la jerarquía, la referida a los espacios residenciales de los grupos más favorecidos.

Por un lado, la proliferación de áreas/barrios desfavorecidos en las ciudades europeas viene a mostrar la descomposición social de los territorios obreros, resultante del efecto conjunto de la desindustrialización, la precarización del trabajo y el progresivo desmantelamiento del Estado de bienestar, ya debilitado en España. En estos barrios, se acumulan los expulsados de la ciudad postindustrial (jóvenes y personas en paro, jóvenes nini, drogadictos, personas sin hogar, inmigrantes sin papeles y etnias minoritarias) (Wacquant, 2007). Se trata de barrios caracterizados por la concentración espacial de la exclusión social y la persistencia de la vulnerabilidad en varias de sus dimensiones: la sociodemográfica, la socioeconómica, la residencial y la subjetiva o simbólica (Hernández-Aja, et al., 2018).

Por el otro, se encuentran los desarrollos residenciales más exclusivos y privativos, en los que tienden a encerrarse ya no sólo las élites sociales, también las clases medias aspiracionales (que buscan mayor calidad del entorno y paisaje, acceso a los mejores servicios, condiciones ambientales, etc.) (Rubiales, 2020). De hecho, como ya se ha indicado, la segregación de las rentas altas suele ser superior y creciente, como se ha ido demostrando tanto para grandes ciudades y áreas metropolitanas (Porcel, 2020) como para las ciudades medias (Bellet et al., 2023). Estos espacios residenciales continúan estando presentes tanto en las áreas centrales o en los ensanches clásicos, que conservan valores patrimoniales, ambientales y con gran accesibilidad a servicios de calidad, como en los espacios suburbanos y nuevos desarrollos urbanos más exclusivos y excluyentes. En el suburbano, el espacio, el paisaje y la calidad ambiental son apropiadas por los estratos más altos de la jerarquía, bajo formatos de viviendas unifamiliares. En general, se conforman entornos suburbanos en las periferias, en los que se escenifica que el creciente distanciamiento social también se ha traducido en muchas áreas urbanas en un mayor distanciamiento físico.

Esta distinción socioresidencial de los extremos, que trata de integrar tanto elementos sociales como relativos a las formas y tipos de espacios residenciales, puede explicarse por la desigualdad económica y la discriminación, pero inciden en ella también otros mecanismos espaciales relacionados con los procesos de localización residencial, un modelo selectivo que filtra a los ocupantes de las viviendas en función principalmente de su nivel de renta (Sorando, 2022). A través del filtro del mercado del suelo y de la vivienda, los grupos sociales con menor capacidad adquisitiva tienden a verse relegados a aquellos barrios que cuentan con menor calidad del entorno y menores prestaciones de servicios y equipamientos o dificultades para acceder a ellos (Harvey 1977; Nel.lo, 2021). La elegida afecta, por un lado, a las élites económicas, pero también a la clase media-alta que presenta aspiraciones de progreso, que ha consolidado sus patrones de segregación en los entornos residenciales de nueva construcción, muchos de ellos construidos durante el último ciclo inmobiliario expansivo (Gómez Giménez, 2022). Y, por otro lado, la impuesta, que incide en los colectivos con menor capacidad de renta (Secchi, 2015). Se consolidaría de esta manera una polarización residencial de los estratos de la jerarquía en sus dos extremos, generando fracturas intrafuncionales en las ciudades. Aparecen así enclaves residenciales de la exclusión y de lo exclusivo, resultantes de la polarización del sistema de clases lo que, combinado con la segregación étnica y racial, podría desembocar en una progresiva fragmentación socioespacial de las áreas urbanas (Marcuse, 1993; Wacquant, 2007).

Estas transformaciones en los espacios urbanos no siempre son fácilmente identificables, puesto que en muchas ocasiones las transiciones y la mixtura de clases y grupos en entornos cercanos define la complejidad de las estructuras. Esta cuestión es parcialmente sensible en la escala de las áreas urbanas intermedias, en las que en el ámbito de un mismo barrio pueden encontrarse, en ocasiones, los dos patrones extremos. En relación con todos estos aspectos, el trabajo presenta una metodología de análisis estadístico que hace posible identificar, seleccionar y caracterizar los espacios internos del área urbana



que responden a los patrones de esta diferenciación extrema en virtud de una serie de variables referidas a caracteres socioeconómicos y de vivienda.

## 2. FUENTES Y METODOLOGÍA

Siguiendo las consideraciones previas, el trabajo se centra en identificar los áreas-barrios favorecidos y desfavorecidos en tres ciudades medias españolas: Albacete, Burgos y Lleida. Tras el ensayo se pretende extender a otras 31 áreas urbanas articuladas por ciudades medias del interior peninsular no afectadas por las dinámicas turísticas del litoral y no integradas en áreas metropolitanas (Andrés et al., 2023). El conjunto, las 34 áreas urbanas, son objeto de estudio del proyecto *Fragmedcities* (<https://www.fragmedcities.com>). Los tres conjuntos urbanos considerados (Albacete, Burgos y Lleida) tienen alrededor de 200.000 habitantes (posiciones 10, 7 y 8 por tamaño demográfico respecto al conjunto de las 34 áreas y con una población de 182.475, 195.643 y 191.666 hab en 2021).

El comportamiento comparado de las variables para las tres áreas urbanas, teniendo en cuenta su posición relativa en el conjunto de las 34 consideradas, deja situaciones diferenciadas. Albacete, con una base económica muy terciarizada y con un cierto peso de industria diversificada, es la que queda en mayor desventaja, ya que suele aparecer en el tercer cuartil del conjunto para las diferentes variables empleadas; su renta queda por debajo de la media, lo mismo que sucede con la población que hay por encima del 160% y debajo del 60% de la mediana, o con sus tasas de paro, que son también considerablemente elevadas; mientras tanto, la población extrajera todavía ocupa un peso reducido y el índice de desigualdad (Gini) es relativamente alto. Burgos, la más industrial, aparece como la mejor posicionada: es la que cuenta con la renta media mayor, más población con renta superior al 160% de la mediana, menos población por debajo del 60% de la mediana, menor tasa de paro, mayor proporción de población con estudios superiores y menor cantidad de residentes sin estudios; esto la sitúa con uno de los índices de Gini más bajos del conjunto. Entre tanto, Lleida, nodo de servicios y actividades agroindustriales, presenta indicadores más desiguales: deja una posición intermedia en renta absoluta por unidad de consumo, está bien situada en población con rentas superiores al 160%, el área concentra también un grupo notable de población en unidades de consumo que ingresa menos del 60% de la mediana y tiene una de las tasas más elevadas de población inmigrante; esto explica que tenga el índice de Gini más elevado de las tres y uno de los más altos del conjunto de las 34 áreas urbanas.

Como puede verse se trata de tres áreas urbanas con perfiles funcionales y sociodemográficos contrastados, lo que permite validar el funcionamiento de una metodología de identificación de áreas-barrios extremos en diferentes contextos. Para ello, se trabaja con un conjunto amplio de variables que facilitan identificar los patrones descritos en cada área urbana. En concreto, a partir de los datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística (junio de 2023) y correspondientes al Censo de Población y Viviendas y al Atlas de Distribución de la Renta de los Hogares (2021), se han analizado 14 variables diferentes referidas a cinco conjuntos de datos para las tres áreas urbanas: 1/ indicadores relacionados con la renta y la desigualdad (Renta Media por Unidad de Consumo, porcentaje de población con renta alta -superior al 160% de la mediana-, el porcentaje de población con renta baja -inferior al 60% de la mediana- y el índice de GINI); 2/ indicadores de niveles de estudios (sin estudios obligatorios o con estudios superiores); 3/ empleo y ocupación (el nivel de paro, el porcentaje de trabajadores con perfil de dirección y cualificación técnica y el porcentaje de trabajadores no cualificados en instalaciones y oficios elementales); 4/ datos referidos a las características de la vivienda (% sup. <60 m<sup>2</sup>, % sup. > 120 m<sup>2</sup>) y su valor (según los valores urbanos de referencia de la Dirección General del Catastro en su edición 2023); y, 5/ finalmente, se ha contabilizado también el volumen de población nacida en el extranjero y el volumen de personas de este colectivo en los 9 países con mayor cantidad de inmigración en el grupo de las 34 ciudades analizadas.

Todas estas variables han sido obtenidas, ajustadas y tratadas a la escala de sección censal para poder trabajar en la escala inframunicipal. Para cada área se han tabulado: 120 secciones en Albacete, 178 secciones en Burgos y 111 en Lleida. Según los resultados obtenidos, y tal y como se explica más adelante, la selección de las áreas y barrios en cada caso se ha realizado por agrupación de secciones censales coincidentes con áreas de características homogéneas, cuyas medias y medianas han sido siempre referenciadas al área respectiva.



Tabla 1. Características socioeconómicas generales de las áreas urbanas

Área Urbana	Población 2021	Renta Media Unidad Consumo (RMUC)	% Pob. renta >160 mediana	%Pob. renta <60 mediana	GINI	% Paro
Albacete	182.475	19.777	22,11	18,86	28,9	17,07
Burgos	195.643	21.915	26,67	12,06	26,9	12,85
Lleida	191.666	21.018	24,40	18,38	29,9	13,47
Valores medios 34	133.329	19.844	21,9	18,2	28,63	15,9
Área Urbana	% Pob. Nacida Extranjero	% Pob. estudios superiores	% Pob. sin estudios	% Viviendas <60m2	% Viviendas >120m2	Valor viv. €/m2 2023
Albacete	8,19	32,06	5,01	14,00	12,25	1.041
Burgos	10,37	40,64	1,67	27,00	11,21	1.266
Lleida	21,00	30,88	3,97	21,41	15,81	807
Valores medios 34	11,4	33,5	3,7	18,2	14,3	876,6

Fuente: Elaboración propia a partir de: INE, Censo de Población y Viviendas, 2021; INE, Atlas de distribución de la Renta de los Hogares, 2021; Dirección General del Catastro, Valores urbanos de referencia, 2023.

La identificación de los “barrios extremos” resulta muy compleja porque la distribución de los grupos sociales no siempre está definida en virtud de una única característica. Desde el punto de vista metodológico, para la selección de las variables se ha realizado un análisis previo de coeficiente de correlación, obteniendo altos índices, entre un 70% y un 95% de coincidencia entre magnitudes de las variables, principalmente en dos sentidos: por un lado, los indicadores de renta alta (población con RMUC >160% de la mediana del área) se asocian con altos niveles de cualificación, estudios, alto valor de referencia catastral de la vivienda y bajo nivel de paro; por otro lado, los indicadores de renta baja (población con RMUC <60% de la mediana del área), correlacionan con bajo nivel de estudios, bajo valor de referencia catastral y alto nivel de paro. La existencia de estas correlaciones aconseja el uso de una metodología de análisis para la búsqueda de conglomerados (clústeres), que permita agrupar secciones censales con comportamientos similares. Se utiliza para ello un algoritmo no supervisado de clasificación o clustering para encontrar relaciones no evidentes en un conjunto de datos, acotando las correlaciones previas detectadas y agrupando estos comportamientos en grupos homogéneos (Laurent, 2022). En nuestro estudio se ha aplicado la variante Kmedoids. Esta técnica utiliza el algoritmo para identificar los centroides de cada clúster mediante medianas de distancia, con la ventaja de determinar un valor real del conjunto de datos como centroide, lo que facilita la interpretación de los resultados y su explicación (Hae and Chi, 2009). En este caso, al tratarse de un número discreto de variables (14), no ha sido necesario emplear técnicas complementarias para reducir la dimensionalidad (PCA), validándose de forma directa los resultados de agrupación que presenta cada clúster mediante el conglomerado que genera el algoritmo de K-Medoids. Se aplica este análisis a tres áreas urbanas de dimensiones similares, y con independencia de las peculiaridades de cada caso, el potencial que ofrece esta metodología destaca por su facilidad de uso. El conjunto de clústeres obtenidos es el mismo y se consigue con los mismos patrones derivados de las 14 variables en las tres áreas urbanas.

### 3. RESULTADOS

Sobre esta base metodológica, el procesamiento de datos ha permitido identificar cuatro clústeres homogéneos (Tabla 2 y Figura 1). El análisis de conglomerados agrupa un primer conjunto (clúster 0, color verde), en el que se incluyen aquellas secciones de cada área urbana que presentan elevado nivel de renta,



alto porcentaje de población de renta alta, altos niveles de estudios superiores, viviendas de alto valor y gran dimensión, muy bajo porcentaje de personas sin estudios, muy bajo porcentaje de paro y muy bajo porcentaje de población extranjera.

En el otro extremo de la agrupación (clúster 3, color rojo), el algoritmo selecciona las secciones censales que se identifican con bajo nivel de renta, alto porcentaje de renta baja, alto porcentaje de personas sin estudios, bajo porcentaje de personas con estudios superiores, viviendas de poco valor y pequeña dimensión, alto porcentaje de paro y alto porcentaje de población extranjera. Como puede verse, el análisis permite identificar muy claramente las áreas socioresidenciales extremas, agrupando dos conjuntos que pueden identificarse como espacios favorecidos, asociados de forma general a los grupos de población de renta alta y sus perfiles sociodemográficos, por un lado; y los espacios desfavorecidos, relacionados de forma general con los grupos de población de renta baja y sus perfiles sociodemográficos, por otro. En los valores intermedios, el modelo determina otros dos grupos (clúster 1, color púrpura; clúster 2, color azul) que se corresponderían con valores de renta media-alta y renta media-baja, en los que se encuentran caracterizaciones más mixtas y de transición, de corte menos polarizado y que, por lo tanto, no se identifican con los extremos. Todos los clúster están coloreados en el mapa según una gradación que mide la distancia al centroide de cada grupo a uno y otro extremo de la serie, presentando las secciones más o menos intensas a su vez dentro de cada grupo. A la luz de los resultados de esta agrupación clúster, y considerando el conocimiento urbanístico y sociodemográfico previo realizado en otros trabajos sobre las tres áreas urbanas, se realiza una interpretación de los resultados de los clústeres 0 y 1, agrupando las secciones con patrones similares para identificar las áreas-barrios extremos en cada una. La selección de estos barrios en las tres ciudades se muestra en la Figura 2.

En el caso del área urbana de Albacete, las secciones censales correspondientes a las áreas más favorecidas (clúster 0) tienen una doble lectura territorial urbana. Por una parte, aparecen sectores ubicados cerca del centro, en lo que fue la ciudad jardín de comienzos del siglo XX y hoy son áreas renovadas y verticalizadas en las décadas de los sesenta a ochenta del siglo pasado. En este grupo se incluyen buena parte de las secciones que bordean el parque Abelardo Sánchez, principal infraestructura verde dentro de la ciudad. A estos se añaden las nuevas barriadas localizadas en las periferias del sur del compacto urbano, que son más recientes (se construyeron a finales del siglo pasado junto al Campus Universitario y se han consolidado en la primera década del siglo XXI), hacia las que se han desplazado colectivos de rentas medias y altas (Figura 2). En este segundo grupo predominan los modelos residenciales de baja densidad con unifamiliares pareados, que conviven en algunas zonas con viviendas en bloque de manzana cerrada. En el extremo opuesto (clúster 3) aparecen secciones que se corresponden con antiguas barriadas obreras o de marcado carácter social. Las primeras se localizan dentro del Barrio del Ensanche. Se trata, como recoge el topónimo, de un sector nacido en la década de los cincuenta, para albergar a un nutrido colectivo de inmigrantes empleados en la industria y los servicios, que apenas se ha visto afectado por procesos de regeneración integrales, lo que explica su progresivo deterioro social y urbano. Dentro del clúster 3 tres barridas de vivienda social promovidas por la administración, entre las décadas de los sesenta y comienzo de los ochenta, para tratar de resolver los problemas de infravivienda que afectaban a la ciudad en esos años. Se hizo en algunos casos bajo la modalidad de vivienda en propiedad (Barrio de Hermanos Falcó y algunas secciones de Santa Teresa y La Milagrosa) o como vivienda pública de alquiler (Barrio de la Estrella).

En el caso del área urbana de Burgos, las secciones censales incluidas en el clúster 0, identificadas como favorecidas, se corresponden con el modelo clásico centro-periferia (centro con clases altas y periferia con población obrera). Se identifican dos áreas socioresidenciales favorecidas diferenciadas (Figura 2). De una parte, un grupo de secciones al este de la ciudad histórica, correspondientes al ensanche de la segunda mitad del siglo XX, construido con manzanas compactas de bloques en altura (área de Reyes Católicos-Villa Pilar); de otra parte, hay dos secciones censales en el borde oeste del centro histórico, en un ensanche más antiguo, que responden al clásico modelo de ciudad jardín, inicialmente de marcado carácter burgués, que posteriormente se ha extendido manteniendo el modelo de baja densidad (Castellana-Las Huelgas). En el extremo contrario, el clúster 3 define la otra parte del modelo, en este caso en espacios claramente periféricos.



Tabla 2. Resultados del análisis clúster para las áreas urbanas de Albacete, Burgos y Lleida.

ALBACETE		CLUSTERS				Ranking			
Variables		0	1	2	3	0	1	2	3
RENTA	% pob. renta alta (>160% mediana AU)	36,27	35,16	23,75	11,40	1	2	3	4
	% pob. renta baja (<60% mediana AU)	13,03	13,25	12,74	25,50	3	2	4	1
	Renta media por unidad de consumo	24.311	23.781	20.476	16.036	1	2	3	4
	GINI	30,07	29,56	26,48	28,67	1	2	4	3
NIVEL DE ESTUDIOS	% pob. sin estudios	2,82	2,89	2,23	6,21	3	2	4	1
	% pob. estudios superiores	37,68	37,34	30,60	18,38	1	2	3	4
LABORAL	% directores y técnicos	37,73	22,08	27,17	18,85	1	3	2	4
	% instaladores y trab. elementales	11,67	19,54	15,18	22,30	4	2	3	1
	% paro	12,71	13,47	13,09	21,53	4	2	3	1
VIVIENDA	% viviendas < 60 m2	11,80	10,56	9,40	17,76	2	3	4	1
	% viviendas > 120 m2	15,06	19,02	5,57	7,22	2	1	4	3
	Valor vivienda (€/m2)	1.109	1.147	1.149	942	3	2	1	4
EXTRANJEROS	% nacidos extranjero	7,79	6,88	4,85	10,09	2	3	4	1
	% nacidos 9 países más inmigración	3,96	3,37	2,36	5,28	2	3	4	1
<b>BURGOS</b>									
RENTA	% pob. renta alta (>160% mediana AU)	50,17	29,10	26,96	14,90	1	2	3	4
	% pob. renta baja (<60% mediana AU)	7,59	9,47	13,64	17,32	4	3	2	1
	Renta media por unidad de consumo	30.669	22.561	21.605	17.880	1	2	3	4
	GINI	30,80	25,31	28,41	25,96	1	4	2	3
NIVEL DE ESTUDIOS	% pob. sin estudios	0,97	0,97	1,69	2,40	4	3	2	1
	% pob. estudios superiores	50,25	37,37	35,47	23,88	1	2	3	4
LABORAL	% directores y técnicos	24,22	23,01	23,64	22,25	1	3	2	4
	% instaladores y trab. elementales	20,81	21,63	21,20	22,11	4	2	3	1
	% paro	9,30	10,67	13,43	17,41	4	3	2	1
VIVIENDA	% viviendas < 60 m2	20,25	12,57	27,72	46,47	3	4	2	1
	% viviendas > 120 m2	29,09	21,89	8,63	5,80	1	2	3	4
	Valor vivienda (€/m2)	1.856	1.211	1.276	1.083	1	3	2	4
EXTRANJEROS	% nacidos extranjero	6,85	7,01	13,30	14,36	4	3	2	1
	% nacidos 9 países más inmigración	3,52	4,24	8,25	9,40	4	3	2	1
<b>LLEIDA</b>									
RENTA	% pob. renta alta (>160% mediana AU)	39,53	28,32	18,98	15,06	1	2	3	4
	% pob. renta baja (<60% mediana AU)	9,76	16,88	16,24	28,81	4	2	3	1
	Renta media por unidad de consumo	26.332	21.813	19.440	16.840	1	2	3	4
	GINI	28,03	31,35	27,14	32,18	3	2	4	1
NIVEL DE ESTUDIOS	% pob. sin estudios	2,04	3,06	4,12	4,23	4	3	2	1
	% pob. estudios superiores	35,81	31,08	19,80	20,93	1	2	4	3
LABORAL	% directores y técnicos	27,83	21,74	14,74	17,68	1	2	4	3
	% instaladores y trab. Elementales	15,99	20,08	25,49	25,62	4	3	2	1
	% paro	6,65	12,80	11,51	20,81	4	2	3	1
VIVIENDA	% viviendas < 60 m2	10,42	15,93	20,45	31,63	4	3	2	1
	% viviendas > 120 m2	34,91	8,90	20,34	8,52	1	3	2	4
	Valor vivienda (€/m2)	1.000	905	635	671	1	2	4	3
EXTRANJEROS	% nacidos extranjero	9,96	20,64	18,67	33,02	4	2	3	1
	% nacidos 9 países más inmigración	4,85	11,49	11,29	19,19	4	2	3	1

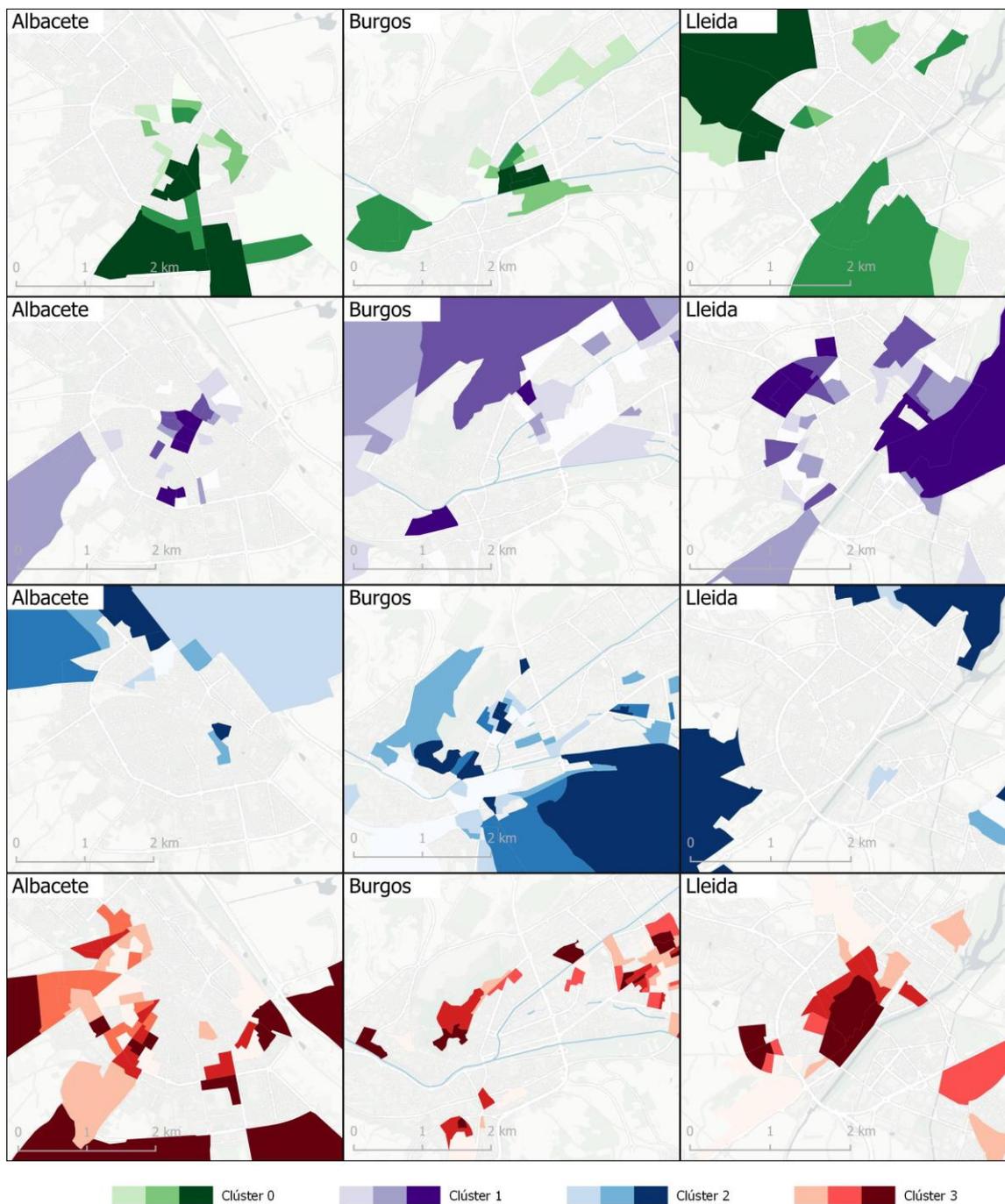
Fuente: Elaboración propia a partir de: INE, Censo de Población y Viviendas, 2021; INE, Atlas de distribución de la Renta de los Hogares, 2021; Dirección General del Catastro, Valores urbanos de referencia, 2023.

Se aprecian cuatro conjuntos: un grupo de secciones al este urbano, en el área obrera de Gamonal-Capiscol; algunos de los espacios de los barrios históricamente obreros del sur del río; un sector al oeste urbano, más reducido en superficie; y, finalmente, en ubicación también periférica, uno de los históricos arrabales al norte del centro histórico, cerca del Cerro del Castillo. Las áreas aparecen separadas entre sí, en posición más periférica, con un patrón de menor concentración y con distintas tipologías edificatorias: hay dos barriadas obreras de la década de



1960 (Barriada Inmaculada y Barriada Juan XXIII), en el seno del gran polígono de Gamonal-Villimar; en relación con un poblamiento histórico temprano (arrabal de borde del centro histórico), se aprecia el conjunto de San Esteban; y, finalmente, en otra ubicación periférica de vivienda popular y más reciente (década de 1980) se encuentra el barrio de San Juan de los Lagos, de población mayoritariamente gitana (Andrés López, 2022).

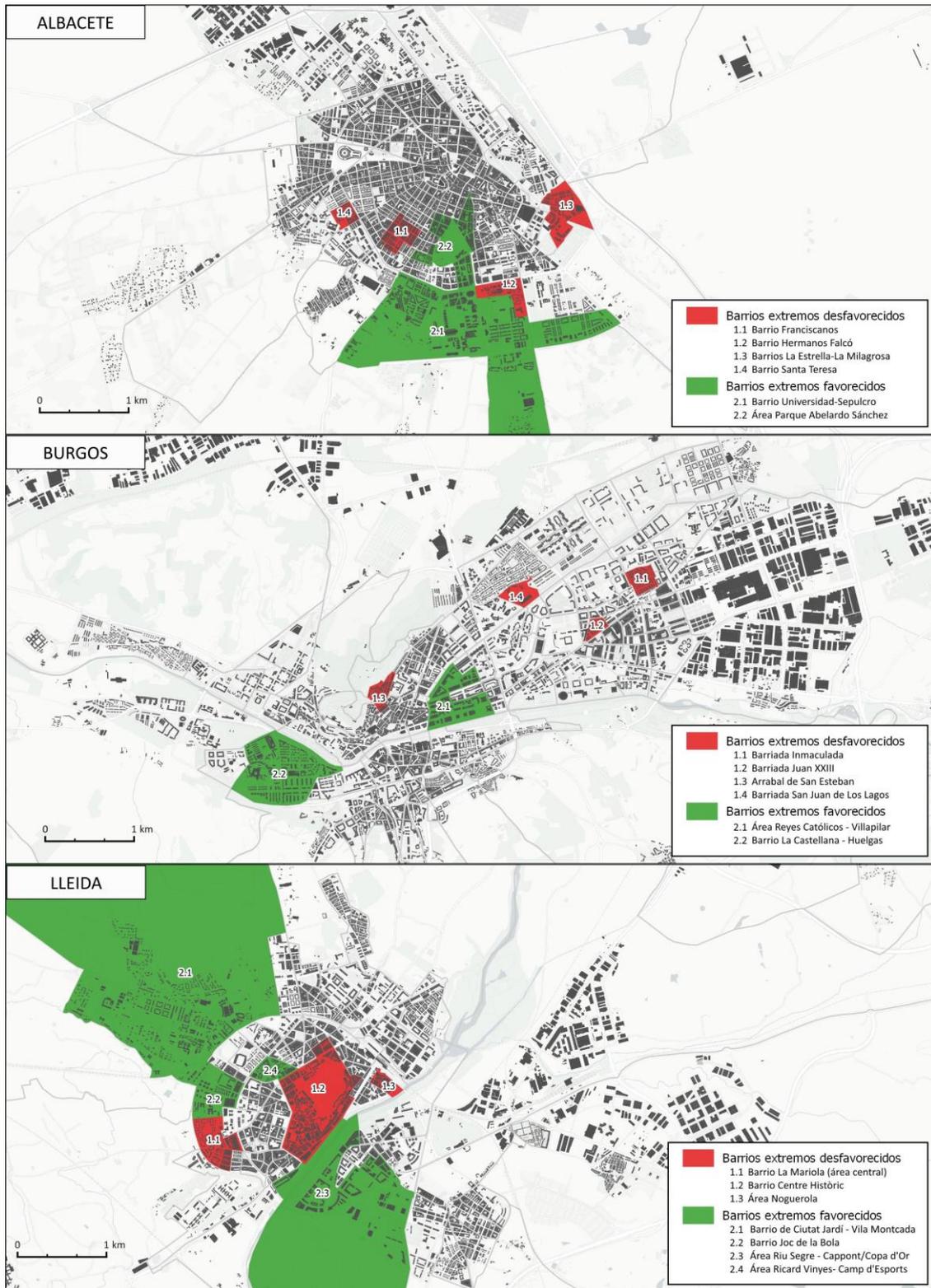
Figura 1. Distribución espacial por secciones censales del análisis clúster en Albacete, Burgos y Lleida.



Fuente: Elaboración propia a partir de: INE, Censo de Población y Viviendas, 2021; INE, Atlas de distribución de la Renta de los Hogares, 2021; Dirección General del Catastro, Valores urbanos de referencia, 2023.



Figura 2. Identificación de barrios extremos favorecidos y desfavorecidos en Albacete, Burgos y Lleida.



Fuente: Elaboración propia a partir de: INE, Censo de Población y Viviendas, 2021; INE, Atlas de distribución de la Renta de los Hogares, 2021; Dirección General del Catastro, Valores urbanos de referencia, 2023.

En el caso del área urbana de Lleida, aparecen en el clúster 0, por un lado, un grupo de sectores centrales que todavía funcionan como centro funcional en el noroeste del primer ensanche alrededor de Ricard Vinyes (área 2.4, Figura 2), y por otro, un grupo de secciones aledañas que conforman el barrio de



Joc de la Bola (2.2, Figura 2) que cierra el segundo ensanche en el noroeste. Se trata éste de un barrio residencial con bloques plurifamiliares de la década de los 1990s de densidades medias. En ese mismo eje, más al noroeste, aparece Ciutat Jardí-Vila Montcada (2.1, Figura 2), un barrio que se consolida desde la década de 1990s con promociones de vivienda unifamiliar y bloques de densidades medias, con servicios comunes, en un entorno de notable calidad ambiental y paisajística. Estas tres áreas y barrios van configurando un eje en el noroeste que va fijando rentas medias-altas y altas con lenguajes residenciales exclusivos y privativos. También en el clúster 0 encontramos una área en el sur, de construcción reciente y/o en consolidación, que abraza desde la fachada del Segre y continua en el margen izquierdo del río (Riu Segre-Copa d'Or-Parc de l'Aigua (2.3, Figura 2), a través de nuevas promociones de bloques de manzana cerrada de carácter privativo y con servicios comunes, algunas de alta calidad. En el clúster 3, que agrupa los espacios más desfavorecidos, se aprecian dos grandes áreas. Una primera al este que se corresponde con la parte central del barrio de la Mariola (1.1, Figura 2) dónde se concentran cerca de 2.000 viviendas en polígonos de la OSH y del INV del período franquista (Bellet, 2021). La segunda área del clúster 3 se corresponde con el Centro Histórico de la ciudad (1.2, Figura 2), un área que, tras diversos proyectos de regeneración, continúa alojando hoy altos niveles de vulnerabilidad urbana y social. Ambos barrios, Mariola y Centro Histórico son objeto además de un fuerte estigma social y territorial. Finalmente, en el clúster 3, se presenta una sección al suroeste del Centro Histórico, área de Noguerola (1.3, Figura 2), que parece aislada. Se trata de unas manzanas de bloque cerrado con viviendas pequeñas y de notable densidad, consolidadas a mediados de siglo XX, y que fue concentrando población procedente del Magreb en los 1990s. Con el tiempo se consolidó como un barrio étnico, hoy más diluido al aumentar el número de efectivos del colectivo e irse asentando en otras partes de la ciudad. Los clústeres de los extremos (el 0 y el 3) y la Figura 2 muestra como el modelo de estructura tradicional, centro-periferia social y urbana, presente hasta finales de 1990 se ha transformado. Por un lado, persisten de las áreas socioespaciales más desfavorecidas que ya se identificaban entonces (Bellet y Vilagrasa, 2001), la Mariola y el Centro Histórico, así como su ampliación a áreas aledañas como se intuye en el clúster 3 (Figura 1). Por otro, como ya sucedió históricamente, los grupos más favorecidos se alejan de nuevo del centro para ubicarse en las nuevos barrios y ejes de crecimiento: al norte con unifamiliares, al sur con bloques plurifamiliares de media densidad y con lenguajes cada vez más privativos.

#### 4. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

La selección de variables, la aplicación de la metodología elegida, y el conocimiento de los procesos de producción del espacio residencial de cada uno de los estudios de caso permite identificar algunos caracteres de la diferenciación socioresidencial de las ciudades y, en especial, los de sus áreas/barrios extremos, donde se concentran grupos socioeconómicos marcadamente diferenciados. Como resultado del análisis se puede establecer la ubicación de las secciones censales para las áreas favorecidas y desfavorecidas, poniéndolo en relación con los procesos de producción históricos de los espacios residenciales y los cambios que se han producido en los modelos tradicionales de la estructura de la ciudad.

Para las áreas/barrios desfavorecidos, la práctica mayoría estigmatizados, la metodología ayuda a identificar cuatro en cada caso seleccionado, que se corresponden con tres realidades claramente diferenciadas. Por un lado, partes de los centros históricos o arrabales en los que, pese a haber sido objeto de intervenciones urbanísticas y de rehabilitación (muchas veces selectiva), persiste la vulnerabilidad urbana y social (como en el Centre Històric de Lleida y sector del Arrabal de Burgos). La segunda categoría hay que asociarla a antiguos barrios obreros, nacidos entre finales de los cuarenta y los setenta, en los márgenes de las ciudades, para dar respuesta a los acelerados procesos de crecimiento demográfico y urbano; se aprecia en algunas áreas del Ensanche de Albacete (sectores de Santa Teresa y Franciscanos), y Noguerola en Lleida. Finalmente, la tercera categoría está formada por las áreas-barrios con polígonos de vivienda social construidos desde la década de 1950 a principios de los 1980; estos se edificaron como áreas residenciales aisladas, al margen y en el margen de la ciudad consolidada, con bloques de notable altura y densidad, y mayoritariamente con viviendas de pequeño tamaño y de baja calidad. Aquí, la vulnerabilidad social y urbana se muestra persistente y multiplicada. En esta tipología encontramos en Albacete: la Milagrosa (600 viv.), la Estrella y el barrio Hermanos Falcó (539 viv.); en Burgos, las barriadas



de la Inmaculada (999 viv.), Juan XXIII (1.008 viv.) y San Juan de los Lagos (360 viv.); y, en Lleida, el de la Mariola que, con conjuntos poligonales concentrados, suma 2.000 viviendas.

En el caso de las áreas/barrios favorecidos se han identificado tres realidades. La primera responde a los ensanches burgueses que se construyeron a comienzos del siglo XX: en el caso de Burgos el Barrio de La Castellana-Las Huelgas, con vivienda unifamiliar y bloques de media densidad y en Lleida parte del área de Ricard Vinyes, dónde se mantienen un par de grupos de viviendas unifamiliares renovadas en las últimas décadas. La segunda la componen los ensanches centrales modernistas consolidados (o renovados) a mediados de siglo XX con manzanas cerradas y bloques en altura de alta densidad edificatoria que mantienen funciones centrales (en Albacete en el área que circunda el Parque de Abelardo Sánchez, en Burgos el área Reyes Católicos y en Lleida parte del área Ricard Vinyes más densa). Finalmente quedan incluidos también los barrios de nuevo cuño (de finales del siglo pasado y comienzos del XXI), organizados sobre la idea de desarrollo de viviendas unifamiliares en zonas de elevada calidad ambiental (en Albacete el barrio Universidad-Sepulcro, o en Lleida el barrio de Ciutat Jardí-Vila Montcada); o en forma de manzana cerrada pero con servicios para la comunidad y lenguajes arquitectónicos privativos (en Lleida Joc de la Bola y las áreas Riu Segre-Cappont-Copa d’Or; en Albacete también en los bordes más alejados del Barrio Universidad-Sepulcro). En todos los casos, en estos espacios favorecidos se trata de viviendas más caras, de mayor tamaño, donde la población residente presenta elevados niveles de renta, niveles de estudios superiores a la media, bajas tasas de paro y poca presencia de población extranjera.

La identificación y caracterización en detalle de las áreas-barrios socioresidenciales extremos en ciudades medias ayuda a enriquecer el debate y la reflexión sobre la fragmentación socioespacial urbana. Ahondar en el conocimiento de esta realidad es especialmente importante en un contexto de incremento de las desigualdades. La combinación de metodologías y enfoques cuantitativos contribuye a poner luz sobre la diferencia entre los distintos fragmentos urbanos de estas ciudades medias, en especial entre los más polarizados.

**Agradecimientos:** Los resultados que aquí se presentan forman parte del proyecto coordinado financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (MCIN) “Fragmentación y segregación socioespacial en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas (2001-2021)” (PID2021-124511NB-C21+C22). Subp.1: “Segregación socioespacial y Geografías de la vida cotidiana en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas” (PID2021-124511NB-C21); subp. 2: “Fragmentación espacial y espacio residencial (vivienda y espacio público en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas)” (PID21-124511NB-C22).

## REFERENCIAS

- Alguacil Gómez, J., Camacho Gutiérrez, J., y Hernández Aja, A. (2014). La vulnerabilidad urbana en España. Identificación y evolución de los barrios vulnerables. *Empiria: Revista de Metodología de Ciencias Sociales*, 27, 73-94. <https://doi.org/10.5944/empiria.27.2014.10863>
- Andrés López, G. (2022). La planificación urbanística y el modelo de crecimiento en las ciudades medias españolas: el área urbana de Burgos (1981-2021), *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, Vol. LIV, Nº 214, 899-920. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2022.214.6>
- Andrés López, G., Bellet Sanfeliu, C. y Cebrián Abellán, F. (2023). Buscando límites a la urbanización dispersa: metodología para la delimitación de áreas urbanas en las ciudades medias españolas. *Ciudades*, 26, 143-166. <https://doi.org/10.24197/ciudades.26.2023.143-166>
- Bellet Sanfeliu, C. (2021). La producción de un barrio desfavorecido en los márgenes de una ciudad media: La Mariola (Lleida, Cat-Esp). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 25 (2), 75-103, doi: 10.1344/sn2021.25.32421
- Bellet Sanfeliu, C., Andrés López, G. y Cebrián Abellán, F. (2023): La segregación residencial en las ciudades medias españolas: aproximación a un fenómeno complejo. *AAVV (2023) Geografía: Cambios, retos y adaptación. Actas del XXVIII Congreso de la Asociación Española de Geografía (AGE)*, Ed. AGE y Universidad de la Rioja, Logroño, p 843-853.
- Bellet Sanfeliu, C.; Vilagrasa Ibarz, J. (2001) Diferenciación socioespacial de la ciutat de Lleida. *Revista Catalana de Sociologia*, 14, 13-42



- Benach Rovira, N. (2021). En las fronteras de lo urbano: una exploración teórica de los espacios extremos. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 25 (2), 11-35 doi: 10.1344/sn2021.25.32830
- Capel Sáez, H. (1998). Una geografía para el siglo XXI. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 19. <http://www.ub.es/geocrit/sn-19.htm>
- Caravaca Barroso, I. (2022). El gran reto de la desigualdad. Impactos socio-espaciales. Sevilla: Observatorio de Desigualdad en Andalucía.
- Castells Oliván, M. (1972) La cuestión urbana. Madrid: Siglo XXI
- Gómez Giménez, J.M. (2022). Fracturas socioespaciales en la península ibérica, 1986-2016. Tesis de Doctorado. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid <https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.70373>.
- Hae-Sang, P.; Chi-Hyuck, J. (2009): A simple and fast algorithm for K-medoids clustering}, *Expert Syst. Appl.*, volume 36, p. 3336-3341
- Harvey, D. (1977). Urbanismo y desigualdad social. Madrid. Siglo XXI.
- Hernández Aja, A. et al. (2018). Barrios vulnerables de las grandes ciudades españolas. 1991/ 2001/ 2011. Instituto Juan de Herrera. IJH, Madrid. ISBN 978-84-9728-568-1.
- Kesteloot, C (2005), Urban socio-spatial configurations and the future of European cities, en KAZEPOV Y. (ed) *Urban Europe. Global trends and local impacts*. Blackwell, Oxford, p.123-148.
- Laurent, S. (2022). Machine Learning Algorithms: A Review. *Information Systems Journal*. ISJ-RA-3392. 6.
- Maloutas, T. (2012). Introduction: residential segregation in context. En Maloutas, T. & Fujita, K. (eds). *Residential segregation in comparative perspective* (pp 1-36). Farnham: Ashgate.
- Marcinczak, S., Musterd, S., van Ham, M. & Tammaru, T. (2016). Inequality and rising levels of socioeconomic segregation. Lessons from a pan-European comparative study. En Tammaru, T Marcinczak, S., van Ham, M., & Musterd, S.(ed) *Socioeconomic segregation in European capital cities: East meets West* , (pp. 358-378). Abingdon: Routledge
- Marcuse, P (1993). What's so new about divided cities? *International journal of urban and regional research*, 17 (3), p.355-365.
- Musterd, S. (2020). Urban segregation: Contexts, domains, dimensions and approaches. En S. Musterd (Ed.), *Handbook on urban segregation*. Edward Elgar Publishing.
- Nel.lo, O. (2021). Ciudad de ricos, Ciudad de pobres. La segregación residencial y sus consecuencias ante la crisis urbana. En O. Nel.lo (Ed). *Efecto barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas* (pp.17-35). València: Tirant lo Blanch.
- Piketty, T. (2019). *Capital e ideología*. Barcelona: Deusto Ed.
- Porcel, S. (2020). *Desigualdad social y segregación residencial, una relación compleja*. Madrid: Fundación Foessa.
- Rubiales Pérez, M. (2020). Segregación en las metrópolis españolas 2001-2011: un análisis con detalle territorial. *Documents d'Anàlisi Geogràfica 2020*, vol. 66/1, p.83-10 *Documents d'Anàlisi Geogràfica 2020*, vol. 66/1 83-105
- Secchi, B. (2015). *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres* Madrid: Catarata.
- Sorando, D. (2022). Extrañas a sí mismas: el aumento de la segregación residencial en las sociedades urbanas españolas (2001-2011). *Arbor*, 198 (803-804). <https://doi.org/10.3989/arbor.2022.803-804008>
- Tapada-Berteli T. (2021) Comentario: los espacios extremos como categoría analítica. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 25 (2), 179-188, doi:10.1344/sn2021.25.35308
- Wacquant, L (2007), *Los condenados de la ciudad. Gueto, periferias y Estado*. Madrid: Siglo XXI



# DIAGNÓSTICO DE LA DIFERENCIACIÓN SOCIORESIDENCIAL EN UNA CIUDAD MEDIA DE INTERIOR. ALBACETE, 2021

FRANCISCO CEBRIÁN ABELLÁN<sup>1</sup>

IRENE SÁNCHEZ ONDOÑO<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Universidad de Castilla-La Mancha, Edificio Benjamín Palencia, Facultad de Humanidades, Campus Universitario s/n 02071, Albacete), Francisco.Cebrian@uclm.es ORCID 0000-0002-4309-4954*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Salamanca, Facultad de Geografía e Historia, C/ Cervantes s/n (37002, Salamanca, Irene.SanchezOndono@usal.es*

**Resumen.** El contexto de transformaciones demográficas y urbanas de las ciudades españolas en las últimas décadas ha dejado una intensificado en la fragmentación social y territorial, que dibuja un espacio más extenso, desigual y dividido. La comunicación centra el análisis en estos procesos a partir de la medición de la diferenciación socioresidencial. Se hace para un estudio de caso: una ciudad media y su área urbana (Albacete). Se ha recurrido para ello a una selección de variables sociodemográficas y socioeconómicas (INE: Censo de Población y Vivienda y Atlas de distribución de renta de los Hogares) y de valor de la vivienda (Dirección General de Catastro y Ministerio de la Vivienda). Para medir la diferenciación se ha generado un indicador sintético que permite realizar una lectura multiescalar (sección censal, barrios, municipio y área urbana) con una técnica multivariante, que resume el conjunto de variables en una sola medida para cada unidad de análisis, facilitando su interpretación. La aplicación de la metodología permite establecer cinco diferentes categorías. Esta se completa con una revisión cualitativa apoyada en la experiencia acumulada y la revisión bibliográfica. Como resultado queda una propuesta de clasificación de áreas socioresidenciales de Albacete y su área urbana.

**Palabras clave:** Fragmentación socioespacial urbana, desigualdad socioespacial urbana, diferenciación socioresidencial, ciudades medias, Albacete.

## DIAGNOSIS OF SOCIO-RESIDENTIAL DIFFERENTIATION IN A MEDIUM-SIZED INLAND CITY. ALBACETE, 2021

**Abstract.** The context of demographic and urban transformations of Spanish cities in recent decades has led to an intensification of social and territorial fragmentation, which delineates a more extensive, fragmented, unequal, and divided space. This paper focuses on analyzing these processes through the measurement of socio-residential differentiation, using a case study approach focusing on a medium-sized city and its urban area (Albacete). Socio-demographic and socio-economic variables (INE: Population and Housing Census and Household Income Distribution Atlas) as well as housing value data (General Directorate of Cadastre and Ministry of Housing) have been selected for this purpose. A synthetic indicator has been generated to allow for a multi-scalar analysis (census tract, neighborhoods, municipality, and urban area) using multivariate techniques, synthesizing the set of variables into a single measure for each unit of analysis, facilitating interpretation. The methodology enables the establishment of five different categories. The methodology is complemented by a qualitative review supported by accumulated experience and literature review. The result is a proposed classification of socio-residential areas of Albacete and its urban area.

**Keywords:** Urban socio-spatial fragmentation, urban socio-spatial inequality, socio-residential differentiation, medium-sized cities, Albacete.



## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1 El marco conceptual de referencia

La organización del espacio urbano es reflejo de los procesos y discursos dominantes en cada momento. Las transformaciones de la sociedad postindustrial y postmoderna, que se articulan dentro de un modelo neoliberal globalizado contradictorio, han dejado ciclos económicos muy diferentes. En España aparecen como resultado nuevos patrones de organización socioespacial, vinculadas a las dinámicas urbanizadoras y las políticas urbanísticas desplegadas desde finales del pasado siglo. La primera década del siglo XXI se ha caracterizado por fuertes impulsos de la economía en general y del sector de la construcción en particular, con nuevas formas de regulación (o más bien de desregulación) y gestión urbana, en un contexto de crecimiento demográfico inusual, apoyado en las fuertes corrientes migratorias hacia nuestro país. La segunda ha venido marcada por la desaceleración en los ritmos de crecimiento económico, demográfico y urbanizador y por el discurso dominante de las agendas urbanas, más reflexivo, racional y participativo en las formas de concebir la ciudad, pero apenas eficiente a la hora de resolver los conflictos heredados de la década anterior. Pero de forma paralela, se ha producido una reestructuración socioeconómica de la población, que ha crecido en renta de forma generalizada en la primera década, pero de manera mucho más selectiva y desigual desde la segunda, dejando nuevos patrones de movilidad social y espacial. En el caso de los espacios urbanos, estos reajustes se han hecho sobre todo a través del mercado del suelo y la vivienda, que ha sido un elemento discriminador/diferenciador fundamental. Esta acentuación en la diferenciación del espacio urbano (que es social y territorial) altera la tradicional esencia de las ciudades.

Como consecuencia, se aprecia un incremento de la fragmentación y la segregación socioespacial dentro de las ciudades. Desde el punto de vista conceptual existe una cierta tendencia a emplear ambos términos de forma indistinta. Es cierto que están profundamente interrelacionados y suelen producirse de forma simultánea, aunque cada uno guarda sus propias especificidades. La segregación socioespacial centra la atención en la desigual distribución de los diferentes grupos, generalmente en términos de distinto poder económico (White, 1983; Massey y Denton, 1988; Rodríguez, 2014). Esto supone que a la desigualdad social se le añaden relaciones complejas, que tienen que ver con la calidad habitacional o del medio ambiente urbano (Pacione, 1990; Fairburn et al., 2019; Schüle et al., 2019). Mientras tanto, la fragmentación es un concepto polisémico (también relacionado con la idea de desigualdad o diferenciación), que supone un aumento de la distancia social y espacial dentro de las ciudades, y que suele llevar acompañadas mayores disparidades de las condiciones residenciales, con indudables repercusiones sociales, económicas, culturales, jurídicas y étnicas (Graham y Marvin, 2001; Svampa, 2002; Burgess, 2005; Burgess, R., 2018; Kozak, D.; 2018). Por esta razón algunos autores ponían el acento a comienzos de siglo en las relaciones crecientes entre lugares distantes y la falta de relación entre lugares adyacentes (Bridge and Watson; 2003), a la vez que otros apuntan que la fragmentación engloba también procesos como el de segregación, autosegregación y exclusión social (Sposito y Sposito, 2020).

Lo cierto es que la fragmentación se acrecienta a nivel general como resultado de un triple proceso de cambio: el de las políticas públicas y la gobernanza, el de las estructura urbanas y sociales dentro de la ciudad, y el de las estrategias empresariales (Prévot-Schapira y Cattaneo, 2008). En la parte de la reestructuración de las políticas públicas, dentro del contexto europeo, la privatización del Estado de Bienestar es un hecho que se ha acentuado desde finales del siglo XX y comienzos del XXI (Malpass, 2005; Scanlon et al.; 2014). El debate se ha ido trasladando hacia el análisis de las migraciones intraurbanas de la población, la gentrificación y el problema del acceso a la vivienda. Y a todo ello se suman unos actores empresariales cada vez más desconectados de los espacios locales (Méndez, 2019). En este contexto, se producen procesos de movilidad dentro de la ciudad (espacial y social), a la vista de lo presentado en líneas anteriores, que pueden ser inducidos (cuando las decisiones de cómo o dónde residir no están marcadas por el ciudadano) o voluntarios (cuando viene determinada por la capacidad de elegir los bienes inmuebles o el suelo).

La fragmentación/segregación está, por tanto, en estrecha relación con las migraciones intraurbanas y con una movilidad residencial. Su intensificación es una de las características de las sociedades actuales que está generando un cambio de paradigma. Es una nueva forma de relación entre la sociedad y el espacio habitado, ya que los cambios residenciales implican una reubicación en la escala social, condicionada por los recursos disponibles del migrante intraurbano, y de los caracteres de los barrios origen-destino, que



reconfiguran su localización dentro de la ciudad (Clark et al.; 2014). En el cambio de residencia subyacen, evidentemente, motivaciones económicas y sociales, determinadas por las posibilidades de acceso al mercado de la vivienda, así como el tipo, caracteres y localización de la vivienda -la elección del barrio y la comunidad- (Van Ham et al., 2013). Así, se determina por dos factores predecibles: uno es el nivel de renta (Clark, et al., 2014; Mulder, 2007; Flakingham, et al., 2016); el otro se asocia al ciclo de vida de las personas, que en ocasiones responde a situaciones planificadas, como las ocupaciones profesionales (Huinink et al., 2014), las relaciones personales (Mulder y Smits, 2013) o las estructuras familiares (Kulu y Steeke, 2013). En otros casos a contextos impredecibles, como los efectos de los ciclos económicos y crisis (Ferreira et al., 2010) derivados de las políticas públicas, y el papel de las instituciones financieras.

Estas dinámicas afectan y determinan las diferentes texturas que se aprecian dentro de las ciudades, que van de la elevada a la baja densidad; los barrios exclusivos, los de las clases medias o aquellos en los que se agrupan los colectivos más desfavorecidos, afectados por procesos de exclusión social y pobreza. Estas gradaciones morfológicas y sociales no son nuevas, como ya pusieron de manifiesto algunos autores norteamericanos y europeos del siglo pasado (Harris and Ullman, 1945; White, 1984). Sus consecuencias se perciben en los profundos contrastes culturales, económicos, sociales y políticos, que están redefiniendo a la geografía interna y externa de la ciudad (Rossi, 2016). Como resultado queda una desigual accesibilidad física y simbólica a determinados sectores de los espacios urbanos. Se percibe en los sectores más exclusivos. Pero la fragmentación y diferenciación también es resultado de la vulnerabilidad, ya que una parte de la población, generalmente la de menor renta, está afectada por circunstancias adversas o carencias, por condiciones de riesgo, por déficits de servicios urbanos y equipamientos o falta de accesibilidad, que potencialmente abren la puerta a una situación crítica de desfavorecimiento, entendido como “la materialización de dicho riesgo en una situación de exclusión ya consolidada” (Bruquetas et al., 2005: 11; Sánchez y Prada-Trigo, 2023). En este sentido la vulnerabilidad puede entenderse como un proceso de malestar en las ciudades, creado por la combinación de diferentes dimensiones de desventaja, con la esperanza de movilidad social ascendente extremadamente difícil de alcanzar (Hernández-Aja, 2018). De ahí, que el concepto de vulnerabilidad social se emplee para abordar las temáticas de las desigualdades urbanas (CEPAL, 2002; Kaztman, 2000), con efectos de naturaleza diferentes, en los que la alta calidad urbana repercute en mayores niveles de bienestar y salud, mientras que la desigualdad socioambiental deja expuestos a los grupos más vulnerables a ambientes de peor calidad (Fairburn et al., 2019; Schüle et al., 2019). A todo ello se añade el ámbito escalar, que pone en relación los procesos de fragmentación con los de dispersión urbana, que han sido profusamente analizados en diferentes contextos socioculturales y que han dejado su preceptiva traslación al caso español, y que se han generalizado en el proceso de configuración de las grandes áreas metropolitanas, pero también en el entorno de las ciudades medias (Cebrián, 2019).

Uno de los factores explicativos se vincula, desde comienzos del siglo XXI al incremento de la tendencia hacia una mayor privatización del mercado inmobiliario, que repercute en el incremento de las desigualdades sociales (Hess et al., 2018). Se aprecia en el caso francés (Ball, 2011; Gimat y Halbert, 2018; Lelevrier, 2023), en el británico (Hickman, 2013) o en el español (Hernández Aja, 2018; Informe Foessa, 2019). Específicamente en el caso español, el mercado inmobiliario ha tenido tradicionalmente un peso importante en la economía muy conectado con los ciclos financieros. No obstante, las políticas públicas en materia de vivienda no han sido capaces de resolver el problema del acceso para los colectivos más necesitados (Fundación Foessa, 2019), porque la producción de vivienda social (la escasez de producción de vivienda social) no están actuando como amortiguación de vulnerabilidad en las ciudades (los datos ofrecidos por el Colegio de Registradores sobre compraventa de viviendas protegidas son ilustrativos del proceso- Instituto Nacional de Estadística (INE, en adelante), Estadística de transmisiones de derechos de propiedad, 2022-). Tampoco lo ha hecho el mercado financiero que actuó como detonante clave de la aguda recesión extendida hasta finales de la pasada década. En la actualidad, se constata cierta reactivación del mercado de créditos hipotecarios entre 2021 y 2022, y una nueva contracción más reciente, por efecto de las subidas de los tipos de interés. El efecto de estos cambios es un aumento en la dificultad de acceso al mercado de la vivienda y un incremento de la modalidad del alquiler, que ha llevado asociado un aumento en los precios (Banco de España, 2023: 17).



## 1.2 Los procesos de transformación de Albacete en el contexto nacional y regional

Para entender los procesos de fragmentación y diferenciación socioresidencial existentes en la ciudad de Albacete y su área urbana es necesario contextualizar las ideas recogidas en el apartado anterior y ponerlas en relación con algunos cambios acontecidos en la sociedad española. La evolución de la población y la vivienda, así como los patrones funcionales específicos de la ciudad pueden ayudar a explicar parte de las lógicas operadas (Tabla 1 y Figura 1). En términos generales, el proceso de producción de vivienda en España ha duplicado al de la población desde 1991. Ha sido un fenómeno generalizado, aunque con intensidades desiguales según comunidades autónomas, provincias o municipios. Desde el punto de vista temporal los cambios más intensos se han producido en la última década del pasado siglo y en la primera del actual, cuando ha crecido población y vivienda dentro de un ciclo económico e inmobiliario alcista. Pero se da la situación singular de que en la segunda década del XXI, con tasas de crecimiento demográficas muy bajas e incluso negativas en algunos años, se mantienen tendencias positivas del crecimiento de la vivienda, una vez superada la crisis inmobiliaria de 2008 a 2013. En la primera década se apostó por un urbanismo de marcado carácter economicista, apoyado en el consumo masivo de suelo, con formas de urbanización dispersa, que han incrementado la mancha urbana como nunca antes lo había hecho, lo que ha favorecido la fragmentación morfológica y la creación de unidades urbanas separadas, monofuncionales, socialmente desintegradas y de una lógica ambiental cuestionable (Gaja, 2016; Burriel, 2015). La segunda década se ha caracterizado por un urbanismo más urbano, retomando el interés por la ciudad compacta. Pero como balance queda que en el año 2021 había una media de 561 viviendas por cada mil habitantes en España, 656 en Castilla-La Mancha, 624 en la provincia de Albacete y 503 en la ciudad de Albacete (100 más por mil habitantes que en 1991; 50 más que en 2001 y 15 más que en 2011). Dicho de otro modo, hay más de una vivienda por cada dos habitantes. Esto supera con creces la realidad media europea (Campos, 2008: 48). En lo territorial hay contrastes evidentes, que se justifican por el desequilibrio entre los espacios rurales y los urbanos y por el contexto turístico español, que contribuye a explicar en parte este sobredimensionamiento del parque residencial, especialmente en los espacios litorales del Mediterráneo y los conjuntos insulares, lo que explica que el 30 % sean viviendas no principales en 2021 (Censo de Vivienda, 2021). Otra singularidad española es que la modalidad de vivienda en propiedad es muy superior a la media europea (ya sea bajo la modalidad de vivienda para uso principal, como vivienda secundaria, o como bien de inversión). En el censo de 2021 se refleja un 75,5 % de vivienda en propiedad, mientras que una parte del mercado del alquiler queda para colectivos de menor renta, sobre todo estudiantes, inmigrantes y temporeros (López-Rodríguez 2019: 1). Entre tanto, el problema del acceso a la vivienda sigue siendo una deuda pendiente para muchos colectivos sociales (Fundación Foessa, 2019).

En este contexto, el término municipal de Albacete, con una población de 172.722 habitantes en 2021 (INE), se sitúa en primera posición dentro del sistema urbano regional, aunque tiene un crecimiento muy amortiguado en el contexto de las ciudades mayores de Castilla-La Mancha. Es capital provincial; sede de la Audiencia Territorial; cuenta con una oferta de servicios y área comercial que integra la mayor parte del territorio provincial y penetra en las provincias vecinas de Castilla-La Mancha; dispone de una oferta hospitalaria especializada; tiene dos campus de la Universidad de Castilla-La Mancha; y está integrada en la red nacional de comunicaciones, siendo nodo en la de red viaria de alta capacidad y con una estación de ferrocarril convencional y con AVE desde 2010. Esta situación la posiciona como una ciudad media que combina un papel administrativo y de servicios con una relevancia regional y nacional en términos de infraestructura y conectividad.

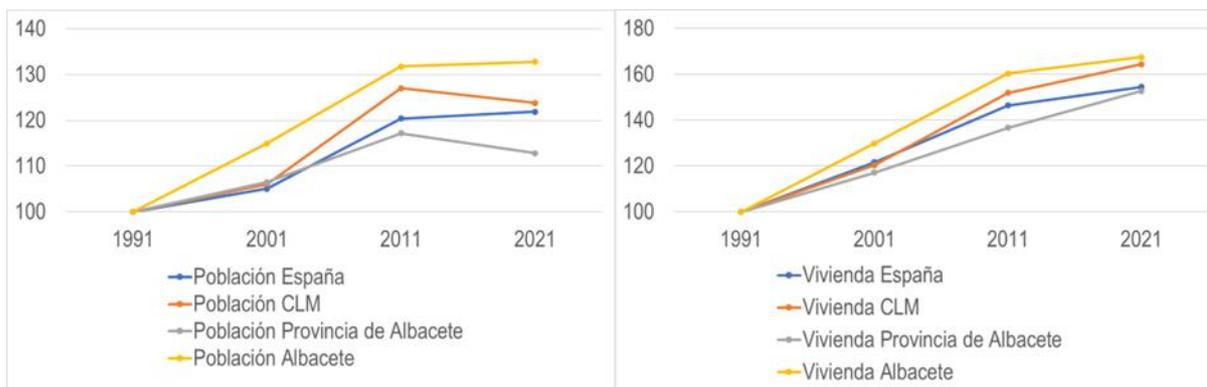
Tabla 1. Evolución de la población y la vivienda en España, Castilla-La Mancha y Albacete (1991-2021)

	POBLACIÓN				VIVIENDA			
	España	CLM	Provincia de Albacete	Albacete	España	CLM	Provincia de Albacete	Albacete
1991	38.872.268	1.658.446	342.677	130.023	17.220.399	819.282	157.906	51.892
2001	40.847.371	1.760.516	364.835	149.507	20.958.000	986.666	185.048	67.412
2011	46.815.916	2.106.331	401.580	171.390	25.208.625	1.244.940	215.950	83.229
2021	47.400.798	2.052.505	386.726	172.722	26.626.314	1.347.300	241.341	86.910

Fuente: INE, varios años. Elaboración propia.



Figura 1. Evolución de la población y vivienda (Nº Índice) en España, Castilla-La Mancha, Provincia de Albacete y Albacete 1991-2021



Fuente: INE, varios años. Elaboración propia.

La comunicación aborda estas problemáticas complejas, que ponen en relación los procesos de reestructuración urbana de la primera década del siglo XXI, la aparición de nuevos desarrollos inmobiliarios en los bordes de las ciudades y en sus periferias y la modificación de los mapas sociales de la ciudad. La hipótesis de partida sostiene que las transformaciones del parque residencial y el desigual acceso al mercado de la vivienda, tanto por el precio como la modalidad de acceso (propiedad o alquiler) están generando nuevas formas de diferenciación territorial y social.

## 2. FUENTES Y METODOLOGÍA

La propuesta metodológica persigue identificar los patrones de diferenciación y fragmentación socioespacial de la ciudad de Albacete y su área urbana. Se hace desde un enfoque multiescalar. Como ámbito de referencia se ha empleado el área urbana, unidad de análisis reconocida, aunque no empleada desde los ámbitos de la gestión. Desde las administraciones públicas, ya sea a nivel europeo o nacional, y desde el ámbito académico, se han realizados esfuerzos por establecer estas delimitaciones territoriales. Se ha hecho a partir de criterios basados en el uso combinado de variables demográficas, funcionales o urbanizadoras (Sánchez y Cebrián, 2022). Como resultado quedan propuestas dispares que emplean variables y metodologías diferentes (Cebrián y Sánchez, 2023). En este caso se ha recurrido al Índice de Transformación Urbana (ITU) (Andrés, Bellet y Cebrián, 2023). Sobre esta propuesta de delimitación se analiza de manera detallada la diferenciación socioespacial del área urbana de Albacete (compuesta por los municipios de Chinchilla de Montearagón, La Gineta y Pozo Cañada) a escala de barrios (delimitación administrativa) y de sección censal (120 secciones censales en 2021). Para abordar los rasgos que ayudan a esclarecer los patrones de diferenciación socioespacial se ha recurrido a una selección de variables sociodemográficas (educación superior y migrantes nacidos en el extranjero), socioeconómicas (tasa de renta y paro) y de vivienda (valor de referencia catastral y precio medio de los alquileres). Los datos se han obtenido de diferentes organismos oficiales (Tabla 2).

Del Censo de Población (2021) se ha obtenido el número de parados (personas mayores de 16 años que, durante un periodo de referencia declararon encontrarse desempleados o buscando un empleo); el porcentaje de población que dispone de estudios superiores; y la población extranjera -personas nacidas en el extranjero de las nueve nacionalidades con mayor presencia-. Por otra parte, se ha extraído de la estadística experimental del INE la renta media por unidad de consumo del hogar (se construye como la renta neta generada por todos los contribuyentes del hogar dividido por el total de unidades de consumo del hogar). Respecto a las variables de vivienda, se ha analizado el precio del suelo en €/m<sup>2</sup>, a partir de la estadística de la Dirección General del Catastro para 2023 (los mapas de valores generados por el Catastro han sido transformados para reconvertirlos a los de sección censal), mientras que para el precio medio del alquiler se ha recurrido a los del Ministerio de Vivienda (se ha generado la media ponderada entre alquiler de vivienda en bloque y unifamiliar para 2022).



Tabla 2. Variables para la generación del Indicador Sintético de la Fragmentación Socioespacial

Tipo de variable	Variable	Fuente	Año	Valor	Intervalo	Peso
Variables sociodemográficas	Población con estudios superiores	Censo de Población (INE)	2021	Porcentaje	1 - 20 20 - 32 32 - 46 46 - 59	4 3 2 1
	Población Nacida en el extranjero	Censo de Población (INE)	2021	Porcentaje	0,4 - 6,2 6,2 - 9,8 9,8 - 14,9 14,9-24,6	4 3 2 1
Variables socioeconómicas	Número de parados	Censo de Población (INE)	2021	Porcentaje	7,3 - 13 13,3 - 18,4 18,4 - 38,6 38,6 - 69,1	4 3 2 1
	Renta media por unidad de consumo	Atlas de distribución de la renta de los Hogares (INE)	2021	Absoluto	23.394 – 31.950 € 17.907 – 23.394 € 11.425 – 17.907 € 6.988 – 11.425 €	4 3 2 1
Variables de vivienda	Valor de referencia catastral	Ministerio de Hacienda (Sede Electrónica del Catastro)	2023	Absoluto	1.203 – 1.602 €/m2 970 – 1203 €/m2 669 – 970 €/m2 421 – 669 €/m2	4 3 2 1
	Precio medio alquiler	Ministerio de la vivienda	2024	Absoluto	531-669 € 465-531 € 355-465 € 225-355 €	4 3 2 1

Fuente: Elaboración propia.

Esta información ha sido tratada mediante el uso una metodología multivariante. Se ha hecho empleando una matriz de pesos, que permite generar un indicador sintético sobre los datos generados a escala de sección censal. Su uso ayuda a hacer una lectura clarificadora de la diferenciación socioespacial de la ciudad y su área urbana mediante la elaboración de cinco categorías (Tabla 2 y Figura 2). La combinación de estos datos ayuda a explicar los patrones de diferenciación y fragmentación socioespacial. En este caso, se ha cartografiado cada una de las variables individualmente generando cuatros intervalos mediante el uso de Natural Breaks. La metodología empleada para elaborar este indicador ha sido la de asignar una puntuación ordinal a cada uno de los intervalos para cada variable, asignando valores decrecientes (el primer intervalo presenta el valor más elevado -4-, y el último el más bajo -1-) (Cebrián, 2007) (Tabla 2). El indicador sintético se genera por agregación de los pesos finales obtenidos de cada variable. El valor final obtenido para cada sección censal oscila entre 6 (umbral mínimo) y 24 (máximo posible). Finalmente, a la estructura de secciones se ha sobreimpuesto la barrial oficial de la ciudad para facilitar la legibilidad territorial de los resultados. El tratamiento de datos y la elaboración de cartográfica se ha realizado con QSIG. Los resultados se han contrastado con los obtenidos en investigaciones previas referidas a los procesos de transformación de la trama urbana de la ciudad (Sánchez y Cebrián, 2022; Cebrián y Sánchez, 2023). Todo ello se ha validado con la experiencia acumulada sobre esta ciudad.

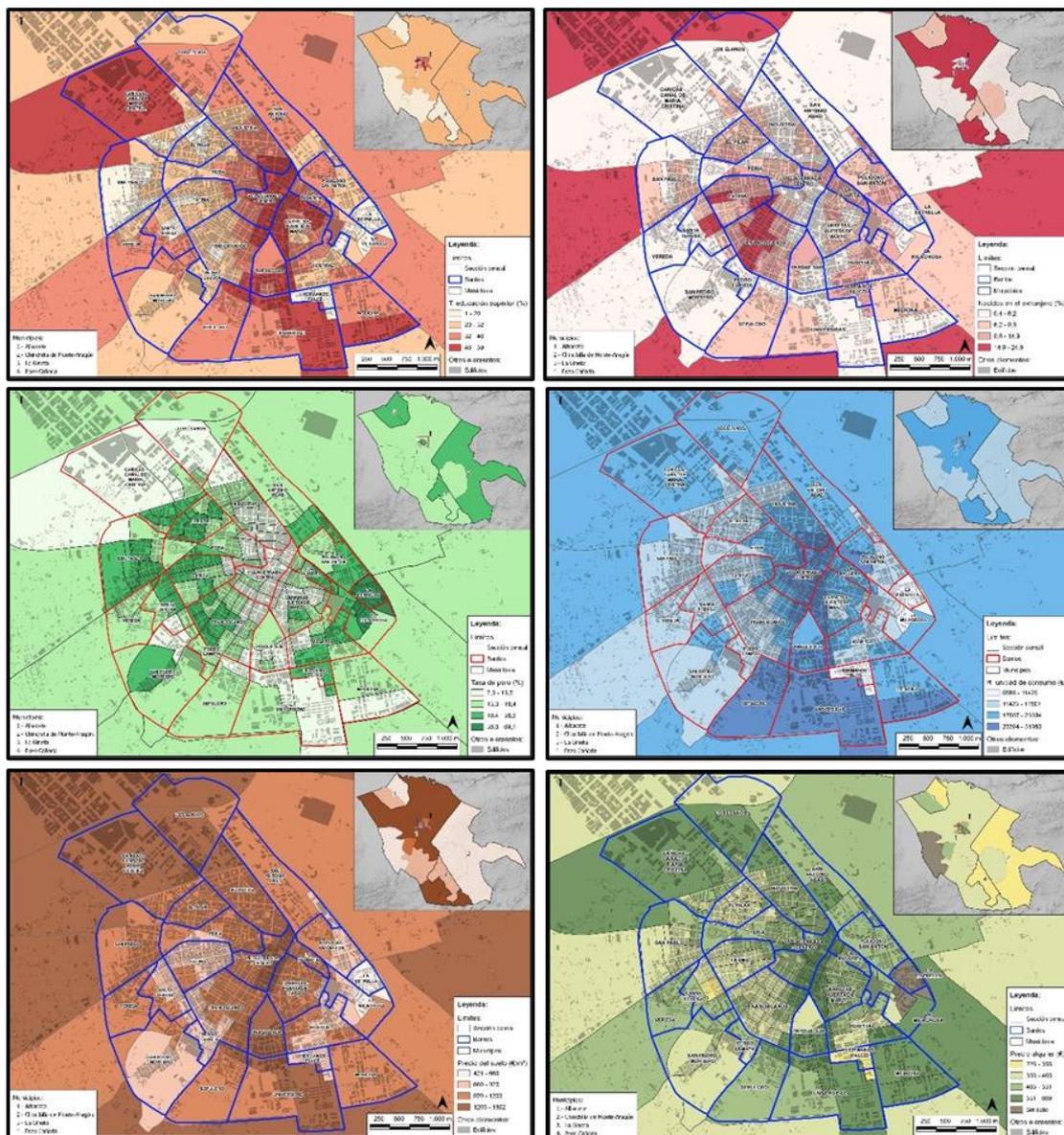
### 3. RESULTADOS

La aplicación de la metodología cuenta con dos fases de trabajo diferenciadas. La primera ayuda a identificar el comportamiento de cada variable de forma individualizada. La segunda es la generación del indicador sintético generado (epígrafe 4). El resultado de la fase uno se ha cartografiado, recogiendo en seis mapas el comportamiento de cada variable en las secciones censales de la ciudad y el área urbana. En todos los casos aparecen diferencias notables entre intervalos. En lo que se refiere a variables sociodemográficas, el reparto de la población con estudios superiores deja un 32,1 % de media para el conjunto del área urbana, mientras que el intervalo inferior recoge las secciones que quedan por debajo de



20 % y el más elevado por encima del 46%; en población extranjera, el área urbana presenta unas tasas relativamente bajas (8,2 %), con el peso menor por debajo del 6,2 % y el más elevado por encima del 15 %. Para las variables de tipo socioeconómico, en población parada la media del área urbana se situaba en el 17,7 % en 2021, y los intervalos extremos dejan uno por debajo del 13,3 % y el superior por encima del 36,8 %; en nivel de renta por unidad de consumo, la media del área urbana es de 19.777 €, de los que el grupo peor situado queda por debajo de los 11.425 € y uno superior por encima de los 23.394 €. En las variables relativas a vivienda, los mapas de referencia catastral se apoyan en una media del área urbana de 1.410 €/m<sup>2</sup>, sobre los que el intervalo menor queda por debajo de los 669 € y el superior por encima de los 1.203 €/m<sup>2</sup>. En alquiler medio de la vivienda por metro cuadrado es de 465 €, con el intervalo menor por debajo de 365 € y el superior por encima de 531 € de media por sección censal en 2022 -es la fecha a la que se retrotraen los datos del Ministerio de Vivienda-. La ciudad se convierte en este caso en el principal elemento de referencia dentro del área urbana. Es aquí donde se concentra la mayor parte de la población y el parque residencial, por esta razón se centra la atención en lo que sucede en el conjunto de secciones incluidas dentro del casco urbano de Albacete. En segundo lugar, se ha generado el indicador sintético de diferenciación socioresidencial, cuyos resultados se presentan en el apartado de discusión y conclusiones.

Figura 1. Territorialización a escala de área urbana, ciudad, barrio y sección censal de las variables empleadas



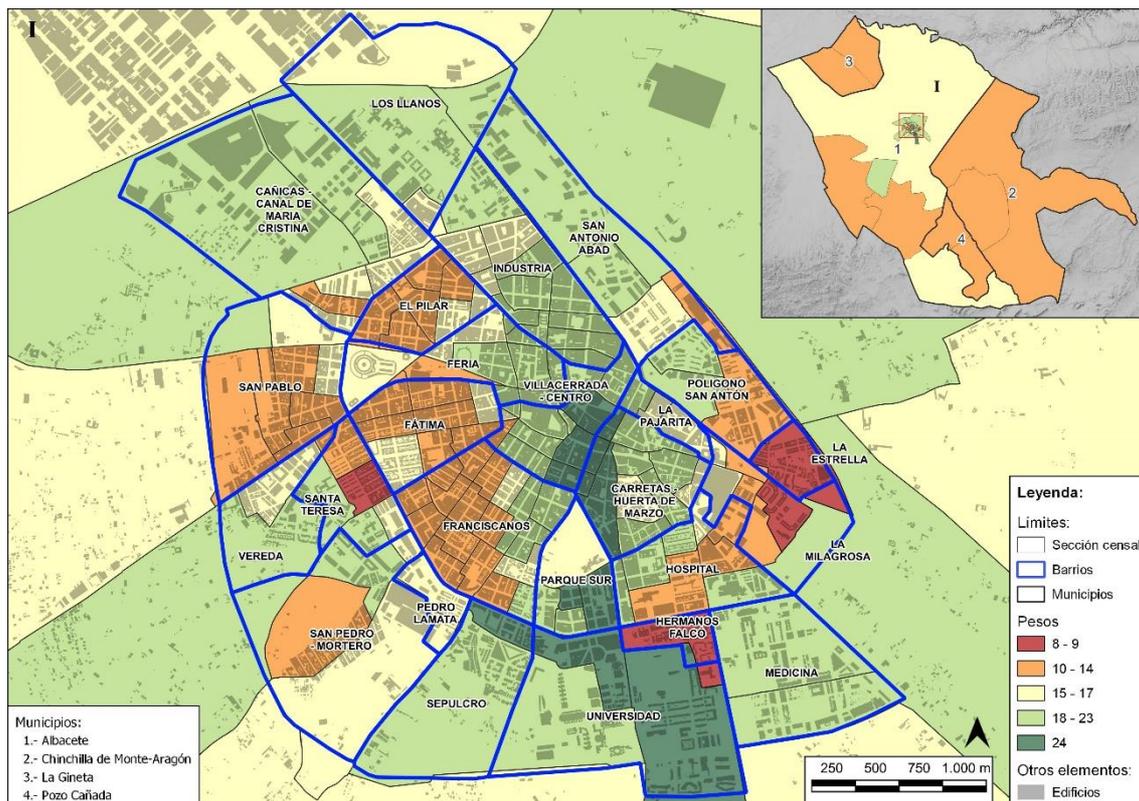
Fuente: INE, Catastro y Ministerio de Vivienda. Elaboración propia.



#### 4. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

El Indicador Sintético generado deja a las secciones agrupadas en grupos con la siguiente condición: muy baja (pesos entre 8 y 9), baja (pesos entre 10 y 14), media (pesos entre 15 y 17), alta (pesos entre 18 y 23) y muy alta (pesos igual o superior a 24). El primero aparece bien definido, con cuatro áreas, algunas coincidentes con barrios y otras que están integradas dentro de ellos, y que se corresponde con unidades residenciales que fueron periféricas cuando se edificaron. En el segundo aparecen tres áreas repartidas por diez barrios. El tercero y cuarto son los que actúan como espacios de transición, y que ocupan la mayor parte del tejido urbano continuo. El último, más localizado, se organiza en un eje norte sur que parte del centro tradicional de la ciudad en dirección hacia el Campus Universitario.

Figura 3. Indicador Sintético de Albacete y su área urbana



Fuente: Elaboración propia.

La interpretación de los resultados pone de manifiesto tres realidades. Por una parte, que el área urbana ocupa un papel poco importante, casi marginal, con relación a la ciudad. Considerando el peso demográfico, apenas supone un 5,3 % (% de población del área con relación a la ciudad) con relación al conjunto. Por otro lado, los pesos finales obtenidos por los municipios y secciones situadas en el área urbana -excluida la ciudad- quedan, por lo general, por debajo de la media del conjunto, agrupados en las dos categorías con valores menores. En tercer lugar destaca el hecho de que aparecen desequilibrios considerables entre secciones del área urbana -excluida la ciudad central-, ya que en el entorno exterior al casco urbano consolidado aparece una cierta polarización entre variables (tasas de educación superior bajas, tasas de paro medias altas, pero precio medio del suelo elevado y rentas también por encima de la media) que se explican, en este caso por la convivencia de dos tipologías de poblamiento disperso: uno vinculado a urbanizaciones de unidades residenciales exentas, algunas de elevada calidad habitacional por tamaño y dotaciones, y que a partir de los setenta y hasta los noventa se ha usado como segundas residencias, generalmente en parcelas de gran tamaño y bien dotadas de agua; junto a ellas conviven edificaciones exentas y diseminadas por el sector oeste del término municipal próximo a la ciudad, cuyo resultado es un paisaje caótico y desordenado. En todas ellas se observa un creciente aumento de población tras la pandemia del Covid-19. También se conservan restos de otro modelo residencial,



vinculado a las antiguas edificaciones del rural disperso, en el que se concentra población de baja renta a los que ahora se añaden inmigrantes laborales. En el caso de los municipios situados alrededor de Albacete (los integrados en el área urbana: Chinchilla de Montearagón, La Gineta o Pozo Cañada), tienen su población situada generalmente en modelos de poblamiento concentrado en pocos núcleos de población, donde predominan las categorías dos y tres de los pesos generados (tipo medio y bajo).

Con relación a la ciudad de Albacete, se observa una marcada fragmentación y gradación socioespacial urbana, que deja entrever una lógica de distribución que se acomoda parcialmente al modelo tradicional centro-periferia, donde el centro mantiene su posición privilegiada, mientras se aprecia una gradación hacia las periferias situadas dentro del anillo cerrado por la antigua carretera de Circunvalación, aunque con matices. Hay cuatro zonas con indicadores muy bajos. En ellas coinciden valores bajos en población con estudios superiores (inferior al 20 %), en renta media por unidad de consumo (inferior a 11.500 €), en valor de referencia catastral de las viviendas (no alcanza los 670 €/m<sup>2</sup>) o en precio del alquiler (por debajo de 350 €), mientras se mantienen altas las tasas de paro (superior al 38 %) y la población inmigrada (mayor al 15 %). Estas cuatro áreas/barrios surgieron originariamente en los bordes de la ciudad, ahora están más integradas en el continuo urbano, aunque mantienen su condición de barrios estigmatizados (sobre todo La Estrella o Hermanos Falcó). Surgieron en la década de los setenta y ochenta como estrategias de la administración para resolver la falta de vivienda y las problemáticas sociales. Los polígonos residenciales creados entonces disponen de alta densidad edificatoria, viviendas pequeñas y baja calidad habitacional. El Barrio de Hermanos Falcó, que cuenta con 536 viviendas y conocido popularmente como “Las Quinientas”, se edificó a finales de los sesenta, y ha quedado cosido a la trama urbana desde comienzos del siglo XXI. El de La Milagrosa -Las Seiscientas- es de finales de los setenta, y ahora está sujeto a un proceso de regeneración, que incluye la transformación de su entorno mediante una actuación al sur del barrio, en el sector 10 de la ciudad, que incorpora más de setecientas nuevas viviendas, la mitad de ellas de protección oficial. Previo a los anteriores es el barrio de Santa Teresa, donde aparece una sección en la que se localizan las denominadas “Grilleras”, construidas en la década de los cincuenta, y que surgieron como complemento de renta baja a la barriada de las Casas Baratas, al otro lado de la carretera de Circunvalación, también de ese periodo (García, 1990; Panadero; 2011; Magan, 1997).

El segundo grupo, que se ha denominado de calidad baja, reproduce la situación del grupo previo, aunque con indicadores menos críticos (la inmigración está entre el 6,4 y el 10,7 %; el paro entre el 18,5 y el 38,5 %; el precio de alquiler entre 335 y 465 €; el valor de referencia catastral oscila entre 670 y 970 €/m<sup>2</sup>; la renta media se sitúa entre 11.500 y 17.900 € y el nivel de estudios superiores está entre el 20 y 32 % de la población residente). Incluye la práctica totalidad de los barrios de Fátima y Franciscanos, dentro del ensanche diseñado entre 1920 y 1922 (siguiendo los modelos dominantes en la época: Madrid y Barcelona), que se organiza con manzanas radiocéntricas regulares, que convergen hacia el centro antiguo de Albacete. La mayor parte de las manzanas se levantaron entre las décadas de los cincuenta y setenta, con predominio de bloques de cuatro alturas, sin garajes subterráneos y muchos de ellos todavía sin ascensor, en los que las reformas interiores son selectivas. En el Barrio de Fátima muchas de las viviendas se levantaron en la década de los cuarenta bajo la denominación de Barrio Hogar Nacional Sindicalista (popularmente conocido como Casas Baratas) previas al primer Plan General de Ordenación Urbana de 1952, y que nació apartado de la ciudad. Algo más tardío es el barrio de Franciscanos, de los cincuenta. De la misma época es el Barrio del Pilar, al norte del Recinto Ferial. A estos se unen los de San Pablo y Pedro Mortero, en este caso de autoconstrucción y algo más antiguos (de la década de los cincuenta) y relativamente alejados del centro urbano consolidado en aquellos años. Se añaden algunos bloques de viviendas obreras del Polígono de San Antón, junto a la estación ferroviaria construida a comienzos de los setenta, después del traslado de la primera estación ferrocarril a su actual emplazamiento, entre 1965 y 1967.

Entre tanto, el grupo tercero, que es el que deja valores medios en todas las variables, presenta pesos entre 15 y 17. Está formado por sectores urbanos heterogéneos en su génesis, muchos ellos construidos en la década de los sesenta, y que han surgido de forma diferente. En ocasiones se trata de polígonos residenciales, como el Barrio de Pedro La Mata, al sur de la ciudad y al otro lado de la primera carretera de Circunvalación de la ciudad (inicialmente fue proyectado para 454 viviendas, de las que finalmente se levantaron 411). Otros son resultado de la transformación de antiguos barrios cercanos al centro, como el de la Feria o la parte de Franciscanos. También en el Barrio de La Pajarita, junto al parque lineal.

El grupo cuatro incluye las secciones censales con pesos entre 18 y 23 (población con estudios superiores entre el 30 y 40 %; la inmigrada queda entre el 6 y el 10 %; o la renta media, que oscila entre los dieciocho mil euros y los veintitrés mil). Afecta a buena parte del centro de la ciudad (Barrios de Feria,



Industria, buena parte de Villacerrada-Centro y de Carretas-Huerta de Marzo) pero también al anillo exterior más reciente (San Antonio Abad, Los Llanos, Cañicas-Canal de María Cristina, Vereda y parte de Santa Teresa, el sector de Franciscanos que limita con el Parque de Abelardo Sánchez, el Sepulcro, parte del barrio Universidad, Medicina y parte de la Milagrosa). Los del centro se corresponden con los espacios renovados de la ciudad, generalmente durante las décadas de los setenta a noventa, en un contexto de la verticalización caótica y de aumento de las escalas volumétricas que tenía de fondo actuaciones privadas, sustituyendo antiguas edificaciones de una o dos alturas por bloques de más de seis plantas y una o dos viviendas por rellano. Entretanto, los bordes exteriores de la ciudad han sido generados por las grandes promotoras inmobiliarias, que han levantado nuevos desarrollos urbanos durante la primera década del siglo XXI, en los que se incluyen viviendas unifamiliares adosadas o en hilera y edificios de viviendas plurifamiliares en manzanas cerradas, con áreas comunes en el centro.

El quinto grupo, el más favorecido, recoge los pesos máximos: 24 (aquí los estudios superiores quedan por encima del 46 %; inmigración extranjera inferior al 6 % o rentas superiores a los veinte tres mil euros). Se distribuye por el eje que sigue el trazado desde el centro tradicional de la ciudad (Plaza del Altozano-Plaza Mayor), que concentra las funciones financieras, de administración y de servicios más especializados, junto con las secciones situadas a ambos lados de la Calle Marqués de Molíns, continuado por un eje que bordea el Parque de Abelardo Sánchez siguiendo la Avenida de España y que se prolonga en dirección al Barrio de la Universidad. En este caso conviven diferentes modelos edificatorios, ya que en el centro son sobre todo bloque en altura, mientras que en el barrio de la Universidad predominan los adosados, especialmente en el sector más alejado del centro.

Queda en definitiva una ciudad en la que no hay un área urbana con un peso suficiente como para poder apuntar que en Albacete los procesos de dispersión hayan contribuido de forma decisiva a establecer una reconfiguración socioterritorial fuera de la ciudad. A escala intraurbana, se observa una gradación centro-periferia, que deja una almendra central favorecida, que se prolonga en dirección sur hasta la periferia del urbano consolidado. En el resto de la ciudad se configuran una serie de anillos que van marcando la gradación de centro mejor a periferia peor, una lógica que sirve para entender el espacio urbano de Albacete hasta el límite de la antigua carretera de Circunvalación. Es, al saltar esta barrera, donde se redibuja la estructura, sobre todo en los sectores de nueva creación, que quedan fuera de esta barrera física y simbólica, ahora reconvertida en calle-bulevar. Las clases medias y medias-altas han ido ocupando los nuevos desarrollos urbanos de la periferia, con estructuras sociohabitacionales acordes a la moda de búsqueda de mayor espacio residencial y mejor calidad ambiental. Mientras tanto la muy baja calidad sociohabitacional deja un grupo de barrios vulnerables, que siguen encapsulados, donde se perpetúan las condiciones en que surgieron hace décadas, y en ocasiones acrecientan su fragilidad. Esto los convierte en sectores especialmente críticos, donde la administración está intentando realizar actuaciones de forma selectiva. La aplicación del método combinado con la experiencia acumulada en el análisis de la ciudad permite dar validez al método propuesto, ya que los resultados obtenidos dibujan con claridad la situación de la ciudad y el área urbana, contribuyendo a enriquecer el debate sobre la fragmentación socioespacial a partir de un estudio de caso específicamente seleccionado dentro del conjunto de ciudades medias españolas del interior.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco de los proyectos de investigación titulados: “Fragmentación espacial y espacio residencial (vivienda y espacio público) en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas” (PID2021-124511NB-C22), financiado por Agencia Estatal de Investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación en la convocatoria 2021-2023 y “Los procesos de reconfiguración territorial y fragmentación socioespacial de las ciudades medias en Castilla-La Mancha (2000-2019)”, desarrollado en el marco de la convocatoria para la financiación de proyectos de investigación aplicada e innovación en el marco del Plan Propio de la UCLM (2022).

## REFERENCIAS

- Andrés, G., Bellet, C., y Cebrián, F. (2023). Buscando límites a la urbanización dispersa: metodología para la delimitación de áreas urbanas en las ciudades medias españolas. *Ciudades*, 26, pp. 143-166. DOI. <https://doi.org/10.24197/ciudades.26.2023.143-166>
- Ball, J. (2011). *Housing disadvantaged people? Insiders and outsiders in French social housing*. Routledge



- Banco de España (2023). Indicadores de riesgo y vulnerabilidad en el mercado de la vivienda en España. Documentos Ocasionales, nº 2314, julio 2023.
- Bridge y Watson (2003[2000]) "City differences", en Bridge, G. y Watson, S. (eds.) *A companion to the city*, pp. 251-260, Oxford: Blackwell Publishers,
- Bruquetas, M.; Moreno, J.; Walliser, A. (2005). La regeneración de barrios desfavorecidos, Documento de Trabajo 67, Madrid, Fundación Alternativas.
- Burgess, R. (2005). Technological determinism and urban fragmentation: a critical analysis". Ponencia presentada en la 9th. International Conference of the ALFA-IBIS Network on Urban Peripheries, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 11 al 13 de julio. Disponible en: . Fecha de consulta: 20/08/2017.
- Burgess, R. (2018). Segregación y fragmentación urbana: algunos comentarios. "Revista Iberoamericana de Urbanismo", p. 79-86
- Burriel de Orueta, E.L. (2015). Empty urbanism: the bursting of the Spanish housing bubble. *Urban Research and Practice*, 9(2), 158-180. <https://doi.org/10.1080/17535069.2015.1110196>
- Campos, J.L. (2008). La burbuja inmobiliaria en España. Madrid. Marcial Pons.
- Cebrián, F. (2007). Ciudades con límites y ciudades sin límites. Manifestaciones de la ciudad difusa en Castilla-La Mancha. *Boletín de la AGE*, nº 43, pp 221-240.
- Cebrián, F. (2019). Los procesos de transformación de las ciudades medias interiores. De la ciudad compacta a la metástasis territorial en España. En Cebrián, F. (Coord). *Dinámicas de urbanización en ciudades medias interiores*. Tirant Lo Blanc, Valencia.
- Cebrián, F. y Sánchez, I. (2023). Procesos de Transformación recientes en las Ciudades y los espacios de "Ruralidad Baja" de Castilla-La Mancha. En Escudero, L.A., Cañizares, M.C., y Cebrián, F. (Coords.) *Un acercamiento de a lo rural. Estudios geográficos en Castilla-La Mancha*. Aranzadi Thomson Reuters. Pp.53-71.
- Clark A.V., Vanham, M. and Coulter, R. (2014). Spatial Mobility and Social Outcomes. *Journal of Housing and the Built Environment*, 29 (4), 699-727.
- Corrêa, R. L. (2013). Segregação residencial: classes sociais e espaço urbano. En: Vasconcelo, P. de A.; Corrêa, R. L.; Pintaudi, S. M. (org.) *A cidade contemporânea: segregação socioespacial*. São Paulo: Contexto, 2013.
- Fairburn, J. et al. (2019). Social Inequalities in Exposure to Ambient Air Pollution: A Systematic Review in the WHO European Region, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(17), p. 3127. Available at: <https://doi.org/10.3390/ijerph16173127>.
- Ferreira, F., Gyourko, J. and Tracy, J. (2010). Housing Busts and Housing Mobility. *Journal of Urban Economics*, 68, 34-45.
- Fundación FOESSA (2019). VIII Informe sobre exclusión y desarrollo social en España. Fundación FOESSA. Cáritas Española Editores. Madrid. ISBN: 978-84-8440-788-1. VIII-Informe-FOESSA-Resumen.pdf (consulta 08/06/2022).
- Gaja i Díaz, F. (2016). Al salir del túnel. Superar el modelo hiperconstructor. En D. Brandis, I. del Río, y G. Morales (Eds.), *Estudios de Geografía Urbana en tiempos de crisis* (pp. 49-64). Biblioteca Nueva.
- García, C. (1990). La periferia de la ciudad de Albacete. I.E.A. Albacete
- Graham, S. y Marvin, S. (2001). *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London: Routledge.
- Gimat, M., & Halbert, L. (2018). Le logement social contraint à la rentabilité. *Métropolitiques*.
- Harris, C.D. and Ullman, E. (1945). The nature of cities. *The Annals of American Academy*, 242, 7-17.
- Hernández Aja, A. et al. (2018). Barrios vulnerables de las grandes ciudades españolas. Universidad Politécnica de Madrid. Barrios vulnerables de las grandes ciudades españolas. 1991/ 2001/ 2011 - Archivo Digital UPM
- Hess, D., Tammaru, T., & Van Ham, M. (2018). *Housing estates in Europe: Poverty, ethnic segregation, and policy challenges*. Springer International Publishing.
- Hickman, P. (2013). "Third places" and social interaction in deprived neighbourhoods in Great Britain. *Housing and the Built Environment*, 28, 221-236
- Huinink, J.; Vidal, S. and Kley, Ss (2014). Individuals' openness to migrate and job mobility. *Social Science Research*, 44, 1-14.
- Kozak, D. (2018). Revisitando el debate sobre la fragmentación urbana: una década y media después de "Splintering Urbanism". *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, p. 15-22



- Kulu, H. and Steele, F. (2013). Interrelationship between Child Bearing and Housing Transitions in the Life Course. *Demography*, 50, 1687-1714.
- Lelevrier, L. (2023). Privatization of large housing estates in France: towards spatial and residential fragmentation. *Journal of Housing and the Built Environment* (2023) 38:199–217 <https://doi.org/10.1007/s10901-021-09851-y>
- López-Rodríguez, D. (2019). Evolución reciente del mercado de alquiler de vivienda en España. *Boletín Económico*, nº 3/2019. <https://repositorio.dbe.es/handle/123456789/9693>
- Llano Ortiz, J.C et al (2014). Barrios de Albacete. Igualdad, situación social y recursos. Observatorio Municipal de Igualdad de Oportunidades. Ayuntamiento de Albacete.
- Magán Perales, J.M. (1997). El desarrollo urbanístico de la ciudad de Albacete. I.E.A. Albacete.
- Malpass, P. (2005). *Housing and the welfare state: The development of housing policy in Britain*. Palgrave MacMillan.
- Martín Rodríguez, G. (2017). Mixidad socioespacial y gentrificación en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 1991- 2010. Una aproximación cuantitativa a partir de datos censales. *Población de Buenos Aires*, vol. 14, núm. 26, octubre, 2017, pp. 7-29 Dirección General de Estadística y Censos Buenos Aires, Argentina
- Massey, D. S. y N. A. Denton (1988). The Dimensions of Residential Segregation, en *Social Forces*, vol. 67, núm. 2, Chapel Hill, University of North Carolina Press, pp. 281-315.
- Méndez, R. (2019). *Ciudades en venta. Estrategias financieras y nuevo ciclo inmobiliario en España*. UPV. Valencia.
- Mulder, C. (2007). The Family Context and Residential Choice: A Challenge for New Research. *Population, Space and Place*, 13 (4), 265-278.
- Mulder, C. and Smits, A. (2013). Inter-generational Ties, Financial Trans-fers and Home-ownership Support. *Journal of Housing and the Built Environment*, 28, (1), 95-112.
- Pacione, M. (1990). Urban liveability: a review. *Urban Geography*, Vol 11, Issue. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.11.1.1>
- Panadero, M. (2011). El desarrollo urbano de Albacete: una lectura a través de la cartografía (1833-1975). En Escario, A. et al. (dir.). *El edificio de la Feria de Albacete 1710-2010*. Fundación III Centenario. Albacete
- Porcel, S. (2019). *Desigualda social y segregación residencial. Una relación compleja*. Fundación Foessa. Madrid.
- Prévôt-Schipira, M.F. (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. *Rev. Perfiles latinoamericanos*, n. 19, p. 33-56, 2001
- Rodríguez, G.M. (2014). Qué es y qué no es segregación residencial. Contribuciones para un debate pendiente, en *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIX (1079), Barcelona, Universidad de Barcelona.
- Rossi, M. (2016). Gli spazi intermedi nella città contemporanea. In *Contesti città territorio progetti*. Pp. 83-108.
- Sánchez, I., y Cebrián, F. (2022). La reterritorialización de las ciudades intermedias. Propuesta metodológica para delimitar áreas urbanas: el caso de las capitales de provincia de Castilla-La Mancha. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 92. <https://doi.org/10.21138/bage.3194>
- Sánchez, I. y Prada-Trigo, J. (2023). Medición de la vulnerabilidad urbana a partir del catastro: aplicación a la ciudad de Valladolid. *Scripta Nova* 27(3), <https://doi.org/10.1344/sn2023.27.42092>
- Scanlon, K., Whitehead, C., & Arrigoitia, F. M. (Eds.). (2014). *Social housing in Europe*. Wiley-Blackwell.
- Sposito, E. S.; Sposito, Mª E. Fragmentação socioespacial. *Rev. Mercator, Fortaleza*, v. 19, jun. 2020.
- Svampa, M. (2002), "Fragmentación espacial y nuevos procesos de integración social hacia arriba: socialización, sociabilidad y ciudadanía", en *ESPIRAL*, vol. 11, núm. 31, Guadalajara, Universidad de Guadalajara.
- Van Ham, M.; Manley, D.; Bailey, D.; Simpson, L. and Maclennan, D. (Ed) (2013). *Understanding Neighbourhood Dynamics New Insights for Neighbourhood Effects Research*. Dordrecht. Springer
- White, M. J. (1983), "The Measurement of Spatial Segregation", en *The American Journal of Sociology*, vol. 88, núm. 5, Chicago, The University of Chicago Press, pp. 1008-1018.
- White, P. (1984). *The West European City: a social Geography*. Exxex. Logman.



# LA SEGREGACIÓN RESIDENCIAL EN LAS CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS: PATRONES DE DIFERENCIACIÓN SOCIOESPACIAL Y "BARRIOS EXTREMOS" EN EL ÁREA URBANA DE BURGOS

GONZALO ANDRÉS LÓPEZ<sup>1</sup>

CARLOS HUGO SORIA CÁCERES<sup>2</sup>

IGOR MARTINS MEDEIROS ROBAINA<sup>3</sup>

FRANCISCO JAVIER GONZÁLEZ MOYA<sup>4</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Historia, Geografía y Comunicación. Universidad de Burgos. gandres@ubu.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Historia, Geografía y Comunicación. Universidad de Burgos. chsoria@ubu.es*

<sup>3</sup>*Departamento de Historia, Geografía y Comunicación. Universidad de Burgos. imartins@ubu.es*

<sup>4</sup>*Departamento de Ingeniería Informática, Universidad de Burgos. fjgmoya@ubu.es*

**Resumen.** En la presente contribución se analizan los patrones de diferenciación socioespacial en Burgos, una ciudad media española que articula un área urbana en torno a los 200.000 habitantes. La investigación se lleva a cabo mediante un análisis clúster sobre 14 variables sociodemográficas y su mapeo mediante SIG. Mediante esta metodología se identifican conglomerados homogéneos según datos del INE y del Catastro referidos a renta, paro, estudios, cualificación, población extranjera y vivienda. Se trabaja al nivel de sección censal y se realiza un diagnóstico sobre los patrones que marcan la configuración de los "barrios extremos" (más favorecidos y más desfavorecidos). Los resultados muestran el perfil de un área urbana con alto nivel de renta y alta especialización industrial, en la que la segregación residencial es baja o muy baja en comparación con el resto de las ciudades españolas, pero en la que en todo caso se aprecian las huellas de la división social del espacio urbano en virtud de diferentes criterios sociodemográficos. Se identifican determinados barrios en los dos extremos de la estructura socioresidencial, definiéndose patrones socioeconómicos muy directamente relacionados con los niveles de renta y su correlación con el resto de las variables que definen a cada grupo.

**Palabras clave:** diferenciación socio espacial, segregación residencial, barrios extremos, ciudades medias, Burgos.

## RESIDENTIAL SEGREGATION IN MEDIUM-SIZED SPANISH CITIES: "EXTREME NEIGHBORHOODS" AND PATTERNS OF SOCIO-SPATIAL DIFFERENTIATION IN THE URBAN AREA OF BURGOS

**Abstract.** This contribution analyzes the patterns of socio-spatial differentiation in Burgos, an average Spanish city that articulates an urban area of around 200,000 inhabitants. The research is carried out by means of a cluster analysis of 14 sociodemographic variables and their mapping by means of GIS. By means of this methodology, homogeneous clusters are identified according to INE and Cadastre data on income, unemployment, studies, qualifications, foreign population and housing. Work is carried out at the census section level and a diagnosis is made of the patterns that mark the configuration of the "extreme neighborhoods" (most favored and most disadvantaged). The results show the profile of an urban area with a high level of income and high industrial specialization, in which residential segregation is low or very low in comparison with the rest of Spanish cities, but in which, in any case, the traces of the social division of the urban space can be appreciated by virtue of different socio-demographic criteria. Certain neighborhoods are identified at the two extremes of the socio-residential structure, defining socioeconomic patterns very directly related to income levels and their correlation with the rest of the variables that define each group.



**Keywords:** socio-spatial differentiation, residential segregation, extreme neighborhoods, medium-sized cities, Burgos.

## 1. INTRODUCCIÓN Y ESTADO DE LA CUESTIÓN. DESIGUALDAD, DIVISIÓN SOCIAL DE LOS ESPACIOS URBANOS Y SEGREGACIÓN RESIDENCIAL

Las manifestaciones espaciales de la desigualdad urbana se relacionan con las características individuales y colectivas de los grupos sociales y presentan un claro reflejo espacial de su distribución en los entornos urbanos. Desde la perspectiva sociodemográfica, aspectos como la nacionalidad, la etnia, la migración, la edad, el género, la religión, la capacidad de renta, el nivel educativo, la cualificación profesional o la ocupación laboral emergen como ítems fundamentales que trazan patrones de desigualdad sobre el espacio urbano. Estos aspectos convergen durante las últimas décadas como cuestiones esenciales entre las preocupaciones por entender las dinámicas recientes de las ciudades contemporáneas. En un mundo cada vez más urbanizado y donde las ciudades representan el centro de la actividad económica, social y cultural, es esencial comprender las dinámicas de la desigualdad que se presentan en estos territorios (Burgers y Musterd, 2002; Nel.lo, 2018; Arbaci, 2019, Van Ham et al, 2021; Caravaca, 2022).

Cuando se considera la desigualdad desde una perspectiva geográfica, resulta evidente su estrecha relación con los fundamentos epistémicos de la diferenciación socio espacial y, específicamente, desde la perspectiva de comprensión de la ciudad basada en su organización interna. Las distintas zonas residenciales, comerciales, espacios públicos, áreas de equipamientos y servicios, infraestructuras, etc., establecen relaciones de carácter económico, político, social y cultural que contribuyen a la propia configuración y caracterización del espacio urbano donde se insertan. La comprensión de las dinámicas urbanas internas nos proporciona un mayor entendimiento de la ciudad, especialmente en lo relativo a la desigualdad y la forma en que esta se manifiesta en su estructura. Por estos motivos, entender la formación de áreas diferenciadas internamente dentro del espacio urbano, especialmente de carácter económico y étnico, resulta determinante para poder comprender las estructuras de las ciudades (Capel, 2002; Wacquant, 2007).

En estos procesos son determinantes las lógicas contextuales y en cada área urbana la explicación fundamental de los patrones de diferenciación socio espacial está íntimamente relacionada con la evolución histórica del proceso de urbanización, sus agentes, sus condicionantes sociales, políticos, culturales y propiamente determinados por la condición geográfica del lugar. Además, los grupos sociales presentes en estos espacios son protagonistas de todas estas dinámicas urbanas, teniendo en cuenta las diferentes variables sociodemográficas que contribuyen a configurar sus propias características sociales, integradas todas ellas en un contexto marcado por la localización, el mercado inmobiliario, las viviendas y los hogares, ya sea de forma individual o agrupada en forma de familia (Kesteloot, 2005; Van Eijk, 2010; Maloutas y Fujita, 2012; Musterd et al, 2015; Musterd, 2020).

Desde tales perspectivas debe abordarse el complejo fenómeno de la distribución y la configuración de los elementos sociales en el espacio geográfico. Uno de los aspectos esenciales es el análisis de las transformaciones internas de las ciudades que provoca la presencia de la desigualdad y, especialmente, la evolución del contexto urbano contemporáneo a partir de este fenómeno vinculado a factores económicos, sociales y políticos. Con ello se ha generado desde los inicios del presente siglo un continuo y creciente interés, no sólo en el ámbito de la Geografía, sino también en otros campos de las ciencias humanas y sociales (Burgers y Musterd, 2002; Marcuse, 2005; Hamnett, 2019; Nijman y Wey, 2020).

Pero gran parte de los análisis efectuados en esta línea son estudios de caso de carácter local que impiden extraer conclusiones a gran escala. Resulta necesario profundizar en el análisis de la diferenciación socioespacial urbana para entender cómo, en qué medida y dónde se manifiesta la desigualdad, ya que está se encuentra marcada por diferentes factores. Para resolver esta cuestión, el análisis cuantitativo sobre la segregación urbana bajo la perspectiva residencial y a partir de datos censales, permite la comprensión de diferenciaciones geográficas (Duncan y Duncan, 1955, Massey y Denton, 1988; Anselin, 1995; Wong, 2003). No obstante, la desigualdad, la diferenciación, la segregación y, como última manifestación, la fragmentación urbana, implican un conjunto de rupturas sociales físicas y simbólicas en nuestras ciudades que exigen una profunda búsqueda, un riguroso análisis y, por último, una comprensión



a partir de un enfoque amplio del fenómeno. Este camino no siempre es lineal y a menudo se ve marcado por contradicciones y paradojas vinculadas a la producción del espacio (Arbaci, 2019).

En relación con este marco de referencia, debe tenerse en cuenta además que, durante las últimas décadas, se ha sucedido un contexto convulso definido por continuas incertidumbres que están profundizando en estas estructuras cada vez más diferenciadas. La sucesión de crisis económicas, los desastres naturales, las pandemias y epidemias sanitarias, los conflictos bélicos, las transformaciones en los modelos energéticos y las diversas consecuencias del cambio climático se identifican con un escenario de profundas transformaciones en el marco de la reestructuración socioeconómica postindustrial (Musterd, 2020; Van Ham et al., 2021). En este contexto, los efectos de la globalización, la aplicación de políticas neoliberales y el progresivo retroceso del estado del bienestar se encuentran en la raíz de una significativa redistribución sociodemográfica de la población en el espacio interno de las áreas urbanas. Este proceso explica el surgimiento de patrones de distribución socio residencial claramente diferenciados, mostrándose dinámicas de segregación residencial y apareciendo evidencias de fragmentación urbana (Maloutas, 2016; Arbaci, 2019; Musterd, 2020; Porcel, 2020; Van Ham et al., 2021).

En Europa, las manifestaciones espaciales de la desigualdad en el espacio urbano no son ajenas a estas tendencias globales (Marcinczak et al. 2016; Tammaru et al., 2016; Musterd et al., 2017). De hecho, la actual estructura de las ciudades europeas presenta desigualdades y signos de polarización social que se traducen en manifestaciones evidentes de una cada vez más acusada división social. La dificultad de acceso a la vivienda, las condiciones de habitabilidad y accesibilidad en determinados barrios o la presencia desigual de servicios básicos en estos sectores ilustran de por sí estos procesos de diferenciación socio espacial. En estas divisiones sin duda la renta constituye un hecho profundamente diferencial y suele definir el patrón dominante sobre la variable de localización de la vivienda, directamente relacionada con el poder adquisitivo. En el actual contexto de la sociedad postindustrial, los habitantes de las ciudades no viven donde quieren, sino donde les permite su capacidad económica, lo que está en la base de los procesos de segregación residencial y agrupamiento de los diferentes conjuntos demográficos según sus posibilidades socioeconómicas (Marcuse, 2005; Maloutas, 2016; Arbaci, 2019; Musterd, 2020; Van Ham, 2021).

Como consecuencia directa de estos fenómenos se observan profundas transformaciones morfológicas en la estructura interna de las ciudades, plasmadas en procesos de suburbanización, redistribución sociodemográfica de la población urbana y cambios en la percepción de los distintos sectores. De todo ello resulta la formación cada vez más acentuada de barrios con características sociales y económicas diferenciadas, así como la paralela consolidación y concentración de áreas con perfiles específicos de población. Estos sectores, identificados como “barrios extremos”, están cada vez más presentes en las ciudades, de forma que ciertas áreas albergan los estratos más acomodados -caracterizados no solo por la morfología arquitectónica de las viviendas, sino también por una mayor calidad de vida y una amplia gama de servicios e infraestructuras disponibles- mientras, en contraste, otras partes de la ciudad aglutinan los sectores más desfavorecidos con características muy marcadas y representadas en forma de pobreza, desempleo, delincuencia y carencia sistemática de recursos educativos y de salud. En este sentido la existencia de barrios extremos revela igualmente los procesos de segregación urbana y la posible fragmentación espacial de la ciudad, disparidades que parecen generar cada vez más la división social del espacio urbano, configurando nuevos mapas sociales que requieren una comprensión más profunda (Marcuse, 1989; Kesteloot, 2005; Wacquant, 2007; Porcel, 2020).

El análisis de todos estos aspectos centrados en las manifestaciones de la desigualdad urbana y sus evidencias a través de los procesos de segregación residencial y fragmentación urbana ha sido relativamente frecuente también en España, con una serie importante de estudios publicados durante los últimos años. La mayoría de estos trabajos se han centrado en el análisis del fenómeno de la diferenciación socio espacial y la segregación en las grandes ciudades y áreas metropolitanas. En estos casos, encontramos un amplio conjunto de trabajos que han identificado interesantes patrones generales de división social del espacio urbano y comportamientos de los distintos grupos demográficos en esa escala, habitualmente centrados en el lado de los espacios más desfavorecidos o barrios más vulnerables o en colectivos concretos como el de la población extranjera (Bayona, 2007; Bayona y Pujadas, 2014; Hernández Aja et al., 2018; Rubiales, 2020; Checa y Nel.Lo, 2018 y 2021; Porcel, 2020; Porcel y Antón, 2020; Sorando y Leal, 2019; Sorando, 2022; Gómez Giménez, 2022). Sin embargo, recientemente el estudio de la segregación residencial se ha extendido también a la escala de las ciudades medias, en la que empiezan a desarrollarse diferentes contribuciones sobre este fenómeno. En estos trabajos se ha identificado que los niveles de segregación residencial que se pueden cuantificar en las ciudades medias



españolas son normalmente más bajas que los de las grandes ciudades, tanto en los grupos de renta alta como en la baja, apreciándose además que en la renta alta se detecta una tendencia hacia la mayor concentración (Bellet, Andrés y Cebrián, 2023; Martins, Andrés y Soria, 2023). Teniendo presentes tales premisas, el presente trabajo plantea una metodología empírica para el estudio de la división social del espacio urbano en esta escala intermedia considerando diferentes variables sociodemográficas.

## **2. METODOLOGÍA, FUENTES Y PLANTEAMIENTO. UNA PROPUESTA DE ANÁLISIS CLÚSTER PARA ANALIZAR LA ESTRUCTURA SOCIORESIDENCIAL EN CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS**

La comprensión de la estructura sociodemográfica y su distribución en el espacio interno de la ciudad, identificando sus extremos, no es una tarea sencilla. No resulta fácil identificar partes, piezas o barrios de la ciudad conforme a patrones de diferenciación espacial definidos por una única característica o variable. Se requiere un análisis multidimensional que permita comprender los rasgos que definen a cada conjunto socio residencial. Desde este punto de vista, se ha considerado una serie amplia de variables sociodemográficas y se ha realizado un análisis previo de correlación de datos para poder determinar aquellos aspectos que explican la configuración de cada conjunto. Se han obtenido dos correlaciones lineales claramente definidas: por un lado, los indicadores de renta alta corresponden con altos niveles de cualificación, estudios y alto valor de la vivienda, así como bajo nivel de paro; por otro lado, los indicadores de renta baja correlacionan inversamente, con bajo nivel de estudios, bajo valor de la vivienda y alto nivel de paro. Se dibujan así dos perfiles extremos que coinciden con los que podemos entender como barrios favorecidos (los más dotados y cualificados) y barrios desfavorecidos (los menos equipados, en el sentido inverso). Partiendo de esas correlaciones iniciales, se ha estudiado la relación de estos perfiles con otras variables referidas a diferentes aspectos.

En concreto, se ha trabajado a partir de los datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística referentes al Censo de Población y Viviendas y al Atlas de Distribución de la Renta de los Hogares (ambos en su referencia del año 2021). De esta fuente se ha obtenido información sobre 14 variables referidas a cinco conjuntos de tipos de datos: por un lado, los aspectos de renta se han analizado mediante la renta media por unidad de consumo, el porcentaje de población con renta alta (superior al 160% de la mediana), el porcentaje de población con renta baja (inferior al 60% de la mediana) y la medición de la desigualdad con el índice de GINI; por otro lado, se ha recabado información sobre nivel de estudios, referida a los dos grupos extremos (sin estudios o con estudios superiores); en tercer lugar, se han estudiado los perfiles laborales, considerando el nivel de paro, el porcentaje de trabajadores con perfil de dirección y cualificación técnica y el porcentaje de trabajadores dedicados a instalaciones y oficios elementales; en cuarto lugar, se han tenido en cuenta también algunos datos referidos a las características de la vivienda, analizando sus dimensiones (% <60 m<sup>2</sup> y % > 120 m<sup>2</sup>) y su valor (en este caso mediante datos obtenidos de los mapas de valores urbanos de referencia de la Dirección General del Catastro en su edición 2023); y, finalmente, se ha contabilizado también el volumen de población extranjera, midiendo el conjunto de nacidos en el extranjero y el volumen de personas de este colectivo en los 9 países con mayor cantidad de inmigración.

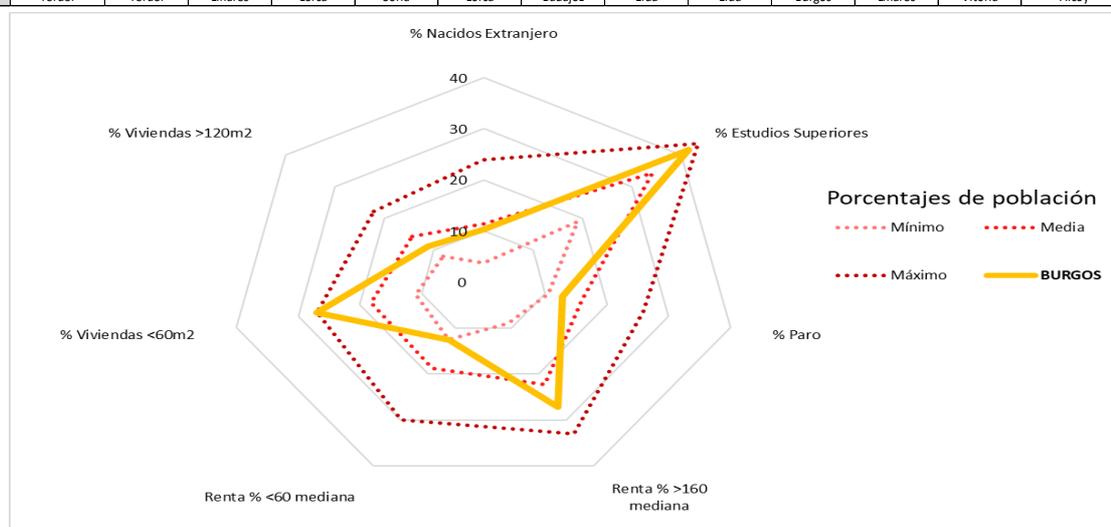
Sobre el conjunto de estas variables y considerando las correlaciones previamente identificadas, se ha diseñado una metodología de análisis para la búsqueda de conglomerados o agrupaciones (clústers), en la que se identifican secciones censales con comportamientos similares. El trabajo utiliza una para ello un algoritmo no supervisado de clasificación o clustering (Fahad et al., 2014). Se trata del uso de técnicas de machine learning para encontrar relaciones no evidentes en un conjunto de datos, lo que permite acotar las correlaciones previas detectadas y agrupar estos comportamientos en grupos homogéneos (Laurent, 2022). En este caso hemos aplicado una variante de KMeans denominada KMedoids. Esta técnica utiliza el algoritmo para identificar los centroides de cada clúster mediante medianas de distancia y con la ventaja de determinar un valor real del conjunto de datos como centroide, lo que facilita considerablemente la interpretación de los resultados y su explicación (Hae and Chi, 2009). Además, al tratarse de un número discreto de variables (14), no ha sido necesario emplear técnicas complementarias para reducir la dimensionalidad (PCA), validándose de forma directa los resultados de agrupación que presenta cada clúster mediante el conglomerado de secciones censales que genera el algoritmo de K-Medoids.

El objeto de estudio se centra en el área urbana de Burgos, dentro del contexto de las ciudades medias del interior peninsular. Este conjunto queda definido por 34 áreas urbanas no afectadas por las dinámicas

turísticas del litoral y no integradas en otras realidades urbanas de carácter metropolitano (Bellet y Andrés, 2021). La delimitación de estas áreas urbanas responde a una metodología propia que identifica el ámbito de influencia de las dinámicas de urbanización y extensión de cada ciudad hacia su entorno (Andrés et al., 2023). Tal y como muestra la figura 1, el área urbana de Burgos se caracteriza como un conjunto urbano definido por un alto nivel de renta medio (21.915 €, p 4/34), lo que se traduce en la existencia de bajos niveles de desigualdad, siendo prácticamente la ciudad media del interior peninsular con menor diferencia en los índices que miden esta circunstancia (GINI 26,9, p 33/34). El alto nivel de renta medio correlaciona directamente con la existencia de un amplio grupo de renta alta (26,7%, p6/34) y una muy baja presencia del colectivo de renta baja, siendo de hecho la ciudad media del conjunto con menor intensidad en esta variable (12%, p 34/34). Este perfil económico se relaciona con la fuerte especialización industrial del área urbana, dado que la ciudad ocupa la posición 10 en volumen de suelo industrial urbanizado (más de 2.200 ha) y la 12 en número de trabajadores industriales (20.500 empleos) en el conjunto de ciudades del sistema urbano español. En consonancia con estas cifras, presenta muy bajo nivel de paro (12,8%, p 27/34), alto nivel de población con estudios superiores (40,6%, p 3/34), baja muestra de población sin estudios (1,6%, p 29/34) y una moderada presencia de población extranjera (10,3%, p 17/34) (Andrés López, 2022).

Figura 1. Caracterización sociodemográfica del área urbana de Burgos en el contexto de las 34 ciudades medias del interior peninsular.

	Población 2021	GINI	% Nacidos Extranjero	% Estudios Universitarios	% Paro	% Directores Técnicos	% Trabajadores elementales	Renta Media Unidad Consumo (RMUC)	Renta % >160 mediana	Renta % <60 mediana	% Viviendas <60m2	% Viviendas >120m2	Valor Vivienda €/m2 2023
<b>BURGOS</b>	<b>195.643</b>	<b>27,69</b>	<b>10,37</b>	<b>41,41</b>	<b>12,85</b>	<b>25,10</b>	<b>21,17</b>	<b>21.123</b>	<b>27,15</b>	<b>12,53</b>	<b>27,00</b>	<b>11,21</b>	<b>1.266</b>
Posición	7	32	17	3	27	20	7	5	6	34	1	26	3
Diferencia Max.	176.104	3,07	13,60	1,97	13,13	7,09	16,98	1.373	5,94	17,44	0,00	10,98	396
Diferencia Min.	159.199	0,55	6,63	22,40	2,38	12,26	7,98	6.970	18,18	0,00	16,03	3,05	742
P1	371.747	30,75	23,97	43,38	25,97	32,19	38,14	22.496	33,09	29,96	27,00	22,20	1.662
	Pamplona	Talavera	Lorca	Pamplona	Talavera	Santiago	Lorca	Pamplona	Pamplona	Elda	Burgos	Santiago	Girona
Media	134.271	29,35	11,57	34,11	15,30	24,74	18,72	19.107	22,21	18,78	18,44	14,57	935
	Toledo	Toledo	Toledo	Guadalajara	León	Segovia	Mérida	Ciudad Real	Salamanca	Lugo	Ciudad Real	Cáceres	Palencia
P34	36.444	27,13	3,74	19,00	10,47	12,83	13,18	14.153	8,97	12,53	10,97	8,16	524
	Teruel	Teruel	Linares	Lorca	Soria	Lorca	Badajoz	Elda	Elda	Burgos	Linares	Vitoria	Alcoy



Elaboración propia a partir de: INE, Censo de Población y Viviendas, 2021; INE, Atlas de distribución de la Renta de los Hogares, 2021; Dirección General del Catastro, Valores urbanos de referencia, 2023.

Este perfil sociodemográfico se relaciona directamente con el patrón general de una ciudad media en la que predomina el tejido socio residencial mixto, con mezcla generalizada de diferentes grupos sociales en la trama urbana. Con frecuencia, en esta escala la diferenciación social se produce en la microescala, incluso normalmente no en el ámbito del barrio, sino más bien en el de la manzana o incluso en el del edificio. Lo cierto es que en estudios previos ya se ha detectado el bajo nivel de segregación residencial que muestran este tipo de ciudades en la escala intermedia del sistema urbano español. En el grupo de renta alta, el Índice de Segregación (IS) ofrece un valor medio de 0,26 (frente al 0,34 de las grandes áreas urbanas), mientras que, en el grupo de renta baja, el IS se reduce a 0,19 (frente al 0,24 en grandes ciudades). Y esta tendencia es aún más moderada en el caso de Burgos, ya que la ciudad, acorde con el



perfil descrito, presenta unos índices que se encuentran entre los más bajos del conjunto de ciudades medias españolas (IS de 0,21 en renta alta; IS de 0,16 en renta baja) (Bellet, Andrés y Cebrián, 2023).

En relación con estas circunstancias, resulta por lo tanto necesario disponer de metodologías de análisis más específico para poder identificar las discontinuidades en la estructura socio residencial de este tipo de ciudades. En el caso de Burgos, el perfil de alto nivel de renta media, la existencia de indicadores de baja desigualdad y el bajo nivel general detectado en la medición de la segregación determinan que el proceso de análisis clúster sea idóneo para diferenciar desde otra perspectiva la división social del espacio. El análisis multivariante que aporta esta metodología al nivel interno de la ciudad, en la microescala de la sección censal, nos permite desagregar unidades homogéneas en las que, dentro de un panorama de tejido socioeconómico mixto, se individualiza la manifestación de los patrones extremos.

### 3. RESULTADOS. PATRONES DE DIFERENCIACIÓN SOCIO ESPACIAL Y “BARRIOS EXTREMOS” EN EL ÁREA URBANA DE BURGOS

Dentro de este marco de referencia, el análisis clúster para identificar “barrios extremos” se ha aplicado a las 178 secciones censales que conforman el área urbana de la ciudad de Burgos, como estudio de caso para testear esta metodología y obtener resultados sobre los patrones de diferenciación socio espacial existentes. El procesamiento de datos ha permitido identificar cuatro clústeres homogéneos según distintas condiciones que se correlacionan directamente con la variable dominante de la tipología de renta en cada grupo. Los resultados de la agrupación clustering se presentan en las figuras 2 y 3.

Figura 2. Resultados estadísticos del análisis clúster en el área urbana de Burgos.

Variables		CLUSTERS				Ranking			
		0	1	2	3	0	1	2	3
<b>SUPERFICIE</b>	Superficie (km²)	25,18	742,83	89,67	27,79	4	1	2	3
<b>DENSIDAD</b>	Densidad población (hab./km2)	765,01	99,68	604,93	1730,73	2	4	3	1
<b>POBLACIÓN</b>	Población Total (Nº Habitantes)	19.262	74.045	54.244	48.092	4	1	2	3
	Pob. renta alta (>160% mediana AU)	9.637	20.910	14.336	7.300	3	1	2	4
	Pob. renta baja (<60% mediana AU)	1.458	6.757	7.140	8.248	4	3	2	1
	Pob. nacida en el extranjero	1.318	5.235	6.842	6.876	4	3	2	1
<b>RENTA</b>	% pob. renta alta (>160% mediana AU)	50,17	29,10	26,96	14,90	1	2	3	4
	% pob. renta baja (<60% mediana AU)	7,59	9,47	13,64	17,32	4	3	2	1
	Renta media por unidad de consumo	30.669	22.561	21.605	17.880	1	2	3	4
	GINI	30,80	25,31	28,41	25,96	1	4	2	3
<b>NIVEL DE ESTUDIOS</b>	% pob. sin estudios	0,97	0,97	1,69	2,40	4	3	2	1
	% pob. estudios superiores	50,25	37,37	35,47	23,88	1	2	3	4
<b>LABORAL</b>	% directores y técnicos	24,22	23,01	23,64	22,25	1	3	2	4
	% instaladores y trab. elementales	20,81	21,63	21,20	22,11	4	2	3	1
	% paro	9,30	10,67	13,43	17,41	4	3	2	1
<b>VIVIENDA</b>	% viviendas < 60 m2	20,25	12,57	27,72	46,47	3	4	2	1
	% viviendas > 120 m2	29,09	21,89	8,63	5,80	1	2	3	4
	Valor vivienda (€/m2)	1.856	1.211	1.276	1.083	1	3	2	4
	Viviendas totales	10.782	39.141	31.533	26.214	4	1	2	3
<b>EXTRANJEROS</b>	% nacidos extranjero	6,85	7,01	13,30	14,36	4	3	2	1
	% nacidos 9 países más inmigración	3,52	4,24	8,25	9,40	4	3	2	1

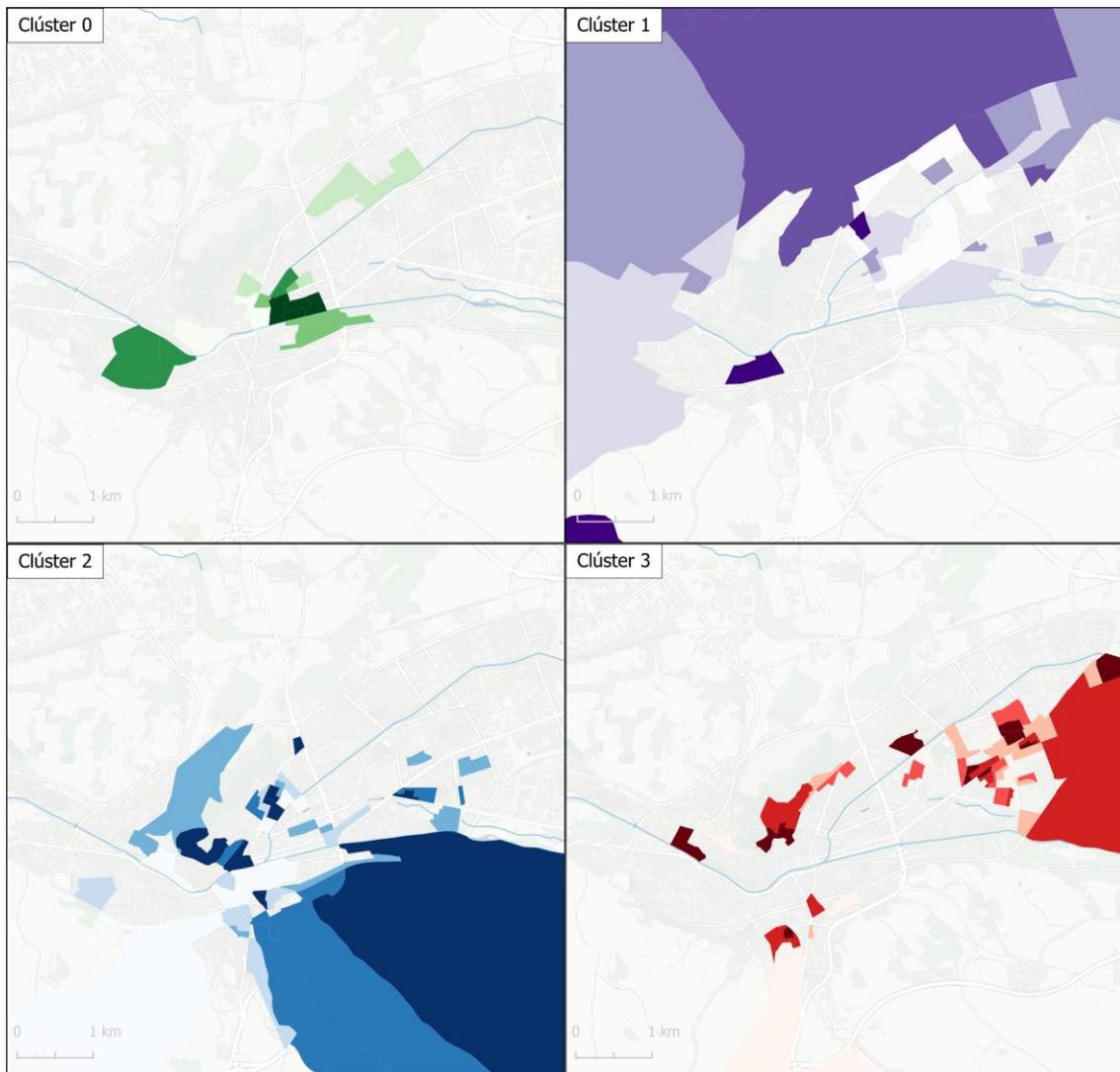
Elaboración propia a partir de: INE, Censo de Población y Viviendas, 2021; INE, Atlas de distribución de la Renta de los Hogares, 2021; Dirección General del Catastro, Valores urbanos de referencia, 2023.

En primer lugar, el procesamiento de conglomerados detecta un conjunto que identifica el extremo de las secciones censales más favorecidas (clúster 0, color verde). Se trata de un conjunto de 20 secciones censales que presentan características homogéneas en torno a un elevado nivel de renta (más del 50% de



población de renta alta, con una media cercana a 31.000€ por unidad de consumo), un alto nivel de estudios superiores (más del 50% de la población), bajo nivel de paro (9,30%), muy baja presencia de población extranjera (apenas 3%), alto porcentaje de población cualificada (25%), viviendas de gran dimensión y alto valor (3 de cada 10 inmuebles con más de 120 m<sup>2</sup> y precio cercano a los 2.000 €/m<sup>2</sup>). Como puede verse en los datos, se trata de las secciones censales que agrupan el extremo superior de la condición sociodemográfica de la ciudad, multiplicando exponencialmente los indicadores de calidad de vida respecto a los valores que se registran en otros espacios del área urbana. En estas secciones más favorecidas viven 19.262 personas en 10.782 viviendas (cerca del 10% del total). Como puede verse en los mapas, presentan una localización central, con una superficie en torno a 25 km<sup>2</sup>, en torno a distintas posiciones de ensanche de la tradicional ciudad histórica, en espacios con alta calidad de urbanización, equipamientos y disponibilidad de servicios.

Figura 3. Cartografía del análisis clúster en el área urbana de Burgos.



Elaboración propia a partir de: INE, Censo de Población y Viviendas, 2021; INE, Atlas de distribución de la Renta de los Hogares, 2021; Dirección General del Catastro, Valores urbanos de referencia, 2023.

Si comparamos estos valores con los que se ofrecen en el otro extremo de la estructura del clúster, podemos comprobar el contraste que se produce con aquellas secciones censales que muestran la realidad de los espacios más desfavorecidos en el interior de la ciudad. En este caso, la agrupación de las unidades urbanas que se caracterizan por este perfil asociado a renta baja y sus correlaciones se identifican en el clúster 3 (color rojo). Se trata de 49 secciones censales, más del doble que en el caso anterior, en las que se registran 48.092 habitantes en 26.214 viviendas (cerca del 25% del total). Al contrario que en la renta



alta, estas secciones desfavorecidas aparecen ubicadas en clara posición periférica, en distintas unidades urbanas relacionadas con el crecimiento de los espacios residenciales obreros de expansión urbana, con menos dotaciones, calidad de servicios y urbanización. De hecho, con una dimensión similar, en torno a 25 km<sup>2</sup>, agrupan más del doble de población, duplicando la densidad de los espacios urbanos del clúster 0 (765 hab/km<sup>2</sup> frente a 1730 hab/km<sup>2</sup>). Se presenta por lo tanto un patrón definido por elementos contrarios a las anteriores, con una mayor concentración de población en un ámbito más reducido y con peores condiciones de habitabilidad. Frente al más del 50% de personas con renta alta del cluster 0, en este caso esa cifra se reduce al 17%, bajando igualmente la capacidad adquisitiva de la renta por unidad de consumo a apenas 18.000€ (frente a los casi 31.000 referidos en el otro extremo). Como puede verse son espacios urbanos caracterizados por el bajo nivel de renta (cerca del 18% de su población total no alcanza el 60% de la mediana de renta), bajo nivel de estudios (apenas 24% de población con estudios superiores y cerca del 2,5% sin estudios), altos niveles de paro (17%, duplicando prácticamente los indicadores de las secciones más favorecidas), alta presencia de población extranjera (cerca del 10%, triplicando el dato del caso anterior) y viviendas de reducidas dimensiones y bajo valor (cerca del 50% de los inmuebles en estos espacios son de superficie inferior a 60m<sup>2</sup> y, con 1.000 €/m<sup>2</sup>, su precio medio es prácticamente la mitad que el de las secciones del clúster 0).

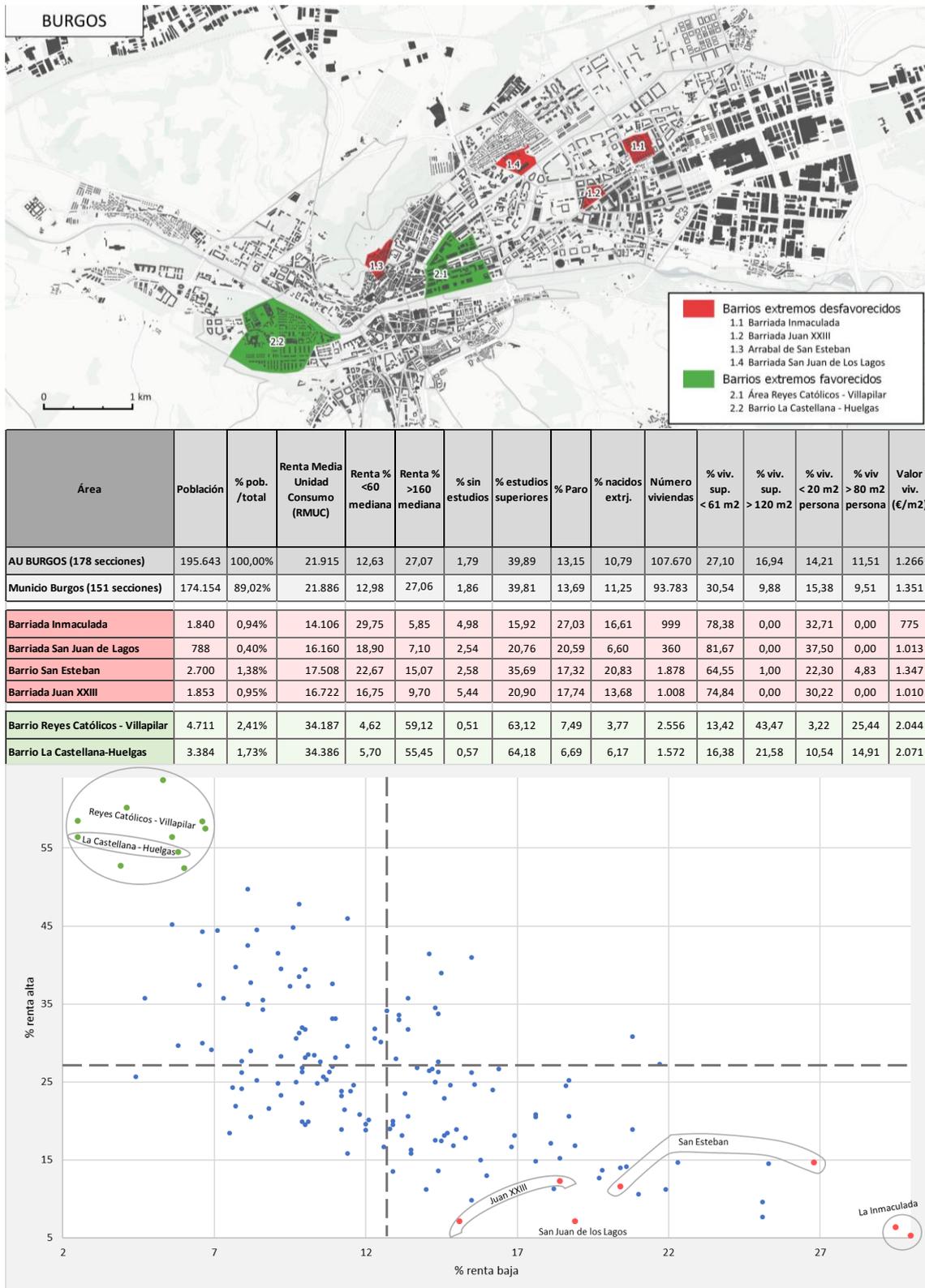
En los escenarios intermedios el análisis de agrupación identifica dos clústeres más, caracterizados por situaciones mixtas en las que los perfiles quedan menos definidos ya que se singularizan por niveles de renta y características sociodemográficas que no se acercan a los extremos. El clúster 1 agrupa 59 secciones con casi 75.000 habitantes y 39.000 viviendas definidos por un perfil de renta media alta. Estas secciones se sitúan en un escalón inferior respecto al de las rentas más favorecidas, pero con una cierta tendencia hacia los espacios urbanos cualificados. Se trata de secciones en las que, sin alcanzar los valores más altos en renta, ni en niveles de estudios, cualificación, caracteres laborales o de vivienda, sí se encuentran patrones medio-altos en todas las categorías. En este caso, se localizan en espacios de crecimiento y expansión tanto periférica, como en lugares relacionados con la cercanía a las secciones de mayor calidad. La agrupación del clúster 2 completa la estructura, con 50 secciones censales que agrupan algo más de 54.000 habitantes y 31.000 viviendas. Estas las secciones se caracterizan por un perfil de renta media baja y patrones intermedios, pero más cercanos a los de los espacios desfavorecidos. En clúster se aprecia el patrón de localización está también definido por la cercanía a otros espacios desfavorecidos o en posiciones periféricas diversas.

En todo caso, lo más interesante es que la metodología de conglomerados del clúster permite identificar claramente los espacios y áreas donde se manifiestan las condiciones extremas -opuestas- de la estructura socio residencial urbana. En Burgos, los espacios de las clases más favorecidas prácticamente duplican el nivel de renta, el nivel de estudios o el valor de la vivienda sobre las más desfavorecidas, multiplicándose por cuatro la presencia de la renta alta o por seis la existencia de viviendas de grandes dimensiones. En el extremo opuesto, las áreas favorecidas registran una presencia de población sin estudios o de población extranjera 3 veces inferior y unos niveles de paro reducidos a la mitad, con una densidad de ocupación igualmente reducida a la mitad, lo que explica la diferenciación residencial según la condición de renta. Resulta por tanto evidente que esta metodología de identificación permite localizar qué espacios interiores de la ciudad presentan las condiciones más favorables y desfavorables en aquellas secciones censales concretas en las que se muestran los patrones descritos.

En un segundo paso, a partir del conocimiento de la estructura urbanística y socioeconómica del área urbana, si cotejamos estas secciones censales con las delimitaciones administrativas y populares de barrios urbanos, es posible identificar los "barrios extremos". Se trata de que entre las secciones de los clústeres 0 y 3 se seleccionen aquellos conjuntos que muestran los barrios que presentan los rasgos más definidos en la cúspide y la base de la estructura urbana. La identificación de estos barrios se muestra en la figura 4, en la que puede verse un diagrama de dispersión de las 178 secciones censales, enfrentando en dos ejes la correspondencia entre los porcentajes de población de renta alta y renta baja. Tal y como se aprecia, según la condición de ciudad de perfil de renta alta y baja segregación, se concentran la mayor parte de secciones en torno a una posición central en la nube de puntos, manifestando la existencia de un tejido socio residencial de carácter mixto. En la mayoría de las secciones conviven grupos demográficos definidos por niveles de renta medios, lo que se corresponde con los clústeres 1 y 2. Sin embargo, se puede apreciar cómo hacia los extremos se va individualizando un conjunto de secciones que muestran patrones de renta alta o baja según su condición. Entre estas secciones, se ha realizado una agrupación para identificar los "barrios extremos" en ambos conjuntos.



Figura 4. Identificación y caracterización de los “barrios extremos” en el área urbana de Burgos.



Elaboración propia a partir de: INE, Censo de Población y Viviendas, 2021; INE, Atlas de distribución de la Renta de los Hogares, 2021; Dirección General del Catastro, Valores urbanos de referencia, 2023.

De una parte, en el clúster 0, las secciones con mayor intensidad de su perfil se han agrupado en dos barrios favorecidos. Por un lado, el barrio más acomodado y con más nivel de renta, el conjunto La Castellana-Huelgas. Se trata de un barrio, con algo más de 3.000 habitantes y 2.500 viviendas, en un área



de expansión al oeste de la ciudad histórica y como prolongación burguesa de la misma; iniciada como Ciudad Jardín en la década de 1920 y continuada posteriormente con otras urbanizaciones de baja densidad y alta calidad. Por otro, el área Reyes Católicos-Villa Pilar, con cerca de 5.000 habitantes y algo más de 2.500 viviendas de promoción privada, como el barrio urbano favorecido situado en el ensanche de la segunda mitad del siglo XX con tipologías de bloques en altura y viviendas de grandes dimensiones.

De otra parte, en el clúster 3, las secciones con mayor intensidad del perfil desfavorecido se han agrupado en cuatro barrios. En primer lugar, la conocida como Barriada Inmaculada, en Gamonal, como el conjunto con menor nivel de renta urbana y peores condiciones de habitabilidad, con apenas 1.800 habitantes en una promoción de 999 viviendas públicas del INV de finales de la década de 1950 (tipología mixta de viviendas unifamiliares adosadas en hilera y diversos bloques en altura). En segundo lugar, la Barriada Juan XXIII, también en Gamonal, con un número similar de viviendas y habitantes (1.008 y 1.850); del mismo periodo (comienzos años sesenta) y con similar patrón de urbanización (viviendas obreras en bloques). En tercer lugar, como barrio desfavorecido se ha identificado también un espacio ubicado al noreste del centro histórico, en posición más central y con origen en la vivienda obrera, pero en etapa diferente (finales del XIX- comienzos del XX). Se trata del conocido como Arrabal de San Esteban, con 2.700 habitantes y cerca de 1.900 viviendas en tipologías de bloques en diferentes alturas. Y, finalmente, un cuarto barrio desfavorecido se ha reconocido en una tercera promoción de vivienda pública, la Barriada San Juan de los Lagos (INV, 1981), con 360 viviendas y apenas 800 habitantes, en un conjunto de bloques en manzana abierta en altura y con una significativa presencia de población gitana. En relación con la presencia de este grupo demográfico es también destacable la existencia de un asentamiento chabolista, el Poblado del Encuentro, que pese a no estar detectado en la información estadística del clustering, por ser de muy pequeña dimensión y no identificarse con ninguna sección censal, muestra igualmente una evidencia de barrio claramente desfavorecido. Se trata de un conjunto de 25 casas prefabricadas instaladas por el Ayuntamiento de Burgos en 1993 para realojar población gitana de un asentamiento ilegal con carácter provisional (37 familias, 140 habitantes). En este asentamiento, en la Carretera de Quintañadueñas, continúan viviendo todavía hoy en día 15 familias (70 personas).

#### 4. CONCLUSIONES

Tal y como muestran los datos, la metodología de análisis clúster ha permitido identificar seis “barrios extremos” en el área urbana de Burgos, dos de carácter más favorecido y cuatro de tipo desfavorecido, como los límites opuestos de la estructura urbana. La conclusión principal de la investigación refleja un intenso contraste sociodemográfico entre ambas tipologías de espacios residenciales, con perfiles opuestos entre los barrios más cualificados y los menos dotados. De un lado, las áreas más favorecidas en las que se agrupan las mejores condiciones de renta, nivel de estudio, cualificación, empleos, condiciones de las viviendas, etc, y, de otro, aquellos lugares en los que se concentra la población con menos capacidad adquisitiva, peores condiciones de residencia y más dificultades de empleo por su bajo nivel de cualificación, estudio y condición social. En la estructura de resultados de la información estadística que proporciona el algoritmo se aprecia claramente como el sistema de pesos que configura el ranking de posición en cada una de las variables dibuja una estructura contraria, en la que las secciones censales favorecidas presentan un patrón opuesto al de las desfavorecidas. Con frecuencia los indicadores en cada variable se multiplican en un caso respecto al otro y explican una evidente diferenciación socio espacial en la estructura interna de la ciudad.

Desde esta perspectiva, se aprecia, en primer lugar, que los barrios de perfil de renta alta agrupan más población (3.000-5.000 hab.), pero en espacios más amplios, con poca densidad. Por el contrario, en los barrios de renta baja se generan unidades y barriadas de menor dimensión (700-3.000 hab.), pero más concentradas y con densidades que duplican a los de los anteriores (700 vs 1700 hab./km<sup>2</sup>). Mientras que los primeros están siempre asociados a la vivienda de iniciativa privada y alta calidad, en los barrios desfavorecidos se dibuja un patrón normalmente coincidente con las promociones de vivienda pública para población obrera. De acuerdo con estas pautas, los barrios favorecidos multiplican la renta de los desfavorecidos (La Castellana-Huelgas supera los 34.300€ de renta media, mientras en la Barriada Inmaculada esta cifra apenas alcanza los 14.000 €). Asimismo, la distribución de grupos de renta alta y baja es contrapuesta. Mientras que en los barrios favorecidos el grupo de más capacidad económica se



acerca al 60% y el de renta baja apenas representa el 5%, en el otro extremo, en los barrios de menor capacidad, los grupos de renta alta son minoritarios (5-15%) y los de renta baja predominan intensamente (se acercan incluso al 30%). Los mismos perfiles de contraste se dibujan si se atiende al nivel de estudios. Mientras en Castellana-Huelgas o Reyes Católicos-Villa Pilar se supera el 60% de población con estudios superiores y es testimonial la presencia de población sin estudios (apenas un 0,5%), en la Barriada Inmaculada estos mismos valores son del 15% y del 5%, en el extremo opuesto. El volumen de paro es igualmente antípoda (6-7% vs 20-30%), así como la presencia de población extranjera (4-6% vs 15-20%). Y el mismo perfil se encuentra al rastrear los datos sobre la vivienda. En los barrios desfavorecidos de Burgos las viviendas de menos de 60 m<sup>2</sup> alcanzan entre el 60 y el 80% del total, mientras que apenas existe ningún inmueble de más de 120m<sup>2</sup>. Al contrario, en barrios favorecidos como Reyes Católicos-Villa Pilar, más del 40% de las viviendas son de gran dimensión y el porcentaje de viviendas pequeñas no alcanza el 15%. La misma estructura contrastada refleja el valor de las viviendas, con diferencias de entre 2.071 €/m<sup>2</sup> en Castellana-Huelgas frente a apenas 700 €/m<sup>2</sup> en Barriada Inmaculada.

Estos datos confirman por lo tanto la existencia de unos patrones socio residenciales contrapuestos en dos tipologías encontradas de “barrios extremos” dentro del área urbana de Burgos. La identificación de barrios con perfil de alto nivel de renta y condiciones favorables de vida frente a barrios con bajo nivel adquisitivo y condiciones desfavorables de alojamiento en un área urbana con bajos niveles de segregación general explica que el análisis de la división socio espacial en esta escala es un fenómeno complejo. La generalidad de un conjunto caracterizado por patrones de localización residencial mixtos, en los que se entremezclan distintas tipologías sociales, no imposibilita que en la escala menor del barrio se aprecie una intensa diferenciación social del espacio urbano. El análisis estadístico identifica estas piezas en cada área urbana, como paso previo al estudio más detallado de su caracterización sociodemográfica. Pero es necesario profundizar también en las dinámicas de vida cotidiana que presentan los habitantes de estos barrios. La existencia de conjuntos habitacionales como el poblado chabolista señalado, al margen de las cifras y la capacidad del análisis sistemático de los datos, explican la oportunidad de profundizar en la investigación detallada de estos barrios con técnicas mixtas, a partir de metodologías cualitativas que permitan completar el estudio de sus perfiles sociodemográficos generales.

**Agradecimientos:** Los resultados que aquí se presentan forman parte del proyecto de investigación financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (MCIN) “Segregación socioespacial y Geografías de la vida cotidiana en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas” (PID2021-124511NB-C21).

## REFERENCIAS

- Andrés López, G. (2022): La planificación urbanística y el modelo de crecimiento en las ciudades medias españolas: el área urbana de Burgos (1981-2021), *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, Vol. LIV, Nº 214, 899-920. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2022.214.6>
- Andrés López, G., Bellet Sanfeliu, C. y Cebrián Abellán, F. (2023): Buscando límites a la urbanización dispersa: metodología para la delimitación de áreas urbanas en las ciudades medias españolas. *Ciudades*, 26, 143-166. <https://doi.org/10.24197/ciudades.26.2023.143-166>
- Anselin, L. (1995). Local Indicators of Spatial Association—LISA. *Geographical Analysis*, 27:2, pp.93–115
- Arbaci, S. (2019). Paradoxes of Segregation. *Housing Systems, Welfare Regimes and Ethnic Residential Change in Southern European Cities*. John Wiley & Sons Ltd
- Bayona, J. (2007). La segregación residencial de la población extranjera en Barcelona: ¿una segregación fragmentada?. *Scripta Nova. Barcelona*, vol. XI, núm. 235. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-235.htm>
- Bayona, J.; Pujadas, I (2014). Movilidad residencial y redistribución de la población metropolitana: los casos de Madrid y Barcelona. *EURE*, vol.40, nº.119. <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/358/807>
- Bellet Sanfeliu, C., Andrés López, G. y Cebrián Abellán, F. (2023): La segregación residencial en las ciudades medias españolas: aproximación a un fenómeno complejo, *Geografía: Cambios, retos y adaptación*. Actas del XXVIII Congreso AGE), Ed. AGE y Universidad de la Rioja, Logroño, pp 843-853.
- Burgers, J.; Musterd, S. Understanding urban inequality: A model based on existing theories and an empirical illustration. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2002, vol. 26, 2, p. 403-413.
- Capel, H. (2002). La morfología de las ciudades. Tomo I: Sociedad, cultura y paisaje urbano. Ed. Serbal.
- Caravaca, I. (2022). El gran reto de la desigualdad. Impactos socio-espaciales. Sevilla: Observatorio de Desigualdad en Andalucía.



- Checa, J.; Nel·Lo, O. Residential segregation and living conditions. An analysis of social inequalities in Catalonia from four Spatial perspectives. *Urban Science*, 2021, vol. 5, no 2, p. 45.
- Duncan, O. y Duncan, B., 1955. A methodological analysis of segregation indexes. *American Sociological Review*, vol.20, n.2, pp.210–217.
- Fahad, A., Alshatri, N., Tari, Z., Alamri, A, Khalil, I, Zomaya, A., Fofou, S. & Bouras, A. (2014). A Survey of Clustering Algorithms for Big Data: Taxonomy and Empirical Analysis. *Emerging Topics in Computing, IEEE Transactions on*. 2. 267-279.
- Gómez Giménez, J.M (2022) Fracturas socioespaciales en la península ibérica, 1986-2016. Tesis Doctoral. Dpto. Urbanística y Ordenación Territorio. ETSA Madrid. <https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.70373>
- Hae-Sang P. & Chi-Hyuck J. (2009): A simple and fast algorithm for K-medoids clustering}, *Expert Syst. Appl.*, volume 36, pages 3336-3341
- Hamnett, C. Urban inequality. In:T. Schwanen, R. van Kempen (Eds.), *Handbook of urban Geography*, Edward Elgar, Northampton, MA (2019), pp. 242-254.
- Hernández Aja, A. et al. (2018). Barrios vulnerables de las grandes ciudades españolas. 1991/ 2001/ 2011. Instituto Juan de Herrera. IJH, Madrid.
- Kesteloot, C., (2005). Urban socio-spatial configurations and the future of European cities. En Kazepov, Y (Ed.) (2005) *Urban Europe. Global trends and local impacts*. Blackwell, Oxford, p.123-148.
- Laurent, S. (2022). Machine Learning Algorithms: A Review. *Information Systems Journal*. RA-3392. 6.
- Maloutas, T. Introduction: Residential segregation in context. En *Residential segregation in comparative perspective*. Routledge, 2016. p. 1-36.
- Maloutas, T.; Fujita, K. (Ed) (2012). *Residential segregation in comparative perspective: making sense of contextual diversity*. Surrey: Ashgate.
- Marcinczak, S., Musterd, S., van Ham, M. Y Tammaru, T. (2016) "Inequality and rising levels of socioeconomic segregation. Lessons from a pan-European comparative study". En Tammaru,
- Marcuse, P. (1989) "Dual city': a muddy metaphor for a quartered city" *International journal of urban and regional research*, 13 (4), p. 697-708.
- Marcuse, P. (2005). Enclaves yes, ghettos no. *Desegregating city. Ghettos, enclaves and inequality*, 15-30.
- Martins Medeiros Robaina, I., Soria Cáceres, C.H. & Andrés López, G. (2023). Segregação residencial urbana em cidades médias: uma análise geográfica da região de Castilla e León, Espanha. *Geografares*, 3(36), 122-142. <https://doi.org/10.47456/geo.v3i36.41109>
- Martins Medeiros Robaina, I., Andrés López, G. y Soria Cáceres, C. H. (2023): A segregação socioespacial no pensamento geográfico: tendências e perspectivas, rupturas e desafios. *Ateliê Geográfico, Goiânia*, v. 17, n. 1, p. 87–111. <https://doi.org/10.5216/ag.v17i1.74750>
- Martins Medeiros Robaina, I., Andrés López, G. y Soria Cáceres, C.H. (2023): Miradas sobre la segregación socioespacial urbana en España: un acercamiento a su análisis, *Geografía: Cambios, retos y adaptación*. Ed. AGE y Universidad de la Rioja, Logroño, pp 821-830.
- Massey, D., Denton, N. (1988). The dimensions of residential segregation. *Social Forces*. V.67, 2, 281–315.
- Musterd, S. (2020). Urban segregation: Contexts, domains, dimensions and approaches. En S. Musterd (Ed.), *Handbook on urban segregation*. Edward Elgar Publishing.
- Musterd, S, Marcinczak, S., Van Ham, m., Tammaru, T. (2017) Socioeconomic segregation in European capital cities. Increasing separation between poor and rich, *Urban Geography*, 38:7, 1062-1083.
- Nel.lo, O. (2018). La segregación urbana en Cataluña. En Blanco. I.; Nel.lo, O. (eds.) (2018). *Barrios y crisis económica, segregación urbana e innovación social en Cataluña*. València: Tirant lo Blanch.
- Nel.lo O. (2021). Ciudad de ricos, Ciudad de pobres. La segregación residencial y sus consecuencias ante la crisis urbana. En O. Nel.lo (Ed). *Efecto barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas*, València: Tirant lo Blanch, p. 17-35
- Nijman, J.; Wei, Y. D. (2020). Urban inequalities 21st century economy. *Applied Geography*, 117, 102-188.
- Porcel, S. (2020). Desigualdad social y segregación residencial, una relación compleja. Madrid: Foessa.
- Porcel, S., Antón, F. (2020). Ciudad postindustrial y dinámicas socio-residenciales en España: Un análisis comparativo de cinco metrópolis. *Scripta Nova*, 24: 1-33. <https://doi.org/10.1344/sn2020.24.29092>.
- Rubiales, Miguel. Segregación en las metrópolis españolas 2001-2011: un análisis con detalle territorial. *Documents d'anàlisi geogràfica*, 2020, vol. 66, no 1, p. 83-105.
- Sorando, D.; Leal, J. (2019). Distantes y desiguales: el declive de la mezcla social en Barcelona y Madrid. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 167: 125-148. <https://doi:10.5477/cis/reis.167.125>



- Sorando, D. (2022). Extrañas a sí mismas: el aumento de la segregación residencial en las sociedades urbanas españolas (2001-2011). *Arbor*, 198 (803-804). <https://doi.org/10.3989/arbor.2022.803-804008>
- Tammaru, T., Musterd, S., Van Ham, M., Marcińczak, S. (2016). A multi-factor approach to understanding socio-economic segregation in European capital cities. In Tiit Tammaru et al. (Eds.), *Socio-economic segregation in European capital cities. East meets West* (pp. 1–29). London: Routledge.
- Van Ham, M., Tammaru, T., Ubarevičienė, R., Janssen, H. (2021). *Urban Socio-Economic Segregation and Income Inequality: A Global Perspective*. Springer International Publishing.
- Wacquant, L. *Los condenados de la ciudad: Gueto, periferias y Estado*. Siglo xxi, 2007.
- Wong, D. W. S., 2003, Spatial decomposition of segregation indices: a framework toward measuring segregation at multiple levels. *Geographical Analysis*, 35, pp. 179-194.





# ASIMETRÍAS Y SIMETRÍAS URBANAS EN CÁCERES: BARRIOS DE ALDEA MORET Y URBANIZACIÓN R-66

VÍCTOR JIMÉNEZ BARRADO<sup>1</sup>

ANTONIO-JOSÉ CAMPESINO FERNÁNDEZ<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria,  
Calle de Pérez del Toro, 1, 35004. Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas,  
victor.jimenez@ulpgc.es*

<sup>2</sup>*Universidad de Extremadura, Cáceres, acampesi@unex.es*

**Resumen.** En la ciudad de Cáceres, de escala humana y población inferior a los 100.000 habitantes, la fragmentación urbana es una nota tan diferencial como incomprensible, de no tener presente cómo se han gestado los procesos de urbanización difusa por el planeamiento especulativo y expansivo. Como resultado, urbanizaciones por fascículos imposibles de encuadernar. En ella, cada grupo social reside donde su renta se lo permite, resultando una marcada segregación. Esta investigación confronta analíticamente sus dos extremos: el Barrio de Aldea Moret, con la renta más baja, y la Urbanización R-66, con la renta más alta. El objetivo es analizar cómo las diferencias socioeconómicas y urbanísticas entre dos barrios de Cáceres impactan en su acceso a servicios y calidad de vida. La metodología analiza su origen, morfología y estructura, a través del planeamiento y el trabajo de campo, para, posteriormente, proceder a la cartografía de sus equipamientos mediante Google Maps, entre otras fuentes. La mirada geográfica ante la vida cotidiana impregna el análisis, que se organiza por escalas y esferas. Los resultados demuestran que, a pesar de sus asimetrías, ambos barrios comparten morfología, estructura y situación periférica, pero su estatus social permite resolver de manera diferencial sus semejanzas y contrastes en cuanto a equipamientos.

**Palabras clave:** barrios extremos, Cáceres, ciudades medias, equipamientos, segregación urbana, vida cotidiana.

## URBAN ASYMMETRIES AND SYMMETRIES IN CÁCERES: NEIGHBORHOODS OF ALDEA MORET AND URBANIZATION R-66

**Abstract.** In the city of Cáceres, with its human scale and a population of fewer than 100,000 inhabitants, urban fragmentation stands out as both a distinctive and incomprehensible feature without considering the background of diffuse urbanization processes driven by speculative and expansive planning. This has led to developments in installments that are impossible to compile into a coherent whole. Here, each social group resides where their income allows, resulting in marked segregation. This research analytically confronts the two extremes: the Aldea Moret neighborhood, with the lowest income, and the R-66 Development, with the highest income. The objective is to analyze how socioeconomic and urban differences between two neighborhoods in Cáceres impact their access to services and quality of life. The methodology examines their origin, morphology, and structure through planning and fieldwork, and subsequently maps their facilities using Google Maps, among other sources. A geographical perspective on everyday life permeates the analysis, organized by scales and spheres. The results show that, despite their asymmetries, both neighborhoods share morphology, structure, and a peripheral location, but their social status allows for differential resolution of their similarities and contrasts in terms of facilities.

**Keywords:** extreme neighbourhoods, Cáceres, mid-sized cities, facilities, urban segregation, everyday life.



## 1. INTRODUCCIÓN

La máxima de “querer es poder” resulta excesivamente optimista cuando se trata de la elección del lugar de residencia. Por regla general, las coordenadas del emplazamiento quedan definidas por un conjunto de variables personales y contextuales que pivotan en torno a la renta. En consecuencia, existe una relación directamente proporcional entre el nivel socio-económico y el número de opciones habitacionales disponibles para un individuo o una familia.

Esta es una situación histórica y dominante en el mundo capitalista que se vuelve problemática al ser analizada desde la óptica actual y la escala urbana. Según los datos del índice de Gini (Eurostat, 2024), España mostró en 2022 un valor de 32, lo que en el contexto mundial la sitúa dentro de los países con menor desigualdad, aunque en el de la Unión Europea figura, como casi todos los Estados del arco mediterráneo, en el vagón de cola y entre los de mayor desigualdad. El país no ha experimentado grandes cambios en este registro durante las últimas dos décadas; sin embargo, en su reflejo urbano, son varios los indicios que nos hacen vislumbrar el advenimiento de la ciudad dual (Castells, 1991), tan propia de otros ámbitos geográficos.

En ello han intervenido también los procesos de liberalización del suelo, seguidos de los especulativos, para dejar una huella indeleble en el territorio español (Burriel, 2008). Las modas vuelven, y en el barbecho de las dinámicas urbanísticas noventeras han florecido otros procesos que afectan igualmente a la sociedad urbana. Ahora son de corte globalista los que impactan en nuestras ciudades, con nombre propio y popularizados. Así, han dejado de ser términos exclusivamente académicos la gentrificación y la turistificación, como tampoco lo son los fenómenos de la crisis de vivienda y de la inflación de los alquileres, que afectan a la población local.

Como en la mayoría de los procesos urbanos, todo llega, y en su estado superlativo, desde las grandes ciudades. De ahí ha decantado y percolado irremediamente hasta las ciudades medias, que, de forma incomprensible, han imitado su metabolismo, de igual forma que un hermano menor emula al mayor. Sirva como ejemplo que este grupo de ciudades, otrora caracterizado en España por su “escala humana” y compacidad, ha sido durante las últimas décadas una muestra más de urbanismo expansivo y disperso (Andrés, 2023).

La fragmentación y la segregación urbana, con la renta como factor determinante, han llegado y operan en las ciudades medias (Bellet et al., 2023). En ellas, las clases de renta alta han ejecutado una estrategia tan antigua como eficaz para distinguirse de las bajas: poner tierra de por medio, o, en su defecto, levantar límites materiales (urbanizaciones cerradas) y/o simbólicos que produzcan discontinuidades en el espacio. Por esta vía han conseguido espacialmente lo que el índice de Gini todavía no alcanza estadísticamente, esto es, lograr una separación inalcanzable e irreversible.

Las ciudades medias españolas albergan barrios extremos que todavía hoy pueden resultar casos anecdóticos. Cáceres, capital y ciudad “de provincia”, ya cuenta con ellos a pesar de sus aún contenidos límites económicos y demográficos, que no espaciales. El crecimiento disperso, la fragmentación y la segregación urbana amenazan con deshilar la ciudad en una labor de retales mal cosidos, donde la renta, por sí sola, es capaz de explicar una gran proporción del funcionamiento de sus partes.

Ante esta situación, como geógrafos nos planteamos varias preguntas ¿cómo surgen estos barrios extremos?, ¿qué características tienen?, y, por último, ¿en qué forma diferencial podrían afectar a sus respectivos residentes, incluso cuando existan entre ellos aspectos semejantes?

A todas ellas responderemos en este trabajo, al haber identificado como tales los barrios cacereños de Aldea Moret y la Urbanización R-66. Esta investigación es un primer acercamiento desde el plano al análisis de las geografías de la vida cotidiana, poniendo bajo la lupa los elementos de la génesis, morfología, estructura y conectividad, así como sus equipamientos y su funcionalidad para los residentes. El objetivo de este estudio es analizar las asimetrías y simetrías entre dos barrios extremos en Cáceres para entender cómo la segregación socioeconómica y la morfología urbana influyen en la vida cotidiana y la accesibilidad a los servicios y equipamientos urbanos.

El presente trabajo se organiza desde esta introducción, dando paso a un breve marco teórico desarrollado alrededor de los dos conceptos en torno a los que gira, es decir, la fragmentación y la segregación urbana, junto con la geografía de la vida cotidiana. Luego, se explicará la metodología empleada para conseguir los resultados, que conformará el epígrafe siguiente. Por último, cerrará el trabajo una reflexión acerca de la interrelación de ambos conceptos, a partir de la experiencia urbana de Cáceres.



## 2. MARCO TEÓRICO

### 2.1 Fragmentación y segregación urbana

Antes de exponer brevemente los fundamentos epistemológicos de este trabajo, es necesario señalar que, para esta breve exposición, se ha renunciado a contar con la participación explícita de los residentes de ambos barrios, restringiéndose las fuentes a las esenciales en una investigación empírica: estadísticas y documentación oficial.

Centrándonos ya en la perspectiva teórica, hay que destacar dos categorías: la fragmentación y la segregación, como claves en el planteamiento de este análisis. La segregación urbana es un concepto marcadamente geográfico, porque hace referencia al traslado de las diferencias existentes entre dos o más grupos a su distribución espacial (Massey & Denton, 1988). La ciudad, por lo tanto, refleja en su interior una división en unidades con un alto grado de homogeneidad interna, aspecto que, a su vez, permite el establecimiento de las diferencias entre sí (Salazar, 1999; Castells, 2014). Si este vector de diferenciación es, por ejemplo, la renta, la distribución resultante expresa disparidades en términos de estratificación social, donde subyace, por lo tanto, una jerarquía. Cuando este orden cristaliza y sus estratos se consolidan también espacialmente, los bordes de estas unidades se vuelven impermeables. De ahí nace la fragmentación urbana.

En consecuencia, existe una suerte de dinámica evolutiva que vincula ambos conceptos. De la misma forma que la segregación implica necesariamente la previa existencia de la desigualdad -una relación no correspondida (Bellet et al., 2023)-, la fragmentación es consustancial con la ocurrencia de la segregación. Con respecto a su estudio como fenómeno y/o proceso y, atendiendo a la pregunta de si la segregación y la fragmentación nacen o se hacen, muy probablemente la respuesta más acertada sería que sí en ambos casos. La emergencia de la segregación resulta más compleja e incluso más lenta. Por el contrario, en la fragmentación pueden intervenir directamente factores “creadores”. Esto permite la consideración de un “urbanismo fragmentador”. Para Jirón y Mansilla (2014) hay tres formas de enfocarlo: en primer término, a través de las estructuras discontinuas y la extensión urbana; en segundo lugar, mediante la automovilización de la ciudad, la gestión de la accesibilidad del servicio público y las frecuencias; y, por último, a partir de la mala calidad de las intervenciones urbanas, señaladamente diferenciadas según las zonas de la ciudad. La producción de urbanizaciones de lujo, de ciudades valladas o la suburbanización de baja densidad son muestras de ello, como también lo son por el otro extremo la urbanización informal, la degradación del tejido urbano, e incluso puede llegar a serlo, la materialización de la política de vivienda pública (González et al., 2022).

Existe una preocupación por cómo se han desarrollado estos procesos en las ciudades medias (Galván & Rasse, 2022), debido a la especificidad de los factores que podrían desencadenarlos. Tomarlo en consideración sería reconocer que la escala juega un rol fundamental y que, en esta, la influencia tanto de los agentes privados como de los públicos es potencialmente mayor.

### 2.2 El enfoque de la geografía de la vida cotidiana como herramienta de análisis urbano

Las geografías de la vida cotidiana pueden servir para evaluar las problemáticas que conllevan la fragmentación y la segregación urbana. La plasmación de la cotidianeidad en todas sus formas y variedades en el espacio urbano, tantas como sujetos, explica la importancia de la urbanización no solo como producto, sino como factor productivo (Goonewardena, 2011). Su estudio permite, además, dignificar la vida cotidiana (Lindón, 2004), bajo la idea lefebvriana de que cambiarla significaría algo real y profundo. Si la aproximación fuera política en lugar de académica, estaríamos hablando de un acto sublime: cambiar (a mejor) la vida de la gente.

De algún modo, la cotidianeidad es la suma y los intersticios entre lo obligatorio y lo voluntario (Pérez, 2015). Esto implica una práctica espacial -espacio percibido en palabras de Lefebvre (Baringo, 2013)- que se construye a medida que avanza la experiencia del sujeto. Esta idea está relacionada con el tránsito y uso habitual en un espacio, que acaba generando reconocimiento y arraigo, y finalmente constituyendo un lugar. El barrio o, mejor dicho, determinados barrios, cumplen la definición de lugar. Para Bourdieu (1991), este podría ser el espacio donde mayoritariamente se despliega el “habitus”, entendiéndolo como un sistema de disposiciones propias y heredadas, que no solo incluye las acciones de la persona, sino sus percepciones y sentimientos. Una suerte de predisposición irracional marcada por la posición social, que



en un entorno urbano segregado y fragmentado equivale a decir determinado (definido y delimitado) por una posición geográfica.

Sin embargo, esta correspondencia entre el concepto y el lugar no siempre opera. Por lo tanto, cobra sentido estudiar la magnitud y la forma en que el barrio “sirve” a quien habita en él, del mismo modo que tiene importancia examinar cómo éste es capaz de satisfacer las distintas esferas de la vida cotidiana (Casanovas & Gutiérrez, 2013); y en el caso contrario, cuáles son las distancias y las escalas imprescindibles que transitan en función del punto de partida, geográfico y socio-económico. La forma en que se conciba o sea posible ese trayecto, marcará el grado de problematización que genera la fragmentación y la segregación urbana.

### 3. METODOLOGÍA

Una investigación enfocada en barrios extremos exige su previa identificación. En este trabajo, la definición del área de estudio se sirve de los datos que presta, a escala de sección, el último Censo de Población y Viviendas del INE, a 1 de enero de 2021, sobre aspectos como la demografía, el nivel de estudios, la actividad y las ocupaciones laborales, la vivienda y la renta. Con fines comparativos, todos ellos se han categorizado mediante una organización por quintiles. Esto hace factible contrastar unidades e identificar comportamientos simétricos y asimétricos fijándose en los valores extremos. El posicionamiento de los datos ha permitido realizar una lectura espacial e identificar unidades geográficas en relación con su comportamiento homogéneo, lo que también ha conllevado descubrir las variables que las delimitan. De esta forma, ha resultado que los registros sobre renta han sido los vectores que segregan el espacio urbano en Cáceres. Siguiendo a la distribución espacial que presentan, los datos muestran que otras variables subsidiarias y pertenecientes a otros ámbitos temáticos (por ejemplo, nivel de estudios universitarios, porcentaje de población parada sobre población activa, etc.) se han organizado del mismo modo.

A la lectura geográfica antedicha se le ha aplicado un sistema de referencia local. Esto facilita interpretar los registros bajo el enfoque del lugar y de la geografía de la vida cotidiana y, además, mitiga la problemática generada por la falacia ecológica de la división censal. En concreto, esto significa que a la delimitación de secciones censales se ha superpuesto la delimitación barrial oficial del Ayuntamiento de Cáceres. Finalmente, bajo esta metodología, y utilizando la nomenclatura y la definición popular de las barriadas se han identificado Aldea Moret (Poblado Minero y barrios de La Paloma y La Abundancia) y la Urbanización R-66 (constituido por los barrios R-66-A -Parque del Príncipe- y R-66-B -El Arco-) como los barrios extremos de Cáceres.

De ellos se han analizado su origen, morfología, estructura, límites y conectividad, para lo cual se ha recurrido a la literatura académica, a los documentos de planeamiento, a las imágenes satelitales y al trabajo de campo.

Con el ánimo de participar en un diálogo ya abierto, el examen de estos barrios bajo los postulados de la geografía de la vida cotidiana se apoya en metodologías creadas y practicadas por otros. Así, la división en esferas de la vida cotidiana que se expone y explica en Ciocoletto y Col·lectiu Punt 6 (2014) ha guiado el levantamiento de datos y la categorización de infraestructuras y equipamientos. En consecuencia, estos se han vinculado individualmente a una de las esferas (propia, reproductiva o política), según la definición que de cada una de ellas hace el trabajo citado. Así, la esfera propia involucra el desarrollo personal y social, incluyendo actividades de ocio y aficiones; la esfera reproductiva comprende las tareas domésticas y de cuidado no remuneradas dentro de una unidad de convivencia; y la esfera política está relacionada con la participación en la comunidad y la conservación de la historia y cultura colectivas. Aquí cabe indicar que el análisis prescinde de la esfera productiva y pospone su estudio a un momento en el que sea posible incorporar herramientas metodológicas más adecuadas, como la entrevista o las encuestas.

En cuanto al levantamiento de datos, este se ha apoyado en dos técnicas. Por un lado, la información geoespacial utiliza como fuentes la Infraestructura de Datos Espaciales del Sistema de Información Geográfica del Ayuntamiento de Cáceres, la base de datos espaciales de OpenStreetMap y la información de Google Maps. En estos dos últimos casos, se ha recurrido a la técnica del web scraping con diferentes softwares. Por otro lado, para la validación de los datos ha resultado fundamental el trabajo de campo.

Con el fin de reforzar el análisis y la interpretación geográfica se ha tomado como referencia y adaptado al caso de estudio la investigación de Díaz y Cireddu (2019). De este modo, cada equipamiento e



infraestructura se ha vinculado, además de a una esfera concreta, a una escala determinada. Para el caso de Cáceres, las escalas son tres: barrial, si se encuentra dentro de los límites del barrio; suprabarrial, si se ubica en un barrio tangencial al estudiado; y urbana, si su localización está fuera de las anteriormente definidas, pero dentro de los límites de la mancha urbana de Cáceres. Finalmente, para estudiar el papel de la Administración en la conformación del escenario de la vida cotidiana, se añade la distinción de los proveedores de equipamientos o prestadores de servicios, según su naturaleza pública o privada.

## 4. RESULTADOS

### 4.1 Identificación de los barrios extremos: Aldea Moret y Urbanización R-66

Atendiendo a los datos del último Censo de Población y Viviendas del INE, a 1 de enero de 2021, el valor mediano de la renta por unidad de consumo en la ciudad de Cáceres se situó en 17.938,7 €. Si bien este es un registro destacado a nivel regional, en términos nacionales apenas supera al promedio anual. Además, en la comparación con el resto de ciudades medias españolas, la capital cacereña arroja uno de los valores más altos en el índice de segregación, tanto de rentas bajas (0,238) como de rentas altas (0,343), entendiendo las primeras entre las que se sitúan por debajo del 60% de la renta mediana por unidad de consumo, y las segundas por encima del 160% de la renta mediana por unidad de consumo. Por lo tanto, es la renta el vector de diferenciación socioespacial hegemónico en Cáceres, toda vez que otras variables sociodemográficas no muestran signos de diferenciación claros, o resultan gregarias de los procesos de segregación por renta.

Por lo tanto, la realidad cacereña sigue un curso polarizador, donde los barrios de Aldea Moret y la Urbanización R-66 son la muestra más significativa de tal segregación. Mientras que en el primero las secciones censales que mayoritariamente componen este barrio registran menos de 12.000 euros anuales de renta por unidad de consumo, las del segundo superan en todo caso los 24.000 euros anuales, llegando hasta los 32.147. Esto significa, que, en apenas 3 km de distancia, existe una brecha de renta en torno a los 12.000 euros anuales, que asciende a más de 23.500 euros si se contemplan las secciones involucradas con mayor y menor renta.

Otro fiel indicador de lo que representa cada barrio es el examen del grupo de renta cuantitativamente más representativo. Aldea Moret contiene la única sección censal de la ciudad donde las rentas bajas son las más numerosas, mientras que en todas las secciones censales que componen la Urbanización R-66 el grupo más cuantioso es el de las rentas altas (Figura 1). En términos relativos, la población de renta alta significa entre un 30% y un 65% en la Urbanización R-66, mientras que en Aldea Moret se sitúa por debajo del 5%. En cuanto a la renta baja, las secciones que componen Aldea Moret están en el rango entre el 30% y 60%, llegando incluso a secciones por encima del 60%. En cambio, en la Urbanización R-66, las rentas bajas siempre significan menos de un 15%, con secciones por debajo del 5%.

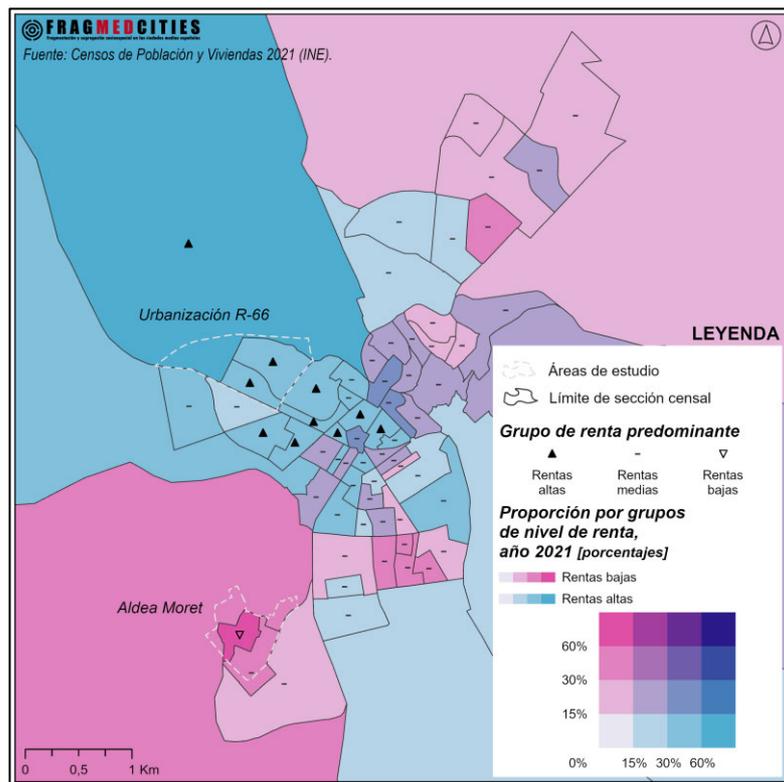
Si nos fijamos en su correspondencia con el valor del suelo, se dibuja claramente un paralelismo. Según los valores urbanos de referencia en uso residencial ofrecidos por el Catastro (año 2023), Aldea Moret tiene el precio del suelo más barato (inferior a 500 €/m<sup>2</sup>), mientras que los de la Urbanización R-66 forman parte de los más caros (por encima de 1.250 €/m<sup>2</sup>).

Como dijimos, existen otras variables relacionadas con la renta que denota la diferencia existente entre los barrios. Por ejemplo, si bien Aldea Moret y la Urbanización R-66 comparten los mismos tramos en cuanto al peso relativo de población activa (del 50% al 70%), existe una marcada diferencia en términos de población parada sobre la activa, por encima del 30% y con secciones que superan el 50% en Aldea Moret, y por debajo del 10% en la Urbanización R-66. Por otro lado, aunque en cierta relación con ello y dando cuenta de la multidimensionalidad de la segregación, se pueden citar aspectos muy polarizados como los formativos. Así, el nivel de estudios universitarios muestra una brecha que nuevamente sitúa en dos polos antagónicos a Aldea Moret y a la Urbanización R-66. Menos del 5% de los residentes en el primero tiene este nivel de estudios, registro que en la Urbanización R-66 supera el 60%.

En suma, todos estos aspectos, y otros muchos publicitados, replicados y amplificadas por la prensa (Luceño, 2022; Fernández, 2022), han coadyuvado al “etiquetado” popular de estos dos barrios, donde uno recibe una carga positiva de clase media, mientras el otro no puede librarse del estigma social obrero (Núñez, 2017).



Figura 1. Distribución de los grupos de renta en la ciudad de Cáceres



Fuente: Censos de Población y Vivienda (2021) del INE. Elaboración propia.

## 4.2 Origen, morfología y estructura de los barrios extremos de Cáceres

### 4.2.1 Origen y morfología de Aldea Moret

En la periferia suroccidental de Cáceres, a 3 km de la ciudad, el complejo minero-industrial de Aldea Moret (1887-1973) conformó la síntesis de relaciones causales entre explotación minera (fosfatos), desarrollo industrial (superfosfatos), transporte (ferrocarril) y uso habitacional. Se localiza en un territorio de topografía suave con cotas que oscilan entre los 440 m de la zona sur y los 498 m de las edificaciones más elevadas de la zona norte en la falda del Cerro de Cabeza Rubia. La antigua Barriada de Las Minas pasa a denominarse Barrio Moret en el censo oficial de 1887, como núcleo de extrarradio con 304 habitantes. Desde la óptica urbanística el poblado minero materializa en Cáceres la teoría socialista utópica del hábitat alejado de la ciudad en medio de la naturaleza, donde compaginar residencia y trabajo de auténtico proletariado minero-industrial con tareas agrícolas de subsistencia a tiempo parcial. Un modelo habitacional de colonia obrera, poblado-factoría, planeado ex novo (1887), de influencia paternalista anglosajona, con formato de garden-city: “cada obrero en una casa y en cada casa un huerto y un jardín”. Contaba con dotaciones y equipamientos comunitarios (iglesia, escuela, economato, piscina, campo de fútbol, cantina y estación de ferrocarril), que conferían al “Pueblito” el carácter de una célula poblacional autónoma, una isla de progreso con estándares de habitabilidad y servicios absolutamente inéditos en el Cáceres decimonónico, aquejado de falta de vivienda obrera y de exceso de alquileres usurarios.

A las demandas insatisfechas de viviendas en el Barrio de Moret responde el Ayuntamiento en Sesión de 11 de mayo de 1907 al otorgar licencias de autoconstrucción de casas baratas para obreros en terreno baldío municipal, de 160 m de largo por 80 de ancho, sobre la red caminera, concediendo el acceso a la propiedad en contrapartida al esfuerzo constructivo y mediante el pago de un canon simbólico de 1 real al año por m<sup>2</sup> ocupado. A comienzos de 1930, una nueva cesión de terreno municipal permite la autoconstrucción de la Barriada Nueva de “La Abundancia”, sobre un viario ortogonal que define manzanas en damero ocupadas por viviendas elementales de una planta y corral con pasillo central y habitaciones a ambos lados. Entre 1958 y 1972, bajo el patrocinio de la Diputación Provincial, se levanta la Barriada de “La Paloma”, en la falda oriental del Cerro de Cabeza Rubia, compuesta por 8 manzanas de casas



autoconstruidas de una sola planta para tratar de enjugar el chabolismo existente en el suburbio minero. El 26 de julio de 1967 se aprueba el Plan Parcial de la Zona Industrial de Aldea Moret en desarrollo de las determinaciones del Plan General de Ordenación Urbana de Cáceres (PGOU'1961), sobre una superficie de 258.507 m<sup>2</sup>, con un índice de edificabilidad de 8 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>. Dentro del Plan Nacional de Vivienda de 1961 se intenta paliar el déficit de viviendas sociales en Aldea Moret con la promoción de las Casas de la Diputación en 1971. Dos años después, con ocasión del finiquito de la explotación minero-industrial en 1973, Aldea Moret contenía 4.008 habitantes, instalados en 909 viviendas sobre una superficie de 62,82 ha, con densidad de 63,80 hab./ha. Por Decreto 92/2011 la Junta de Extremadura declara Bien de Interés Cultural el poblado minero de "Aldea Moret".

El origen ultraperiférico del barrio ha marcado su desarrollo socio-económico posterior. Al aislamiento que imponía la lejanía y discontinuidad con respecto a la ciudad, en retroceso a medida que la urbe se expandía, se sumaron la incompatibilidad de usos residenciales frente a usos industriales, enfrentados ambos sobre la Avenida (Avda.) de la Constitución. A ello se unen las barreras físicas, debidas al doble asedio de las infraestructuras viarias de la Avda. de Juan Pablo II y del ferrocarril, que si bien a finales del XIX protagonizó la revolución del transporte y la conectividad del barrio, ahora lo constriñe, lo rodea, lo aísla (sin estación), lo segrega y lo guetifica. De hecho, junto al suelo rústico y al espacio campestre, la línea que marca el trazado ferroviario constituye el límite barrial. Desde el resto de la ciudad, éste solo se sortea a través de un único paso elevado, que permite el tránsito vehicular en una carretera de doble sentido. Esta vía, denominada Avda. de la Constitución, separa además La Abundancia del Polígono industrial, y también recorre y organiza la conexión intra e interbarrial hasta su salida del cerco ferroviario por el suroeste a través de un paso subterráneo. La única salida restante, que no conduce directamente a la ciudad, sino que toma el camino contrario, es un paso elevado peatonal al sudeste. De este modo, a efectos de conectividad y accesibilidad para con el resto de la ciudad, Aldea Moret se concibe como un cuasi fondo de saco y un borde periurbano absoluto de ciudad.

#### 4.2.2 Origen y morfología de la Urbanización R-66

El nacimiento de este nuevo barrio fue propiciado por el PGOU de 1985, de corte expansionista-desarrollista. Su crecimiento fue promovido por dos planes parciales. El primero de ellos se ocupa de la mitad occidental y parte más alejada del continuo urbano, con aprobación definitiva el 10 de septiembre de 1987, que fue seguida de la aprobación del proyecto de compensación en el pleno municipal de 22 de abril de 1988, y, finalmente, la aprobación definitiva del proyecto de urbanización el 14 de julio de 1988. Este amplio espacio supuso la transformación de 224.620 m<sup>2</sup> de suelo, con una edificabilidad de 98.992 m<sup>2</sup> y 500 viviendas, cuya obra de urbanización fue recepcionada el 12 de febrero de 1997. Por otro lado, de manera más tardía, el sector oriental (R-66-B) fue desarrollado por un plan parcial que obtuvo aprobación definitiva el 8 de octubre de 1992, con proyecto de compensación aprobado en el pleno municipal de 14 de abril de 1994, y proyecto de urbanización con aprobación definitiva el 14 de julio de 1994. Este propició la transformación de 262.997 m<sup>2</sup> de suelo, con una edificabilidad de 176.200 m<sup>2</sup> y 1.200 viviendas nuevas.

En suma, este barrio residencial cacereño supuso la transformación de cerca de medio millón de m<sup>2</sup> y aún hoy constituye un borde urbano del sector noroccidental de la ciudad que, además, se encuentra delimitado y segmentado del resto del continuo urbano por grandes infraestructuras, tanto de tipo viario, como de espacios libres. De esta forma, al sur, principal flanco de contacto con el resto de la ciudad, el barrio limita con la Avda. Ruta de la Plata (antigua carretera N-630 a Salamanca), de dos carriles por sentido viario. La funcionalidad de esta infraestructura es doble, aunque contradictoria. Si bien es nexo de unión con el nuevo centro ciudad (Plaza de América, Cruz de los Caídos, de la que radialmente parten las vías más importantes) y de salida de la urbe, también se significa como una importante barrera, principalmente para el tránsito a pie, solo atravesada en dos puntos críticos de entrada al barrio. Estos son las yuxtaposiciones con las vías de rango menor y denominadas calle Monfragüe y calle Islas Canarias, que se resuelven mediante rotondas. La prolongación de esta última hacia el noreste genera otro límite, que en este caso debe su "dureza" a la tangencialidad con un espacio libre de grandes dimensiones, denominado Parque del Príncipe. Este, además, supone una pérdida de cota notable con respecto a la urbanización, lo que refuerza su "efecto frontera". El resto de límites son generados por una infraestructura viaria, denominada Ronda Norte (sobre la N-521), donde se produce un efecto muralla debido a la confluencia de varios factores. En primer término, por su tipología y categorización como vía rápida, marcada por dos carriles por sentido más mediana; en segundo lugar, por la existencia de pantallas vegetales y artificiales



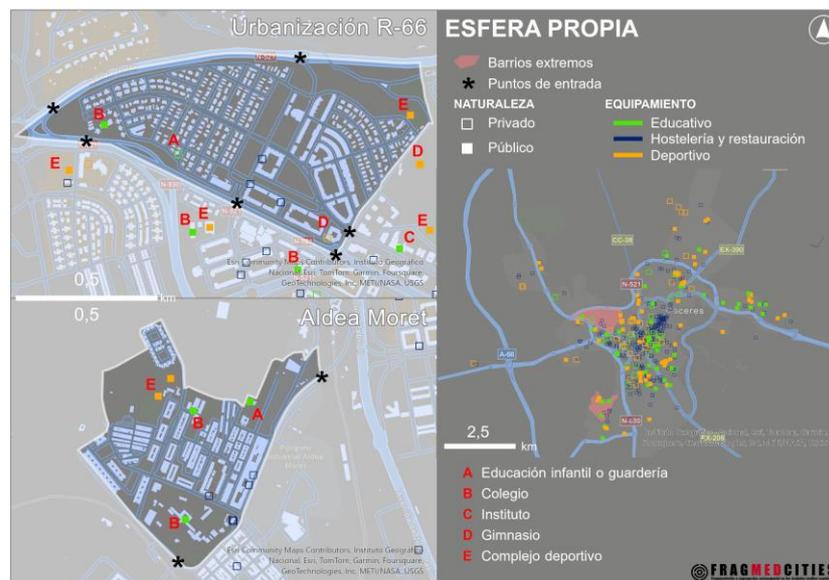
de protección acústica, y en tercero, por la reciente implantación de un carril bici que acompaña el trayecto de la vía rápida. Al efecto barrera se une la diferencia repentina de cota de alrededor de 5 metros. En conjunto, se produce una línea imposible de sortear a pie, y que solo se atraviesa al norte en su confluencia con la calle Isla de Córcega (mediante rotonda). De esta forma, son tres los “pasos fronterizos” al barrio, al que se suma un cuarto mucho menos rígido y cercano a su extremo suroriental, el generado por la Avda. Rodríguez de Ledesma, renombrada como Avda. Alfonso Díaz de Bustamante y Quijano y Calle Libra a su paso por el barrio. Se trata de un verdadero eje articulador, que conecta el barrio con otros, como el del Parque del Príncipe o La Madrila.

### 4.3 Geografía de la vida cotidiana en los barrios extremos de Cáceres

#### 4.3.1 Caracterización de los componentes materiales para el desarrollo de la esfera propia

Según la definición expuesta en Ciocoletto y Col-lectiu Punt 6 (2014), la esfera propia está conformada por aquellas “actividades relacionadas con el desarrollo personal e intelectual de cada persona”. Se encuentran dentro de esta esfera la vida social, los deportes, el ocio, el tiempo libre, las aficiones, etc.” (p. 14). Por lo tanto, se trata de un ámbito fundamental que no solo involucra actividades obligatorias, como la educación hasta cierto nivel, sino también otras actividades relacionadas con el esparcimiento. Si dividimos la descripción por la naturaleza de los equipamientos, queda patente el importante peso de la Administración Pública a la hora de proveer de estos al Barrio de Aldea Moret (Figura 2), mientras que la iniciativa privada adopta una mayor relevancia en el caso de la Urbanización R-66. Esta impronta de lo público se deja notar con mayor fuerza en el ámbito de lo educativo, puesto que el barrio de menos renta alberga más centros de educación infantil y colegios. Sin embargo, para desarrollar al completo la educación obligatoria es imprescindible superar la escala barrial, e incluso la suprabarrial. En el caso de la Urbanización R-66, el equipamiento educativo cuenta con el mismo grado de cobertura, si bien el destinado a la educación infantil tiene carácter privado. Resulta imposible que un residente pueda completar la educación obligatoria dentro de los límites barriales, porque todos los equipamientos se sitúan en la escala suprabarrial, con numerosas opciones, pero siendo la más cercana el Instituto de Educación Secundaria Hernández Pacheco, de naturaleza pública, a una distancia fácil de recorrer a pie.

Figura 2. Distribución de los equipamientos de la esfera propia



Fuente: Censos de Población y Vivienda (2021) del INE. Elaboración propia.

En cuanto a la oferta deportiva, vuelve a destacarse la importancia de lo público en ambos casos. Los equipamientos como las piscinas y los complejos deportivos municipales son la única alternativa en Aldea Moret, mientras que en la Urbanización R-66, si bien la oferta es muy escasa, su mayor integración en el



espacio urbano permite que la escala suprabarrial le ofrezca mayor diversidad y cantidad de alternativas, tanto públicas como privadas.

Por último, dentro de la parte dedicada al ocio, todos los equipamientos de hostelería y restauración son de naturaleza privada en ambos barrios. Aquí la distinción radica en el subtipo de equipamiento, ya que en la Urbanización R-66 se asocia a la mayor presencia de restaurantes, con probabilidad de atraer un público procedente de otros barrios (debido también a su ubicación en el borde barrial), y en Aldea Moret existe una clara predominancia de bares, dedicados esencialmente a la clientela residente en el barrio.

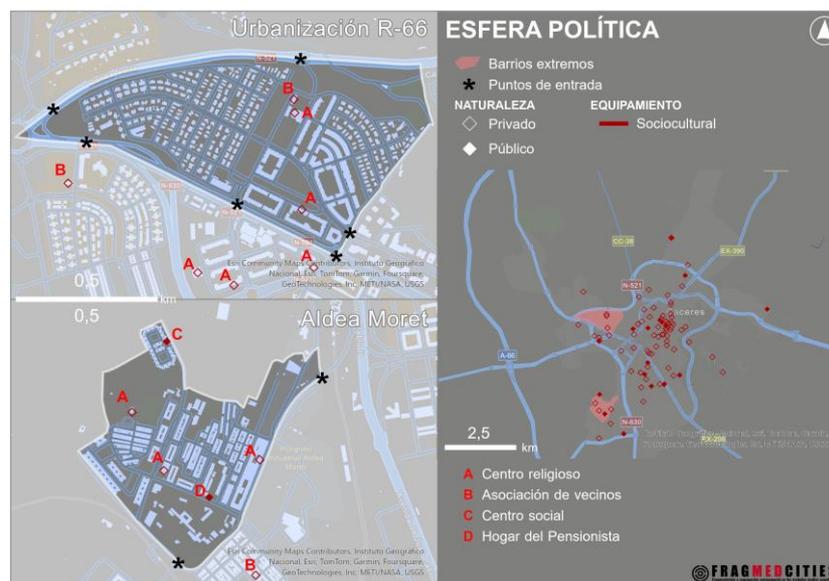
En general, ninguno de los barrios cuenta con déficits críticos en esta esfera. Incluso, en términos puramente cuantitativos, el nivel de equipamiento de la Urbanización R-66 es notable, ya que, si bien en su interior solo se ubican el 1,2% de estos equipamientos, la cifra asciende hasta un 12% del total si incorporamos su escala suprabarrial. Por lo tanto, la tangencialidad de este barrio con el resto de la mancha urbana implica una mejora de la provisión de equipamientos, siendo imposible esta opción en Aldea Moret, que muestra un mayor nivel al interior 2,3%, pero una escasa aportación de los barrios tangenciales (1,6%). En ambos casos, este tipo de equipamientos se ubica junto a los límites barriales, pero ese hecho significa ocupar espacios de fondo de saco en Aldea Moret, mientras que en la Urbanización R-66 implica su emplazamiento junto a las vías de conexión con el resto de la ciudad.

#### 4.3.2 Caracterización de los componentes materiales para el desarrollo de la esfera política

El desarrollo de la esfera política conlleva, según Ciocoletto y Col·lectiu Punt 6 (2014) la “acción para la fundamentación y conservación de la comunidad política”. Así, se crean “las condiciones para la continuidad de las generaciones, para el recuerdo y para la historia” (p. 14).

Llevado al ámbito de los equipamientos, esto significa contemplar en la descripción tanto los de tipo cultural, incluyendo aquí a los religiosos, como los de tipo político y aquellos destinados a la participación social. En Aldea Moret y en la Urbanización R-66 se denota una escasez importante de este tipo de equipamientos, pues apenas suman el 5,2% y 3,1% del total. Esto coincide con la descripción en la escala urbana, donde se observa una concentración en el centro histórico de la ciudad (Figura 3).

Figura 3. Distribución de los equipamientos de la esfera política



Fuente: Censos de Población y Vivienda (2021) del INE. Elaboración propia.

Esta ausencia resulta más grave en el caso de la Urbanización R-66, porque no dispone de equipamientos públicos de este tipo, y esta escasez se traslada a su escala suprabarrial, con la excepción del Centro Cívico “Germán Ferrero”. El ámbito cultural no tiene representación dentro de sus límites y en lo social, solo aparece la sede de la Asociación de Vecinos “El Arco”, siendo el resto equipamientos religiosos. Esta importancia del culto también es relevante en Aldea Moret, con centros cristianos católicos, cristianos evangelistas e islámicos, lo que da cuenta de la composición étnica y por origen del barrio. Pero en este



caso, lo público vuelve a cobrar importancia con la presencia tanto de un centro social, como de un hogar del pensionista.

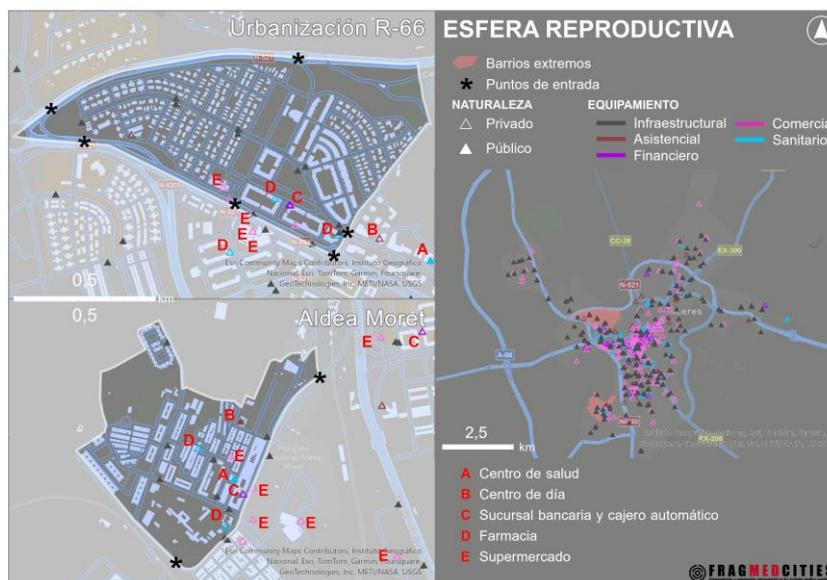
Si examinamos la ubicación de los equipamientos dentro del barrio, si bien se mantiene la dotación en las periferias, también se observa la ocupación de espacios centrales. De esta forma, se replica el mismo esquema de distribución espacial que encontramos para la ciudad en su conjunto.

#### 4.3.3 Caracterización de los componentes materiales para el desarrollo de la esfera reproductiva

Dentro de la esfera reproductiva se encuentran las “actividades no remuneradas que realizan las personas de una unidad de convivencia para el cuidado de ellas mismas, para los integrantes de la familia o para una familia ajena” (Ciocchetto y Col·lectiu Punt 6, 2014, p.14). Esto conlleva considerar equipamientos que proporcionen necesidades como la nutrición, el cuidado y el consumo de bienes y servicios, así como las infraestructuras, por ejemplo, las de transporte.

Uno de los aspectos más relevantes por su consideración como necesidad básica es la sanidad. En este aspecto, las Administraciones Públicas suelen proveer a la población y distribuir geográficamente sus equipamientos, y así lo demuestra la escala urbana de Cáceres (Figura 4). A pesar de ello, la Urbanización R-66 no cuenta con un servicio público de atención sanitaria, estando el centro de salud en la escala suprabarrial. En el caso de Aldea Moret, muy probablemente su lejanía y desconexión con el resto de la ciudad le haya hecho merecedor de la provisión sanitaria a través de un centro de salud público propio. Otros equipamientos de mayor envergadura, como un hospital, quedan lejos de ambos barrios, por lo que sus habitantes deben recurrir a la escala urbana si precisan de estos servicios.

Figura 4. Distribución de los equipamientos de la esfera reproductiva



Fuente: Censos de Población y Vivienda (2021) del INE. Elaboración propia.

Con respecto a la provisión asistencial, si bien ambos comparten un escaso nivel y variedad de equipamientos, lo cierto es que la provisión en el caso de Aldea Moret la realiza la Administración Pública, mientras que en la Urbanización R-66 son equipamientos de tipo privado. En concreto se tratan de centros de día o servicios de atención a discapacitados, pero en ninguno de los dos barrios existe provisión de clínicas, residencia de ancianos, centros de asistencia social u otro tipo de centros, aspecto que en el caso de Aldea Moret ni siquiera resuelve la escala suprabarrial.

El resto de las tipologías mantiene un comportamiento bastante parejo. Por ejemplo, ambos barrios cuentan con una cantidad importante de paradas de autobús, aunque en el caso de la Urbanización R-66 las líneas solo recorren vías principales, como la Avda. Alfonso Díaz de Bustamante y Quijano y la Calle Libra. Atendiendo a la dotación de servicios financieros, solo existe uno por cada barrio, ya que estos se concentran con mayor densidad en las zonas centrales de la ciudad, quedando el resto del espacio urbano provisto por escasas sucursales y cajeros automáticos. Finalmente, el abastecimiento comercial es notable,



especialmente en el apartado de alimentación (supermercados y pequeños comercios), resuelto en ambos casos tanto en la escala barrial como en la suprabarrial, aunque siempre en una ubicación periférica o exterior. El comercio especializado resulta inexistente en Aldea Moret, mientras que sí aparece en la Urbanización R-66.

De nuevo, dentro de esta esfera se deja notar la posición relativa de ambos barrios, ya que sumando la escala barrial y suprabarrial, mientras la Urbanización R-66 logra aglutinar el 12,9% de los equipamientos de este tipo en la ciudad de Cáceres, Aldea Moret solo suma el 5,5%.

## 5. CONCLUSIONES

De lo antedicho colegimos que las asimetrías entre los barrios analizados se explican por la polarización extrema de los niveles de “renta”, vector que condiciona y diferencia la génesis y evolución de los Barrios de Aldea Moret y la Urbanización R-66 por origen, señas de identidad y conciencia vecinal, precio del suelo, ubicación en el tejido urbano, morfología y tipología edificatoria, estructura socio-profesional de los residentes, niveles de acceso a los equipamientos y servicios, y segregación y fragmentación territorial. El siglo que media entre los orígenes y las motivaciones fundacionales de cada barrio es el primer factor explicativo de tales asimetrías: Aldea Moret (1887), como barrio obrero minero-industrial, de extrarradio, marginal y marginado, y la Urbanización R-66 (1985), promovida por los Planes Parciales del PGOU’1985. Aldea Moret es un barrio con nombre y señas de identidad, con vecinos que han compartido penosa existencia y conciencia de barrio; la Urbanización R-66 carece de todo lo anterior por ser pura sigla alfanumérica, técnicamente innominada como unidad de actuación del planeamiento, con residentes de clase media-alta más “educada” y mucho más solvente, pero de aluvión, sin cohesión, ni arraigo, ni conciencia, ni unidad de barrio (que o se tiene de origen o no se consigue jamás) y con el individualismo que comporta la tipología edificatoria unifamiliar, frente al bloque plurifamiliar colectivo, con el añadido patrimonial del BIC del Poblado Minero.

Encontramos simetrías en la ubicación periférica de borde, con mayor grado de segregación en Aldea Moret, y en el bloqueo de la conectividad circulatoria externa. Aldea Moret encerrada por las barreras de la vía férrea y la Avda. de Juan Pablo II, y el R-66 entre vías de doble circulación, ronda externa norte y rotondas con desniveles topográficos insalvables para el tránsito peatonal. En el fondo pensamos que dicho aislamiento involuntario favorece las pretensiones de urbanización cerrada elitista.

Un barrio con cien años de existencia y elevado nivel de segregación, como Aldea Moret, debería contener equipamientos y servicios más consolidados, que los de la Urbanización R-66, con 40 años de vida, que en origen nació y creció como una mera promoción residencial. No obstante, hemos constatado algunas simetrías con respecto a los equipamientos más demandados: sanidad, educación y centros culturales, con distinto nivel de procedencia pública y privada, y dependencia de centros suprabarriales. Por lo que respecta al abastecimiento comercial, las distancias guardan relación con la antigüedad del poblamiento y la inversa capacidad adquisitiva de los residentes, desde el pequeño comercio de proximidad y consumo diario al supermercado especializado, pero satisfaciendo unos y otros las necesidades semanales y mensuales de mayor calado en las grandes superficies de las periferias urbanas.

En suma, dos barrios asimétricos en morfología y estructura, tan separados por la distancia física como por el status social, pero tan “simétricos” por fragmentación y segregación urbana.

Agradecimientos: Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación “Fragmentación espacial y espacio residencial (vivienda y espacio público) en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas” (PID2021-124511NB-C22), en la modalidad de investigación no orientada tipo coordinado, de la Convocatoria 2021 de Proyectos de Generación de Conocimiento, del Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España.

## REFERENCIAS

Andrés, G. (2023). Recent Transformations in the Morphology of Spanish Medium-Sized Cities: From the Compact City to the Urban Area. *Land*, 12(1276), 1-24. doi: <https://doi.org/10.3390/land12071276>



- Baringo, D. (2013). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. *Quid*, 16(3), 119-135.
- Bellet, C., Andrés, G., & Cebrián, F. (2023). La segregación residencial en las ciudades medias españolas: aproximación a un fenómeno complejo. *Geografía: Cambios, Retos y Adaptación: Libro de Actas*, 843-853. Asociación Española de Geografía.
- Bourdieu, P. (1991). *El sentido práctico*. Madrid: Taurus Ediciones.
- Burriel, E. L. (2008). La década prodigiosa del urbanismo español (1997-2006). *Scripta Nova-Geocrítica* vol. XII, 270, 64. Universidad de Barcelona, Barcelona.
- Casanovas, R., & Gutiérrez, B. (2013). La vida cotidiana en las áreas monofuncionales de baja densidad. En *Postsuburbia. Rehabilitación de urbanizaciones residenciales de baja densidad* (pp. 25-36). Comanegra.
- Castells, M. (1991). El auge de la ciudad dual: teoría social y tendencias sociales. *Revista Alfoz*, (80), 90-103.
- Castells, M. (2014). *La cuestión urbana*. Ciudad de México: Siglo XXI editores.
- Cicoletto, A., & Col·lectiu Punt 6. (2014). *Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana con perspectiva de Género*. Barcelona: comanegra.
- Díaz, V.L., & Cireddu, A. (2019). La proximidad urbana a partir del análisis de la vida cotidiana con perspectiva de género en el barrio de Huentitán el Alto, Guadalajara (México). *Quid*, 16(11), 281-315.
- Eurostat. (2024, febrero 2). Gini coefficient of equivalised disposable income - EU-SILC survey. Recuperado 8 de febrero de 2024, de Eurostat: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/product/page/tessi190>
- Fernández, M. (2022, agosto 8). Las mejores zonas para comprar y alquilar pisos en Cáceres y Badajoz. *El Periódico Extremadura*. Recuperado de <https://www.elperiodicoextremadura.com/extremadura/2022/08/08/zonas-moda-comprar-alquilar-caceres-70715424.html>
- Galván, A.G., & Rasse, A. (2022). Segregación residencial en ciudades medias: morfología urbana y vocación productiva como factores de impacto. *Investigaciones Geográficas*, (63), 24-45. doi: <https://doi.org/10.5354/0719-5370.2022.67727>
- González, J.M., Parreño, J.M., & Sánchez, D. (2022). Fragmentación urbana en la ciudad española. Las viejas periferias urbanas del desarrollismo. Libro de trabajos aportados al XVI Coloquio de Geografía Urbana Málaga-Melilla: Libro de Actas, 181-193. Asociación Española de Geografía.
- Goonewardena, K. (2011). Henri Lefebvre y la revolución de la vida cotidiana, la ciudad y el Estado. *Urban*, (2), 25-39.
- Jirón, P., & Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE*, 40(121), 5-28. doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300001>
- Lindón, A. (2004). Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana. *Veredas*, (8), 39-60.
- Massey, D. S. & Denton, N. A. (1988). The dimensions of residential segregation. *Social Forces*, 67(2), 281-315. doi: <https://doi.org/10.2307/2579183>
- Luceño, L. (2022, noviembre 7). ¿Cuál es el barrio más pobre y más rico en Cáceres? *El Periódico Extremadura*. Recuperado de <https://www.elperiodicoextremadura.com/caceres-local/2022/11/07/renta-va-por-barrios-diferencias-15-000-euros-caceres-77765263.html>
- Núñez, C. (2017, junio 20). Las calles de Cáceres a las que no llegan los repartidores. *HOY*. Recuperado de <https://www.hoy.es/caceres/barrio-calles-marcadas-20170620003318-ntvo.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.hoy.es%2Fcaceres%2Fbarrio-calles-marcadas-20170620003318-ntvo.html>
- Pérez, F. (2015). Los aportes de Henri Lefebvre en los estudios sobre la vida cotidiana en la ciudad contemporánea. En *Lefebvre revisitado. Capitalismo, vida cotidiana y el derecho a la ciudad* (pp. 195-206). RIL editores.
- Salazar, C.E. (1999). *Espacio y vida cotidiana en la Ciudad de México*. Ciudad de México: Project MUSE-El Colegio de México.



# SEGREGACIÓN RESIDENCIAL EN UNA CIUDAD MEDIA CASTELLANO-MANCHEGA: DIFERENCIAS SOCIOESPACIALES EN CIUDAD REAL

JOSÉ PRADA TRIGO<sup>1</sup>

M<sup>a</sup> ÁNGELES RODRÍGUEZ DOMENECH<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Valladolid, jose.prada@uva.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Universidad de Castilla-La Mancha, Dirección, Mangeles.rodiguez@uclm.es*

**Resumen.** Esta comunicación tiene como objetivo abordar cuáles son los factores que influyen en la segregación residencial y desigualdad social en ciudades medias a través del caso de Ciudad Real. Este municipio ha sufrido una transformación significativa en las últimas décadas, con un fuerte crecimiento acompañado de fenómenos de segregación urbana y desigualdad social crecientes, que resulta necesario analizar e interpretar. Para ello se recurre principalmente a información secundaria de carácter estadístico, proveniente del Instituto Nacional de Estadística (INE). A través de la integración de datos socioeconómicos en un Sistema de Información Geográfica (SIG) se realiza un análisis de la distribución y relación entre las variables, que permite visualizar y analizar la información. De esta forma, mediante el coeficiente de correlación de Pearson, se ha evaluado el grado de asociación entre pares de variables, que permite identificar patrones de asociación entre factores en los distintos barrios de la capital ciudarrealense. Los resultados confirman la existencia de diferencias socioespaciales, con ciertos grupos concentrados en áreas específicas de la ciudad, tanto en aquellos de bajos ingresos como en los de mayores rentas y educación. Esto, permite establecer la importancia que tiene desarrollar un enfoque integral a la hora de abordar la desigualdad socioespacial.

**Palabras clave:** segregación residencial, desigualdad social, ciudades medias, Ciudad Real.

## RESIDENTIAL SEGREGATION IN A MEDIUM SIZE CITY: SOCIO-SPATIAL DIFFERENCES IN CIUDAD REAL

**Abstract.** This communication aims to address the factors that influence residential segregation and social inequality in medium-sized cities through the case of Ciudad Real. This municipality has undergone a significant transformation in recent decades, with strong growth accompanied by growing phenomena of urban segregation and social inequality, which need to be analyzed and interpreted. For this purpose, secondary statistical information is used mainly, coming from the National Institute of Statistics (INE). Through the integration of socioeconomic data in a Geographic Information System (GIS), an analysis of the distribution and relationship between the variables is carried out, which allows the information to be visualized and analyzed. In this way, using the Pearson correlation coefficient, the degree of association between pairs of variables has been evaluated, which allows identifying patterns of association between factors in the different neighborhoods of the capital of Ciudad Real. The results confirm the existence of socio-spatial differences, with certain groups concentrated in specific areas of the city, both those with low income and those with higher income and education. This allows us to establish the importance of developing a comprehensive approach when addressing socio-spatial inequality.

**Keywords:** residential segregation, social inequality, medium-sized cities, Ciudad Real.

## 1. INTRODUCCIÓN

En el campo de los estudios urbanísticos, la segregación residencial ha sido vista históricamente como un indicador de desigualdad social. Sin embargo, investigaciones más recientes, particularmente en el



marco europeo, han revelado que la conexión entre ambos fenómenos es considerablemente más compleja de lo inicialmente estimado (Porcel, 2020). Se ha observado que un incremento en la desigualdad social no necesariamente se traduce en un aumento proporcional de la segregación residencial socioeconómica. Esto se debe a que las dinámicas de segregación pueden variar ampliamente según el contexto específico, lo cual resalta la necesidad de estudios detallados para entender mejor estas dinámicas.

La desigualdad social ha ganado notable relevancia en las sociedades occidentales en las últimas décadas, marcadas especialmente por la crisis económica y financiera iniciada en 2007. En los ambientes urbanos, esta problemática se manifiesta a menudo en forma de segregación residencial socioeconómica, evidenciando la manera en que la estructura social se refleja en el espacio urbano. Las distintas clases sociales tienden a segregarse en términos residenciales basados en sus posibilidades económicas de acceso a la vivienda. Este fenómeno hace que la desigualdad social, de por sí a veces percibida como un concepto abstracto, se materialice y se vuelva visible en la configuración espacial de las ciudades, lo cual es claramente observable en la diversidad de barrios urbanos (Porcel, 2020).

La segregación urbana, y en particular la residencial, emerge de la diferenciación socioeconómica dentro de las ciudades, y ha sido analizada desde múltiples enfoques académicos (Vasconcelos et al., 2013; Musterd, 2020). La segregación residencial, sin embargo, no es meramente el resultado directo de la diferenciación socioespacial, sino que constituye un fenómeno de gran complejidad. La distribución desigual de los grupos sociales en los entornos urbanos contribuye a la creación de disparidades que fragmentan las ciudades (Sposito, 2007; Caravaca, 2022). En el contexto del aumento de la segregación residencial socioeconómica en ciudades europeas, este estudio se centra en Ciudad Real, una ciudad intermedia en España, para evaluar los niveles de segregación y analizar sus principales correlaciones. La finalidad es determinar si la segregación urbana puede reflejar de manera directa las desigualdades presentes en el territorio. Se propone una metodología que sirve como referencia o guía para examinar las interacciones entre la segregación residencial urbana en diferentes contextos y escalas geográficas. Al hacerlo, se pretende incentivar el debate y enriquecer la comprensión de este fenómeno a un nivel más amplio, aportando así al debate político sobre este tema crítico.

## 2. REVISIÓN DE LA LITERATURA: EL ESTUDIO DE LA DIFERENCIACIÓN SOCIOESPACIAL

La ciudad presenta una naturaleza compleja, compuesta por una multitud de dimensiones (territorial, demográfica, social, cultural, económica, política) las cuales se entrelazan entre sí constituyendo un todo en continuo proceso de transformación, siendo los fenómenos de diferenciación socioespacial una de las más relevantes en las últimas décadas (Porcel, 2020). Es importante destacar que las desigualdades no siempre generan procesos de concentración de grupos sociales en los territorios, ya que la segregación implica una multitud de factores que requieren una observación compleja, convirtiéndose en un fenómeno multicausal y estrechamente vinculado con el medio ambiente y los contextos (Maloutas y Fujita, 2012; Musterd, 2020).

El concepto de segregación, con el paso del tiempo y a medida que se ha ido sometiendo a diferentes usos, se ha vuelto cada vez más ambiguo. Algunos de los autores más relevantes, como Massey y Denton (1988), entienden la segregación residencial como el grado en el que uno o más grupos viven separados de otro grupo en diferentes partes del entorno urbano. Otros, como Villagrasa, definen la segregación desde una perspectiva claramente socioeconómica como “el resultado de la agrupación de los diferentes estratos sociales de población en distintas áreas residenciales (Villagrasa, 1995: 818). Por su parte, Sabatini (2006: 7) señala que “la segregación residencial corresponde a la aglomeración en el espacio de familias de una misma condición social”. Esta definición añade que la segregación no se produce necesariamente en base a diferencias socioeconómicas, sino que también se puede producir en relación con diferentes atributos sociodemográficos como, por ejemplo, la condición étnica, el origen migratorio o la edad.

El concepto que ha cobrado mayor relevancia en años recientes es el propuesto por Marcuse en 2001, quien define la segregación de manera precisa como el proceso de creación y perpetuación de guetos. Según Marcuse, la segregación afecta específicamente a ciertos segmentos de la población urbana, siendo un proceso dinámico más que una condición estática. La segregación implica que ciertos grupos poblacionales son confinados a vivir en áreas urbanas específicas. Esta perspectiva ha sido respaldada por otros investigadores, como Leal en 2002, quienes han examinado el fenómeno en profundidad.



Tradicionalmente, la segregación residencial se ha entendido como un fenómeno casi inevitable en muchas ciudades, caracterizado por la concentración de un grupo o segmento poblacional en ciertas zonas urbanas, excluyéndolos de otras áreas (Marcuse, 2001). Este fenómeno plantea desafíos significativos para la organización interna de las ciudades y su dinámica social y espacial.

Desde una perspectiva que considera a la ciudad desde dos dimensiones inseparables, la morfológica y la social, la segregación urbana ocurre en paralelo con la diferenciación de otros grupos sociales o poblacionales (Vaughan, 2007). La presencia creciente de diferencias internas y, en particular, de desigualdades, es una realidad en ciudades de todo el mundo. La desigualdad se manifiesta de múltiples maneras, incluyendo el lugar de residencia, el nivel de ingresos, la educación, el acceso a servicios, y las tasas de empleo o desempleo, los cuales están intrínsecamente ligados al bienestar general de cada comunidad. Además, las diferencias sociales se reflejan en disparidades espaciales que no solo se relacionan con estos factores sino también con aspectos como el género, el estatus social, la edad, la etnia, la nacionalidad, la religión, y otros (Kesteloot, 2005; Caravaca, 2022).

Desde hace casi un siglo, estos temas han sido prioritarios en la investigación, especialmente desde que adquirieron gran importancia en la Escuela de Chicago. El Índice de Disimilitud (D) de Duncan y Duncan (1955) se ha establecido como la medida de referencia en el estudio de la segregación residencial. Este índice evalúa la desigualdad en la distribución residencial de un grupo social, generalmente minoritario, en comparación con otro grupo. Sus puntuaciones varían entre "0" (cuando todas las unidades espaciales tienen la misma composición, no hay segregación) y "1" (cuando no hay unidades espaciales mixtas, lo que indica el máximo nivel de segregación). Sin embargo, se han propuesto mejoras en este índice debido a su falta de sensibilidad hacia la relación espacial entre las diferentes unidades territoriales. Algunos autores lo consideran "aespacial" porque evalúa la composición social de las unidades territoriales de manera independiente, sin tener en cuenta su ubicación (Porcel, 2020: 45 citando a Tauber y Tauber, 1976; Winship, 1977).

En los años 80, el estudio de Massey y Denton (1988) introdujo un nuevo enfoque que permitió abordar la segregación residencial de manera más coherente, lo que generó cierta estabilidad en este campo de estudio y sigue siendo un marco de referencia relevante hoy en día. Estos indicadores propuestos por Massey y Denton (1988) surgieron de un análisis factorial de 20 posibles indicadores de segregación en 60 áreas metropolitanas, y se identificaron 5 dimensiones que reflejan la complejidad de la disposición espacial de los grupos sociales: Uniformidad (1), exposición (2), concentración (3), centralidad (4) y agrupación (5). Desde esta perspectiva, los autores consideran la utilidad de varios indicadores de manera complementaria, aunque ha habido críticas sobre el número de dimensiones relevantes para medir la segregación residencial. Además de estos indicadores, la progresiva interdisciplinariedad de los estudios urbanos y los avances tecnológicos han llevado a una renovación metodológica en el campo de la segregación residencial. La incorporación de Sistemas de Información Geográfica (SIG) ha permitido analizar y visualizar cómo se distribuye un grupo social en la ciudad y establecer ciertos patrones.

Esta evolución y diversidad de métodos y técnicas de análisis de la segregación residencial a lo largo de la historia ha creado cierto desorden teórico y metodológico, dificultando la comparabilidad entre investigaciones. Sin embargo, la complejidad de las relaciones socio-urbanas es un aspecto fundamental que debe ser profundamente analizado. En Europa, la segregación residencial ha ganado protagonismo, especialmente debido a las desigualdades y desequilibrios generados por crisis económicas y sanitarias, cambios en las tendencias migratorias y demográficas, y el debilitamiento del Estado del bienestar (Tammaru et al., 2015).

En el contexto español, este tema ha captado la atención de numerosos investigadores en los últimos años (Sorando y Leal, 2019; Sorando, 2022; Nel-lo y Blanco, 2018; Nel-lo, 2021; Porcel, 2020; Alonso, 2021; Rubiales, 2020; Bayona y Ajenjo, 2018). Estos estudios se han centrado principalmente en analizar la diferenciación socioespacial y la manifestación de la segregación en áreas metropolitanas y grandes ciudades, dejando un vacío en cuanto a un adecuado abordaje de este fenómeno en espacios urbanos más pequeños. A excepción de algunas aproximaciones al fenómeno de la diferenciación socioespacial en ciudades medianas de Cataluña y otros casos específicos (Bellet y Vilagrasa, 2001; Checa y Arjona, 2006; García et al., 2009; Madariaga et al., 2020), el estudio de la segregación residencial en las ciudades medianas españolas necesita una mayor profundización, especialmente a escala intraurbana, donde los resultados son aún incipientes y centrados principalmente en grandes áreas urbanas (Méndez y Prada, 2014). Es importante tener en cuenta que la diferenciación socioespacial, la desigualdad y la segregación urbana también se manifiestan en estas escalas intermedias.



### 3. CONTEXTO DE LA INVESTIGACIÓN: CIUDAD REAL COMO CASO DE ESTUDIO

El presente estudio forma parte de una investigación más extensa y se enfoca específicamente en el análisis de Ciudad Real, que contaba con 74.850 habitantes en 2023. Esta ciudad, situada en el corazón de España y capital de la provincia homónima en la comunidad autónoma de Castilla-La Mancha, ha sufrido una profunda transformación en las últimas cuatro décadas. Ha evolucionado hasta convertirse en un importante centro de influencia, tanto desde el punto de vista demográfico como en términos de sus funciones dentro de la provincia. Este notable cambio se ha manifestado en su expansión urbanística y en la amplia gama de servicios que presta a su entorno. La incorporación de la ciudad a la red de Alta Velocidad Española (AVE), que inicialmente unía Madrid con Sevilla, junto con la creación de la Universidad de Castilla-La Mancha, han sido factores decisivos en este desarrollo, creando sinergias fundamentales para su progreso (Rodríguez-Domenech y Rodríguez, 2021).

Considerando el marcado enfoque terciario de Ciudad Real, es fundamental analizar cómo esta vocación económica puede estar relacionada con los patrones de segregación residencial en la ciudad. Estudiar la relación entre la expansión de instituciones educativas y la distribución de viviendas en áreas de ingresos bajos y altos podría arrojar luz sobre cómo el desarrollo urbano puede acentuar o atenuar las disparidades socioespaciales en ciudades medias. Asimismo, la investigación sobre segregación residencial a una escala inframunicipal en ciudades como Ciudad Real permitirá un análisis más detallado y preciso de las dinámicas locales y sus implicaciones en la equidad urbana. Aunque se observa que estas ciudades presentan niveles de segregación residencial más bajos que las grandes áreas urbanas, es esencial analizar cómo la transformación y el desarrollo urbano pueden influir en la distribución socioespacial de la población. De esta forma, el estudio de la segregación residencial en ciudades medias de España, como Ciudad Real, es de gran importancia para entender cómo los cambios urbanos y el desarrollo de infraestructuras pueden influir en la configuración socioespacial de estas ciudades y su impacto en la desigualdad social.

### 4. METODOLOGÍA UTILIZADA

Esta investigación presenta una metodología que integra datos socioeconómicos en un Sistema de Información Geográfica (SIG) para el análisis de quintiles y correlaciones, con el objetivo de comprender la segregación residencial. Se describen las variables seleccionadas para el estudio, incluyendo aspectos demográficos, educativos y económicos. La selección de variables demográficas, educativas y económicas a escala intramunicipal fueron obtenidas de diferentes fuentes oficiales como es la última edición estadística del INE para los años 2020 y 2021. Entre otras, aparecen variables que incluyen datos demográficos, como: la población total, población extranjera, población nacida en el extranjero, población joven y población anciana. Asimismo, se incluyen variables educativas como el nivel de estudios primarios y universitarios, y variables económicas como el porcentaje de parados frente a la población activa, el Índice GINI de distribución de la riqueza y diferentes indicadores de renta y distribución de ingresos.

La utilización de un Sistema de Información Geográfica (SIG) para amalgamar datos socioeconómicos representa un enfoque robusto para el examen de patrones geográficos y las disparidades existentes dentro de una población. Implementando una metodología basada en quintiles y análisis de correlaciones, se puede dilucidar la distribución de distintas variables socioeconómicas y sus interrelaciones. Esta estrategia es fundamental para desentrañar la naturaleza de la segregación residencial y sus repercusiones socioeconómicas, estructurándose en tres fases principales.

Inicialmente, se optó por una estrategia de análisis por quintiles, segmentando los datos en cinco grupos iguales que representan cada uno el 20% de la población estudiada. Este procedimiento posibilita una evaluación precisa de cómo se dispersan las variables de interés a lo largo de distintas zonas geográficas y permite comparar el comportamiento de diversos segmentos poblacionales. La aplicación de esta metodología es clave para descubrir desigualdades y patrones espaciales significativos, facilitando un entendimiento profundo de la segregación residencial.

Posteriormente, se procedió al análisis individual de estos quintiles, acompañado de su representación visual a través del SIG. Esta fase permitió una interpretación espacialmente detallada de los datos socioeconómicos, con los mapas temáticos resultantes ofreciendo una visión clara de los patrones de



segregación residencial y las desigualdades territoriales. Estos mapas constituyen una herramienta invaluable para la planificación urbana y el fomento del desarrollo social, al proveer insights críticos para la formulación de políticas públicas más justas y efectivas.

Finalmente, el estudio se enriqueció con un análisis de correlación entre las variables de interés, utilizando el coeficiente de correlación de Pearson para cuantificar la asociación entre ellas. Esta etapa es crucial para identificar cómo se relacionan variables como el ingreso, la educación y la composición demográfica entre sí en diferentes contextos geográficos. Al revelar estas correlaciones, el análisis facilita una comprensión más matizada de las dinámicas socioeconómicas subyacentes a la segregación residencial, contribuyendo a una base de conocimiento más sólida para la implementación de intervenciones dirigidas y eficaces.

## 5. RESULTADOS

### 5.1 Análisis de indicadores

A partir del análisis de indicadores realizado, se identificaron 14 variables que podrían resultar de mayor interés, a criterio de los investigadores, para interpretar los procesos de segregación residencial en Ciudad Real. Estas variables se pueden agrupar en dos categorías principales: las variables sociodemográficas, que incluyen seis indicadores, y las variables relacionadas con la renta, que abarcan ocho indicadores. En primer lugar, las variables sociodemográficas muestran diferencias importantes, por ejemplo, en relación con el porcentaje de extranjeros, que muestra diferencias importantes entre barrios como El Perchel o Puerta de Santa María (por encima del 10%) y otros como Larache o la Guija, que no llegan al 2% (Figura 1). Otras dos variables, generalmente vinculadas, que presentan diferencias significativas son los porcentajes de población menor de 16 años y mayor de 64. En este sentido, barrios como Larache u Hospital muestran un menor envejecimiento, al aglutinar más de un 25% de población menor de 16 años y una población mayor de 65 inferior al 5%, lo que se vincula a barrios de nuevo cuño, poblados por población todavía joven. En el extremo contrario se encuentran barrios tradicionales, como Plaza de Toros o La Morería cuya población mayor de 65 años supera el 30% del total frente a una población menor de 16 años que no alcanza siquiera el 10%. Son barrios fuertemente envejecidos, presentes en los centros urbanos de muchas ciudades españolas.

En relación con el nivel formativo, si volvemos a utilizar los valores extremos, es decir, el porcentaje de población con estudios primarios o inferiores frente al porcentaje de población con estudios universitarios o superiores, encontramos nuevamente una coincidencia. Por un lado, determinados barrios como Puerta de Santa María o Plaza de Toros aparecen con porcentajes de población con bajo nivel formativo superiores al 20% frente a porcentajes de población con estudios universitarios en torno al 30%. El caso más llamativo en este sentido es La Granja, único barrio de Ciudad Real donde la población con estudios inferiores (21%) dobla a la población con estudios universitarios (10%). Por otro lado, en las zonas de reciente expansión, como Hospital, Nuevo Parque o Larache el panorama es completamente distinto: la población con estudios inferiores no llega al 5% del total, mientras que la población con formación, al menos, universitaria supera claramente el 50% y, en algún caso puntual, el 60%. Finalmente, la variable referente al porcentaje de parados sobre la población activa nos habla nuevamente de dos realidades antagónicas. Mientras sectores como La Granja o Puerta de Santa María se disparan por encima del 40% de desempleados, otras zonas como Hospital o Ciudad Jardín se encuentran en torno al 10%. En este sentido, resulta especialmente llamativo el caso de Ciudad Jardín, cuya ubicación junto a La Granja, marca dos valores contiguos, pero radicalmente diferentes.

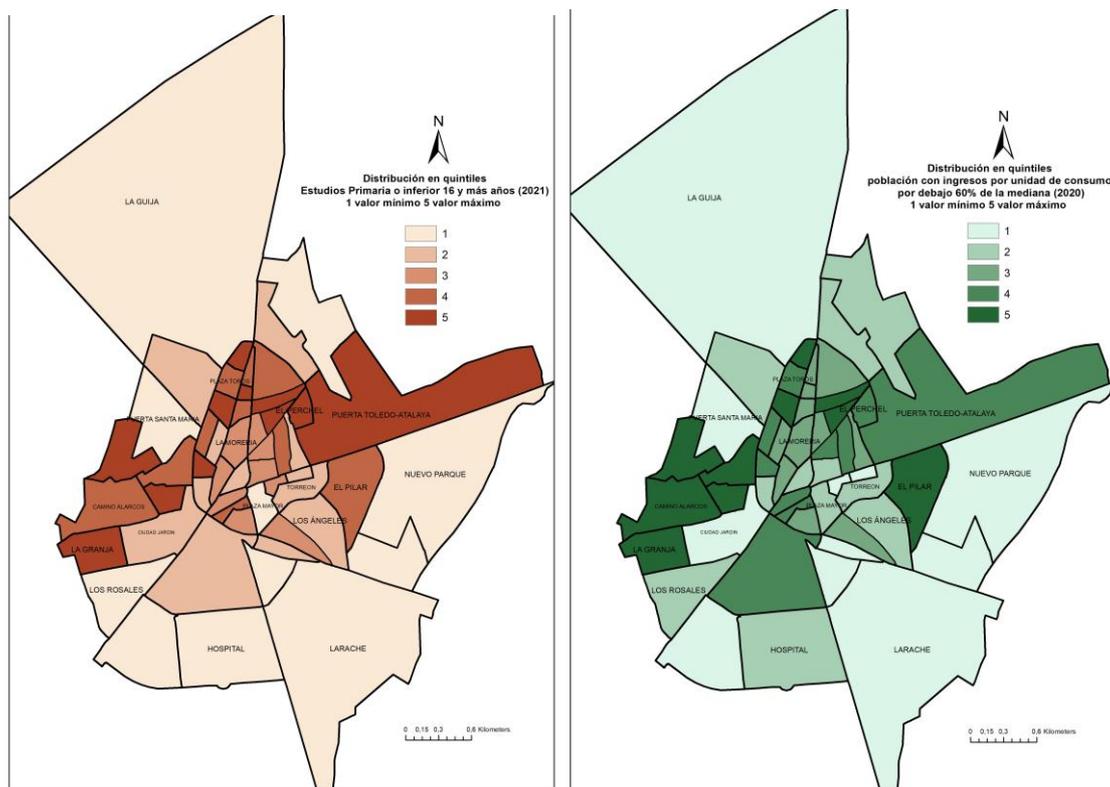
En segundo lugar, respecto a las variables relacionadas con la renta, el análisis de indicadores puede, en algunos casos, articularse nuevamente por parejas, como sucede en el caso del Índice de Gini y la ratio entre percentil 80 y percentil 20 de renta. En ellos, encontramos nuevamente barrios donde estos valores están disparados, indicando situaciones de mayor desigualdad en la distribución de los ingresos, como son los casos de Puerta de Santa María o El Perchel, frente a otros barrios donde existe una mayor homogeneidad en la distribución de los ingresos y menores diferencias entre quienes tienen mayor y menor renta, siendo La Guija o Larache ejemplo de una distribución más equitativa de la renta.



Esta misma dualidad la encontramos en el análisis de la distribución del porcentaje de población con ingresos por unidad de consumo por debajo del 60% (Figura 2) y por encima del 160% de la mediana. Por un lado, sectores como La Guija, Torreón o Larache no tienen siquiera un 10% de su población en el primer grupo, mientras cuentan con porcentajes de población superiores al 40 y el 50% en el grupo de las personas con renta más elevada en los casos de Larache y Torreón. En el lado contrario, barrios como La Granja o Puerta de Santa María presentan porcentajes de población con ingresos por unidad de consumo por debajo del 60% en más del 40% de sus habitantes, quedando los porcentajes de población de mayor renta en el primer caso en el 4% y en el segundo caso en un exiguo 13%.

Finalmente, los indicadores relativos a las fuentes de la renta bruta personal muestran diferencias relevantes en los distintos barrios de Ciudad, que apuntan a cimentar esta diferencia entre algunos sectores que se han mencionado. En primer lugar, barrios como Larache, Hospital o La Guija presentan rentas provenientes de salarios por encima del 80%, correspondiéndose con sectores nuevos, con una población muy joven y de clase media en edad laboral. En el caso de este indicador, sectores muy envejecidos, como Plaza Mayor o Torreón marcan la otra cara de la moneda, con porcentajes en torno al 40%. En segundo lugar, en relación con las rentas provenientes de las pensiones, estos mismos barrios (Torreón, Plaza Mayor o La Morería) se ubican alrededor del 40%, lo que contrasta precisamente con Hospital o Larache, que no llegan al 5% de población cuyos ingresos provienen de las pensiones. En tercer lugar, sectores socialmente muy deprimidos, como La Granja, Plaza de Toros o Puerta de Santa María presentan los valores más altos en cuanto al porcentaje de población cuya renta proviene de la prestación por desempleo, encontrándose entre el 5-10% del total, a lo que debe sumarse un contingente en torno al 10% en cada barrio cuya renta proviene de otras prestaciones sociales.

Figuras 1 y 2. Imagen izquierda, indicadores sociodemográficos (estudios inferiores) en Ciudad Real. Imagen derecha, indicadores socioeconómicos (rentas bajas) en Ciudad Real



Fuente: elaboración propia



La evaluación detallada de los indicadores escogidos ha revelado notables diferencias espaciales, evidenciando patrones de continuidad en ciertos barrios que consistentemente se posicionan en los extremos de estas variables. No obstante, para ir más allá de una simple descripción y buscar una comprensión más profunda y matizada de la segregación socioeconómica desde una perspectiva espacial, es necesario profundizar el análisis. En este contexto, el próximo apartado introduce un análisis de correlación, empleando el índice de Pearson, para examinar las relaciones entre ciertas variables que parecen jugar un rol clave en la configuración socioeconómica de Ciudad Real.

## 5.2 Correlación entre indicadores

Una segunda etapa de esta investigación consistió en tratar de identificar las relaciones entre las catorce variables identificadas en la primera etapa. Las mismas, que se pueden observar en la figura 3 presentan de forma desigual una correlación significativa (considerada como tal a partir de 0,39 o -0,39). Al igual que en el epígrafe anterior. En el caso de las variables sociodemográficas, la tabla 1 permite identificar una correlación directa entre el porcentaje de extranjeros y el porcentaje de población con estudios inferiores y entre el porcentaje de extranjeros y el porcentaje de mayores de 64 años. En relación con el porcentaje de población con estudios inferiores, también se identifica una correlación significativa con el porcentaje de parados (0,76) y, por el contrario, una correlación inversa aún más llamativa entre el porcentaje de parados y el de población con estudios universitarios (0,87). De igual manera, el porcentaje de extranjeros muestra una correlación inversa (-0,39) con el porcentaje de población con estudios universitarios, reforzando la existencia de una población con un perfil laboral poco cualificado, cuyo desempeño se da principalmente en nichos de mercado que no requieren de una formación muy especializada. El hecho de que más del 36% de los extranjeros censados en 2021 en Ciudad proviniera de Sudamérica y casi otro 16% lo hiciera de África confirma la presencia de una población migrante con el mencionado perfil sociolaboral.

La representación gráfica de la matriz de correlación (figura 3) utilizando un mapa de calor. Esta visualización facilita la comprensión de las relaciones entre diferentes indicadores, donde la intensidad del color refleja la fuerza y dirección de la correlación. Las correlaciones positivas se indican con colores más cálidos (rojo), mientras que las correlaciones negativas se muestran con colores más fríos (azul). Los valores numéricos representan los coeficientes de correlación.

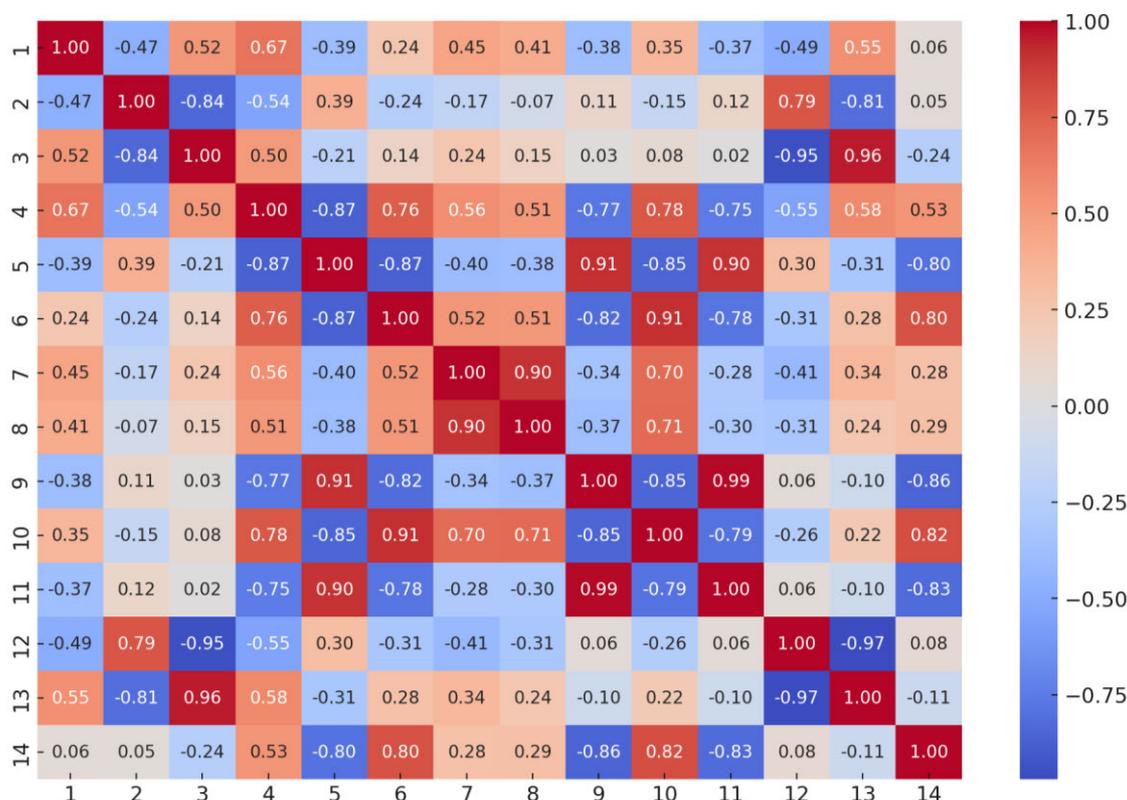
En el caso de la correlación entre variables sociodemográficas y variables de renta, en primer lugar, destaca el hecho de que tres variables: porcentaje de población extranjera, porcentaje de población con estudios inferiores y porcentaje de población parada mantengan una correlación significativa con dos variables que inciden en la segregación económica, como son el Índice de Gini y la distribución 80-20 o ratio entre percentil 80 y percentil 20 de renta. De igual manera, la correlación entre población con estudios inferiores y población parada y los porcentajes de la renta bruta personal por causa de desempleo y de población con ingresos por unidad de consumo por debajo 60% de la mediana son también significativos, redundando en esta idea de que una situación de desempleo y la falta de estudios pueden conducir a procesos de carencias materiales.

Por el contrario, estos tres grupos (extranjeros, desempleado y con bajo nivel formativo) presentan una importante correlación inversa con tres variables que, al contrario de las anteriores, implican una mejor situación económica: la renta media por unidad de consumo, el porcentaje de población con ingresos por unidad de consumo por encima del 160% de la mediana y el porcentaje de la renta bruta personal por causa de salario. De esta manera, puede considerarse que el nivel de estudios, la situación de desempleo y el origen constituyen tres variables claras en su correlación con otras de carácter socioeconómico.

Finalmente, en el caso de las variables de renta, existe, como era de esperar, una significativa correlación entre sí de aquellas que se vinculan con una renta más limitada o concentrada, como son el Índice de GINI, la distribución 80-20 y el porcentaje de población con ingresos por unidad de consumo por debajo 60% de la mediana. En relación con las rentas provenientes de la prestación por desempleo, estas se correlacionan negativamente con las dos anteriores y de forma positiva con la existencia de ingresos por unidad de consumo por debajo 60% de la mediana. Finalmente, puede encontrarse una correlación positiva con la renta bruta por unidad de consumo y el porcentaje de población con ingresos por unidad de consumo por encima del 160% de la mediana en el indicador del porcentaje de la renta bruta personal por causa de otros ingresos, que se correlaciona respectivamente con un 0,68 y 0,65. Este, que no se ha incluido en la tabla 1, hace referencia a las rentas provenientes de inversiones o arriendos, estando correlacionado con la presencia de población con estudios universitarios o mayor de 64 años.



Figura 3. Correlación entre los indicadores utilizados



Nota: 1] Porcentaje de población extranjera 2021; 2] Porcentaje de población menor de 16 años; 3] Porcentaje de población de más de 64 años; 4] Porcentaje población con estudios primaria e inferior sobre 16 y más años; 5] Porcentaje de población con estudios universitarios superiores (2021); 6] Porcentaje de población parada sobre población activa 2021; 7] Índice GINI de distribución de la riqueza calculado en 2020; 8] Distribución 80-20 o ratio entre percentil 80 y percentil 20 de renta calculado en 2020; 9] Renta media por unidad de consumo en 2020; 10] Porcentaje de población con ingresos por unidad de consumo por debajo 60% de la mediana en 2020; 11] Porcentaje de población con ingresos por unidad de consumo por encima del 160% de la mediana en 2020; 12] Porcentaje de la renta bruta personal por causa de salario; 13] Porcentaje de la renta bruta personal por causa de pensiones; 14] Porcentaje de la renta bruta personal por causa de desempleo.

Fuente: Elaboración propia.

El análisis anterior, si bien ha permitido establecer vínculos entre indicadores, no permite realizar una lectura con carácter interpretativo de la situación de Ciudad Real. Por ello, resulta necesario ir un paso más allá y buscar espacios concretos donde puedan producirse las correlaciones identificadas en el apartado previo. En primer lugar, pueden identificarse algunos barrios donde se da alto número de población extranjera, sin estudios y parada tienen mayores dificultades (Figura 1). Destacamos el barrio de la Granja, que posee los valores más altos de bajo nivel de estudios y población parada, pero no de población extranjera. Esto se debe fundamentalmente a que se trata de un barrio de etnia gitana y con una segregación social muy significativa. En segundo lugar, en el lado contrario, aparecerían algunos barrios con alto número de población con estudios universitarios y mejores indicadores de renta tienen menos dificultades, como por ejemplo se puede observar en la zona sur de la ciudad, en el barrio del Larache o del Hospital. Zonas con un alto nivel educativo, altas rentas de consumo y bajo paro (Figura 2).

El presente análisis ha proporcionado una visión clara de las complejas interacciones socioeconómicas que caracterizaron el año 2021. Se han identificado diversas correlaciones significativas entre las variables sociodemográficas y las variables relacionadas con la renta, lo que pone de relieve la estrecha conexión entre estos aspectos en la realidad socioeconómica. Los resultados destacan la necesidad de adoptar un enfoque integral al abordar cuestiones de desigualdad y dinámicas laborales en la sociedad actual. No se



puede analizar ningún factor de forma aislada, ya que múltiples variables están entrelazadas y ejercen influencia mutua. La comprensión adecuada de estos patrones requiere considerar una variedad de factores, como el nivel educativo de la población, la tasa de desempleo, la distribución de ingresos y la dependencia de prestaciones por desempleo.

### 6. DISCUSIÓN

La investigación sobre la segregación residencial en Ciudad Real, en comparación con el análisis del fenómeno en ciudades medias españolas, subraya patrones comunes de diferenciación socioespacial influenciados por factores socioeconómicos, demográficos y de ingresos. Ambos estudios destacan la importancia de los contextos socioeconómicos y culturales en la configuración del espacio urbano, evidenciando cómo ciertos grupos poblacionales, especialmente extranjeros y personas con menores niveles educativos, tienden a concentrarse en áreas específicas, contribuyendo a la segregación y vulnerabilidad de estos espacios. Como puede observarse, la ciudad es un objeto de compuesto por diversas dimensiones interconectadas en continuo proceso de transformación (Porcel, 2020: 15-20). Los resultados de esta investigación, al analizar 14 variables y sus correlaciones significativas, reafirman esta complejidad. Al relacionar la segregación residencial con variables socioeconómicas y de renta, se evidencia cómo factores políticos, económicos, sociales y culturales influyen en la configuración del espacio intraurbano (Capel, 2002). Al identificar correlaciones entre variables socioeconómicas y de renta, confirman la existencia de diferenciación socioespacial en la ciudad de Ciudad Real. Algunos grupos poblacionales, como extranjeros y personas con bajos niveles de formación, tienden a concentrarse en áreas específicas de la ciudad, mientras que aquellos con niveles más altos de educación y empleo tienen una distribución espacial diferente. Esto, enfatiza que la diferenciación socioespacial refleja la diferenciación social en el territorio urbano, y que está relacionada con la organización interna de las ciudades (White, 1988; Omer y Goldblatt, 2012).

En las ciudades medias se observa una pronunciada segregación de individuos con altos ingresos, un fenómeno que se asemeja a lo detectado en investigaciones previas de grandes metrópolis. Esta tendencia demuestra que las personas de mayor poder adquisitivo tienden a agruparse, interactuando predominantemente con otros dentro de su mismo estrato económico, lo cual perpetúa la segregación en este segmento de la población. La segregación asociada a los ingresos bajos presenta una relación notable con altas tasas de desempleo y una concentración significativa de población extranjera. Estos elementos sugieren que el desempleo y la densidad de población inmigrante pueden influir notablemente en la configuración espacial de los estratos de menores ingresos. La investigación pone de manifiesto contrastes marcados dentro de la ciudad media estudiada, evidenciando diferencias socioespaciales sustanciales. La agrupación de inmigrantes, personas con menor nivel educativo y desempleados en zonas específicas impacta negativamente en aspectos como ingresos y oportunidades laborales, lo que no solo fomenta la segregación socioespacial sino que también aumenta la vulnerabilidad de estos sectores. Esta situación puede deteriorarse aún más en períodos de inestabilidad económica, afectando desproporcionadamente a estas comunidades (Prada-Trigo, 2018).

### 7. CONCLUSIONES

El estudio de caso en Ciudad Real ha permitido analizar la distribución espacial de indicadores sociodemográficos y de renta, identificando correlaciones con la segregación residencial. Sin embargo, para comprender mejor la situación, es necesario buscar espacios concretos donde se produzcan estas correlaciones identificadas. Se han identificado correlaciones entre variables socioeconómicas y de renta, confirman la existencia de diferenciación socioespacial en la ciudad. La investigación confirma la existencia de diferenciación socioespacial en Ciudad Real, con ciertos grupos concentrados en áreas específicas. Algunos, como extranjeros y personas con bajos niveles de formación, tienden a concentrarse en barrios como La Granja o Puerta de Santa María, mientras que aquellos con niveles más altos de educación y empleo tienen una distribución espacial diferente, generalmente asociada a nuevos barrios periféricos o



zonas acomodadas del centro urbano. Se han encontrado áreas con alta concentración de población extranjera, baja formación y desempleo, como el barrio de la Granja, y áreas con alto nivel educativo, mejores ingresos y baja tasa de desempleo, como el barrio del Larache o del Hospital en la zona sur de la ciudad.

El análisis destaca la importancia de un enfoque integral al abordar la desigualdad y las dinámicas laborales, ya que múltiples variables están interconectadas y ejercen influencia mutua. Es necesario considerar aspectos como el nivel educativo, la tasa de desempleo, la distribución de ingresos y la dependencia de prestaciones por desempleo, por lo que no resulta estratégico analizar los factores de forma aislada. La comprensión adecuada de estos patrones requiere considerar una variedad de variables, como el nivel educativo de la población, la tasa de desempleo, la distribución de ingresos y la dependencia de prestaciones por desempleo. En conclusión, comprender y abordar la segregación residencial y sus implicaciones sociales requiere un enfoque holístico y una continua investigación para desarrollar estrategias efectivas y sostenibles que promuevan ciudades más inclusivas y equitativas en el futuro.

**Agradecimientos:** Esta investigación se ha llevado a cabo gracias a la financiación recibida en la convocatoria pública de proyectos de I+D+i concedida por el Ministerio de Ciencia e Innovación (MCIN): Fragmentación y segregación socioespacial en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas (2001-2021). SUB 1- Segregación socioespacial y geografías de la vida cotidiana en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas. (PID2021-124511NB-C21). SUB 2-Fragmentación espacial y espacio residencial (vivienda y espacio público) en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas. (PID2021-124511NB-C22).

## REFERENCIAS

- Bayona, J., & Ajenjo, M. (2018). Movilidad habitual y concentración territorial de la población inmigrante: el caso de la Región Metropolitana de Barcelona. *EURE (Santiago)*, 44(133), 161-186. <http://dx.doi.org/10.4067/s0250-71612018000300161>
- Bellet, C., & Vilagrassa, J. (2001). Diferenciación socioespacial de la ciudad de Lleida. *Revista Catalana de Sociologia*, 14, 13-42.
- Capel, H. (2002). La morfología de las ciudades. Tomo I: Sociedad, cultura y paisaje urbano. Ediciones del Serbal.
- Caravaca, I. (2022). El gran reto de la desigualdad. Impactos socio-espaciales. Observatorio de Desigualdad en Andalucía.
- Checa, J.C., & Arjona, A. (2006). Segregación y condiciones residenciales de los inmigrantes africanos en Almería (España). *Migraciones internacionales*, 3(3), 81-106.
- García, R., Vicente, J., & Moreno, J. (2009). La constatación antropométrica de la desigualdad y la segregación social en una ciudad castellana. Zamora, 1840-1936. Documentos de trabajo de la Asociación Española de Historia Económica, 9.
- Maloutas, T., & Fujita, K. (Eds.). (2012). Residential segregation in comparative perspective: making sense of contextual diversity. Ashgate.
- Méndez, R., & Prada-Trigo, J. (2014). Crisis, desempleo y vulnerabilidad en Madrid. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 18(474), 1-22.
- Marcuse, P. (2001). Enclaves yes, ghettos, no: Segregation and the state. Paper presented at the International seminar on segregation in the city, July 26-28, Cambridge, MA, USA. Lincoln Institute of Land Policy.
- Massey, D. S., & Denton, N. A. (1988). The dimensions of residential segregation. *Social Forces*, 67(2), 281-315. <https://doi.org/10.2307/2579183>
- Nel-lo, O. (2021). Efecto barrio Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas. Editorial Tirant Humanidades.
- Nel-lo, O., & Blanco, I. (Eds.). (2018). Barrios y crisis económica, segregación urbana e innovación social en Cataluña. Tirant lo Blanch.
- Porcel, S. (2020). Desigualdad social y segregación residencial, una relación compleja. Fundación Foessa.
- Prada-Trigo, J. (2018). When he woke up, the crisis was still there. Consequences of the economic crisis in the city of Madrid and effects on territorial vulnerability. *Geoforum*, 97, 54-65. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2018.10.012>



- Rodríguez-Domenech, M.A., & Rodríguez-Domenech, I. (2021). Brand image in intermedium size cities. Identifying the cities' First-Generation effect with high rail speed in Ciudad Real (Spain). *Revista Estudios Regionales*, 120, 191-219.
- Rubiales, M. (2020). Segregación en las metrópolis españolas 2001-2011: un análisis con detalle territorial. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 66(1), 83-105. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.581>
- Sabatini, F., et al. (2003). La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina. *Serie Azul*, 35, 59-70, Banco Interamericano de Desarrollo.
- Sorando, D. (2022). Extrañas a sí mismas: el aumento de la segregación residencial en las sociedades urbanas españolas (2001-2011). *Arbor*, 198, 803-804. <https://doi.org/10.3989/arbor.2022.803-804008>
- Sorando, D., & Leal, J. (2019). Distantes y desiguales: el declive de la mezcla social en Barcelona y Madrid. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 167, 125-148. <https://doi.org/10.5477/cis/reis.167.125>
- Sposito, M.E. (2007). Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 11.
- Tammaru, T., et al. (2015). *Socio-economic segregation in European capital cities*. Routledge.
- Vasconcelos, P. (2013). *A cidade contemporânea: segregação espacial*. Editora Contexto.
- Vaughan, L. (2007). The spatial syntax of urban segregation. *Progress in Planning*, 67(3), 199-294. <https://doi.org/10.1016/j.progress.2007.03.001>
- White, M. J. (1983). The measure of spatial segregation. *American Journal of Sociology*, 88(5), 1008-1018.





# IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE BARRIOS EXTREMOS DESFAVORECIDOS EN LA CIUDAD DE CUENCA Y SU ÁREA URBANA. SAN ANTÓN Y PASEO DE SAN ANTONIO

CARMEN VÁZQUEZ VARELA<sup>1</sup>

JOSÉ M<sup>a</sup> MARTÍNEZ NAVARRO<sup>2</sup>

*<sup>1</sup>Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio. Universidad de Castilla-La Mancha, Avenida de los Alfares 44 -16071 Cuenca, carmen.vazquez@uclm.es*

*<sup>2</sup>Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio. Universidad de Castilla-La Mancha, Edificio Fray Luis de León, Campus Universitario s/n - 16071 Cuenca, JoseMaria.Martinez@uclm.es*

**Resumen.** Esta aportación se enmarca en los primeros resultados de investigación de un proyecto nacional que aborda el análisis de la segregación socioespacial y las geografías de la vida cotidiana en ciudades medias españolas y sus áreas urbanas. De forma más específica responde a dos objetivos del proyecto, análisis de la segregación residencial y diferenciación socioespacial, y caracterización de los "barrios extremos" a partir de estudios de caso. Para ello nos centraremos en la ciudad de Cuenca y su área urbana (AU), configurada por 4 municipios periurbanos. Partimos de la elaboración de un índice de segregación residencial -combinando dimensiones del tejido construido e indicadores de desfavorecimiento social- mediante metodologías multivariantes a escala de sección censal y la atribución de un factor de ponderación que nos han permitido identificar los barrios extremos y contribuir a la elaboración de una tipología que clasifica categorías representadas en la muestra de estudios de caso que reúne el proyecto.

Nuestra contribución se centra en los barrios extremos más desfavorecidos para los que hemos identificado dos categorías diferenciadas. Por un lado, barrios que coinciden con lo que podríamos definir como el paisaje urbano histórico de la ciudad de Cuenca, pero que por su ubicación periférica respecto al núcleo histórico han estado desde su origen vinculados al asentamiento de población obrera. Por otro, barrios caracterizados por la concentración de vivienda de protección pública que, en la actualidad, acumulan un elevado porcentaje de población extranjera y el valor de renta bruta media por hogar más bajo del AU de Cuenca.

**Palabras clave:** segregación, barrios extremos, barrios desfavorecidos, sección censal, San Antón, Cuenca.

## IDENTIFICATION AND CHARACTERISATION OF EXTREMELY DISADVANTAGED NEIGHBOURHOODS IN THE CITY OF CUENCA AND ITS URBAN AREA. San Antón and Paseo de San Antonio

**Abstract.** This contribution is part of the first research findings of a national project that addresses the analysis of socio-spatial segregation and the geographies of everyday life in medium-sized Spanish cities and their urban areas. More specifically, it addresses two of the project's objectives: analysis of residential segregation and socio-spatial differentiation, and characterisation of "extreme neighbourhoods" based on case studies. To this end, we will focus on the city of Cuenca and its urban area, made up of four peri-urban municipalities. Based on the design of a residential segregation index - combining dimensions of the built-up fabric and indicators of social disadvantage - using multivariate methodologies at the census section level, we have been able to identify the extreme neighbourhoods and contribute to the elaboration of a typology that classifies categories represented in the sample of case studies included in the project.

Our contribution focuses on the most disadvantaged extreme neighbourhoods for which we have identified two distinct categories. On the one hand, neighbourhoods belonging to the historic urban



landscape of the city of Cuenca, but which, due to their peripheral location regarding the core of the historic centre, have been associated since their earliest days with the settlement of the working-class population. On the other, neighbourhoods developed by public housing schemes such as the neighbourhood of San Antonio. An urban section characterised by the concentration of public housing, which currently has a high percentage of foreign population and the lowest average gross income per household in the urban area of Cuenca.

**Keywords:** segregation, extreme neighbourhoods, disadvantaged neighbourhoods, census tract. San Antón, Cuenca.

## 1. INTRODUCCIÓN

El análisis de la segregación socioespacial y las geografías de la vida cotidiana en ciudades medias españolas y sus áreas urbanas constituye una línea de investigación escasamente explorada hasta la fecha. De ahí el indudable interés que reviste el proyecto en el que se incardina este trabajo. Hasta la fecha, sus principales aportaciones se han sustanciado tanto en el análisis del marco teórico y estado de la cuestión sobre la segregación socioespacial urbana en el pensamiento geográfico (Robaina et al., 2023a); como en la medición de la segregación residencial en las áreas urbanas españolas articuladas por ciudades medias de interior (Bellet et al., 2023; Robaina et al., 2023b). Una muestra de 34 casos para los que se ha desplegado una metodología diseñada para identificar evidencias de segregación residencial en los grupos de rentas altas y rentas bajas, tomando como unidad de análisis las secciones censales de las integran (Bellet et al., 2023), y que aspira a identificar si existe correlación entre desigualdad y segregación espacial y en qué grado se manifiesta esta última. Los primeros resultados analizados parecen reforzar conocimientos previos al concluir que tanto la desigualdad por distribución de renta como la segregación son, en líneas generales, menos intensas que la encontradas en grandes ciudades, así como que la segregación de las rentas altas es mayor que la de las bajas. En cualquier caso, las ciudades estudiadas no se comportan de forma homogénea distinguiéndose tres grupos según la segregación sea moderada, baja o muy baja (Bellet et al., 2023). En este contexto, la ciudad de Cuenca presenta datos de segregación muy baja tanto para los grupos de renta baja como para los de renta alta, a pesar de que el índice de Gini, como medida inicial de la desigualdad del área urbana, sea alta. Curiosamente, su inclusión en el grupo de áreas urbanas con segregación muy baja la sitúa junto a otros espacios caracterizados por la presencia de ciudades industriales (Burgos, Palencia, Alcoy...) con niveles generales de renta altos y una distribución relativamente homogénea de los ingresos. Desde luego no es el caso de Cuenca, una ciudad de servicios para la que, a primera vista, uno esperaría encontrar pautas de segregación espacial mayores y afines a las de otras ciudades castellanomanchegas (Albacete, Talavera y Toledo). Así, la necesidad de profundizar con estudios de caso a escala de área urbana, municipio, sección censal y, en la medida de lo posible, barrio parece imprescindible si queremos entender las claves contextuales que explican las diferencias de resultados entre ellas.

Esta contribución responde, de forma específica, a dos objetivos del proyecto, análisis de la segregación residencial y diferenciación socioespacial, y caracterización de los "barrios extremos" a partir de estudios de caso. Para ello nos centraremos en la ciudad de Cuenca y su área urbana (AU), configurada por 4 municipios periurbanos. Tras esta breve introducción, nuestra sintética aportación se estructura de la siguiente manera, una sucinta presentación del marco teórico, en el que además de cuestiones escalares y multiescalares se alude a factores contextuales, especialmente relevantes a la hora de plantear análisis comparados, apartado al que sigue la presentación de las fuentes y métodos empleados. Partimos de la elaboración de un índice de segregación residencial -combinando dimensiones del tejido construido e indicadores de desfavorecimiento social- mediante metodologías multivariantes a escala de sección censal y la atribución de un factor de ponderación que nos han permitido identificar los barrios extremos y contribuir a la elaboración de una tipología que clasifica categorías representadas en la muestra de estudios de caso que reúne el proyecto.

Nuestro trabajo se centra en los barrios extremos más desfavorecidos para los que hemos identificado dos categorías diferenciadas. Por un lado, barrios que coinciden con lo que podríamos definir como el paisaje urbano histórico de la ciudad de Cuenca, pero que por su ubicación periférica respecto al núcleo



histórico han estado desde su origen vinculados al asentamiento de población obrera, como sería el caso del arrabal histórico/barrio de San Antón. Por otro, barrios nacidos al calor de la iniciativa pública como la barriada de San Antonio. Un fragmento urbano caracterizado por la concentración de vivienda de protección pública al sudoeste de las infraestructuras ferroviarias, que en la actualidad acumula un elevado porcentaje de población extranjera y el valor de renta bruta media por hogar más bajo del AU de Cuenca. Además de la identificación de ambas categorías, nuestra contribución bosqueja la caracterización de la fábrica urbana de ambos barrios y su configuración sociodemográfica, y apunta posibles trayectorias a medio y largo plazo.

## 1. EN TORNO A LA SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL Y SU RELEVANCIA EN LOS ESTUDIOS URBANOS

Como recientemente apuntaban los investigadores principales del proyecto en que se inscribe este trabajo (Bellet et al., 2023), a menudo se habla de segregación en términos de desigualdad social, pero ambos conceptos no son sinónimos. El grado en que la separación espacial equivale a desigualdad social depende del contexto social, institucional e histórico. A medida que una población es más igualitaria socialmente en términos de ingresos y origen étnico, la separación de subgrupos se vuelve menos problemática, aunque nunca carente de sentido (Maloutas & Fujita 2012). Pierre Bourdieu (2018) concibe la segregación como la inscripción de jerarquías sociales en el espacio físico. Impulsadas por las luchas sociales en torno a las "plusvalías del espacio", las experiencias vividas y las pautas de segregación dependen de diversos factores sociales y están fuertemente mediatizadas por el Estado (Bourdieu, 2018). En palabras de algunos especialistas (Piekut et al., 2019), la relación entre la separación espacial y la desigualdad social dependería de la tendencia del mercado de la vivienda a seleccionar a los residentes con ingresos elevados en barrios con el mejor acceso a la educación, el empleo y los servicios y los niveles más bajos de contaminación y delincuencia. Sea como fuere, a medida que las desigualdades sociales aumentan en muchos países, la cuestión de la segregación adquiere mayor relevancia, ya que las desigualdades espaciales reproducen y agravan las desigualdades sociales (Galster & Sharkey 2017). En último extremo, la segregación no sólo puede producir y reproducir desigualdades sociales, sino que también puede ser relevante para el funcionamiento de sociedades democráticas plurales, al menos en la medida en que puede tener un significado político, problematizado como expresión espacial de las divisiones de clase (Piekut & Valentine, 2017).

El incremento de las disparidades económicas y la polarización en el seno de las ciudades contemporáneas a finales del siglo XX, fruto de la lenta pero constante reestructuración del redistributivo Estado del bienestar y la creciente acumulación de capital por parte de menos individuos, han provocado un aumento de las desigualdades sociales en los distintos contextos (Alvaredo et al. 2017; Nel.lo, 2021; Caravaca, 2022) y ha hecho que sea cada vez más importante comprender la gravedad y los factores determinantes de la segregación residencial entre los grupos más y menos favorecidos. Sin embargo, los estudios existentes se ven condicionados por la limitada atención prestada a la configuración espacial de la segregación de clase. La segregación se produce en relación con múltiples dimensiones espaciales: los grupos favorecidos y desfavorecidos pueden estar divididos no sólo entre diferentes barrios, sino concentrados en una superficie más o menos extensa, más o menos centralizados y agrupados cerca o lejos de otros barrios similares. Cada dimensión afecta de forma diferente al número de contactos y recursos compartidos entre los grupos, y los solapamientos entre ellas producen un aislamiento social especialmente grave (Dwyer, 2010).

Los barrios y los cambios en los barrios suelen entenderse, al menos implícitamente, en relación con procesos que tienen lugar a escalas tanto menores como mayores que el propio barrio. Hasta hace poco, sin embargo, nuestra capacidad para representar estos procesos multiescalares con medidas cuantitativas ha sido limitada (Östh et al., 2015; Fowler, 2016). Precisamente en relación con la preocupación por la escala "correcta" para medir las características de la población, la producción académica sobre el "efecto barrio" emerge como una de las líneas de investigación más sensibles a la variedad de escalas en las que los procesos pueden ser relevantes para la experiencia individual (Van Ham et al., 2012; Goering, 2013; Sharkey & Faber, 2014; Fowler, 2016; Petrović et al., 2022). Algunos autores afirman que no existe ninguna razón teórica para suponer que los efectos del barrio operan a una escala espacial única y constante en



múltiples entornos urbanos o en diferentes periodos de tiempo y defienden la necesidad de alejarse de los efectos de vecindario y estudiar los efectos de contexto multiescala (Petrović et al., 2022).

En contraste con las ciudades norteamericanas, la mayor parte de los trabajos parecen coincidir en que los factores institucionales y contextuales explican que las ciudades europeas tengan índices de segregación menores, si bien los procesos en curso parecen apuntar a cierta convergencia (Van Ham et al., 2021). Un estudio reciente que compara las pautas y los niveles de segregación socioeconómica en Bruselas, Copenhague, Ámsterdam, Oslo y Estocolmo con mediciones uniformes ha comprobado que, en todas las ciudades, la segregación de los ricos es mucho mayor que la de los pobres (Haandrikman et al., 2023).

En el caso de las ciudades españolas, la mayor parte de los estudios también han dirigido su atención a las grandes áreas urbanas (Porcel & Antón, 2020; Sorando, 2022), centrando especialmente su interés en la forma que adoptan estos procesos vinculados a las dinámicas de configuración de barrios vulnerables (Temes, 2014; Vázquez et al., 2017; Rodríguez et al., 2021). Los resultados más recientes parecen confirmar el peso de los factores tanto estructurales (globalización y sus efectos en la estructura social) como contextuales (historia urbana e impacto de la burbuja inmobiliaria) en la articulación de los niveles y formas de segregación en las áreas metropolitanas españolas. Así, Daniel Sorando concluye a partir del análisis de los datos del censo de 2011 que los centros urbanos de las cinco mayores ciudades españolas, independientemente de la intensidad de la segregación de sus áreas metropolitanas, simplifican su composición social y se consolidan como espacios de infrarrepresentación de las categorías precarizadas, abriendo un escenario el distanciamiento socio-espacial que no hace sino erosionar las posibilidades de influencia urbana de los grupos más desfavorecidos (Sorando, 2022). Si cambiamos la escala de análisis de las grandes ciudades españolas a las ciudades medias, la producción ha sido mucho más limitada (González, 1990; Cutillas, 2006; Madariaga et al., 2020; Martín-Legendre et al., 2021), pero no por ello carente de relevancia, especialmente como antecedente del proyecto de investigación en el que se incardina esta aportación y que se centra en las ciudades medias de interior y sus áreas urbanas.

## **2. METODOLOGÍA. LA MEDICIÓN DE LA SEGREGACIÓN RESIDENCIAL Y LA IDENTIFICACIÓN DE BARRIOS EXTREMOS EN EL ÁREA URBANA DE CUENCA**

La metodología empleada en este trabajo combina, por un lado, el estudio de caso, y, por otro, la identificación de barrios extremos a partir de la elaboración de un índice de segregación residencial - integrando dimensiones del tejido construido e indicadores de desfavorecimiento social- mediante métodos multivariantes a escala de sección censal. Para la selección del área urbana de Cuenca como estudio de caso partimos de una muestra de 34 áreas urbanas de ciudades medias de interior no integradas en estructuras urbanas de carácter metropolitano. Su delimitación es el resultado de la aplicación de una metodología desarrollada en el marco del proyecto (Andrés et al., 2023) que permite determinar el ámbito de influencia de las dinámicas de urbanización y extensión de cada ciudad hacia su entorno en relación con los mercados inmobiliarios que han operado en su configuración. En el caso que nos ocupa, el área urbana de Cuenca quedaría integrada por el municipio central del mismo nombre (54.187 habitantes en el Censo de 2021) y cuatro municipios más: Arcas (1.887 habitantes), Chillarón de Cuenca (680 habitantes), Fuentenava de Jábaga (513 habitantes) y Villar de Olalla (1.316 habitantes). En total 5 municipios que se articulan en 40 secciones censales, una para cada uno de los cuatro municipios del periurbano de Cuenca y el municipio central que se divide en 36 secciones censales.

Precisamente, el cambio de escala de análisis desde la sección censal al barrio ha sido uno de los problemas no resueltos de la investigación, y que se deriva de la ausencia de datos cuantitativos a esa escala. En el caso de Cuenca, no tenemos datos estadísticos agregados a escala de barrio, una escala sin entidad administrativa reconocida y cuyos límites están lejos de coincidir con las secciones censales. Estamos ante uno de los problemas clásicos en este tipo de estudios, las medidas espaciales de segregación están sujetas a la unidad de área modificable (Openshaw, 1977), es decir, los resultados de los análisis basados en datos agregados estarán sujetos a cambios si se modifican los límites de las unidades de agregación. La utilidad de las medidas de segregación espacial depende, por tanto, de lo significativa que sea la unidad de agregación. En nuestro caso, trataremos de contribuir a matizar y/o



modificar los resultados de los datos a escala de sección censal con una primera aproximación en la caracterización de la fábrica urbana de los barrios extremos desfavorecidos identificados.

Para el despliegue de la metodología de base cuantitativa que nos permitirá identificar los barrios extremos del área urbana de Cuenca hemos partido del uso de fuentes secundarias que respondan al principio básico de confiabilidad y posibilidad de reproducción futura. Entre ellas, el Censo de Población y Vivienda de 2021, el Atlas de distribución de la Renta de los Hogares del INE, en su última edición disponible del año 2020, y los valores urbanos de referencia en uso residencial del Catastro para 2023. Para reducir el número de variables a aquellas que fueran significativas para el modelo de análisis escogido, hemos procedimos a utilizar el análisis factorial, una técnica multivariable que tiene por cometido reducir un conjunto de variables aleatorias (interrelacionadas), en un grupo de factores latentes (independientes). Los factores reflejan la síntesis de la información redundante de las variables. Finalmente, las variables seleccionadas fueron las siguientes:

*Tabla 1. Variables seleccionadas y analizadas para la identificación de barrios extremos*

VARIABLES
Porcentaje de población extranjera 2021
Porcentaje de población con estudios universitarios 2021
Porcentaje de población parada sobre población activa 2021
Porcentaje de personas de renta baja (criterio < 60% mediana de renta)
Porcentaje de personas de renta alta (criterio >=160% mediana de renta)
Porcentaje de viviendas con menos de 20 m <sup>2</sup> por persona
Valores Urbanos de referencia en uso residencial Catastro 2023 (€/m <sup>2</sup> )

Fuente: elaboración propia

A continuación, procedimos al análisis (valor mínimo, máximo, valor medio, mediana), representación y jerarquización de las variables mediante el SIG, definiendo para cada una de ellas 4 intervalos mediante la técnica de clasificación de cortes naturales (también conocido como optimización de Jenks), que se basa en agrupaciones naturales inherentes a los datos. Se identifican las rupturas de clase que mejor agrupan valores similares y que maximizan las diferencias entre clases. El siguiente paso ha sido la atribución de un factor de ponderación o peso estadístico, de modo que se otorga una ponderación de menor a mayor de 1 a 4. Obviamente, dado que el valor más alto siempre representa el peso relativo de las variables positivas, cuando se trata de variables que asociamos al desfavorecimiento la atribución de pesos opera en sentido inverso. Finalmente, el sumatorio de pesos a escala de sección censal permite obtener una cartografía de síntesis en la que quedan reflejados los barrios extremos, así como la posición relativa del resto de las unidades espaciales analizadas.

La dificultad de trasladar los resultados del análisis a escala de sección censal a las delimitaciones de los 21 barrios identificados por la propia Oficina Municipal del Plan no es una cuestión menor, especialmente cuando algunas secciones censales agrupan barrios cuya antigüedad, morfo-tipología y funciones son radicalmente diferentes, por lo que los datos enmascaran realidades socioeconómicas y residenciales contrastadas. Para tratar de paliar, en parte, este problema nuestra contribución se propone avanzar en la caracterización de la fábrica urbana de dos barrios extremos desfavorecidos, así como apuntar posibles trayectorias a medio y largo plazo.

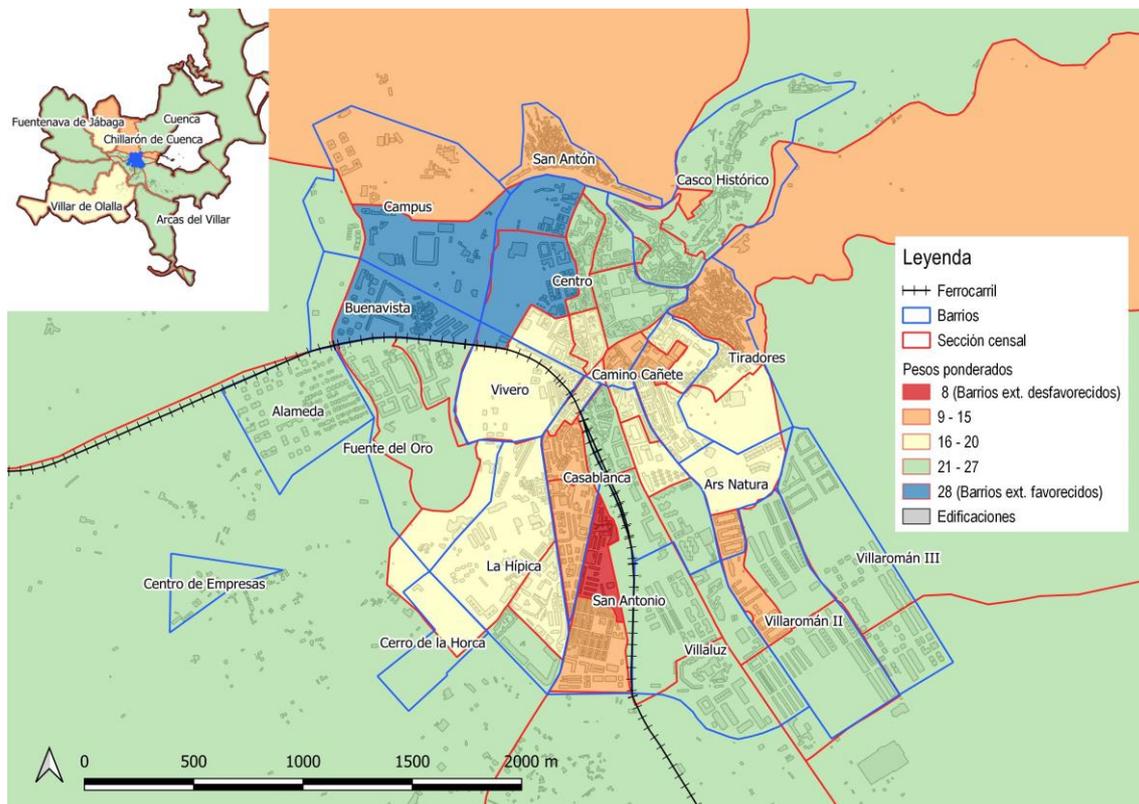
### **3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE BARRIOS EXTREMOS DESFAVORECIDOS EN LA CIUDAD DE CUENCA**

El análisis de las variables seleccionadas y su ponderación mediante el sistema de pesos nos ha permitido identificar los barrios extremos del área urbana de Cuenca, que se recogen en la figura adjunta (figura 1). Recordemos que, a partir de los trabajos previos realizados en el marco del proyecto, el área urbana de Cuenca presentaba datos de segregación muy baja, lo que no quiere decir que ésta no exista. De hecho, como sucede en otros espacios urbanos, la ciudad dual convencional muta en un tapiz



fragmentario de micro segregaciones espaciales de baja visibilidad cuya identificación dependerá de las posibilidades de aplicación de la unidad de área modificable, en otras palabras, los resultados de los análisis basados en secciones censales están sujetos a cambios si se aplican los límites de los barrios que maneja la oficina del Plan, a su vez, el empleo de unidades espaciales más pequeñas nos permitiría identificar bolsas de desfavorecimiento y/o vulnerabilidad asociadas a la presencia de promociones de vivienda pública o de vivienda popular de autoconstrucción dentro de algunos barrios.

Figura 1. Identificación de barrios extremos a partir del sumatorio de pesos a escala de sección censal en el área urbana de Cuenca



Nota: Nótese que mientras los límites de los barrios de la ciudad de Cuenca -en azul- incluyen todos y cada uno de los barrios del casco urbano de la ciudad, las secciones censales se prolongan fuera del ámbito representado en la figura para acoger tanto las 8 pedanías del municipio como el diseminado. Es decir, los colores verde y naranja responden siempre a dos de los intervalos de la clasificación a escala de sección censal según pesos ponderados.

Fuente: INE y Catastro para los datos y BTN para las capas vectoriales. Elaboración propia.

En situación de mayor favorecimiento aparecen dos barrios, Buenavista y Princesa Zaida. El primero, Buenavista, reúne dos promociones diferenciadas, el residencial del que toma su nombre, con tipología de vivienda colectiva en altura, en bloque abierto y urbanización cerrada, otro fragmento articulado mediante unifamiliares adosados en urbanización cerrada y una segunda urbanización de unifamiliares en hilera. Todos ellos construidos entre 2003 y 2006. Entre ellos una pequeña bolsa de vivienda con edificaciones de los años 50 como testigo del viejo barrio no planificado y prácticamente desaparecido. Todas estas promociones, de buena calidad y construidas en pleno boom inmobiliario por promotoras privadas en el borde noroeste de la ciudad consolidada, se han dirigido a una clientela acomodada para la que se han diseñado espacios comunes con piscinas, canchas deportivas, espacios de juegos infantiles y amplios espacios ajardinados. El segundo barrio, Princesa Zaida, que la oficina del Plan integra en el barrio de Centro, tiene su origen en el Polígono de los Moralejos, desarrollado en la década de los 70 a cargo de la iniciativa privada, a título individual o mediante cooperativas, y destinado a los estratos superiores de la sociedad conquesa. Se trata de edificación de vivienda colectiva articulada en grandes manzanas, cerradas o semicerradas, y edificios de seis plantas con amplias superficies de vivienda, garajes y todas



las comodidades disponibles en su época. La buena situación entre el eje de Carretería (centro funcional de la ciudad) y el parque del Júcar determinó desde el principio un uso residencial-comercial cualificado.

Tabla 2. Identificación de barrios extremos a partir del sumatorio de pesos

Barrios extremos favorecidos		Barrio extremo desfavorecido	
Buenavista		Paseo de San Antonio	
Peso porcentaje de población extranjera 2021	4	Peso porcentaje de población extranjera 2021	1
Peso porcentaje de población con estudios universitarios 2021	4	Peso porcentaje de población con estudios universitarios 2021	1
Peso porcentaje de población parada sobre población activa 2021	4	Peso porcentaje de población parada sobre población activa 2021	1
Peso porcentaje de personas de renta baja	4	Peso porcentaje de personas de renta baja	1
Peso porcentaje de personas de renta alta	4	Peso porcentaje de personas de renta alta	1
Peso porcentaje de viviendas con menos de 20 m <sup>2</sup> por persona	4	Peso porcentaje de viviendas con menos de 20 m <sup>2</sup> por persona	1
Peso valores urbanos de referencia en uso residencial Catastro 2023 (€/m <sup>2</sup> )	4	Peso valores urbanos de referencia en uso residencial Catastro 2023 (€/m <sup>2</sup> )	2
Sumatorio de pesos	28	Sumatorio de pesos	8
Princesa Zaida			
Peso porcentaje de población extranjera 2021	4		
Peso porcentaje de población con estudios universitarios 2021	4		
Peso porcentaje de población parada sobre población activa 2021	4		
Peso porcentaje de personas de renta baja	4		
Peso porcentaje de personas de renta alta	4		
Peso porcentaje de viviendas con menos de 20 m <sup>2</sup> por persona	4		
Peso valores urbanos de referencia en uso residencial Catastro 2023 (€/m <sup>2</sup> )	4		
Sumatorio de pesos	28		

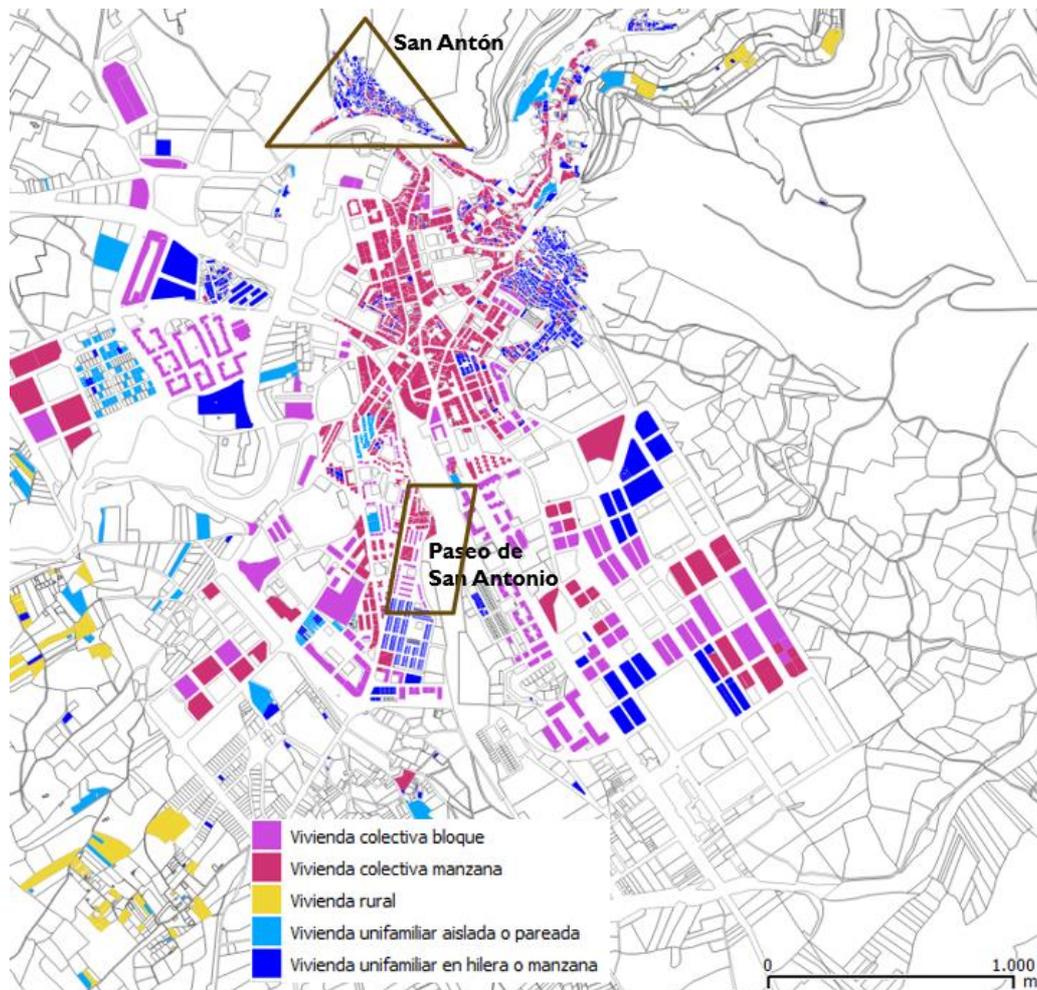
En el extremo opuesto destaca el barrio del Paseo de San Antonio, nacido de la iniciativa pública como un fragmento urbano caracterizado por la concentración de vivienda de protección oficial al sudoeste de las infraestructuras ferroviarias. Sin embargo, la identificación de barrios extremos desfavorecidos queda enmascarada por la unidad espacial de análisis empleada, la sección censal, ya que, al norte de la ciudad, una única sección censal reúne los desarrollos recientes en torno al Campus Universitario (con tipología de vivienda colectiva en altura, en bloque abierto y urbanización cerrada, con todo tipo de equipamientos y servicios) y uno de los arrabales históricos de la ciudad con mayor carga de estigmatización y, hasta la fecha, único beneficiario de una Iniciativa Urbana europea, el barrio de San Antón. Obviamente, la utilización de datos que sintetizan la realidad de ambos tejidos urbanos contribuye a invisibilizar uno de los barrios desfavorecidos más representativos de la ciudad. Por este motivo, hemos decidido abordar cada uno de ellos por separado con la intención de contribuir a su caracterización mediante una breve descripción de la fábrica urbana de ambos barrios, sus orígenes y su evolución reciente.

Por lo que atañe a los cuatro municipios que componen el periurbano de Cuenca, todos ellos se sitúan en posiciones intermedias a partir del sumatorio de pesos ponderados. Los dos que alcanzan mejores puntuaciones son Fuentenava de Jábaga (25) y Arcas (22), seguidos a cierta distancia por Villar de Olalla (19) y Chillarón de Cuenca (18) en el intervalo anterior. En todos los casos se trata de núcleos urbanos que



suman a los cascos urbanos de origen rural nuevos desarrollos y urbanizaciones de baja densidad, con tipología de vivienda unifamiliar aislada o en hilera. La integración entre los recién llegados y sus estilos de vida de origen urbano y las comunidades rurales originales no siempre se ha producido sin fricciones, pero lo cierto es que en los núcleos que han experimentado mayores crecimientos, como Arcas, han contribuido a rejuvenecer la pirámide de población y justificar la mejora y/o creación de nuevas infraestructuras y equipamientos, tanto públicos como privados.

Figura 2. Localización de barrios extremos desfavorecidos y tipologías edificatorias de uso residencial en la ciudad de Cuenca



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía sobre tipologías edificatorias recogida en los documentos de información de la revisión del POM (2018).

#### 4.1. El Paseo de San Antonio, un barrio de vivienda social de la década de los 70 al sur del límite físico impuesto por las infraestructuras ferroviarias.

El barrio del Paseo de San Antonio tiene su origen en un Plan Parcial incorporado a la revisión del Plan General de la ciudad de 1962. Lo cierto es que esta pieza urbana aparecía en el Plan General de 1944 incluida dentro de un área de zonificación industrial mayor al sur de la barrera del ferrocarril, sin embargo, la escasez de suelo o su elevado precio ya habían empujado, antes de 1936, el salto de la vía férrea por parte de los usos residenciales, en un crecimiento lineal que seguía las carreteras de Alcázar de San Juan y Paseo de San Antonio (Troitiño, 1984). En concreto, el fragmento urbano aquí identificado como el barrio extremo más desfavorecido de la ciudad coincide mayoritariamente con el ámbito de actuación de la Obra Sindical del Hogar que levanta varias promociones en la primera mitad de la década de los 70 del pasado siglo. Se combinan tipologías de vivienda colectiva en bloque y vivienda colectiva en manzana cerrada, siempre con alturas modestas entre las 3 y 4 plantas. La suma de factores como la pobreza formal, la



escasa superficie de las viviendas, la baja calidad de los materiales y el hecho de que la mayor parte de los edificios no dispongan de ascensor explica que se trate de un barrio de escaso atractivo, del que han ido saliendo parte de los residentes originales para ser sustituidos por población de origen inmigrante.

*Figura 3. Viviendas promovidas por la Obra Sindical del Hogar en el Paseo de San Antonio*



Fuente: Google Maps (fecha de la imagen noviembre 2018).

En la actualidad, y tras la fase de diagnóstico previa a la revisión del Plan de Ordenación Municipal (POM) del municipio de Cuenca, el barrio ha sido seleccionado como área a rehabilitar, propuesta que recogen los documentos de información pública presentados a principios de 2020.

#### **4.2. El arrabal histórico de San Antón: una trayectoria dependiente y el estigma basado en los problemas de accesibilidad y las características de su tejido sociodemográfico**

El barrio de San Antón ocupa una superficie de 7 hectáreas y en su interior se identifican 3 vaguadas o barrancos. Se configura originalmente como un arrabal histórico de la ciudad al norte del actual casco urbano, enclavado entre el cerro de la Majestad y el río Júcar, que aparece citado por primera vez en documentos históricos a finales del siglo XIV. En el siglo XV va poblándose con personas de bajos recursos para consolidarse en el XVI configurado ya como un enclave productivo asociado a la presencia de curtidurías, tenerías y alfarerías, a las que se suma la ubicación de instituciones de carácter asistencial, llegando a contar con tres hospitales (San Antonio Abad, San Jorge y San Lázaro). Su morfología es la de un barrio popular de autoconstrucción, con casas de 1 o 2 plantas y parcelas de pequeño tamaño que se adaptan a la topografía del cerro y donde los desniveles se resuelven con escalones. A finales del siglo XIX-principios del XX, el barrio experimenta un significativo crecimiento demográfico por el impulso combinado de la llegada del ferrocarril a Cuenca y el empuje de la industria maderera, acogiendo ahora a jornaleros, hortelanos y obreros de la construcción.

Lamentablemente, las reformas y mejoras urbanísticas de la ciudad de Cuenca a principios del siglo XX marginan al barrio, por los que los primeros Planes Generales de Ordenación Urbana proponen nuevos barrios y desarrollos para la población trabajadora y el Plan de 1963 considera buena parte del barrio como un suburbio a extinguir (Vázquez & Martínez, 2022). En los años 60 del pasado siglo comienza un proceso de salida de la población original que es sustituida por la llega de inmigrantes del éxodo rural y, a partir de los 90, por la llegada de inmigrantes de otras nacionalidades. Desde los 80 la mala imagen del barrio se intensifica, asociada a la marginalidad y la drogadicción, sin olvidar cierta carga de xenofobia que afectaría a los colectivos de etnia gitana e inmigrantes extracomunitarios que residen en el barrio.

A principios del siglo XXI, el Ayuntamiento de Cuenca inicia la declaración de las Áreas de Rehabilitación Integrada (ARI) de los barrios de San Antón y Tiradores llegando a redactar en 2004 el Plan Especial de Protección de la Morfología Urbana del Barrio de San Antón-Cuenca (el PEPMU), que no llegó a aprobarse. Así llegamos al año 2008, cuando la memoria del proyecto de la iniciativa europea URBANA describe un barrio envejecido, una población con un bajo nivel educativo, presencia de población inmigrante y la existencia de zonas de barrio con graves problemas de drogodependencia. A ello se sumaría el hecho de que algo menos de la mitad de los edificios carecía de acceso rodado y, de ellos, sólo el 6% presentaba un acceso peatonal fácil, en tanto que el resto lo tenía difícil, en su mayor parte debido a la presencia en los recorridos de escaleras, calles con excesiva pendiente, o sin pavimentar. En 2007, de las 407 viviendas



censadas en el barrio, el 83% eran edificios unifamiliares y el resto plurifamiliares, con necesidad de rehabilitación muy altos (76 y 77%) (Ayuntamiento de Cuenca, 2008).

Figura 4. A la izquierda, vista aérea de la ubicación del barrio de San Antón, a la derecha, cartografía elaborada a partir de las Bases del Topográfico Nacional



Fuente: Google Earth y Bases del Topográfico Nacional. Elaboración propia.

El programa de la Iniciativa URBANA de San Antón (2008-2014) se articuló alrededor de 3 actuaciones. La primera consistiría en la integración de la población del barrio, con el objetivo de atender las necesidades específicas de los colectivos más vulnerables (personas mayores, residentes con problemas de exclusión social e inmigrantes). La segunda perseguía la integración en la trama urbana de la ciudad aportando nuevos servicios, especialmente ligados a la población universitaria. La tercera buscaba la puesta en valor de los recursos paisajísticos para prolongar el recorrido turístico que, comenzando en el casco histórico, discurriría paralelo a la margen del río Júcar para terminar en el barrio de San Antón (Rubio & Ureña, 2020). A lo largo de 2010 se celebraron diversos talleres de la mano de la Escuela de Arquitectura de Madrid y el Colegio de Arquitectos, con el objeto de diseñar infraestructuras del paisaje a través de estrategias de acupuntura urbana. Uno de ellos fue el denominado Proyecto Paisaje-Arte-Regeneración (PAR) San Antón, que culminó en diversos proyectos que fueron incorporados (y materializados) al programa en su último año de ejecución. El proyecto PAR pretendía incorporar criterios paisajísticos (de participación y percepción social, de adaptación de las intervenciones a la idiosincrasia del barrio...) mediante herramientas del paisaje, del arte y de los micro-procesos de regeneración o cirugía urbana (Linder, Díez & Jeschke, 2010).

En la actualidad, y a pesar de las mejoras conseguidas, el barrio sigue señalado por los problemas de habitabilidad de algunas zonas, así como por los problemas de estigmatización y segregación socio-espacial. A ello se añadiría, como señalan algunos autores, la volatilidad de ciertos procesos de regeneración y la sensación de abandono que se produce tras la finalización de los programas de incentivo, apoyo y tutela (Rubio & Ureña, 2020).

## CONCLUSIONES

Los primeros resultados de este trabajo vienen a poner de manifiesto los problemas de escala. El análisis muestra cómo la escala (barrios muy pequeños, secciones censales más o menos grandes o municipios) influye en los resultados de los análisis de segregación. Aunque la segregación a microescala sea acusada, puede haber mucha más mezcla a macroescala. Todo ello parece apoyar las tesis de distintos autores que sostienen que la segregación puede beneficiarse de una aproximación multiescalar; no como un valor calculable a una escala "correcta", sino una función continua con respecto a la escala.

En nuestro caso, y partiendo de una primera caracterización del área urbana de Cuenca como de segregación muy baja, hemos comprobado los notables contrastes existentes entre los barrios situados al noroeste de la ciudad, que han crecido hasta llegar al borde del primer cinturón de circunvalación, manteniéndose a una distancia relativamente corta del centro funcional de la ciudad, y muy próximos a la autovía que conecta el municipio con la capital del estado, con los barrios más desfavorecidos. Parece



identificarse una pauta de localización que se remonta al último cuarto del siglo pasado y que no ha hecho más que reforzarse. En todo caso, la distancia en línea recta con el barrio extremo más desfavorecido no supera el kilómetro y medio.

Por su parte, los barrios extremos desfavorecidos responden a dos grandes categorías, por una parte, fragmentos del paisaje urbano histórico lastrados por problemas de accesibilidad y asociados históricamente a la presencia de colectivos de escasa capacidad económica y vivienda de escasa calidad, con la entrada reciente de población inmigrante y la presencia de conductas delictivas asociadas a la pobreza y marginalidad. Los problemas de acceso, siendo importantes, no son necesariamente insalvables. Prueba de ello es la situación del casco histórico, cuyo atractivo y valor patrimonial asociado lo ha convertido en una pieza codiciada por los inversores inmobiliarios en el sector de la vivienda turística. El papel de la cultura y los recursos paisajísticos han sido uno de los ejes temáticos en la intervención de la Iniciativa URBANA, cristalizando en la apertura de algunos equipamientos culturales, así como la atracción de algunos colectivos de creadores al barrio. No obstante, se precisaría de políticas integrales para superar los numerosos problemas de habitabilidad aplicando modelos de desarrollo sostenible que permitan “reinventar” la imagen del barrio y crear un entorno inclusivo, seguro y resiliente.

El segundo barrio identificado pertenece a la categoría de desarrollo urbano asociado a la promoción de vivienda pública para colectivos de escasa capacidad económica de los años 60-70, situado, además, en terrenos que originalmente se localizaban al otro lado de la barrera de las infraestructuras ferroviarias y fronterizos con ella. El escaso atractivo de la ubicación, la pobreza formal de la propuesta, así como las carencias de las viviendas, explican que los procesos de sustitución hayan ido asociados a la entrada de población inmigrante, así como de colectivos que, en general, no pueden acceder a otras zonas del parque inmobiliario de la ciudad. En el futuro, las propuestas de rehabilitación, acompañadas de una reestructuración general de las piezas urbanas derivada de la posible desaparición, por desmantelamiento, de la vía del tren convencional, colocarán el barrio en una posición de centralidad relativa que puede influir en su evolución.

**Agradecimientos:** Los resultados que aquí se presentan forman parte del proyecto coordinado financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (MCIN) “Fragmentación y segregación socioespacial en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas (2001-2021)” (PID2021-124511NB-C21-C22). Subproyecto 1: “Segregación socioespacial y Geografías de la vida cotidiana en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas” (PID2021-124511NB-C21).

## REFERENCIAS

- Alvaredo, F., L. Chancel, T. Piketty, E. Saez & G. Zucman (2017), Global Inequality Dynamics: New Findings from WID.world. *American Economic Review* 107, pp. 404–409. DOI: 10.1257/aer.p20171095.
- Andrés López, G., Bellet Sanfeliu, C., & Cebrián Abellán, F. (2023). Buscando límites a la urbanización dispersa: metodología para la delimitación de áreas urbanas en las ciudades medias españolas. *Ciudades. Revista del Instituto Universitario de Urbanística de Valladolid*, 26 (13), 143-166. <https://doi.org/10.24197/ciudades.26.2023.143-166>
- Ayuntamiento de Cuenca (2008). Cuenca: Singular y Plural. Proyecto URBANA Barrio de San Antón (Cuenca). Dirección General de Fondos Comunitarios. Ministerio de Economía y Hacienda.
- Baraňano Cid, M., Santiago, J., & Domínguez Pérez, M. (2023). Barrios vulnerables. Bienestar, cuidados y ayuda mutua desde el territorio. Madrid, Los Libros de la Catarata. Colección: Investigación y Debate.
- Bellet Sanfeliu, C., Andrés López, G., & Cebrián Abellán, F. (2023). La segregación residencial en las ciudades medias españolas: aproximación a un fenómeno complejo. In *Geografía: cambios, retos y adaptación: libro de actas. XVIII Congreso de la Asociación Española de Geografía* (pp. 843-853). Asociación Española de Geografía.
- Blanco, I. y Nel.lo, O. (eds.) (2018). Barrios y crisis. Crisis económica, segregación urbana e innovación social en Cataluña. València: Tirant Lo Blanch.
- Bourdieu, P. (2018). Social Space and the Genesis of Appropriated Physical Space. *International Journal of Urban and Regional Research*, 42, pp. 106–114. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12534>
- Caravaca, I. (2022). El gran reto de la desigualdad. Impactos socio-espaciales. Sevilla: Observatorio de la Desigualdad en Andalucía.



- Cutillas Orgilés, E. (2006). Elche y Elda-Peter (Alicante): la diferenciación social de dos núcleos industriales. *Cuadernos de Geografía*, (79), 53-74.
- Dwyer, R. E. (2010). Poverty, prosperity, and place: The shape of class segregation in the age of extremes. *Social problems*, 57(1), 114-137. <https://doi.org/10.1525/sp.2010.57.1.114>
- Fowler, C. S. (2016). Segregation as a multiscale phenomenon and its implications for neighborhood-scale research: The case of South Seattle 1990–2010. *Urban geography*, 37(1), 1-25. <https://doi.org/10.1080/02723638.2015.1043775>
- Galster, G. & P. Sharkey (2017), Spatial Foundations of Inequality: A Conceptual Model and Empirical Overview. *Russell Sage Foundation Journal of the Social Sciences* 3, 1–33. DOI: 10.7758/RSF.2017.3.2.01.
- Goering, J. (2013). Neighborhood effects and public policy. *City & Community*, 12(1), 13–20. <https://doi.org/10.1111/cico.12006>
- González González, M. J. (1990). Pautas de segregación social en el municipio de León: un ensayo de aplicación del análisis de correspondencias. *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, 10, 103-120. <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/issue/view/AGUC909011>
- Haandrikman, K., Costa, R., Malmberg, B., Rogne, A. F., & Sleutjes, B. (2023). Socio-economic segregation in European cities. A comparative study of Brussels, Copenhagen, Amsterdam, Oslo and Stockholm. *Urban Geography*, 44(1), 1-36. <https://doi.org/10.1080/02723638.2021.1959778>
- Linder, D., Díez, A. & Jeschke, A.L. (2010): Jornadas P.A.R. San Antón. Diseñar infraestructuras del paisaje, un barrio urbano de la ciudad de Cuenca. Propuestas presentadas en el marco de un taller del 24 al 27 de noviembre de 2010 en la sede conquense de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo.
- Madariaga, R., Martori, J. C., & Oller, R. (2020). 640. Renta salarial, desigualdad y segregación residencial en las ciudades medianas de Cataluña. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 24. <https://doi.org/10.1344/sn2020.24.28202>
- Maloutas, T. & Fujita, K. (eds.) (2012). *Residential Segregation in Comparative Perspective. Making sense of contextual diversity*. New York: Routledge.
- Martin-Legendre, J. I., Castellanos-García, P., & Sanchez-Santos, J. M. (2021). Neighborhood inequality and spatial segregation: An analysis with tax data for 40 Spanish cities. *Cities*, 118, 103354. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103354>
- Nel.lo, O (Ed) (2021). Efecto barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas. Tirant Lo Blanch.
- Openshaw, S. (1977). A geographical solution to scale and aggregation problems in region building, partitioning and spatial modelling. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 2(4), 459–472. <https://doi.org/10.2307/622300>
- Östth, J., Clark, W. A., & Malmberg, B. (2015). Measuring the scale of segregation using k-nearest neighbor aggregates. *Geographical analysis*, 47(1), 34-49. <https://doi.org/10.1111/gean.12053>
- Petrović, A., van Ham, M., & Manley, D. (2022). Where do neighborhood effects end? Moving to multiscale spatial contextual effects. *Annals of the American Association of Geographers*, 112(2), 581-601. <https://doi.org/10.1080/24694452.2021.1923455>
- Piekut, A. & Valentine, G. (2017). Spaces of Encounter and Attitudes Towards Difference: A Comparative Study of Two European cities. *Social Science Research*, 62, pp. 175–188. <https://doi.org/10.1016/j.ssresearch.2016.08.005>
- Piekut, A., Pryce, G., & van Gent, W. (2019). Segregation in the twenty first century: Processes, complexities and future directions. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 110(3), 225-234. <https://doi.org/10.1111/tesg.12355>
- Porcel López, S. (2019). Desigualdad social y segregación residencial. Una relación compleja. Fundación Foessa.
- Porcel, S. & Antón, F. (2020). Ciudad postindustrial y dinámicas socio-residenciales en España: Un análisis comparativo de cinco metrópolis. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 24: 1-33. <https://doi.org/10.1344/sn2020.24.29092>
- Robaina, I. M. M., Soria Cáceres, C. H., & Andrés López, G. (2023a). La segregación socioespacial urbana en el pensamiento geográfico: de la reflexión teórica a la cuantificación estadística. *Lurralde: Investigación y espacio*, (46), 53-88.



- Robaina, I.M. M., Soria Cáceres, C.H., & Andrés López, G. (2023b). Segregação residencial urbana em cidades médias: uma análise geográfica da região de Castilla e León, Espanha. *Geografares* [Online], 36. URL: <http://journals.openedition.org/geografares/9073>
- Rodríguez Suárez, I., Hernández Aja, A., Gómez Giménez, J. M., Matesanz Parellada, Á., & Díez Bermejo, A. (2021). Los Catálogos de Barrios Vulnerables de España. Análisis de la vulnerabilidad en las ciudades españolas entre 1991 y 2011. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, 53, 179-200. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.M21.10>
- Rubio, E., & Ureña, J. M. D. (2020). Metodología para evaluar la regeneración de barrios no planificados: el Barrio de San Antón en Cuenca. In IV Congreso ISUF-H: *Metrópolis en recomposición: prospectivas proyectuales en el Siglo XXI: Forma urbis y territorios metropolitanos* (pp. 1-16). DUOT, UPC.
- Sharkey, P., & Faber, J. W. (2014). Where, when, why, and for whom do residential contexts matter? Moving away from the dichotomous understanding of neighborhood effects. *Annual review of sociology*, 40, 559-579. <https://doi.org/10.1146/annurev-soc-071913-043350>
- Sorando, D. (2022). Extrañas a sí mismas: el aumento de la segregación residencial en las sociedades urbanas españolas (2001-2011). *Arbor*, 198(803-804), a641-a641. <https://doi.org/10.3989/arbor.2022.803-804008>
- Temes, R. R. (2014). Valoración de la vulnerabilidad integral en las áreas residenciales de Madrid. *EURE (Santiago)*, 40 (119), 119-149. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000100006>
- Troitiño Vinuesa, M. Á. (1984). *Cuenca: evolución y crisis de una vieja ciudad castellana*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid y Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- Van Ham, M., Manley, D., Bailey, N., & Simpson, L. (2012). *Neighbourhood effects research: New perspectives*. Dordrecht: Springer.
- Van Ham, M., Tammaru, T., Ubarevičienė, R., & Janssen, H. (2021). *Urban socio-economic segregation and income inequality: A global perspective*. Springer Nature.
- Vázquez Varela, C., Palacios García, A.J., & Martínez Navarro, J.M. (2017). The “housing” in the context of urban vulnerability: Madrid’s municipal policies and practices tackling residential vulnerability. In Bargelli, E., & Heitkamp, T. (ed.) *New developments in Southern European Housing* (pp. 79-126), Pisa, Pisa University Press, *Southern European Housing II*.
- Vázquez Varela, C. & Martínez Navarro, J.M. (2022). Evolución de las políticas urbanísticas en Cuenca (1979-2019): los ciclos de urbanización de una ciudad intermedia enclavada. In Bellet, C. & Cebrián, F. (coord.) *Ciudades medias en España. Urbanización y políticas urbanísticas (1979-2019)* (pp. 213-258). Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida, Universidad de Castilla-La Mancha y Asociación Española de Geografía.





# PROYECTO URBANO Y SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL EN JAÉN. EL CASO DEL POLÍGONO DEL VALLE

LUIS MIGUEL SÁNCHEZ ESCOLANO<sup>1</sup>

NOELIA RUIZ MOYA<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Granada. Campus de Cartuja, S/N, Granada (España), lmsescolano@ugr.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Granada. Campus de Cartuja, S/N, Granada (España), noeliaruiz@ugr.es*

**Resumen.** Los fuertes impactos que el capitalismo global está produciendo en las urbes de tamaño medio del mundo mediterráneo están generando cambios morfológicos, espaciales y sociales. En estas ciudades, además, la distancia social no encuentra su equivalente en la distancia física, por lo que es necesario considerar otras formas de diferenciación: barreras (urbanísticas y arquitectónicas) o elementos simbólicos (narrativas desvalorizantes).

Esta aportación reconoce los principales desafíos que la planificación y la gestión urbanas encuentran en el “Polígono del Valle” de la ciudad de Jaén (España). Estudiando el barrio desde sus orígenes, caracterizando las formas de producción del espacio, la gestión que de él se ha realizado y permitiendo sentar las bases para un posterior avance sobre el conocimiento científico de las geografías de la vida cotidiana.

Para ello, y junto con la revisión bibliográfica previa, se recopilan y analizan variables sociodemográficas diversas (vivienda, empleo, renta, etc.) todas ellas referidas a fragmentación y segregación espacial urbanas y circunscritas a los años 2020 y 2021. De ello se obtienen resultados cartográficos novedosos y se arroja luz sobre uno de los espacios más conflictivos y necesitados de intervención pública de la urbe jaennense.

**Palabras clave:** Planificación, Ciudades medias, Desigualdad urbana, Calidad de vida, Jaén.

## URBAN PROJECT AND SPATIAL SEGREGATION IN JAÉN. THE CASE OF “POLÍGONO DEL VALLE”

**Abstract.** The strong impacts that global capitalism is producing in the medium-sized cities of the Mediterranean world are generating morphological, spatial and social changes. In these cities, furthermore, social distance does not find its equivalent in physical distance, so it is necessary to consider other forms of differentiation: barriers (urban and architectural) or symbolic elements (devaluing narratives).

This contribution recognizes the main challenges that urban planning and management find in the “Polígono del Valle” of the city of Jaén (Spain). Studying the neighborhood from its origins, characterizing the forms of production of the space, the management that has been carried out and allowing the foundations to be laid for a subsequent advance in scientific knowledge of the geographies of daily life.

To this end, and together with the previous bibliographic review, various sociodemographic variables are compiled and analyzed (housing, employment, income, etc.), all of them referring to urban spatial fragmentation and segregation and limited to the years 2020 and 2021. This results in novel cartographic results and sheds light on one of the most conflictive spaces in need of public intervention in the city of Jaén.

**Keywords:** Planning, Mid-Sized Cities, Urban Inequalities, Quality of Life, Jaén.



## 1. INTRODUCCIÓN. APUNTE METODOLÓGICO

La ciudad de Jaén ha sido históricamente una de las referencias urbanas de la Andalucía interior por su posición geoestratégica y relevancia urbana (Ruiz Moya et al., 2022). Además, en el último siglo se ha consolidado como un nodo de comunicaciones fundamental entre la Meseta y el sur de la Península Ibérica. Erigida capital de la provincia homónima desde 1833, ha llegado en el XXI a ser la cabecera de una modesta aglomeración urbana, en la que su predominante papel administrativo, que se complementa por la prestación de servicios de primer nivel para un amplio entorno territorial (sanitarios, educativos, económicos...) han dirigido su desarrollo económico, urbanístico y dotacional (Sánchez Escolano & Toro Sánchez, 2016). Sin embargo y de forma paralela, en las últimas décadas la ciudad vive sumida en una invariable apatía económica y demográfica. Esto la está relegando respecto a la positiva evolución que registran otras capitales circundantes y las zonas litorales de la comunidad autónoma de Andalucía. Junto con ello, esta inercia ha dejado sin validez o, directamente, ha truncado las expectativas que algunos procesos de expansión y reforma urbanas habían generado entre la población y la dirigencia local. Así, e independientemente de otros factores, Jaén es hoy una urbe sin el dinamismo necesario para sacar adelante un nuevo modelo urbano que la revitalice y prepare para afrontar los desafíos que el capitalismo globalizado, la competitividad urbana y territorial, o las dinámicas de flujos que dirigen el desarrollo regional, exigen.

Todo lo anterior tiene distintas consecuencias, tanto espaciales como sociales. Procesos como la consolidación del suelo urbanizable previsto en planes antiguos, la complementariedad de servicios públicos en una dimensión metropolitana, o la rentabilización social y económica de algunas iniciativas de cierta repercusión por su novedad y potencialidad (tranvía urbano, espacios comerciales, universidad pública), se han visto comprometidos por esta debilidad y falta de pulso urbano (Sánchez Escolano, 2017). Además, y concretando en lo social, muchas de las dinámicas negativas identificadas en este campo, algunas históricas y sobre las que se venía interviniendo desde los inicios de la Democracia (tales como la desigualdad dotacional entre barrios, la conflictividad en zonas desfavorecida, la estigmatización o la falta de recursos públicos para atender procesos incipientes de desigualdad) se han cronificado o, incluso, engrandecido en los últimos años (Correa Alvarado, 2017; Bellet et al., 2023). Esto es especialmente palpable en sectores como los barrios que conforman el casco histórico o los polígonos residenciales de la segunda mitad del XX. Uno de esos espacios urbanos – otro más de los planificados para acoger a la población de aluvión que desde el mundo rural se trasladó a Jaén entre 1960 y 1980-, es el Polígono de Santa María del Valle o, sencillamente, el Polígono del Valle.

Esta aportación reconoce los principales desafíos que la planificación y la gestión urbanas encuentran en el Polígono del Valle de la ciudad de Jaén (España). Estudiando el barrio desde sus orígenes, caracterizando las formas de producción del espacio, la gestión que de él se ha realizado y permitiendo sentar las bases para un posterior avance sobre el conocimiento científico de las geografías de la vida cotidiana. Se pretende una aproximación que sitúe las circunstancias del Polígono del Valle en su entorno urbano y se puedan desentrañar las erróneas claves del discurso público que sobre él se ha construido en las últimas décadas.

Para ello, y junto con la revisión bibliográfica previa, se recopilan y analizan variables sociodemográficas diversas (vivienda, empleo, renta, etc.) todas ellas referidas a fragmentación y segregación espacial urbanas y circunscritas a los años 2020 y 2021. De ello se obtienen resultados cartográficos novedosos y se arroja luz sobre uno de los espacios más conflictivos y necesitados de intervención pública de la urbe jiennense. Además, se aporta una visión desdramatizada y objetiva que choca con el discurso social imperante. Este ha estigmatizado al barrio como fuente de conflicto, pobreza y peligrosidad en el corazón de la ciudad, obviando este discurso en muchos casos sus valores y realidad urbana.

## 2. EL POLÍGONO DEL VALLE, BARRIO DE ALUVIÓN EN UNA CAPITAL DE PROVINCIA

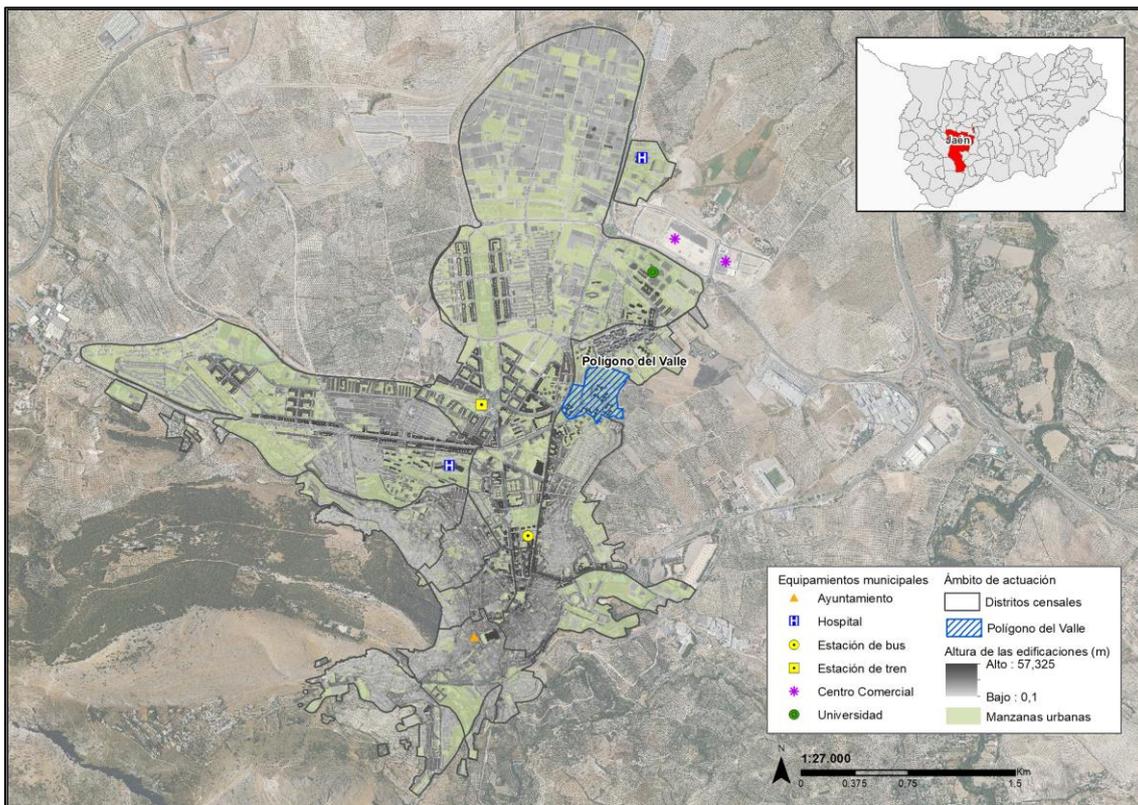
Como auténtica referencia urbana en materia de gestión pública en vivienda y lucha contra la pobreza, el barrio del Polígono del Valle de Santa María se ha consolidado en las últimas décadas como un espacio con personalidad propia dentro de la ciudad de Jaén (Sánchez Escolano, 2018). Se trata de un conjunto social y urbano nacido de la amalgama sobrevenida con la inmigración a la ciudad, tanto proveniente de



los pueblos del entorno, como también del rural profundo del alto Guadalquivir, y todo ello en el marco de la política de polígonos residenciales construidos de forma vertiginosa por los últimos gobiernos del Franquismo y los primeros de la Transición (Llavero Berbel, 2017).

Esta idea - la de suma de diversas condiciones y circunstancias vitales-, marcó desde sus inicios la vida del barrio, ya que al desapego y la pérdida de identidad que acompaña el proceso emigratorio, se unen aquí la conflictividad y ausencia de intereses comunes entre los vecinos. Estos, de repente y en radical contraposición con su origen y hábitat rural, se encontraban formando parte de un mismo barrio y eran comuneros en un bloque de pisos de una capital de provincia. Si hubiera que destacar un argumento que haya condicionado y ayude a comprender la trayectoria del Polígono desde sus orígenes es este, el de la diversidad de circunstancias y proyectos vitales de sus habitantes.

Figura 1. Localización del Polígono del Valle en Jaén



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Instituto Geográfico Nacional. Instituto Estadístico y Cartográfico de Andalucía. Elaboración propia.

El Valle, debido a la novedad que introdujo y a la no siempre certera intervención pública en su puesta en marcha y seguimiento, ha quedado como icono de los impactos sobrevenidos a partir de intervenciones urbanas y de vivienda en Jaén (Figura 1). Fue un proyecto que presentaba enormes potencialidades en cuanto a instalaciones públicas de gran tamaño y calidad que pudieran, en un supuesto de buena gestión, servir para regenerar este sector de la ciudad construyendo “barrio” en el sentido más completo del término (con nuevas y completas dotaciones, zonas verdes, deportivas, comerciales y culturales). Además, considerando la forma estrellada de la ciudad que se proyecta sobre la campiña, no estaba en exceso alejado del centro y la zona ya construida, así como se incardinaba bien en las grandes vías que articulaban la vida en la ciudad.

La evolución posterior registrada desde la llegada de sus moradores, con todos los problemas de convivencia y organización que comenzaron a aflorar, desbarató esta posibilidad. Este abandono y sus consecuencias es lo que dejó enquistado en el imaginario del conjunto de la ciudad la idea de que el Polígono del Valle, pese sus valores arquitectónicos y estructurales, era un espacio marginal y problemático



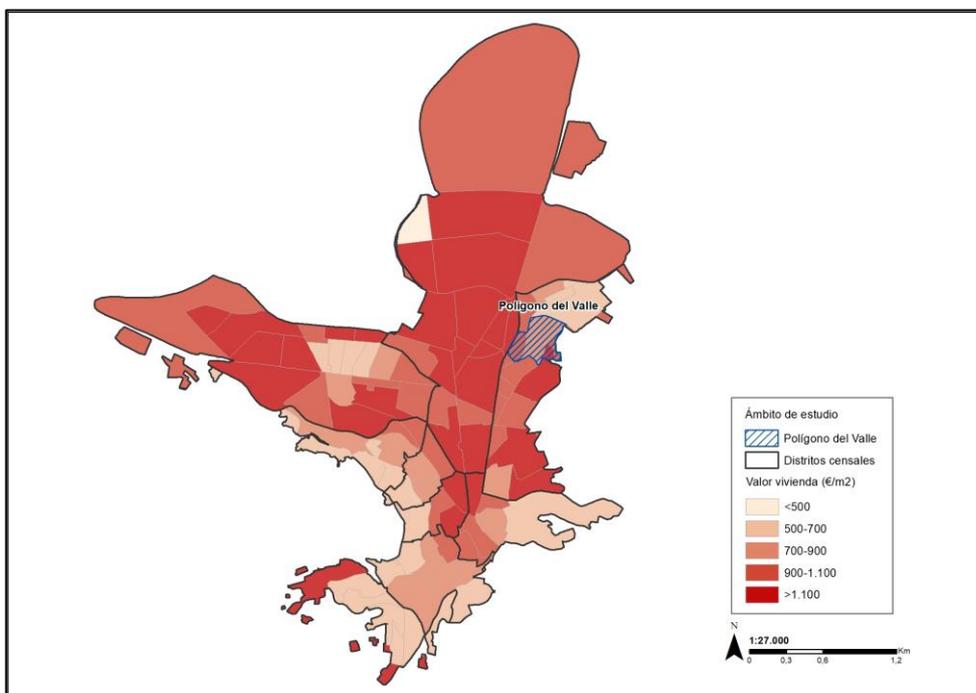
(Araújo, 2013). Esto sigue siendo una verdad para muchos habitantes hasta el presente debido a realidades que si bien son excepcionales siguen sucediendo en sus calles (EuropaPress, 2022).

Con el paso de los años y la consolidación de las estructuras del Estado del Bienestar en la ciudad se produjo la vuelta a la acción por parte de las administraciones públicas. Estas han insistido en integrar progresivamente al barrio en su entorno, ayudando a superar visiones prejuiciosas y han apostado por la intervención social para aumentar la calidad de vida en el barrio (Liébana, 2022; Millán, 2023). El asentamiento y creciente organización de sus vecinos, que con los años han sabido constituirse como una comunidad con objetivos comunes, ha sido la otra clave de este proceso.

### 3. UNA APROXIMACIÓN A LA SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL EN JAÉN

A continuación, se ha construido un sucinto análisis de contexto que permite situar, a partir de la consideración de variables clave, la situación y realidad del barrio en estudio en la ciudad. Los datos reflejan y dan perspectiva de los procesos mencionados, los sitúan en su justa importancia y permiten obtener conclusiones operativas.

Figura 2. Valor de la vivienda por distritos censales, Jaén 2021

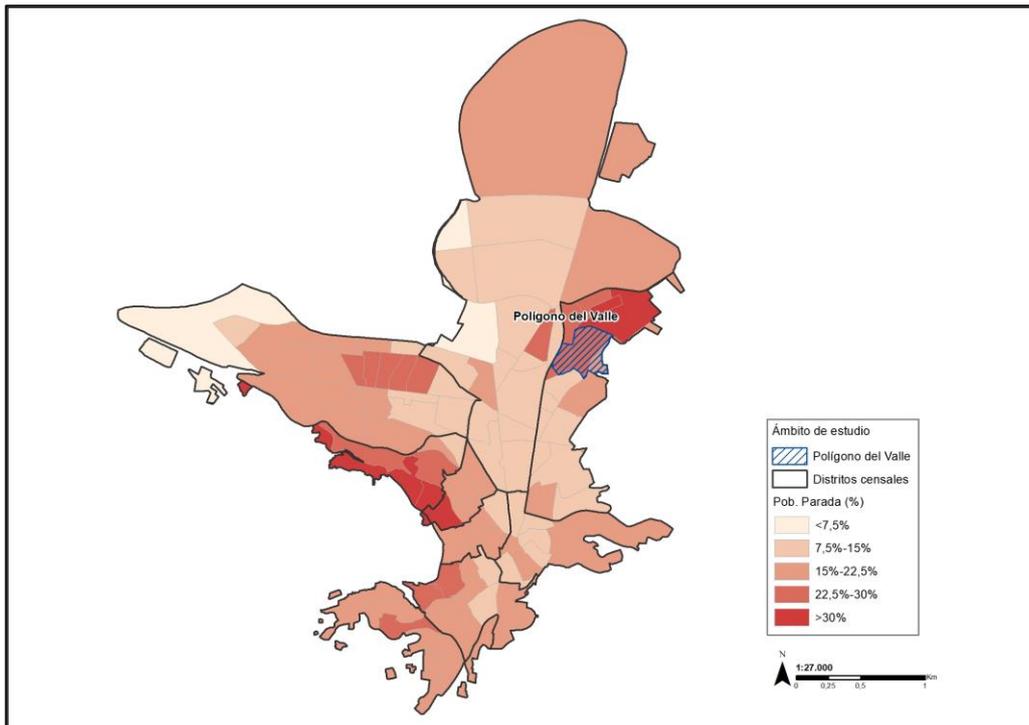


Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Censo de Población y Vivienda 2021. Elaboración propia.

Considerando el valor de la vivienda por distrito censal se inicia este análisis. En primer lugar (Figura 2), se representa el valor monetario de las viviendas recogido en el Censo de Población y Vivienda (2021) por distritos censales. Para facilitar su representación se ha distribuido el histograma de valores en 5 intervalos de igualdad que ha permitido apreciar las diferencias internas de los datos. Con ellos, se puede observar la configuración de dos espacios diferenciados en la ciudad: las viviendas con mayor valor económico se aglutinan en la zona central, entorno a la Avenida de Madrid en el extremo nororiental, y la de Murcia en la parte central. Estas viviendas, con mayor superficie, se sitúan en los edificios más altos y nuevos de la ciudad, teniendo una mayor calidad constructiva y pivotando sobre la mayoría de equipamientos municipales. Por el contrario, las viviendas de menor valor monetario (€/m<sup>2</sup>) se localizan en los barrios más periféricos de la ciudad, especialmente en los de la zona sur y que conforman el casco antiguo de Jaén (Barrios como la Magdalena, San Miguel o el entorno de la Catedral). En este contexto, el Polígono del Valle aparece sobre un espacio de transición entre ambos extremos en la periferia oriental de la ciudad, flanqueado por edificios mejor posicionados en su flanco meridional.



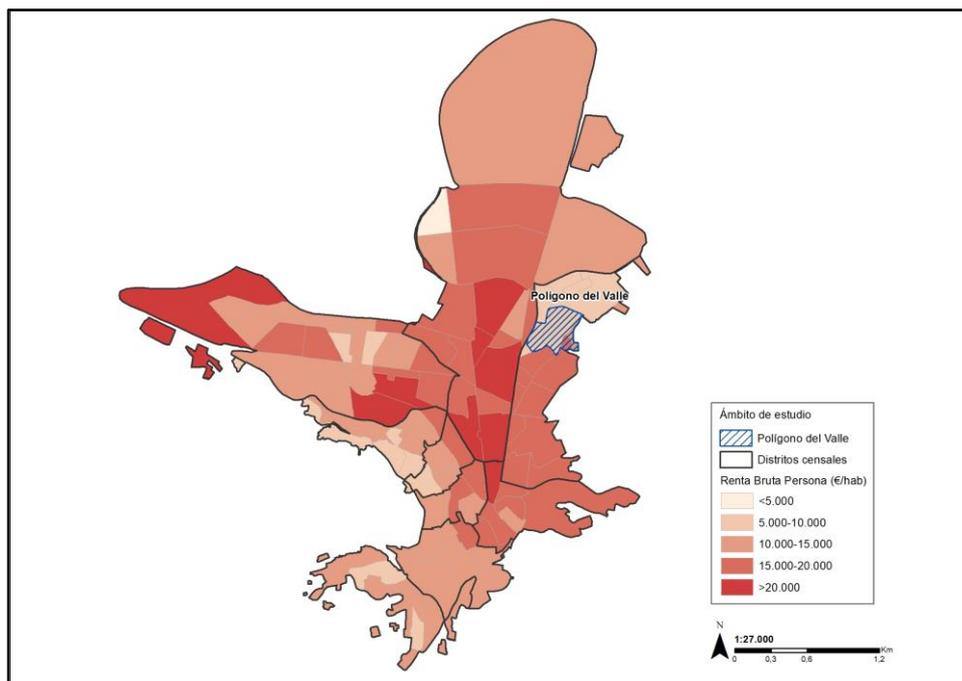
Figura 3. Tasa de desempleo por distritos censales, Jaén 2021



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Censo de Población y Vivienda 2021. Elaboración propia.

En la Figura 3 se representa la población parada cartografiada sobre la base de los distritos censales. Se ha realizado una distribución de los datos en intervalos de igualdad para ver el comportamiento interno de los distritos de la ciudad (la media estadística de paro de la población roza el 15%, por eso este es el valor de inicio de la clase central). La zona de estudio vuelve a ser una transición desde el centro y la expansión urbana más favorecida, hacia uno de los focos del paro en la ciudad junto con el casco histórico.

Figura 4. Renta bruta por persona y distrito censal, Jaén 2021

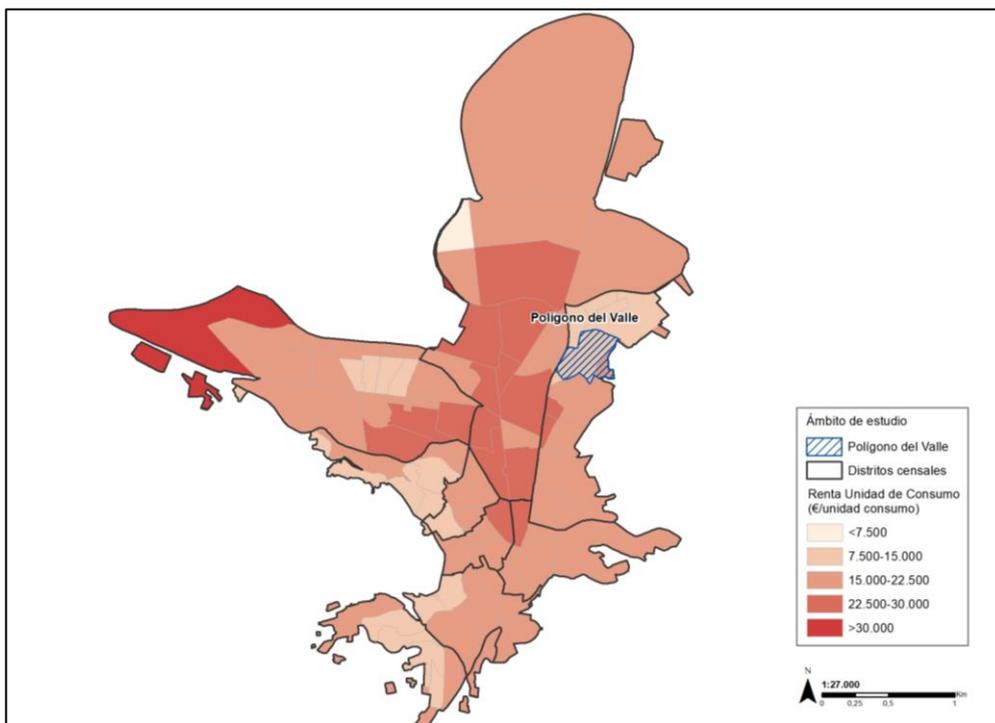


Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Censo de Población y Vivienda 2021. Elaboración propia.



En este caso, los datos se han representado el índice de la renta personal siguiendo una clusterización en intervalos de igualdad para apreciar las diferencias internas. Aquí se refleja una cierta polarización social en la ciudad, concentrándose las más elevadas en la zona central-septentrional – en la intersección delimitada por las Avenidas de Murcia y Madrid-, que llegan incluso a superar los 20.000 €/persona al año. Mientras, los barrios periféricos del casco antiguo y el Polígono del Valle apenas superan los 5.000 €/persona (Figura 4).

Figura 5. Renta por unidad de consumo y distritos censales, Jaén 2021



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Censo de Población y Vivienda 2021. Elaboración propia.

Una tendencia que se acentúa aún más cuando analizamos la distribución de las rentas por unidades de consumo (tradicionalmente conocidos como hogares), donde se aprecian clústeres más bajos que los mostrados en el indicador anterior. Esto es sinónimo de los escasos recursos monetarios de la mayoría de los hogares jaennenses que se sitúan entre los 15.000 y 22.500 €/año. Unas cifras superadas en algunas secciones de la zona central, especialmente en torno a la Avenida de Madrid y el Paseo de España. Por el contrario, las rentas más bajas, aun teniendo una distribución aleatoria, se emplazan en el casco antiguo y, nuevamente, en el Polígono del Valle (Figura 5).

Finalmente y, en un intento por centrar el debate sobre las tendencias sociales, económicas y espaciales abordadas, se ha escogido representar conjuntamente el índice de GINI y el coeficiente 80/20 sobre la base de los distritos censales de la ciudad de Jaén para tener de este modo una idea más certera sobre la situación real de la zona de estudio (Figura 6).

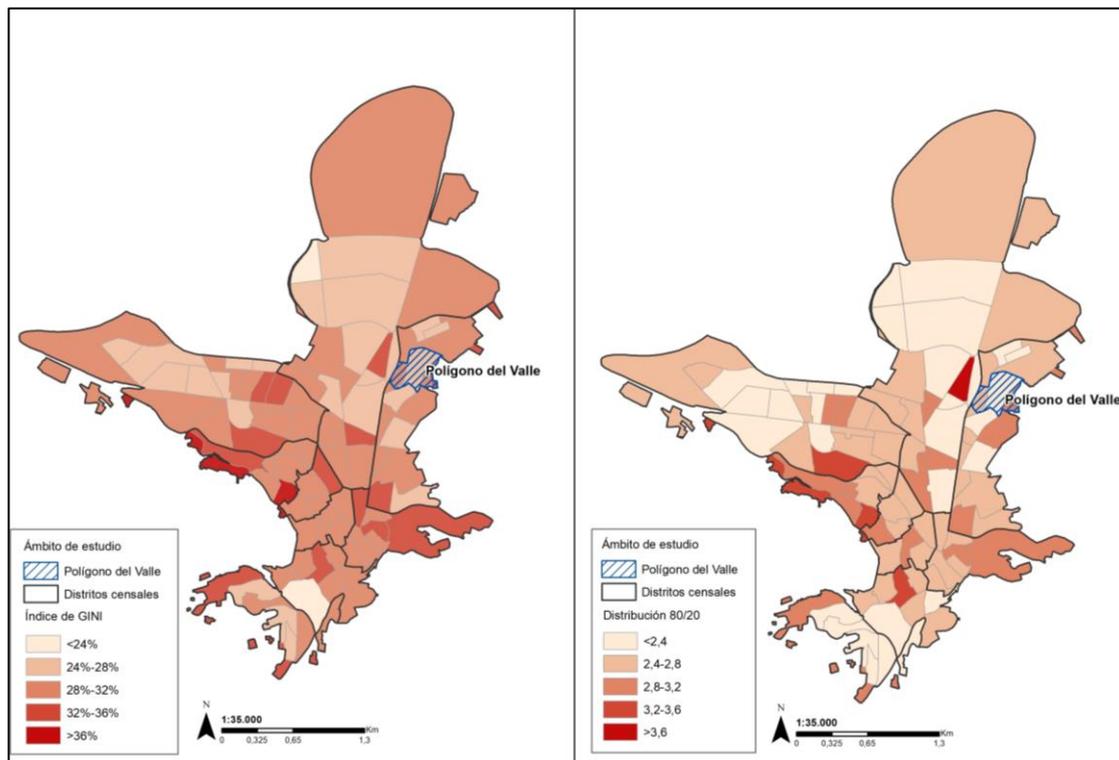
En el primer caso se representan los niveles de desigualdad para el conjunto del casco urbano: curiosamente, y por las características de este indicador, GINI ofrece resultados bastante moderados, incluso bajos (cercanos a 0, la igualdad absoluta) en el extremo sur de la ciudad, así como en las áreas de expansión residencial de finales del S.XX (paseo de la Estación y alrededores) e inicios del XXI. Junto con ellos, en el espolón oriental de esta zona, destaca por un comportamiento similar el Polígono del Valle. En general, el conjunto urbano ofrece valores inferiores a 0,5 (50% en la cartografía), indicativo del estado general de la ciudad en una situación de poca desigualdad; claro está, esta realidad se debe enmarcar en lo que indicaban los indicadores anteriores, por lo que hablamos de igualdad en un contexto general de bajas rentas y debilidad del tejido económico.

Complementando al anterior, el coeficiente 80/20 mide la desigualdad en la distribución de ingresos, considerando en este caso ratios entre percentiles: concretamente, la relación entre la renta media obtenida



por el 20% de la población con la renta más alta (quintil más alto) y el 20% de la que menos ingresa (el más bajo). Jaén vuelve a destacar por la moderación de los valores que ofrece, al ser medios-bajos y, en muchas secciones, bajos (a mayor valor, mayor desigualdad). Solo algunos distritos aislados en el casco histórico y en el ensanche superan el 3, quedando la gran mayoría de la ciudad y el Polígono del Valle con valores entre 2 y 3. Una vez más, y poniendo esto en su contexto, Jaén ofrece valores inusualmente bajos en relación con otras urbes andaluzas y españolas, con niveles de desigualdad entre rentas inusualmente moderados.

Figura 6. Índices sintéticos: GINI y cociente 80/20, Jaén 2021



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Censo de Población y Vivienda 2021. Elaboración propia.

#### 4. CONCLUSIONES

Como se ha demostrado, el Polígono del Valle no es, pese a lo considerado habitualmente en el discurso público, un espacio especialmente desfavorecido o que destaque por una problemática urbana en relación con el resto de la ciudad de Jaén. No es, en suma, el territorio de la pobreza y la conflictividad que históricamente se ha señalado y del que constantemente emanan informaciones que no hacen sino reforzar este estigma. Es cierto que ofrece realidades desafiantes para la planificación y gestión urbanas, y que, adentrándose en el detalle, requiere de intervenciones sectoriales que aminoren o reconduzcan situaciones dificultosas que condicionan su estatus y estándares de calidad de vida. Algo común a casi todos los barrios de la ciudad de Jaén en la actualidad, por otra parte. Se hace necesario por tanto, en este y otros casos, abordar con nuevos indicadores y a otras escalas estos procesos, en lo que será una lógica continuación de este trabajo.

Jaén en conjunto no es tampoco una ciudad que refleje estar tensada por la desigualdad, al ofrecer en variables como las analizadas en esta aportación valores que no describen un patrón especialmente insistente entre barrios y distritos censales. Hay áreas mejor y peor posicionadas según un indicador determinado, pero que no muestran similar desempeño en el siguiente. Así, se impide caracterizar a grandes rasgos zonas claramente favorecidas o desfavorecidas en la urbe. Esto es un elemento extraordinariamente positivo para la construcción del modelo urbano futuro. Pese a la falta de dinamismo socioeconómico y la errática política desplegada en materia de urbanismo en la escala local, una menor



desigualdad será un buen soporte y apoyo a su viabilidad. Pero todo ello no es óbice para poner de relieve las enormes problemáticas, muchas de ellas de tipo estructural y con presencia histórica, que caracterizan a la ciudad en el momento actual.

Agradecimientos: Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación “Fragmentación y segregación socioespacial en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas (2001-2021)” (PID2021-124511NB-C21+C22) financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (MCIN) de la Agencia Estatal de Investigación (AEI) 10.13039/501100011033/ y por FEDER: Una manera de hacer Europa; Subproyecto 1: “Segregación socioespacial y geografías de la vida cotidiana en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas” (PID2021-124511NB-C21).

## REFERENCIAS

- Araújo, C. (2013, agosto 1). Polígono del Valle, un barrio de aluvión con un 70% de paro. EIDiario.es. Recuperado de: [https://www.eldiario.es/andalucia/poligono-valle-barrio-aluvion-ciento\\_1\\_5698786.html](https://www.eldiario.es/andalucia/poligono-valle-barrio-aluvion-ciento_1_5698786.html)
- Bellet Sanfeliu, C., Andrés López, G., & Cebrían Abellán, F. (2023). La segregación residencial en las ciudades medias españolas: aproximación a un fenómeno complejo. XXVIII Congreso de la Asociación Española de Geografía: Libro de Actas, 843-853. Asociación Española de Geografía (AGE), Universidad de la Rioja.
- Correa Alvarado, C.C. (2017). El paseo de la estación de Jaén (Editorial de la Universidad de Sevilla). Sevilla.
- EuropaPress (2022, julio 13). Detenidas cinco personas al dismantelar tres puntos de venta de droga en el Polígono del Valle en Jaén capital. EuropaPress (Agencia). Recuperado de: <https://www.europapress.es/andalucia/noticia-detenidas-cinco-personas-desmantelar-tres-puntos-venta-droga-poligono-valle-jaen-capital-20220713173106.html>
- Ruiz Moya, N., Sánchez Escolano, L.M. & Lara Valle, J.J. (2022). Jaén en Democracia (1979-2019). Gestión urbana y planificación para el desarrollo territorial. En Ciudades medias en España. Urbanización y políticas urbanísticas (1979-2019) (pp. 357-389). Editorial de la Universitat de Lleida, Editorial de la Universidad de Castilla La Mancha, Asociación Española de Geografía.
- Liébana, J.M. (2022, marzo 1). La nueva vía verde, del Barrio de Belén al Polígono del Valle, se iniciará en verano. Diario Ideal. Recuperado de: <https://www.ideal.es/jaen/jaen/nueva-verde-barrio-20220301164711-nt.html>
- Llavero Berbel, C.M. (2017). Maneras de vivir, maneras de sentir: El polígono del valle (Jaén). I Jornadas de Periferias Urbanas: Libro de Actas, 516-528. Universidad de Sevilla. Escuela Técnica Superior de Arquitectura.
- Millán, M. (2023, marzo 23). La residencia de mayores de El Valle “será una realidad el próximo año”. Diario Ideal. Recuperado de: <https://www.ideal.es/jaen/jaen/residencia-mayores-valle-realidad-proximo-ano-20230323165453-nt.html>
- Sánchez Escolano, L.M. & Toro Sánchez, F.J. (2016). Procesos de cambio y problemáticas emergentes en las grandes ciudades andaluzas. En ¿Quién vive dónde? Las condiciones de habitabilidad de la población que vive en las grandes ciudades andaluzas (pp. 31-45). Universidad de Granada.
- Sánchez Escolano, L.M. (2018). Cohésion sociale et projet urbain dans une ville moyenne. Le cas de Jaén (Espagne). En Ciudad, vivir, habitar/Ville, Habitat, Habiter (pp. 109-123). Universidad de Granada.
- Sánchez Escolano, L.M. (2017). Cuando en el término medio está la virtud. Contexto social y gobierno urbano en Jaén. En La microhistoria andaluza desde lo urbano (pp. 123-141). Universidad de Granada.



# ANÁLISIS DEL ÁREA URBANA DE LEÓN A TRAVÉS DE SUS SECCIONES CENSALES: APLICACIÓN DEL ALGORITMO APRIORI A VARIABLES ESPACIALES, DEMOGRÁFICAS Y ECONÓMICAS (CENSO 2021)

MARÍA JESÚS GONZÁLEZ GONZÁLEZ<sup>1</sup>

MARÍA EVA VALLEJO PASCUAL<sup>2</sup>

<sup>1</sup> *Departamento de Geografía, Universidad de León, Facultad de Filosofía y Letras, Campus de Vegazana, s.n, 24071 León, mjgong@unileon.es*

<sup>2</sup> *Departamento de Economía y Estadística, Universidad de León, Facultad de CC. Económicas y Empresariales, Campus de Vegazana, s.n, 24071 León, eva.vallejo@unileon.es*

**Resumen.** El análisis de las características de las secciones censales que definen el área urbana de cualquier ciudad requiere trabajar a menudo con variables que presentan alta correlación. Este hecho puede dificultar, tanto la identificación de relaciones entre las características analizadas más allá de las ligadas al tamaño poblacional, como la construcción de grupos de secciones censales. Con el fin de solventar esta situación, este trabajo recurre al algoritmo Apriori, propuesto inicialmente por Agrawal & Srikant (1994). El algoritmo está diseñado para trabajar sobre bases de datos de numerosos individuos e ítems, buscando los subconjuntos de ítems más probables (medidos a través la probabilidad condicionada o confianza) e identificando en segundo lugar los grupos de individuos que presentan dichos subconjuntos. En este trabajo, Apriori se aplica a la base de datos formada por las 153 secciones censales del área urbana de León, sobre las que se han observado 48 variables (en quintiles) relativas a los aspectos espaciales, demográficos y económicos más relevantes, tomadas del Censo (2021). Entre los resultados encontrados destacan los relativos a la variable de desigualdad del índice de Gini: las 16 secciones censales del primer quintil de desigualdad de Gini y primer quintil de renta bruta por persona por causa de las pensiones, se sitúan todas ellas el último quintil de renta bruta personal procedente de salario. Por otro lado, más allá de los resultados encontrados para León, el trabajo concluye que la aplicación del algoritmo resulta útil para la selección de variables y grupos de secciones censales que sean el origen de estudios posteriores.

**Palabras clave:** León (España), algoritmo *Apriori*, desigualdad económica, segregación residencial, barrios extremos.

## ANALYSIS OF THE URBAN AREA OF LEÓN THROUGH ITS CENSUS SECTIONS: APPLICATION OF THE APRIORI ALGORITHM TO SPATIAL, DEMOGRAPHIC AND ECONOMIC VARIABLES (2021 CENSUS)

**Abstract.** The analysis of the characteristics of the census tracts that define the urban area of any city often requires working with highly correlated variables. This fact can make it difficult to identify relationships between the characteristics analyzed beyond those linked to population size, as well as to construct groups of census sections. In order to overcome this situation, this paper uses the Apriori algorithm, initially proposed by Agrawal & Srikant (1994). The algorithm is designed to work on databases of numerous individuals and items, searching for the most likely subsets of items (as measured by conditional probability or confidence) and secondly identifying the groups of individuals that have such subsets. In this work, Apriori is applied to the database formed by the 153 census sections of the urban area of León, on which 48 variables (in quintiles) relating to the most relevant spatial, demographic and economic aspects, taken from the Census (2021), have been observed. Among the results found, those relating to the inequality variable of the Gini index stand out: the 16 census tracts of the first quintile of Gini inequality and the first quintile of gross personal income per person due to pensions are all located in the last quintile of gross personal income from wages. On the other hand, beyond the results found for León, the paper concludes that the application of the algorithm is useful for the selection of variables and groups of census sections that are the origin of subsequent studies.

**Keywords:** León (Spain), Apriori algorithm, economic inequality, residential segregation, extreme neighbourhoods.



## 1. INTRODUCCIÓN

El estudio de las áreas urbanas de las ciudades medias en España, como es la ciudad de León, ha cobrado un interés renovado en los últimos años, tanto por su papel como centros de equilibrio territorial como por ser espacios de innovación y desarrollo sostenible (Escudero et al., 2019). Estas ciudades, por su escala, ofrecen una oportunidad única para modelar una urbanización más equilibrada, promoviendo una distribución de la población y de los recursos que evita la saturación de las grandes urbes y fomenta una mayor cohesión social y económica.

Las secciones censales, definidas como las divisiones territoriales utilizadas para el censo de población y vivienda, son fundamentales para comprender las dinámicas sociodemográficas de estas ciudades (Andrés López et al., 2022). La delimitación y estudio de sus áreas urbanas a través de sus secciones, permite identificar patrones demográficos (población y nivel de estudios) y económicos (actividad y renta), y también otros relacionados con la desigualdad, densidad, compacidad y segregación. Estudiar estos patrones es fundamental para diseñar políticas urbanas adaptadas a las necesidades específicas de cada una esas secciones, o grupos secciones.

Sin embargo, muchas de las variables que caracterizan las secciones censales están interconectadas con el medio geográfico y urbano, además de estar muy correlacionadas entre sí. Por tanto, el desafío se plantea en identificar relaciones no lineales, ya que los modelos lineales pueden no capturar completamente la dinámica de los fenómenos socioeconómicos. Los métodos estadísticos avanzados y las técnicas de aprendizaje automático, como el algoritmo *Apriori*, a menudo se emplean para abordar estos desafíos al revelar patrones ocultos más allá de las correlaciones lineales directas (Jaggia et al., 2023). Este enfoque puede conducir a conclusiones más profundas y relevantes sobre las condiciones sociodemográficas de estas secciones, y en definitiva, sobre las áreas urbanas.

En este contexto, este estudio se plantea el análisis de las 153 secciones censales que definen el área urbana de León, superando mediante la utilización del algoritmo *Apriori*, la problemática de alta correlación entre diversas variables extraídas del Censo (2021). Revisada la literatura más relevante sobre las áreas urbanas de las ciudades medias españolas, se plantean las hipótesis de trabajo y se detalla la metodología aplicada en este estudio, que incluye un Análisis Clúster jerárquico previo (algoritmo jerárquico de Ward). La interpretación de los resultados obtenidos en el contexto del área urbana de León, su discusión a la luz de las hipótesis planteadas y las conclusiones más relevantes ponen fin al trabajo. En el anexo 1 del trabajo se describen las 48 variables analizadas: 7 relativas a la población, 1 sobre el nivel de estudios, 3 indicadores de actividad económica, 22 de renta y desigualdad, 2 indicadores espaciales, 11 sobre las características de la vivienda y 2 índices de segregación.

## 2. REVISIÓN DE LA LITERATURA E HIPÓTESIS DE PARTIDA

Con el fin de identificar los aspectos de mayor interés y caracterizar el conjunto de secciones censales que definen el área urbana de una ciudad media como León, se ha revisado la literatura previa sobre el tema. Resulta de especial interés en este ámbito, además de las variables demográficas, de actividad y vivienda, el análisis de los niveles de desigualdad, los indicadores espaciales de compacidad y densidad, así como algunos índices de segregación. En el caso de León, y también en otras urbes como Lugo, Zamora, Cuenca, altos índices de Gini van acompañados de bajos niveles de segregación, sugiriendo la existencia de factores subyacentes que moderan la segregación espacial más allá de la desigualdad de ingresos. Además, la segregación socioespacial en estas ciudades se ve influida significativamente por la concentración de la renta alta, lo que indica que los individuos con ingresos superiores tienden a residir en áreas donde predominan personas de su mismo grupo socioeconómico, generando barreras invisibles entre los diferentes estratos socioeconómicos. La presencia de población extranjera en las áreas urbanas también es un factor que puede influir en la segregación residencial y en la composición socioeconómica de las comunidades (Sanfeliu et al., 2023). Por otro lado, la densificación edificatoria es también un concepto de interés, ya que la ciudad compacta, junto con la continuidad territorial, ha puesto de manifiesto una mayor eficiencia, o menos consumo, en las estructuras más compactas respecto a las más dispersas (Cebrián Abellán (2020:37)).



El análisis de la desigualdad urbana también debe contribuir a la caracterización de los barrios vulnerables al estudiar la relación entre indicadores definidos y otros rasgos relacionados con la vulnerabilidad. La investigación de la desigualdad urbana, tal como se destaca en el trabajo de Fernández-García et al. (2018), juega un papel crucial en la comprensión y mejora de la caracterización de los barrios vulnerables. Su análisis no solo facilita la identificación de áreas críticas dentro de las ciudades, sino que también ayuda a entender la distribución espacial de los recursos. Esta comprensión es fundamental para desarrollar estrategias de intervención más efectivas y equitativas, que busquen mitigar la desigualdad y promover un desarrollo urbano más inclusivo.

Por otro lado, desde hace varias décadas el fenómeno del envejecimiento demográfico en las áreas urbanas españolas emerge como un desafío significativo, alineando estas áreas más estrechamente con las tendencias observadas en las zonas rurales del país. Este proceso afecta de manera especial a las ciudades de tamaño medio. Sin embargo, interesa analizar si esta población envejecida se reparte de manera uniforme por cada una de ellas, o bien se encuentra polarizada en determinados barrios (Pons-Izquierdo y Montoro-Gurich, 2022).

Tomando como referencia lo anterior, este trabajo plantea tres hipótesis a valorar en el caso del análisis del área urbana de León a través de sus secciones censales:

H1: La existencia de factores subyacentes que moderan la desigualdad más allá de las diferencias en el nivel de ingresos o rentas, especialmente en el caso de la segregación de las rentas altas.

H2: La población mayor de 65 años no se distribuye uniformemente a través de las áreas urbanas, sino que muestra una tendencia a concentrarse en determinadas secciones censales.

H3: El estudio del área urbana, tomando las secciones censales, permite confirmar las características extremas de ciertos barrios, como Armunia-La Vega y Palomera-San Lorenzo en el área urbana de León.

Para evaluar las hipótesis anteriores se tomaron las variables especificadas en el anexo 1 de este trabajo, medidas en quintiles, concepto estadístico comúnmente entendido y utilizado para segmentar datos en cinco partes iguales, que permite realizar análisis comparativos en términos relativos. Cada uno de estos quintiles, puede entenderse como un ítem o categoría, lo que permite la aplicación del concepto de regla de asociación para identificar patrones ocultos no lineales entre las variables estudiadas. Este concepto de reglas de Asociación (AR), propuesto por Agrawal et al. (1993) en el ámbito de la minería de datos (*Data Mining*), define el propósito de detectar enlaces y reglas asociadas ocultas en una gran cantidad de datos. En la etapa inicial, se utilizaba para el análisis de las cestas de la compra de las transacciones de los diversos clientes, suponiendo que los ítems o categorías eran los productos. Si bien, puede aplicarse a cualquier conjunto de ítems o categorías de variables cualitativas (quintiles en este trabajo) observadas sobre un conjunto de individuos, no necesariamente transacciones de clientes. En este trabajo, ese papel de transacción-individuo lo desempeñan las secciones censales del área urbana de León.

Para entender su dinámica, consideramos la regla de asociación formada por dos ítems que identificamos con las letras A y B. La regla se expresa de manera simbólica como  $A \Rightarrow B$ . En esta regla, A es la categoría antecedente y B es la categoría consecuente. La regla expresa la condición “si A, entonces B”, es decir, “ser B sabiendo que tenemos A”. La efectividad de la regla se mide sobre la base del soporte (*support*) y la confianza (*confidence*). El soporte indica la frecuencia relativa de aparición (o probabilidad) de A y B conjuntamente en el total de individuos; la confianza indica la frecuencia relativa de aparición (o probabilidad) de la relación “si-entonces”, es decir, la frecuencia relativa (o probabilidad) en las que la regla es cierta en los individuos en los que es cierta A.

Existen varios algoritmos que se pueden utilizar para analizar estas las reglas de asociación de una manera eficiente. Estos algoritmos fueron inicialmente propuestas en el ámbito del *Big Data*, si bien resultan muy interesantes para analizar datos en el contexto social (Robles et al., 2020:25). Todos ellos se centran en la frecuencia relativa (probabilidad) en el conjunto de datos, siendo uno de los más empleados el algoritmo *Apriori*, propuesto inicialmente por Agrawal y Srikant (1994). Un problema inherente a la búsqueda de relaciones ocultas entre los elementos es obtener un número extremadamente grande de reglas o combinaciones posibles (Jaggia et al., 2023; Liu, 2017). Esta situación plantea desafíos, tanto desde el punto de vista computacional como desde el punto de vista interpretativo. Los criterios del algoritmo *Apriori*, respecto al valor mínimo de confianza (0,8) y de soporte (0,1) establecidos por defecto y comúnmente aceptados, reducen el tiempo de computación en la búsqueda de relaciones ocultas e ítems frecuentes (Al-Maolegi y Arkok, 2014), dado que descartan categorías y conjuntos de categorías (y, por tanto, reglas) que no alcanzan dichos niveles. A pesar de ello, el número de reglas obtenidas suele ser elevado, lo que



requiere hacer algunas consideraciones, y/o apoyarse en otras técnicas estadísticas para simplificar el proceso de interpretación.

Por tanto, en este contexto, considerando como individuos (transacciones) las 153 secciones censales del área urbana de León y, como ítems o categorías, los quintiles de las 48 variables se plantean otras dos hipótesis relacionadas con la metodología de este trabajo:

H4: La aplicación del algoritmo *Apriori* revela reglas y asociaciones entre las categorías de variables que ayudan a caracterizar las secciones censales, y por tanto, a refutar o comprobar las hipótesis planteadas (hipótesis H1, H2 y H3). Por otro lado, las reglas obtenidas sirven de guía para la realización de representaciones cartográficas de síntesis de resultados.

H5: Las reglas de mayor interés puede seleccionarse aplicando previamente un Análisis Clúster (algoritmo jerárquico de Ward), tanto por el lado de los individuos como de las variables. Además, la aplicación del algoritmo *Apriori* también añade valor interpretativo al Análisis Clúster, ya que facilita y completa el análisis de los grupos identificados.

### 3. METODOLOGÍA

Con el fin de entender los resultados que extrae el algoritmo *Apriori*, siguiendo la terminología propuesta por Agrawal y Srikant (1994), la tabla siguiente esquematiza las notaciones y los conceptos básicos para su comprensión e interpretación. Concretamente, la primera columna recoge tres ejemplos de reglas (o patrones de comportamiento) que se extraen con el mismo consecuente B:

Tabla 1. Regla de asociación: definiciones básicas respecto a un mismo consecuente B

Reglas	Interpretación	Soporte	Confianza	Cobertura	Lift ratio	Recuento
Regla con 1 antecedente $A \Rightarrow B$	Si tenemos categoría A entonces categoría B	$\frac{N_{A \cap B}}{N}$	$\frac{N_{A \cap B}}{N_A}$	$\frac{N_B}{N}$	$\frac{\text{Confianza}}{\text{Cobertura}}$	$N_{A \cap B}$
Regla con 2 antecedentes $A \cap C \Rightarrow B$	Si tenemos categorías A y C entonces categoría B	$\frac{N_{A \cap B \cap C}}{N}$	$\frac{N_{A \cap B \cap C}}{N_{A \cap C}}$	$\frac{N_B}{N}$		$N_{A \cap B \cap C}$
Regla con 3 antecedentes $A \cap C \cap D \Rightarrow B$	Si tenemos categorías A y C y D entonces categoría B	$\frac{N_{A \cap B \cap C \cap D}}{N}$	$\frac{N_{A \cap B \cap C \cap D}}{N_{A \cap C \cap D}}$	$\frac{N_B}{N}$		$N_{A \cap B \cap C \cap D}$
...	...	...	...	...	...	...

Leyenda: N: total de individuos (transacciones);  $N_{A \cap B}$ : número de individuos (transacciones) con A y B.

$N_A$ : número de individuos (transacciones) con A.  $N_B$ : número de individuos (transacciones) con B.

$N_{A \cap B \cap C}$ : número de individuos (transacciones) con A, B y C conjuntamente;

$N_{A \cap B \cap C \cap D}$ : número de individuos (transacciones) con A, B, C y D conjuntamente.

Fuente: Elaboración propia a partir de Jaggia et al. (2023) y Weinberg et al. (2021).

La interpretación de los conceptos especificados en la tabla es la siguiente:

- **Soporte:** Mide la probabilidad conjunta de que un antecedente y su consecuente B ocurran en la población analizada.

- **Confianza:** Probabilidad de ocurrencia simultánea del antecedente y consecuente B, dado el antecedente. Un valor de 1 indica que siempre que aparece el antecedente, también aparece el consecuente B.

- **Cobertura:** Probabilidad de ocurrencia del consecuente B.

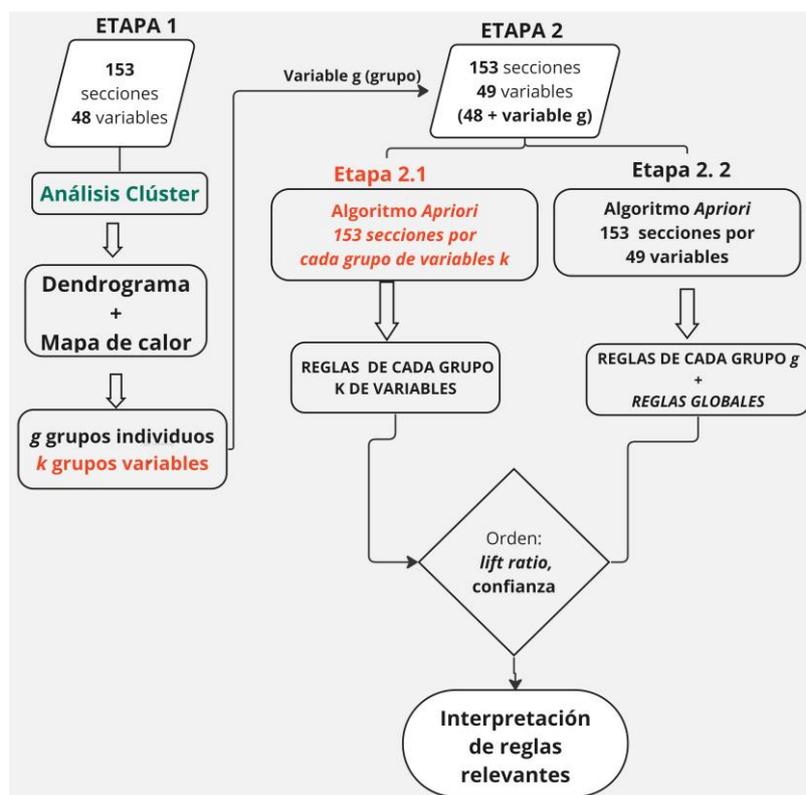
- **Lift ratio:** Cociente entre la confianza real y la confianza esperada (si no hay relación entre antecedente y consecuente). Valores sobre 1 sugieren una fuerte relación positiva; un mayor valor indica una mayor asociación.

- **Recuento:** Número de casos donde el antecedente y el consecuente ocurren juntos.



El algoritmo inicia extrayendo reglas que vinculan un antecedente con un consecuente y progresa a combinar más categorías. Las reglas que no cumplen con los mínimos de soporte (0,1) y confianza (0,8) son descartadas. Las reglas con múltiples antecedentes se derivan de reglas previas, facilitando la interpretación y mostrando un resumen de todas las reglas extraídas, aunque con menor soporte y recuento. Detalles adicionales del algoritmo se pueden encontrar en Jaggia et al. (2023) y Weinberg et al. (2021). En este trabajo, la aplicación del algoritmo *Apriori* descrito al total de la base de datos arrojó un número muy elevado de reglas de decisión. Por ello, se aplicó el proceso metodológico que se recoge en la figura siguiente, con el fin de identificar e interpretar las reglas de asociación más relevantes:

Figura 1. Proceso metodológico



Fuente: Elaboración propia

Por tanto, el análisis se estructura en dos etapas principales:

ETAPA 1: Se realiza un Análisis Clúster Jerárquico (Método de Ward, Jaggia et al., 2023; Weinberg et al., 2021) en 153 secciones censales y 48 variables agrupadas en quintiles. El resultado es un dendrograma con mapa de calor que identifica varios grupos de variables y secciones censales, enfocándose en la estructura general sin una interpretación detallada.

ETAPA 2: Se añade a la base de datos la variable *g* que clasifica cada sección censal, resultando en 153 secciones y 49 variables. Se procede en dos subetapas:

- Etapa 2.1: Se utiliza el algoritmo *Apriori* para cada grupo *k* de variables, generando reglas que caracterizan cada grupo más allá del dendrograma.

- Etapa 2.2: Aplicación del algoritmo *Apriori* a la base de datos actualizada. Se eliminan reglas duplicadas de la Etapa 2.1 y se seleccionan nuevas reglas específicas para la variable *g*, ayudando a caracterizar los grupos por categorías asociadas.

Las reglas resultantes se clasifican por su *lift ratio* y confianza, revelando patrones generales y validando o refutando hipótesis. Las reglas con más categorías involucradas tienden a tener menor soporte y frecuencia. Se ha empleado el software R: paquete *arules* (Hahsler et al., 2023) para aplicar el algoritmo *Apriori*; paquete *heatmaply* (Galili et al., 2017) para realizar el Análisis Clúster y presentar el dendrograma mediante un mapa de calor.

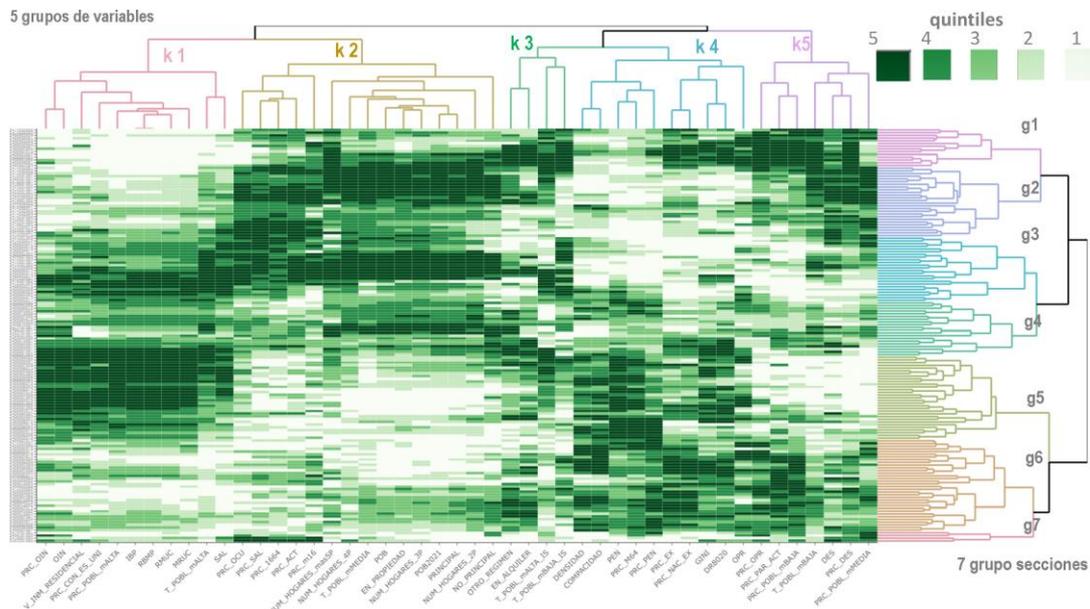


## 4. RESULTADOS

### 4.1 Resultados de la etapa 1: Análisis Clúster, identificación de grupos

La figura 2 resume los resultados del Análisis Clúster, por medio de un dendrograma en forma de mapa de calor:

Figura 2. Dendrograma-mapa de calor resultado del Análisis Clúster



Fuente: Salida de resultados de paquete heatmaply (Galili, 2017) y elaboración propia

La figura anterior identifica 5 grupos de variables y 7 grupos de secciones censales. La práctica habitual sería analizar detenidamente estos grupos, en función de las variables y secciones que los componen. Sin embargo, en este punto del trabajo el interés radica en tomarlos como paso previo para la aplicación del algoritmo *Apriori* (siguiendo las etapas de la figura 1), por lo que no se hará una descripción de dichos grupos ni se analizará detenidamente el dendrograma anterior. De modo ilustrativo, teniendo en cuenta que las variables están en quintiles y tomando el grupo de variables k1, se comprueba que el color más intenso (quintil 5) corresponde básicamente al grupo g5, mientras que el grupo g7 de secciones presenta el color más claro (quintil 1) para ese grupo k1 de variables. Si bien, estas afirmaciones son de carácter general y no se puede evaluar en qué medida esa asociación es o no fuerte, razón por lo que la práctica habitual del Análisis Clúster es combinarlo con otras técnicas que ayuden a su interpretación, siendo el algoritmo *Apriori* el que en este caso ayudará a validar y discutir esos grupos ahora sólo identificados.

### 4.2 Resultados de la etapa 2.1: Algoritmo *Apriori* por cada grupo *k* de variables

La tabla 2, en la siguiente página, recoge las principales reglas de cada grupo, con la notación habitual del algoritmo, y la siguiente interpretación:

- Grupo k1: Las variables de renta bruta media por persona (RBMP) y total de renta bruta por persona (IBP) son equivalentes. Existe una asociación entre el quintil 5 de varias variables de renta alta, educación universitaria, y otros ingresos, incluyendo el valor urbano residencial de uso del suelo.
- Grupo k2: En el quintil 5, secciones censales con alta población y renta media están asociadas con hogares de 2 a 4 personas y viviendas en propiedad. También se vinculan al quintil 5 del porcentaje de personas activas y ocupadas, y renta bruta derivada del salario.
- Grupo k3: No se identifican reglas específicas, indicando una ausencia de asociaciones particulares entre los quintiles de variables del grupo, que incluyen desagregación poblacional y tipos de vivienda.



## LA CIUDAD "VEINTE-TREINTA". MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI

- Grupo k4: Las variables de densidad, compacidad, desigualdad, y proporción de mayores de 64 años pensionistas están generalmente asociadas. Las reglas específicas destacan la relación entre los quintiles bajos de densidad, compacidad, y el índice de Gini, así como con la proporción de extranjeros.

- Grupo k5: Asocia bajos porcentajes de desempleados y personas con renta baja con bajos porcentajes de renta media. Además, altos porcentajes de rentas bajas se asocian con altos porcentajes de rentas derivadas de otras prestaciones.

*Tabla 2. Variables de cada grupo y reglas seleccionadas*

Grupos y variables del Análisis Cluster	TABLA DE REGLAS MÁS SIGNIFICATIVAS DE CADA GRUPO DE VARIABLES: <i>confianza: 1; lift ratio: 4,935 a 5,1.</i>
<b>Grupo k1:</b> PRC_OIN, OIN, V_INM_RESIDENCIAL, PRC_CON_ES_UNI, PRC_POBL_mALTA RBMP, IBP, RMUC, MRUC, T_POBL_mALTA, SAL	Número de reglas TOTALES: 13633; Máxima confianza: 1; Máxima lift ratio: 5,01 <b>Reglas 1 a 6:</b> {IBP=3} => {RBMP=3}; {IBP=1} => {RBMP=1}; {RBMP=1} => {IBP=1}; {RBMP=2} => {IBP=2}; {RBMP=4} => {IBP=4}; {RBMP=5} => {IBP=5} <b>Regla 7:</b> {PRC_OIN=5, OIN=5, V_INM_RESIDENCIAL=5, PRC_CON_ES_UNI=5, IBP=5, RBMP=5, RMUC=5, MRUC=5} => {PRC_POBL_mALTA=5} <b>Regla 8:</b> {PRC_OIN=5, OIN=5, V_INM_RESIDENCIAL=5, PRC_POBL_mALTA=5, IBP=5, RBMP=5, RMUC=5, MRUC=5} => {PRC_CON_ES_UNI=5} <b>Regla 9:</b> {PRC_OIN=5, V_INM_RESIDENCIAL=5, PRC_CON_ES_UNI=5, PRC_POBL_mALTA=5, IBP=5, RBMP=5, RMUC=5, MRUC=5} => {OIN=5} <b>Regla 10:</b> {PRC_OIN=5, OIN=5, PRC_CON_ES_UNI=5, PRC_POBL_mALTA=5, IBP=5, RBMP=5, RMUC=5, MRUC=5} => {V_INM_RESIDENCIAL=5} <b>Regla 11:</b> {MRUC=5, RBMP=5, IBP=5} => {RMUC=5} <b>Regla 12:</b> {RMUC=5, SAL=5} => {RBMP=5}
<b>Grupo k2:</b> PRC_OCU, PRC_SAL, PRC_1664, PRC_ACT, PRC_m16, NUM_HOGARES_mas5P NUM_HOGARES_4P, NUM_HOGARES_3P, NUM_HOGARES_2P, NUM_HOGARES_1P, POB_2021, EN_PROPIEDAD, T_POBL_mMEDIA, POB_2020, PRINCIPAL, NO_PRINCIPAL	Número de reglas TOTALES: 1312; Máxima confianza: 1; Máxima lift ratio: 5,01 <b>Regla 1:</b> {POB2020=5, NUM_HOGARES_4P=5, NUM_HOGARES_3P=5, EN_PROPIEDAD=5, NUM_HOGARES_2P=5} => {PRINCIPAL=5} <b>Regla 2:</b> {PRC_ACT=5, NUM_HOGARES_4P=5, NUM_HOGARES_3P=5, EN_PROPIEDAD=5, T_POBL_mMEDIA=5, NUM_HOGARES_2P=5} => {PRINCIPAL=5} <b>Regla 3:</b> {POB=5, POB2021=5, NUM_HOGARES_4P=5, NUM_HOGARES_3P=5, T_POBL_mMEDIA=5, PRINCIPAL=5, NUM_HOGARES_2P=5, NO_PRINCIPAL=5} => {EN_PROPIEDAD=5} <b>Regla 4:</b> {PRC_ACT=5, NUM_HOGARES_mas5P=5, NUM_HOGARES_4P=5, NUM_HOGARES_3P=5, T_POBL_mMEDIA=5, PRINCIPAL=5} => {EN_PROPIEDAD=5} <b>Regla 5:</b> {POB2020=5, POB2021=5, NUM_HOGARES_mas5P=5, NUM_HOGARES_4P=5, NUM_HOGARES_3P=5, EN_PROPIEDAD=5, PRINCIPAL=5, NO_PRINCIPAL=5} => {T_POBL_mMEDIA=5} <b>Regla 6:</b> {PRC_OCU=5, NUM_HOGARES_3P=5, EN_PROPIEDAD=5, T_POBL_mMEDIA=5, PRINCIPAL=5} => {NUM_HOGARES_4P=5} {PRC_OCU=5, NUM_HOGARES_4P=5, EN_PROPIEDAD=5, T_POBL_mMEDIA=5, PRINCIPAL=5} => {NUM_HOGARES_3P=5} <b>Reglas 7 a 10:</b> {PRC_ACT=5} => {PRC_OCU=5}; {PRC_OCU=5} => {PRC_ACT=5}; {PRC_OCU=5} => {PRC_SAL=5}; {PRC_SAL=5} => {PRC_OCU=5}
<b>Grupo k3:</b> T_POBL_mALTA_JS, T_POBL_mBAJA_JS, OTRO_REGIMEN, EN_ALQUILER	El algoritmo no extrae reglas relevantes
<b>Grupo k4:</b> DENSIDAD, COMPACIDAD, PEN, PRC_M64, PRC_PEN, PRC_EX, PRC_NAC_EX, GINI, DR8020, OPR	Número de reglas: 14; Máxima confianza: 0,96; Máxima lift ratio: 5,01 <b>Reglas 1 a 4:</b> {DENSIDAD=1} => {COMPACIDAD=1}; {COMPACIDAD=1} => {DENSIDAD=1}; {COMPACIDAD=2} => {DENSIDAD=2}; {DENSIDAD=2} => {COMPACIDAD=2} <b>Reglas 5 y 6:</b> {DR8020=1} => {GINI=1}; {GINI=1} => {DR8020=1} <b>Regla 7 a 10:</b> {PRC_M64=1} => {PRC_PEN=1}; {PRC_PEN=1} => {PRC_M64=1}; {PEN=1, PRC_PEN=1} => {PRC_M64=1}; {PEN=1, PRC_M64=1} => {PRC_PEN=1}; <b>Reglas 11 a 14:</b> {PRC_EX=5} => {PRC_NAC_EX=5}; {PRC_NAC_EX=5} => {PRC_EX=5}; {PRC_EX=1} => {PRC_NAC_EX=1}; {PRC_NAC_EX=1} => {PRC_EX=1}
<b>Grupo k5:</b> PRC_OPR, PRC_PAR_ACT, PRC_POBL_mBAJA, T_POBL_mBAJA, DES, PRC_DES, PRC_POBL_mMEDIA	Número de reglas: 23; Máxima confianza: 1; Máxima lift ratio: 5,01. Se destacan: <b>Reglas 1 y 2:</b> {PRC_POBL_mBAJA=1, T_POBL_mBAJA=1, PRC_POBL_mMEDIA=1} => {PRC_DES=1}; {T_POBL_mBAJA=1, DES=1} => {PRC_DES=1} <b>Reglas 3:</b> {PRC_OPR=5, PRC_PAR_ACT=5} => {PRC_POBL_mBAJA=5}

Fuente: Elaboración propia partir de los resultados de algoritmo *Apriori* con *arules*

### 4.3. Resultados de la etapa 2.2: Algoritmo *Apriori* aplicado a las 153 secciones y 49 variables:

Tras incorporar la nueva variable grupo, se aplica el algoritmo obteniendo un gran número de reglas para interpretar. La tabla 3 resume el procesamiento, con los parámetros mínimos habituales de soporte y confianza. En este caso, la estructura en quintiles de las variables analizadas permite calcular los máximos de valor de la cobertura (0,2026 para los quintiles de 31 secciones; 0,1961 para los quintiles de 30 secciones) y de la *lift ratio* de (4,935 (153/31) para 31 secciones; 5,1 (153/30) para 30 secciones).

*Tabla 3. Resumen de reglas de aplicación del algoritmo a las 153 secciones y 49 variables*

Número de categorías del antecedente	Número reglas	Máximo Lift	Mínimo Lift	Máximo individuos	Mínimo individuos	Mínimo phi-cuadrado
1	173	5,100	3,468	31	17	0,363
2	2550	5,100	3,308	31	16	0,256
3	6278	5,100	3,308	29	16	0,256
4	9198	5,100	3,383	28	16	0,278
5	9420	4,935	3,497	26	16	0,278
6	6910	4,935	3,676	23	16	0,302
7	3547	4,935	3,948	22	16	0,332
8	1198	4,935	3,948	21	16	0,332
9	239	4,935	3,948	19	16	0,332
Resumen	39513	5,1	3,948	31	16	0,256



La tabla anterior también recoge el estadístico mínimo phi-cuadrado obtenido para el conjunto de reglas seleccionadas, comprobándose que todas las relaciones son estadísticamente significativas. Conviene recordar que para una tabla de contingencia 2 por 2 (que cruce las presencias y ausencias del antecedente y del consecuente), el valor mínimo de phi-cuadrado para una relación estadísticamente significativa es 0,0251 (valor crítico en una distribución chi-cuadrado correspondiente a un nivel de significación de 0,05 y N =153, Fernández Avilés y Montero, 2024:401-402).

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados obtenidos por el algoritmo Apriori con paquete arules

Para la selección de reglas a interpretar, se han ordenado por mayor *lift ratio* y mayor confianza. Se han eliminado también las reglas ya analizadas y repetidas con la etapa 2.1. En este caso, la interpretación se ha limitado a las de mayor número de categorías implicadas, ya que es imposible realizar en este trabajo una revisión exhaustiva. Por ello, la tabla 4 destaca únicamente las obtenidas para los grupos g de secciones y la tabla 5 recoge las que han sido seleccionadas para completar el análisis de las hipótesis H1 (indicadores de desigualdad y segregación de renta alta), H2 (la concentración de los mayores), H3 (la confirmación de barrios extremos). Con el fin de no elaborar más anexos, se expresan directamente las reglas con la notación habitual y se interpretan brevemente con el fin de caracterizar los grupos.

Tabla 4. Reglas de mayor relevancia para los diferentes grupos (confianza 1; lift ratio 5,1- 4,935)

Gru po g	Núme ro secc.	Reglas (rg): Antecedente $\Rightarrow$ Consecuente	Soporte	Cobertura	Recuento
g1	14	Regla 1: {g=g1} $\Rightarrow$ {PRC_POBL_mALTA=1}	0,1	0,1	14
g2	26	Regla 1: {PRC_M64=1,g=g2} $\Rightarrow$ {PRC_ACT=5} Regla 2: {PRC_ACT=5,g=g2} $\Rightarrow$ {PEN=1} Regla 3: {PRC_ACT=5,g=g2} $\Rightarrow$ {PRC_M64=1}	0,105	0,105	16
g3	26	Regla 1: {PRC_EX=1,g=g3} $\Rightarrow$ {PRC_NAC_EX=1}	0,105	0,105	16
g4	18	No se encuentran reglas que cumplan los criterios. Grupo de difícil caracterización.			
g5	31	Regla 1: {T_POBL_mMEDIA=1,PRC_POBL_mALTA=5} $\Rightarrow$ {g=g5} Regla 2: {PRC_CON_ES_UNI=5,g=g5} $\Rightarrow$ {RBMP=5} Regla 3: {PRC_CON_ES_UNI=5,g=g5} $\Rightarrow$ {PRC_POBL_mALTA=5} Regla 4: {OIN=5,PRC_DES=1,g=g5} $\Rightarrow$ {PEN=1} Regla 5: {PRC_POBL_mMEDIA=1, PRC_DES=1,V_INM_RESIDENCIAL=5} $\Rightarrow$ {g=g5}	0,105	0,105	16
g6	34	Regla 1: {PRC_NAC_EX=5,g=g6} $\Rightarrow$ {PRC_EX=5} Regla 2: {COMPACIDAD=5,g=g6} $\Rightarrow$ {DENSIDAD=5} Regla 3: {PRC_POBL_mBAJA=5,g=g6} $\Rightarrow$ {PRC_EX=5}	0,118	0,118	17
g7	4*				

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados obtenidos por el algoritmo Apriori con paquete arules

Por tanto, los grupos presentan comportamientos diversos, a la luz de las interpretaciones siguientes:

- Grupo g1. Las 14 secciones censales del grupo 1 se caracterizan por un porcentaje de personas de renta alta muy bajo, en el quintil 1. Por ello, este grupo puede considerarse bastante homogéneo.

- Grupo g2. En este grupo destacan las 16 secciones en las que la proporción de personas activas está en el quintil 5, la proporción de personas mayores de 64 años está en el quintil 1 y también presentan una renta bruta personal debido a las pensiones en el quintil 1. Las otras 10 secciones presentan características diferentes.

- Grupo g3. De las 26 secciones, 16 secciones del grupo 3 tienen como característica un porcentaje de extranjeros y de nacidos en el extranjero en el quintil 1.

- Grupo g4. No se encuentran reglas que cumplan los criterios. Grupo de difícil caracterización.

- Grupo g5. Incluye 31 secciones censales. En 16 de estas secciones, tanto el número de personas con estudios universitarios como el porcentaje de población de renta alta y la renta bruta media por persona coinciden en el quintil 5. Un subgrupo diferente de 16 secciones censales presenta un quintil 1 en el total de personas de renta media y simultáneamente un quintil 5 en el porcentaje de población de renta alta. Además, en estas mismas secciones, el porcentaje de renta procedente del desempleo también se sitúa en el quintil 1, contrastando con un quintil 5 en valores urbanos de referencia. También se observa un patrón donde el quintil 5 de otros ingresos se asocia con un quintil 1 en renta bruta por pensiones y porcentaje de renta por desempleo.



## LA CIUDAD “VEINTE-TREINTA”. MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI

- Grupo 6. Las secciones del grupo 6 tienen como característica un número un porcentaje de extranjeros y de nacidos en el extranjero en el quintil 5, y el mismo quintil 5 para el porcentaje de población de renta media baja. Además, presentan la característica de quintil 5 de compacidad y de densidad. En concreto, este comportamiento se presenta en 17 de las 34 secciones del grupo.

- Grupo 7. No procede extraer reglas dado que se trata de 4 secciones censales que habría que analizar detenidamente.

Pasamos a interpretar las reglas de la tabla 5. Dado que las reglas presentadas relacionan categorías de diferentes variables, los efectivos de recuento son más bajos, aunque siempre superiores al 10% (mínimo soporte establecido del 0,1). Analizadas las reglas, puede identificarse de qué secciones se trata y trabajar directamente con ellas con el fin de analizar otros aspectos de las secciones censales que pudieran dar explicación de las asociaciones o patrones encontrados.

Tabla 5. Reglas generales de mayor asociación (confianza 1; lift ratio 5,1 ó 4,935)

Reglas: Antecedente $\Rightarrow$ Consecuente	Soporte	Cobertura	Recuento
Regla 1: {GINI=1,PRC_PEN=1} $\Rightarrow$ {PRC_SAL=5}	0,105	0,105	16
Regla 2: {DENSIDAD=1,PRINCIPAL=5} $\Rightarrow$ {T_POBL_mMEDIA=5}	0,105	0,105	16
Regla 3: {DENSIDAD=1,NUM_HOGARES_3P=5} $\Rightarrow$ {COMPACIDAD=1}	0,105	0,105	16
Regla 4: {T_POBL_mALTA=5,RMUC=5,MRUC=5} $\Rightarrow$ {T_POBL_mALTA_IS=5}	0,105	0,105	16
Regla 5: {POB2021=5,T_POBL_mMEDIA=5,DENSIDAD=1,PRINCIPAL=5} $\Rightarrow$ {COMPACIDAD=1}	0,105	0,105	16
Regla 6: {T_POBL_mMEDIA=5,DENSIDAD=1,NUM_HOGARES_mas5P=5} $\Rightarrow$ {COMPACIDAD=1}	0,111	0,111	17
Regla 7: {PRC_M64=5,PEN=5,PRC_SAL=1} $\Rightarrow$ {PRC_1664=1}	0,105	0,111	16
Regla 8: PRC_CON_ES_UNI=5, PRC_POBL_mBAJA=1, PRC_POBL_mMEDIA=1, RMUC=5, MRUC=5, RBMP=5, IBP=5, OIN=5, PRC_DES=1} $\Rightarrow$ {PRC_POBL_mALTA=5}	0,105	0,105	16
Regla 9: {OIN=5,V_INM_RESIDENCIAL=5} $\Rightarrow$ {PRC_OIN=5}	0,150	0,150	23

Fuente: Elaboración propia partir de los resultados obtenidos por el algoritmo Apriori con paquete arules

- *Regla 1:* Las 16 secciones censales con el quintil 1 de desigualdad de Gini y quintil 1 en el porcentaje de renta bruta por persona por causa de las pensiones, presentan todas ellas el quintil 5 de porcentaje de renta bruta personal procedente de salario.

- *Regla 2:* Las 16 secciones censales con el quintil 1 de densidad y quintil 5 de número de viviendas principales, presentan el quintil 5 en total de personas con renta en el nivel medio.

- *Regla 3:* El quintil 1 de densidad y quintil 5 de número de hogares de 3 personas, se presenta en 16 secciones con el 1 de compacidad.

- *Regla 4:* El quintil 5 de la variable total de población de renta alta, corresponde a 16 secciones que presentan el quintil 5 de renta media por unidad de consumo y de mediana de la renta por unidad de consumo, y que se corresponde con el quintil 5 en el índice de segregación de población que vive en unidades de consumo con rentas altas.

- *Regla 5:* Las 16 secciones censales con el quintil 5 de total de población en el año 2021, de total de población de renta media, de densidad en quintil 1 y de quintil 5 de número de viviendas principales, presentan el quintil 1 en lo relativo a la compacidad.

- *Regla 6:* De las 153 secciones, 17 secciones censales con el quintil 5 de total de población de renta media, el quintil 1 de densidad y número de horas de más de 5 personas en el quintil 5, presenta el quintil 1 de compacidad.

- *Regla 7:* De las 153 secciones, 16 secciones censales presentan el quintil 5 en el porcentaje de mayores de 64 años, renta bruta personal por secciones y quintil 1 en el porcentaje de renta bruta por salario, presentando el quintil 1 en el porcentaje de personas entre 16 y 64 años.

- *Regla 8:* En 16 secciones censales, el quintil 5 relaciona altos niveles educativos y renta, abarcando renta media y bruta por persona, y otros ingresos. Simultáneamente, estas secciones registran el quintil 1 en renta baja y media y renta por desempleo, junto con un alto porcentaje de población con renta alta.



- *Regla 9*: Se han encontrado 23 secciones censales de las 153 estudiadas para esta regla, que presentan el quintil 5 de rentas procedentes de otros ingresos, de valor urbano de referencia en el uso residencial y en el porcentaje de rentas procedentes de otros ingresos.

## 5. DISCUSIÓN

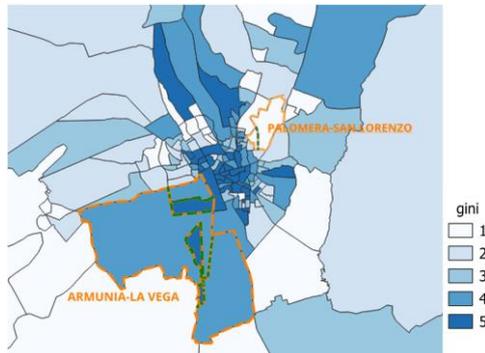
Los resultados anteriores permiten hacer diversas consideraciones sobre las hipótesis planteadas:

- En cuanto a la primera hipótesis, tomando las afirmaciones obtenidas la interpretación del primer grupo de variables, parecen indicar que efectivamente hay un factor subyacente a la segregación de las rentas altas en diferentes zonas del área urbana. Con los resultados obtenidos, todo parece indicar que son los estudios universitarios, dado que estos se asocian a mayores niveles de renta bruta total y renta bruta media, tanto por persona como por unidad de consumo. Las secciones censales del área urbana con esas características también presentan los valores más altos de la variable valor urbano residencial de uso del suelo. Al interpretar el grupo k4 también es posible afirmar que la desigualdad se relaciona con la renta en los niveles de menor desigualdad (quintil 1), pero no en los demás. Por otro lado, en cuanto a los grupos de secciones censales, la interpretación del grupo g1, confirma de nuevo esta afirmación.

- La interpretación del grupo k2 confirma indirectamente la segunda de las hipótesis del trabajo, en cuanto a la concentración de los mayores en ciertas zonas de las áreas urbanas. Al identificar secciones censales con mayor porcentaje de personas activas, con mayor porcentaje de personas que están ocupadas y con mayor porcentaje de renta bruta por persona procede del salario. La hipótesis también la confirma indirectamente la interpretación del grupo k4 y de la interpretación del grupo g2.

- Con el fin de evaluar la hipótesis 3, se cartografió las secciones censales según los quintiles de la variable de desigualdad de GINI, obteniendo la figura siguiente:

Figura 3. Secciones censales según quintiles de GINI



Fuente: Elaboración propia realizada con QGIS. 3.34.0 a partir de datos del Censo (2021)

La figura 3 confirma el comportamiento extremo y desigual de los dos barrios destacados: el barrio de Palomera-San Lorenzo está configurado por secciones censales de menor desigualdad (quintil 1 de GINI) mientras que el perfil opuesto (quintiles 4 y 5) se presenta en las secciones del barrio Armunia-La Vega. Si bien, las reglas identificadas por *Apriori* permiten matizar esa afirmación: tomando la regla 1 de la tabla 5, se puede afirmar que el barrio Palomera-San Lorenzo agrupa secciones censales en el quintil 1 del porcentaje de renta bruta por persona por causa de las pensiones (PRC\_PEN) y el quintil 5 de porcentaje renta bruta personal procedente de salario (PRC\_SAL). La regla de la tabla 2 que asocia el quintil 1 de GINI con el quintil 1 de la ratio de renta bruta DR8020, correspondiente al grupo k4, refleja que este indicador de desigualdad también presenta el quintil 1 en esas secciones del barrio Palomera-San Lorenzo. Revisando las reglas obtenidas, podrían matizarse aún más las características de estos dos barrios extremos, pero lo expuesto deja patente que la combinación entre cartografía y reglas del algoritmo enriquece considerablemente el análisis.

## 6. CONCLUSIONES

Este trabajo cumple con el objetivo de presentar la utilidad y validez de la metodología descrita, basada en el algoritmo *Apriori* y en el Análisis Clúster, concretando los resultados obtenidos en el estudio del área urbana de León en los siguientes aspectos:

- La asociación entre todos los quintiles de la variable renta bruta media por persona y total de renta bruta por persona sugiere que en estudios posteriores es suficiente incluir una de ellas.
- El porcentaje de personas con estudios universitarios parece ser la justificación de los altos porcentajes de personas con rentas altas en algunas zonas del área urbana, ligados a ingresos procedentes de otras causas diferentes al salario, desempleo, otras prestaciones y pensiones.
- La concentración de la población mayor de 65 años en ciertas zonas del área urbana también se confirma en el caso de León, lo que sin duda puede tomarse como punto de partida para establecer servicios públicos y realizar un planeamiento urbanístico acorde a las necesidades de la mayoría de los habitantes de esas zonas.
- Los grupos identificados con el Análisis Clúster de este trabajo no resultan muy homogéneos y tendrían que depurarse en estudios posteriores, teniendo en cuenta que el algoritmo *Apriori* detecta subgrupos dentro de los mismos que merecen atención.
- Otros estudios pueden profundizar en la posible relación entre los índices de desagregación alta y baja, con los regímenes de tenencia de vivienda en alquiler y con otros regímenes. Por otro lado, también sería interesante explorar la relación entre el porcentaje de población extranjera y el porcentaje de población nacida en el extranjero, que únicamente se manifiestan asociadas en las secciones censales de quintiles primero y último.

Más allá de los resultados encontrados para León, el trabajo concluye que la aplicación del algoritmo *Apriori* y la metodología expuesta permite identificar patrones de comportamiento difícilmente observables de otro modo, lo que permite la caracterización de los grupos de variables asociando sus modalidades, la evaluación de los grupos obtenidos con un Análisis Clúster, así como la identificación de similitudes entre individuos más allá del concepto de grupo. Este trabajo también pone de relieve la ventaja de aplicar un Análisis Clúster como ayuda de interpretación de los resultados del algoritmo, seleccionando e identificando las reglas de mayor interés. Las técnicas empleadas validan eficazmente las hipótesis 4 y 5, mejorando significativamente la interpretación de representaciones cartográficas con las reglas seleccionadas. Sin embargo, persisten aspectos por definir, como las características esenciales de las reglas más relevantes. Además, es crucial evaluar cómo el agrupamiento de múltiples categorías afecta el tamaño de los grupos identificados, considerando que un mayor número de ítems puede conducir a grupos más reducidos.

También conviene señalar que este trabajo no desgrana minuciosamente todas las reglas obtenidas en el análisis del área urbana de León, por lo que las ya obtenidas pueden revisarse de manera más detallada, lo que permitirá valorar hipótesis más concretas respecto las variables aquí incluidas y sobre las secciones censales analizadas. Como consideración final, es importante añadir que este trabajo puede tomarse como ejemplo de estudio de fenómenos demográficos y urbanos por medio de técnicas del *Data Mining*, que en principio pueden parecer extremadamente complicadas y alejadas del estudio de los fenómenos sociales.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado con la financiación del Proyecto titulado “Fragmentación y segregación socioespacial en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas (2001-2021)” (PID2021-124511NB-C22).

## REFERENCIAS

- Agrawal, R., Imieliński, T. & Swami, A. (1993). Mining association rules between sets of items in large databases. In Proceedings of the 1993 ACM SIGMOD international conference on Management of data, 207-216.
- Agrawal, R. & Srikant, R. (1994). Fast algorithms for mining association rules. In Proc. 20th Int. Conf. very large data bases (VLDB) 1215, 487-499.
- Al-Maolegi1, M. & Arkok, B. (2014). An improved Apriori algorithm for association rules. In International Journal on Natural Language Computing (IJNLC), 3 (1). doi: 10.5121/ijnlc.2014.3103.
- Andrés López, G., Bellet Sanfeliu, C. & Cebrián Abellán, F. (2022). Procesos de urbanización y transformaciones recientes en las ciudades medias españolas: propuesta metodológica de delimitación



de áreas urbanas. En Procesos urbanos y turísticos en escenarios post-pandemia. Visiones desde dos fronteras, XVI Coloquio de Geografía Urbana, Málaga-Melilla, 224-239. Asociación Española de Geografía.

Cebrián Abellán, F. (2020). Los procesos de transformación de las ciudades medias. De la ciudad compacta a la metástasis territorial en España. En *Dinámicas de urbanización en ciudades medias interiores*, 27-66. Tirant Humanidades.

Censo (2021). Censos 2021. Recuperado de <https://www.ine.es/censos2021/>.

Escudero Gómez, L. A., García González, J. A. & Martínez Navarro, J. M. (2019). Medium-sized cities in Spain and their urban areas within national network. *Urban Science*, 3(1), 1-15. doi: 10.3390/urbansci3010005.

Fernández Avilés, G. & Montero, J.-M. (2024). *Fundamentos de ciencia de datos con R*. McGraw-Hill.

Fernández-García, M., Navarro Yáñez, C.J. & Zapata Moya, Á.R. (2018). El análisis de la desigualdad urbana. Propuesta y validación de un índice de nivel socio-económico en áreas urbanas españolas (1991-2001) EMPIRIA. *Revista de Metodología de las Ciencias Sociales*, 39, 49-77. Universidad Nacional de Educación a Distancia España. doi:10.5944/empiria.39.2018.20877.

Gallili, T., O'Callaghan, A., Sidi, J. & Sievert, C. (2017). heatmaply: an R package for creating interactive cluster heatmaps for online publishing. *Bioinformatics*. doi:10.1093/bioinformatics/btx657.

Hahsler M, Buchta C, Gruen B. & Hornik K. (2023). Arules: Mining Association Rules and Frequent Itemsets. R package version 1.7-7. Recuperado de <https://CRAN.R-project.org/package=arules>.

Jaggia, S., Escobar Saldívar, L. J. & Murrieta Murrieta, J. E. (2023). *Análítica de negocios: comunicación con números* (2ª ed). McGraw-Hill Interamericana Editores.

Liu, Z., Hu, L. Wu, C., Ding, Y., Wen, Q. & Zhao, J. (2017). A novel process-based association rule approach through maximal frequent item sets for big data processing. In *Future Generation Computer Systems* 81, 414–424. doi:10.1016/j.future.2017.08.017.

Pons-Izquierdo, J.J. & Montoro-Gurich, C. (2022). "Segregación residencial de los mayores en las áreas urbanas españolas (2012-2021)". En *Libro de trabajos aportados al XVI Coloquio de Geografía Urbana Málaga-Melilla*, 434 -446. Universidad de Málaga.

Robles, J. M., Caballer, R., Gómez, D. & Tinguaro Rodríguez, J. (2020). *Big data para científicos sociales: una introducción*. CIS - Centro de Investigaciones Sociológicas.

Weinberg, S. L., Harel, D. & Abramowitz, S. K. (2021). *Statistics using R: an integrative approach* (1st). Cambridge University Press.

Anexo 1: Variables: aspecto que analiza, etiqueta y definición

Aspecto	Etiqueta	Definición de las variables	Aspecto	Etiqueta	Definición de las variables	
Población	POB	Población total censo 2020	Renta	PEN	Renta bruta personal por causa de pensiones	
	POB2021	Población total censo 2021		DES	Renta bruta personal por causa de desempleo	
	PRC_EX	Porcentaje de población extranjera 2021		OPR	Renta bruta personal por causa de otras prestaciones	
	PRC_NAC_EX	Porcentaje de población nacida en el extranjero 2021		OIN	Renta bruta personal por causa de otros ingresos	
	PRC_m16	Porcentaje de población menor de 16 años		PRC_SAL	Porcentaje de renta bruta personal por causa de salario	
	PRC_164	Porcentaje de población entre 16 y 64 años, inclusive		PRC_PEN	Porcentaje de renta bruta personal por causa de pensiones	
	PRC_M64	Porcentaje de población de más de 64 años		PRC_DES	Porcentaje de renta bruta personal por causa de desempleo	
Estudios	PRC_COLES_UNI	Porcentaje de población con estudios universitarios 2021	PRC_OPR	Porcentaje de renta bruta personal por causa de otras prestaciones		
Actividad	PRC_PAR_ACT	Porcentaje de población parada sobre población activa 2021	PRC_OIN	Porcentaje de renta a bruta personal por causa de otros ingresos		
	PRC_OCCU	Porcentaje de población ocupada sobre población de 16 años y más 2021	Espacial	COMPACIDAD	Compacidad (perímetro / área)	
	PRC_ACT	Porcentaje de población activa sobre población de 16 años y más 2021		DENSIDAD	Densidad de población (población 2020 / área)	
Renta	T_POBL_mALTA	Número de personas de renta alta (criterio >=160%mediana de renta)		Vivienda	PRINCIPAL	Número de viviendas principales
	T_POBL_mBAlJA	Número de personas de renta baja (criterio < 60%mediana de renta)	NO_PRINCIPAL		Número de viviendas no principales	
	T_POBL_mMEDIA	Número de personas de renta media (criterio >= 60% <=160%mediana de renta)	EN_PROPIEDAD		Número de viviendas principales en propiedad	
	PRC_POBL_mALTA	Porcentaje de personas de renta alta (criterio >=160%mediana de renta)	EN_ALQUILER		Número de viviendas principales en alquiler	
	PRC_POBL_mBAlJA	Porcentaje de personas de renta baja (criterio < 60%mediana de renta)	OTRO_REGIMEN		Número de viviendas principales en otro régimen de tenencia	
	PRC_POBL_mMEDIA	Porcentaje de personas de renta media (criterio >= 60% <=160%mediana de renta)	NUM_HOGARES_1P		Número de viviendas principales en hogares de 1 personas	
	GIN	Índice GINI de distribución de la riqueza calculado en 2020	NUM_HOGARES_2P		Número de viviendas principales en hogares de 2 personas	
	DR2020	Distribución 80-20 o ratio entre percentil 80 y percentil 20 de renta calculado en 2020	NUM_HOGARES_3P		Número de viviendas principales en hogares de 3 personas	
	RMUC	Renta media por unidad de consumo en 2020	NUM_HOGARES_4P		Número de viviendas principales en hogares de 4 personas	
	MRUC	Mediana de la renta por unidad de consumo en 2020	NUM_HOGARES_m5P		Número de viviendas principales en hogares de 5 y más personas	
	RBMP	Renta bruta media por persona en 2020	VALM_RESIDENCIAL		Valores Urbanos de referencia en uso residencial Catastro 2023 (€/m <sup>2</sup> )	
	IBP	Total de renta bruta por persona en 2020 (suma de causas)	IS		T_POBL_mBAlJA_IS	Índice de Segregación de población en unidades de consumo con rentas inferiores al 60% de la mediana
	SAL	Renta bruta personal por causa de salario			T_POBL_mALTA_IS	Índice de Segregación de población en unidades de consumo con rentas superiores al 160% de la mediana

Fuente: INE: Elaboración propia a partir de datos del Censo (2021)



## DESIGUALDAD Y ESPACIO URBANO EN CIUDADES MEDIAS: TALAVERA DE LA REINA

CARMEN GARCÍA MARTÍNEZ<sup>1</sup>

FRANCISCO JAVIER JOVER MARTÍ<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento Geografía y Ordenación del Territorio, Universidad de Castilla-La Mancha, Carmen.Garcia@uclm.es*

<sup>2</sup>*Departamento Geografía y Ordenación del Territorio, Universidad de Castilla-La Mancha, FcoJavier.Jover@uclm.es*

**Resumen.** La investigación se encuadra en el ámbito teórico del análisis de la desigualdad social y la fragmentación espacial de las ciudades medias del interior peninsular. Por su finalidad, apunta a poner de relieve la dimensión espacial de las crecientes desigualdades que resultan de la evolución reciente en nuestro país, a partir del estudio de las diferencias sociales en el área urbana de Talavera de la Reina. En la metodología se combinan herramientas estadísticas y el cálculo de índices con la representación cartográfica, a fin de cuantificar un conjunto de variables seleccionadas de carácter sociodemográfico, económico y del parque de viviendas. Se utilizan los datos detallados (en la escala de sección censal) que proporciona el Censo de población y vivienda de 2021. De la combinación de las variables escogidas se obtiene como resultado la identificación de distintos niveles de vulnerabilidad urbana para las diferentes secciones del área urbana y se señalan los enclaves extremos (vulnerables y acomodados). En conclusión, se confirma que, a pesar de las reducidas distancias físicas, en el área urbana se manifiesta un modelo segmentado, al que contribuye de forma importante la expansión suburbana reciente, que refleja las distancias sociales existentes en ciudades medias como Talavera.

**Palabras clave:** Desigualdad social, áreas urbanas, diferenciación socioespacial, vulnerabilidad, segregación, Talavera de la Reina.

### TITLE OF PAPER. INEQUALITY AND URBAN SPACE IN MEDIUM-SIZED CITIES: TALAVERA DE LA REINA

**Abstract.** The research is framed within the theoretical scope of the analysis of social inequality and spatial fragmentation in the medium-sized cities of the Iberian Peninsula's inland. Its purpose is to highlight the spatial dimension of the growing inequalities resulting from recent evolution in our country, based on the study of social differences in the urban area of Talavera de la Reina. The methodology combines statistical tools and the calculation of indexes with cartographic representation, in order to quantify a set of selected socio-demographic, economic and housing stock variables. Detailed data (at the census section scale) provided by the 2021 Population and Housing Census are used. The combination of the selected variables results in the identification of different levels of urban vulnerability for the different sections of the urban area and the extreme areas (vulnerable and affluent) are identified. As a conclusion, it is confirmed that, in spite of the reduced spatial distances, the urban area shows a segmented pattern, to which the recent suburban sprawl contributes significantly, reflecting the social gaps existing in medium-sized cities such as Talavera.

**Keywords:** Social inequality, urban areas, socio-spatial differentiation, vulnerability, segregation, Talavera de la Reina.



## 1. INTRODUCCIÓN: DESIGUALDAD Y CIUDADES MEDIAS

Las sucesivas crisis que han sacudido el inicio del siglo XXI han dado como resultado el aumento de la desigualdad social en la mayor parte de los países europeos, donde se hace evidente el contraste entre la evolución registrada por las rentas de las clases más favorecidas y la cada vez peor situación de las rentas de los grupos sociales menos favorecidos. A ello contribuye el declive de los sistemas de protección social y de redistribución de rentas (Tammaru et al, 2016). Dentro del ámbito de la Unión Europea, en España es donde más han aumentado las diferencias entre las rentas más altas y las más bajas (Ayala & Cantó, 2022).

Las ciudades se convierten en el escenario de la expresión espacial de estas desigualdades socioeconómicas que, si bien ya estaban presentes anteriormente, cada vez se ven más acentuadas (Nel-lo, 2021). Aunque debido a las políticas redistributivas del Estado del bienestar, Europa occidental ha sido tradicionalmente un territorio menos afectado por las diferencias sociales en comparación con los Estados Unidos, la evolución reciente amenaza esta tendencia ante la aparición de expresiones de una creciente polarización social y de fragmentación urbana. Esta problemática se aprecia claramente en las grandes capitales, donde la diversidad que propicia el tamaño de la población favorece la aparición de sectores urbanos con una alta diferenciación socio residencial. Sin embargo, la mayor homogeneidad de las ciudades medias también se ha visto transformada en los últimos años. El objetivo de este trabajo es analizar las manifestaciones de la desigualdad en el segmento de las ciudades medias del interior de España. Para ello, en la primera parte de esta investigación, se presenta el marco teórico general y, a continuación, se muestra un estudio de caso, aplicado al área urbana de Talavera de la Reina.

### 1.1 Ciudad, desigualdad y brechas sociales

Las manifestaciones de la desigualdad en las ciudades españolas han sido objeto de atención en diversos trabajos, especialmente en los últimos años, tras la crisis financiera generalizada que se destapó en 2008, y que dejó tras de sí un escenario de dificultades económicas para una parte importante de la población de los núcleos urbanos (Leal & Sorando, 2016; Blanco y Nel-lo, 2018; Porcel, 2022). A ellas se añadieron los efectos de la pandemia de COVID-19 que también afectó seriamente a la economía en España (más aún que en otros países europeos). Sin embargo, sus consecuencias sociales y su efecto sobre las desigualdades “parecen *a priori*, más tenues que las de la Gran Recesión” (Muñoz de Bustillo & Antón, 2022:17). Esta afirmación se justifica por la grave repercusión que el estallido de la crisis financiera tuvo tanto en la evolución del PIB como en la subida de las tasas de paro, y especialmente por la persistencia de estos indicadores negativos durante más de una década después de que aquella se desencadenase. En el ámbito peninsular, diversas publicaciones recientes se dedican a analizar los procesos que guardan relación con las manifestaciones espaciales de la desigualdad, así como, a la inversa, con las consecuencias que el espacio urbano tiene en la producción o perpetuación de las desigualdades sociales (Nel-lo, 2021b).

Los impactos de la crisis sobre la configuración espacial de las ciudades, han dado lugar a un conjunto de investigaciones, entre las que destacan las dedicadas a comprobar sus efectos en la segregación urbana (Blanco y Nel-lo, 2018), considerada como el corolario del incremento de las desigualdades (Nel-lo, 2021a). Un número destacado de estos estudios se sitúan en el ámbito de Cataluña y, entre ellos, algunos se centran en el área metropolitana de Barcelona, donde a los análisis dedicados solo a los grupos favorecidos (Rubiales, Bayona y Pujadas, 2012), suceden otros con una perspectiva más global (Porcel, 2016; 2022). En otras grandes ciudades como Madrid (Leal, 2002; Domínguez, Leal & Martínez, 2012; Michelini, Domínguez & Uceda, 2021), Valencia (Romero, 2021) o Bilbao (Aguado, 2021), entre otras, se ha tratado la misma problemática.

La segregación, entendida como la tendencia de los grupos sociales a separarse en el espacio urbano (Nel-lo, 2021), es decir, a mantener una distancia física, aparte de la distancia social que los caracteriza, es un concepto complejo que presenta una cierta ambigüedad (Leal, 2002; Rodríguez, 2014). Esto se explica por motivos de distinta índole, desde cuestiones metodológicas a otras que afectan a la delimitación de su significado, que tiene un carácter netamente espacial (distinto del término integración cuyo sentido es fundamentalmente social). Su complejidad deriva de su interpretación bien como resultado, en tanto que efecto visible en el territorio de las desigualdades sociales, bien como un proceso, ya que la distribución desigual en el ámbito urbano de los grupos sociales, a su vez, incide en la desigualdad y puede contribuir a consolidarla o agravarla (Donat, 2018; Nel-lo, 2021). De las distintas dimensiones que tiene la



segregación en las áreas urbanas la que más interés ha despertado es la segregación residencial, aunque las brechas sociales tienen otras manifestaciones en el tejido urbano, tanto en aspectos como la distribución de grupos étnicos o etarios, o en otras cuestiones como la utilización de servicios públicos de educación, sanidad y transporte, o en la afluencia a los lugares de ocio y diversión (Leal, 2002; Gomá & Muñoz, 2021).

Tal como ha quedado explícito en diversos trabajos, no siempre hay una correlación positiva entre desigualdad y segregación (Porcel, 2016). De hecho, el “incremento de las desigualdades sociales no necesariamente lleva aparejado un aumento de la segregación residencial” (Donat, 2018: 34), como se ha constatado en investigaciones empíricas sobre algunas ciudades (Porcel, 2022). Además, se trata de un proceso dinámico, cuya evolución va cambiando según las circunstancias, como se evidencia en el caso de Madrid (Leal & Sorando, 2016), y tiene muy distintas manifestaciones dependiendo del contexto espacial, dando lugar a variantes como la segregación vertical (véase, para Atenas, Maloutas, 2016).

Por todo ello, en nuestro caso, dedicaremos este trabajo a estudiar la diferenciación socioespacial en Talavera de la Reina, ya que el análisis de la desigualdad social que se expresa en esta área urbana puede ser un punto de partida para explorar, en una segunda fase, la evolución de la segregación residencial.

## 1.2 Objetivos

Este ámbito de estudio ya ha sido objeto de atención anteriormente en lo que respecta a su evolución urbanística y de planeamiento (García, 2022; García & Jover, 2022). En esta ocasión, la investigación se centra en el análisis de la diferenciación social de su espacio urbano. Como premisa de partida se considera que, tras las crisis recientes, se ha producido un aumento de las desigualdades sociales, cuya manifestación espacial se aprecia en la fragmentación urbana. Este modelo se aprecia en las grandes ciudades, pero puede cambiar en los núcleos urbanos de tamaño medio, cuyas características específicas (como la menor importancia de la distancia física, el destacado papel de las redes familiares, el menor precio del suelo o la mayor facilidad para acceder al mercado inmobiliario, etc.), son bien distintas. El patrón de la ciudad fragmentada, que caracteriza a las áreas metropolitanas, adquiere rasgos propios en cada caso, dado el carácter fuertemente contextual de la segregación (Porcel, 2022) y la diferenciación socio-residencial. Esto justifica el interés de conocer la expresión espacial de las diferencias sociales en Talavera de la Reina, después las recientes crisis (económica y sanitaria) sucesivas. Para ello, se definen tres objetivos específicos: a) analizar la desigualdad en el área urbana, a nivel de sección censal, a partir de la selección de un conjunto de variables demográficas, económicas y de vivienda; b) clasificar los sectores urbanos en función de su nivel de vulnerabilidad; y c) delimitar las secciones extremas (las que ocupan el lugar más bajo y son más vulnerables y las que están habitadas por la población más acomodada).

## 2. ÁMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA

Como ya se ha puesto de relieve en otros trabajos (Cebrián, 2020; García, Panadero & Jover, 2020) las ciudades medias han experimentado un notable proceso de crecimiento y suburbanización en las dos últimas décadas, a pesar de la existencia de ciclos económicos de carácter dispar (de expansión hasta 2008, seguida de recesión, con su sucesiva recuperación y nueva crisis). Esto ha llevado al aumento de su superficie de una forma discontinua que las ha permitido superar los límites administrativos municipales. En esta investigación, el ámbito de estudio es el del área urbana, que incluye no solo el municipio de la capital, sino un conjunto de municipios que la rodean y por los que se ha extendido la urbanización del último período.

La dificultad para identificar el área urbana de las ciudades medias se constata en el caso de Talavera ya que, si bien es fácil comprobar que su crecimiento reciente desborda el término municipal, no hay unanimidad en la identificación de hasta dónde llega su influencia. Los distintos proyectos, de carácter nacional y europeo, que han delimitado las áreas urbanas españolas varían notablemente. La propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana (MTMA), que continúa la iniciativa lanzada en el año 2000 por el entonces Ministerio de Fomento, considera solo 4 municipios, que constituyen lo que denominamos *área urbana básica* (AUB). Por su parte, el proyecto europeo Urban Audit, surgido con el objetivo de proporcionar información sobre las condiciones de vida en las ciudades europeas, emplea criterios de carácter laboral (tiene en cuenta el porcentaje de población que se desplaza a la ciudad central),



que le han permitido identificar el *área urbana funcional* (AUF) de Talavera formada por ocho municipios (Tabla 2). Recientemente, se ha realizado otra delimitación (Andrés, Bellet & Cebrián, 2023) que da unos resultados bastante similares, pero que tienen en cuenta la dinámica reciente. En este trabajo utilizaremos esta última delimitación del área urbana, en la que se incluyen también ocho términos municipales como en el AUF de Urban Audit, pero donde La Pueblanueva es sustituida por Cazalegas. A estas propuestas se añade el área urbana extensa, determinada por la distancia al núcleo capital dentro del radio de 30 kilómetros, que abarca 48 municipios (García, Panadero & Jover, 2020), con un grado menos intenso de interrelación con la ciudad central, decreciente con el alejamiento del núcleo principal.

Tabla 2. Propuestas de delimitación del área urbana de Talavera de la Reina

Tipos delimitaciones	Entidades	Población (2021)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Municipios
Área básica	4	94.083	596	Calera y Chozas, Pepino, Talavera, Velada
Área funcional	8	100.579	832	Calera y Chozas, La Pueblanueva, Mejorada, Pepino, San Román, Segurilla, Talavera, Velada
Área funcional dinámica	8	100.287	738	Calera y Chozas, Cazalegas, Mejorada, Pepino, San Román, Segurilla, Talavera, Velada

Fuente: Datos de INE (2023). Elaboración propia.

## 2.1 Talavera de la Reina: la difícil evolución de una ciudad media

El desarrollo del sistema productivo agrario fue la base del crecimiento económico y urbanístico de la ciudad y de su entorno desde los años cincuenta. En consecuencia, la población de la ciudad central se duplicó entre 1950 y 1970 y alcanzó unas tasas de crecimiento por encima de 3,5 % anual. En aquellos años se convirtió en uno de los núcleos más dinámicos de la región, al tiempo que absorbía la llegada de trabajadores de su área de influencia y de los municipios de la provincia.

Tabla 1. Tasa de crecimiento anual y variación del crecimiento de la población en el área urbana de Talavera de la Reina (%) (1991-2021)

	Tasa de crecimiento anual (%)			Variación del crecimiento (%)		
	1991-01	2001-11	2011-21	1991-01	2001-11	2011-21
Calera y Chozas	0,66	2,12	-0,12	6,79	23,77	-1,19
Cazalegas	0,60	4,39	0,22	6,14	56,26	2,23
Mejorada	0,63	1,06	-0,07	6,47	11,22	-0,68
Pepino	6,24	7,84	1,63	90,79	128,88	17,76
San Román de los Montes	5,47	8,38	0,61	75,35	144,15	6,24
Segurilla	-0,02	2,51	0,34	-0,19	28,67	3,47
Talavera de la Reina	0,86	1,51	-0,52	9,02	16,33	-5,10
Velada	1,07	1,69	-0,16	11,28	18,50	-1,60
Área urbana	1,39	3,57	0,33	14,91	43,46	3,36

Fuente: INE (2023). Elaboración propia.

Cuando la agricultura y las actividades de transformación agropecuaria entraron en declive desde la década de los 70, se sucedieron intentos para encontrar nuevas bases sólidas para la economía local. A



pesar de que no llegaron a consolidarse, las perspectivas eran más optimistas y la última parte del siglo XX tuvo también una evolución demográfica positiva, pero con cifras inferiores a las registradas en las décadas anteriores.

En la Tabla 1 se presenta la evolución de los períodos intercensales más recientes, cuando se aprecia el fenómeno más significativo del período, la expansión suburbana. Desde los años noventa, en un momento de lento crecimiento del término central, las tasas de algunos municipios adyacentes a Talavera se disparan y superan las del núcleo central (en Pepino y San Román este indicador se sitúa en torno al 8 % anual en el período 2001-11). La crisis se aprecia en las décadas de 2011 a 2021, período que es testigo del estancamiento y declive de toda el área urbana, pero donde aún contrastan los valores negativos de la cabecera comarcal con los positivos de algunos municipios adyacentes por donde se extienden las urbanizaciones que acogen a personas más o menos acomodadas.

## 2.2 Fuentes y metodología

En esta investigación se combinan diferentes herramientas cartográficas y estadísticas a fin de cuantificar las actuales diferencias sociales en el área urbana talaverana. Para la información sobre la ocupación del suelo se emplea el Plan Nacional de Ortofotografía Aérea (PNOA), las Coberturas del Sistema de Información de la Ocupación de Suelo en España (SIOSE), así como el proyecto Corine Land Cover. Por otro lado, la reciente publicación de los resultados del Censo de población y viviendas de 2021 proporciona una valiosa fuente de información, procedente de diversos organismos, que aporta datos detallados a nivel de sección censal. Los indicadores se han dividido en tres categorías.

Variables socio demográficas, que incluyen la tasa de paro, el porcentaje de extranjeros, el nivel educativo universitario, y la proporción de población mayor y de jóvenes.

Variables relativas al parque inmobiliario, como la antigüedad de las edificaciones residenciales, la superficie media de las viviendas, y la categoría principal o secundaria;

Variables económicas, que reflejan el nivel adquisitivo de las familias. Incluye la renta media por unidad de consumo, la población con renta alta (es decir, la que se sitúa por encima de 160 % de la mediana) y la población con renta baja (por debajo del 60 % de la mediana). Todas se expresan como porcentajes de la población total de cada sección.

El proceso metodológico se ha organizado en tres etapas. Primero, se ha realizado el análisis estadístico y cartográfico de las variables mencionadas, generando una cartografía detallada que caracteriza, desde el punto de vista socioeconómico, el espacio urbano de Talavera y sus anillos suburbanos. Para cada indicador se ha realizado un mapa que agrupa a las secciones en cuatro intervalos que indican distintos niveles en la distribución de los valores de la variable.

Después, a fin de calcular un indicador sintético de vulnerabilidad, para visibilizar las diferencias sociales en el área urbana, se han escogido 5 variables: tres de carácter demográfico (la tasa de paro, la proporción de titulados universitarios y la tasa de extranjería), una de tipo económico (la renta por unidad de consumo), y otra sobre el mercado inmobiliario (el valor de referencia del suelo residencial). Las cinco variables se han combinado en el índice sintético de vulnerabilidad que nos permite señalar la posición que ocupan las secciones en el conjunto de todos los indicadores.

De esta forma, se ha llegado a una categorización, utilizando una escala ordinal que asigna pesos mayores en la ponderación de los niveles que implican un mayor bienestar, y a la inversa en la situación contraria. En el caso del paro y de la tasa de extranjería, supone asignar 1 punto a las secciones con mayor tasa y 4 puntos a las secciones con proporciones más bajas. Por el contrario, los indicadores cuyos valores altos se corresponden con mayor nivel de bienestar se han ponderado de forma contraria (1 punto al nivel con los valores más bajos y 4 al que tiene los porcentajes más elevados); esto es lo que ocurre con el nivel de estudios, la renta y el valor catastral de referencia. Las categorías resultan de la suma de los pesos o ponderaciones asignadas a cada nivel de las distintas variables. El resultado oscila entre 5, en la sección que se posiciona siempre en el nivel más bajo de cada indicador, y 20 el valor máximo que se obtiene en el caso de las secciones que se sitúan siempre en el nivel más alto de cada variable. Por último, se ha añadido la información procedente de las variables sobre el parque inmobiliario (antigüedad y tipología de las viviendas), que permite precisar aún más la información obtenida.



### 2.3 Las variables sociodemográficas

La *tasa de paro* es un indicador, empleado en otros trabajos como marcador de desigualdad social, que tiene una alta correlación con la renta disponible (Jiménez & Donat, 2018). En esta investigación sobre Talavera de la Reina es de particular interés, dada la intensa incidencia que la crisis económica de 2008 ha tenido en la ciudad y en su área de influencia. Aunque las cifras de parados ya estaban aumentando desde principios de siglo, fue en 2008 cuando el paro se incrementó dramáticamente, hasta alcanzar los valores máximos en 2012. Desde esa fecha se inicia un descenso que permite llegar a 2022 con cifras similares a las que había en el momento de iniciarse la crisis. A pesar de ello, la elevada tasa de paro general sigue siendo un rasgo propio del área urbana. Según el INE (2023), Talavera se situaba en el año 2022, en el undécimo puesto entre las ciudades españolas por su tasa de paro.

La proporción de *población con estudios universitarios* sirve igualmente como índice de la diferenciación social. La prolongación de las trayectorias educativas hasta los niveles más altos está asociada a mejores oportunidades para integrarse en el mercado de trabajo y también a población con menos impedimentos para atrasar su participación en la vida laboral. Las cifras medias en el área urbana (22 % del total alcanza este nivel) no esconden la evidente brecha que se produce entre las zonas que alojan a los grupos sociales favorecidos y las que, bien por estar en los núcleos de tradición más rural o por situarse en las barriadas más marginales, tienen los valores más bajos en este indicador (Tabla 3).

La *tasa de extranjería* se calcula como porcentaje del total de personas de nacionalidad extranjera sobre el conjunto de población. Su empleo como indicador de desigualdad está muy extendido ya que, al igual que la tasa de paro, se ha comprobado su correlación (inversa) con el nivel de renta (Jiménez & Donat, 2018). En el contexto local, la llegada de extranjeros ha sido un factor determinante del crecimiento demográfico experimentado en algunos periodos. Como se ha explicado, la recuperación demográfica de la década de los noventa y luego la importante tasa de crecimiento del decenio de 2001 a 2011 se debió al notable conjunto de población inmigrantes que, llegados del este europeo, de Sudamérica y de África, se instalaron en el área urbana (se registra un aumento desde 4.250 a más de 11.300 personas con nacionalidad de otros países entre 2003 y 2009). Las consecuencias de la crisis económica harán que disminuya este colectivo (que, en conjunto baja hasta 6.400 extranjeros en 2017), aunque las cifras se vuelven a recuperar tras la recesión, para llegar a contabilizar 8.112 ciudadanos de otra nacionalidad en 2022. Es decir, la vacilante recuperación económica no ha llegado todavía a atraer tantos extranjeros como en la primera década del siglo XXI.

La *renta*, medida a través de distintos índices, es la dimensión que más se ha relacionado con la diferenciación socio-residencial y con la segregación urbana. La comparación de Talavera de la Reina con otras áreas urbanas funcionales deja claro su posición en los últimos puestos de la clasificación nacional (ocupa la sexta posición en la lista de las AUF con menor renta media neta por habitante, que solo llega a 10.049 euros) (INE, 2023). La debilidad de la estructura económica favoreció el gran azote que supuso la crisis de 2008 y su impacto en la vida de los habitantes de toda esta área. Cuando se estaba consolidando una tímida recuperación a partir de 2017, se añadió la nueva crisis sanitaria. Las dificultades específicas de la zona, agravadas por un contexto difícil, explican la complicada recuperación de esta área urbana. En esta investigación utilizaremos datos de renta bruta media por unidad de consumo para caracterizar el nivel social de la población (16.321 € en el área urbana). Este indicador se calcula para tener en cuenta economías de escala en los hogares, y se obtiene dividiendo los ingresos totales del hogar entre el número de unidades de consumo que lo componen (resultante de la suma de todos los miembros, que tienen un peso distinto si son adultos o menores). Sus valores son bien expresivos de las diferencias que se manifiestan en los distintos sectores del espacio urbano.

El *valor de referencia* (para el uso residencial) expresado en euros por metro cuadrado está determinado por la Dirección General del Catastro, y es el último de los indicadores. Guarda relación con los precios de todas las compraventas que se han realizado ante fedatario público. Se empleará para completar la información sobre cada una de las secciones censales. Las zonas de reciente construcción y con mejores características tipológicas alcanzan un valor de referencia mucho más elevado que otras zonas más desfavorecidas.



### 3. RESULTADOS

El análisis de las variables seleccionadas permite comprobar las diferencias del espacio urbano y deja en evidencia la intensificación de las desigualdades tanto en la escala del área urbana como en el interior de la capital. La tasa de paro del área urbana se eleva al 24 % de la población activa. Por municipios la mayor disparidad se produce entre Cazalegas (con el valor máximo municipal por encima del 32 %) que dobla la que se alcanza en ámbito más favorecido, Pepino (con un porcentaje en torno al 15 %) (Tabla 3).

Tabla 3. El área urbana de Talavera de la Reina: variables de diferenciación social

Municipio	T. paro (%)	T. estudios superiores (%)	Tasa extranjería (%)	Renta media (€)	Valor referencia (€/m <sup>2</sup> )
Calera y Chozas	25,5	16,1	5,7	14.815	506
Cazalegas	32,3	13,1	10,2	13.590	776
Mejorada	28,2	18,9	1,5	15.094	512
Pepino	15,0	36,0	2,7	22.299	1.055
San Román	21,4	32,7	5,2	18.696	882
Segurilla	19,7	22,9	2,0	16.383	529
Talavera de la R.	26,4	25,0	8,4	15.860	736
Velada	26,0	13,5	3,1	13.830	567
Área urbana	24,3	22,3	4,9	16.321	695

Fuente: Datos de INE (2023). Elaboración propia.

A escala de sección las diferencias son más acusadas y se aprecia la gran vulnerabilidad de la población de algunas secciones centrales, donde poco menos de la mitad de la población activa no puede encontrar o mantener un puesto de trabajo. Los valores extremos, con más del 44 % de parados, se encuentran en las secciones del barrio del Carmen, una zona interior que aparece, en este y en otros indicadores, como el espacio más desfavorecido del área urbana. Los valores más bajos (con una tasa de paro en torno al 9 %) se registran en las zonas de más reciente construcción de la parte oriental de la ciudad, aún sin terminar de consolidar, bien al sur del casco (Las Moreras), o al norte (La Milagrosa).

La proporción de población con estudios superiores en el área urbana (22 % del total) oculta también la brecha entre los dos municipios por donde se ha producido la expansión suburbana reciente y el resto. Pepino y San Román de los Montes (donde el 36 % y 33 % de sus habitantes, respectivamente, tienen estudios superiores) incluyen en sus términos municipales una gran cantidad de urbanizaciones de viviendas unifamiliares ocupadas por población de nivel socioeconómico medio-alto y alto. Sin embargo, los valores máximos se registran en los barrios nuevos de la ciudad central (55 % en Las Moreras y La Milagrosa), mientras que las proporciones más bajas caracterizan el nivel educativo de barrios como Patrocinio de San José (10, 41 %) y El Carmen.

La *tasa de extranjería* en el conjunto del área urbana tiene un porcentaje moderado (en torno al 5 % de la población). Se produce una mayor concentración de extranjeros en los dos municipios con suelo industrial, Cazalegas y Talavera (con tasas de 10 % y 8,5 %, respectivamente). A nivel intraurbano destacan Fray Hernando (22,8 % de sus habitantes son inmigrantes) y El Carmen. Los valores mínimos están en Las Moreras (en la sección que presenta los mejores indicadores) y en Mejorada en torno a 1,5 % en ambos casos.

Con respecto a la *renta*, de nuevo las zonas de las urbanizaciones recientes en Pepino y San Román de los Montes quedan claramente por encima de los demás ámbitos municipales. Del mismo modo, al descender a nivel de detalle dentro del área urbana, los valores más elevados se encuentran en algunas secciones del núcleo central por donde se han producido los desarrollos urbanos de los últimos años: Las Moreras (en torno a 24.000 euros por unidad de consumo), Pepino y La Milagrosa (23.000 euros). En el otro extremo aparece, como en otros indicadores, El Carmen (en torno a 10.000 euros).

Finalmente, el *valor urbano de referencia* para el uso residencial, aportado por el Catastro, deja ver los precios más altos en los municipios por donde se ha producido la expansión suburbana y se han

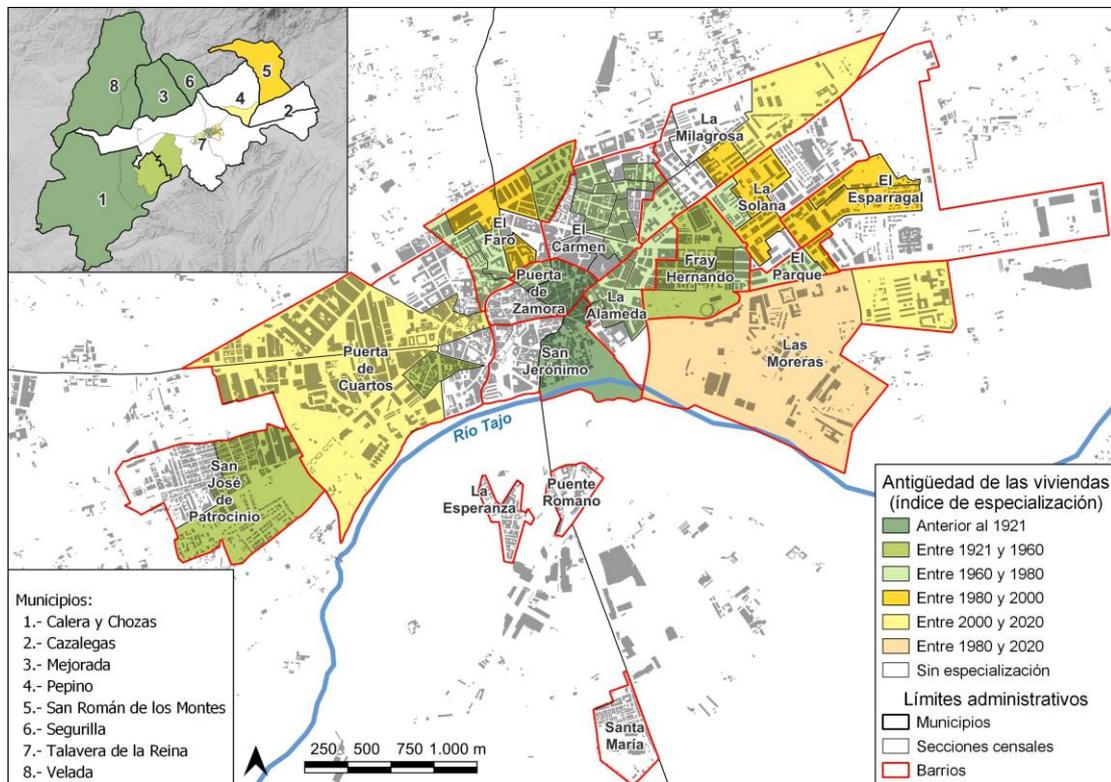


concentrado las áreas residenciales de baja densidad, como Pepino (Tabla 3). En la situación opuesta, con valores en torno a la mitad, se encuentran otros términos municipales, situados al oeste del núcleo central, por donde este tipo de suburbanización ha sido menos intensa y que aún mantienen un carácter más ruralizado (Calera y Chozas, Mejorada o Segurilla). El rango de este indicador se mueve entre 460 €/m<sup>2</sup> en Calera y Chozas, y precios algo más altos en el casco (520 €/m<sup>2</sup> en El Carmen), y 1.829 €/m<sup>2</sup> en Las Moreras, la sección que se sitúa en la mejor posición en todos los indicadores, seguida de otros barrios de los márgenes más externos hacia el noreste (El Esparragal) y la carretera comarcal a Pepino (CM 5001). Como espacio más valorado en el suelo consolidado, junto al centro se encuentra La Alameda.

### 3.1 Las variables residenciales

Para completar el análisis de la desigualdad social en Talavera se han recogido otras dos variables referidas a la caracterización del parque residencial: la antigüedad de las construcciones y la superficie de las viviendas, que nos permiten añadir el tipo de tejido urbano residencial a los distintos niveles de diferenciación socioeconómica que se han identificado.

Figura 1. Antigüedad del parque de viviendas. Índice de especialización



Fuente: Datos del INE (2023). Elaboración propia. Ejecución P. Valero.

Con respecto a la antigüedad, se han establecido cinco grupos a partir de los porcentajes de vivienda construida en otros tantos periodos: a) antes de 1921; b) de 1921 a 1960; c) entre 1960 y 1980; d) de 1980 a 2000; y e) desde el inicio del siglo XXI a 2020. La renovación y rehabilitación urbanas hacen que el carácter de los barrios cambie con el tiempo. Se ha calculado el predominio de edificaciones de cada una de estas etapas en las secciones censales a través de un índice de especialización (que resulta de la media más dos desviaciones típicas), reflejado en la Figura 1. Esto permite señalar las zonas más homogéneas según la pervivencia en su parque residencial de tipologías que corresponden a una cronología concreta. La especialización en viviendas antiguas (edificadas antes de 1921) se aprecia en las zonas históricas dentro del primer perímetro de la Villa (que marca los límites de la ciudad medieval) y de sus expansiones, pero también en los municipios de carácter más rural (al oeste del casco), donde predomina una morfología de edificaciones ligadas a las actividades agropecuarias tradicionales. Los barrios más marginales, como El Carmen, son zonas de trama urbana compacta, formada por construcciones levantadas entre los años

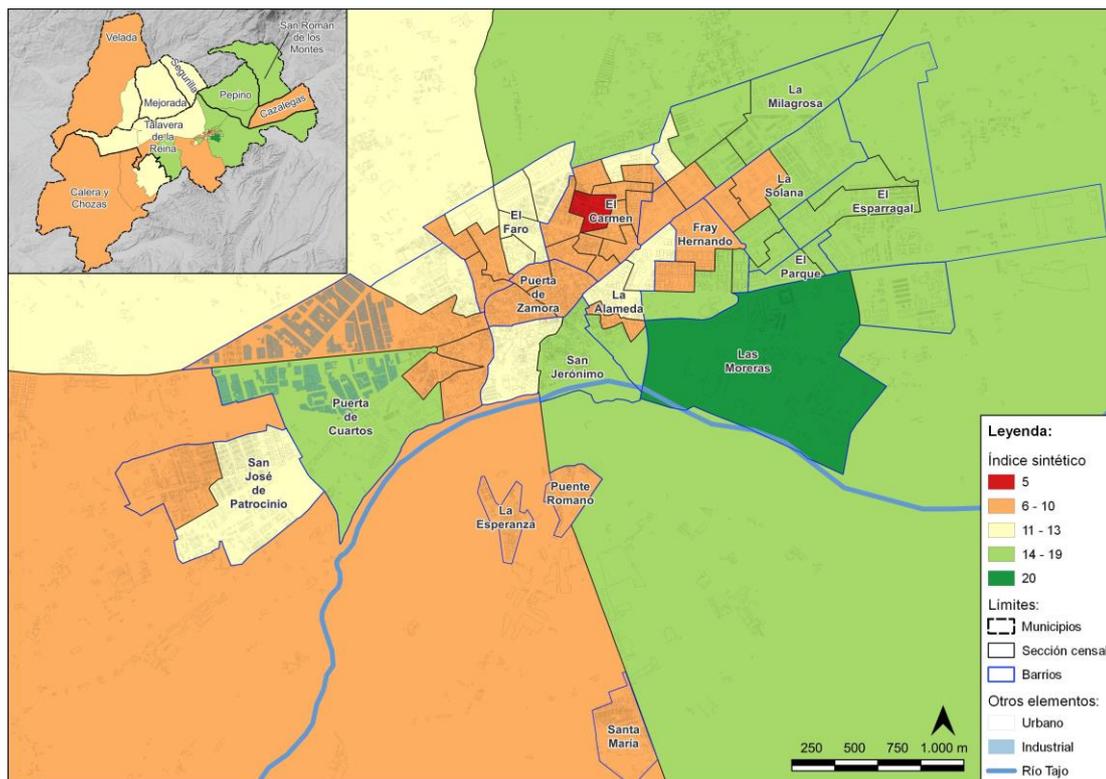


sesenta y ochenta del siglo pasado. Fue el momento de gran crecimiento demográfico de la ciudad, que estaba transformando su estructura socioeconómica y recibiendo numerosos inmigrantes procedentes de su área de influencia. La edificación de viviendas de baja calidad originó enclaves que han ido degradándose y marginalizándose con el tiempo. Por otro lado, las barriadas de más calidad, ubicadas en secciones del perímetro urbano, han sido construidas más recientemente, como Las Moreras, cuya especialización por la antigüedad de las viviendas corresponde a dos períodos (1980 a 2000 y 2000 a 2020).

La segunda variable sobre el parque de viviendas hace referencia a la superficie, y se ha clasificado en cuatro intervalos: menos de 60 m<sup>2</sup>, entre 60 y 90 m<sup>2</sup>; entre 90 y 120 m<sup>2</sup>, y mayores de 120 m<sup>2</sup>. Se ha calculado también el mismo índice de especialización, por considerar que, a pesar de las carencias de la fuente (que no aporta algunos datos de ciertas secciones), es un indicador útil. Las viviendas más pequeñas corresponden a los conjuntos de edificaciones masivas, levantados después de los años sesenta para alojar a clases trabajadoras. Se trata de El Carmen. Fray Hernando o El Faro (donde entre el 43 % y el 52 % de las viviendas no superan los 60 m<sup>2</sup>). Por el contrario, las viviendas de grandes superficies se encuentran, como cabía esperar, en las zonas suburbanas de baja densidad como Pepino (con una sección donde el 72 % de las viviendas son mayores de 120 metros). En la ciudad central también algunos barrios del mismo tipo se componen de viviendas grandes (38,50 % en La Solana). En las Moreras, sin embargo, no se puede hablar de especialización de este tipo.

### 3.2 Los niveles de diferenciación socio-residencial y los barrios extremos

Figura 2. Índice sintético de vulnerabilidad



Fuente: INE (2023). Elaboración propia. Ejecución: P. Valero.

En la Figura 2 se presenta, a modo de resumen, el índice sintético de vulnerabilidad que, junto con la caracterización del parque residencial, permite establecer una tipología de las secciones censales del área urbana estudiada. Se han establecido cinco niveles: vulnerabilidad extrema (índice sintético 5); vulnerabilidad alta (índice de 6 a 10); vulnerabilidad baja (índice sintético de 11 a 13); medio-acomodado (índice sintético de 14 a 19), y acomodado extremo (índice 20). El nivel de máxima vulnerabilidad se encuentra en el barrio de El Carmen, compuesto mayoritariamente por secciones con las peores situaciones en los diversos indicadores, y donde una de ellas presenta los valores mínimos en todas las



variables consideradas (Tabla 4). La altísima tasa de paro, por encima del 40 %, la concentración de extranjeros, y el bajo nivel de renta de una población con trayectorias educativas cortas, son los rasgos sociodemográficos específicos de este enclave. La precaria calidad de sus vivienda, y las características morfológicas de un barrio degradado, se reflejan en los valores de referencia catastral, que son también mínimos. Por su parte, con un índice sintético 20, aparece Las Moreras, un sector urbano habitado por vecinos de buen nivel económico, tal como expresan las rentas muy por encima de la media (más de 22.200 euros), el alto nivel educativo, o la menor tasa de paro de un barrio con muy poca presencia de extranjeros (solo 1,5 % del total de vecinos). A ello se une la mayor tasa de juventud (los niños suponen el 20 % del total), y la moderada presencia de población mayor, que ofrece un panorama de familias jóvenes recientemente instaladas pertenecientes a clases acomodadas. Este perfil de unidad familiar es el que puede costear el elevado precio de la vivienda en este sector, tal como expresa el valor urbano de referencia catastral, que señala su alta cotización en el mercado inmobiliario.

Tabla 4. Caracterización de barrios extremos en el área urbana de Talavera de la Reina

	El Carmen 1	Las Moreras 1
Tasa paro (%)	42,89	11,96
Tasa extranjería (%)	19,07	1,47
Tasa educación superior (%)	11,89	49,2
Renta por unidad de consumo (euros)	10.395	22.243
Valor urbano de referencia (residencial) (€/m <sup>2</sup> )	517	1.829
Antigüedad vivienda (Especialización nivel 2)	1960-80	1980-2020
Superficie vivienda (Especialización nivel 2)	<60 metros	---

Fuente: INE (2023). Elaboración propia.

Entre estas dos secciones extremas (El Carmen 1 y Las Moreras 1) se han establecido otros tres niveles intermedios. La alta vulnerabilidad, corresponde a buena parte del casco urbano, que resulta de la expansión producida después de los 50 y 60. En este grupo se integran también municipios más ruralizados, como Calera y Chozas o Velada, que están algo más alejados de la ciudad central, a los que se añade Cazalegas. Con baja vulnerabilidad se encuentran otros espacios de tipología variada que incluyen desde barriadas más antiguas que han sido parcialmente renovados, a otras más modernas, de clases medias, edificadas al final del siglo XX. Por último, las secciones de nivel 4 (intermedio-acomodado) se localizan en los nuevos fragmentos urbanos que se añaden a la ciudad por el este, aún sin terminar de completarse. También las zonas suburbanas de Pepino y San Román de los Montes quedan en esta categoría.

#### 4. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

El acercamiento cuantitativo a la diferenciación sociodemográfica y residencial del área urbana de Talavera de la Reina y su representación cartográfica han llevado a la identificación de distintos niveles que componen su estructura socioespacial. Del análisis realizado se puede extraer algunas conclusiones y deja al descubierto otros aspectos que requieren más profundización en el futuro.

Por un lado, las notables brechas que existen entre unos barrios y otros nos acerca al modelo de segmentación urbana que se aprecia en ciudades más grandes. Las distancias sociales entre grupos con recursos limitados (inmigrantes económicos, minorías gitanas...), y otros más acomodados se reflejan en distintos sectores del espacio urbano donde se perciben claramente las profundas diferencias entre ellos. El contexto local y la historia reciente explican las características de la formación de este proceso de segmentación social. En la década de los noventa ya se mostraban evidentes huellas del desordenado proceso de crecimiento producido desde los años cincuenta. Para entonces se evidenciaba una organización urbana compuesta por zonas segregadas monofuncionales: al oeste, las áreas de trabajo, al este, las residenciales, y en el centro histórico, el área administrativa. Este modelo aún pervive en parte y



explica la mayor presencia de viviendas de clases trabajadoras hacia el oeste, a pesar de que se ha intentado corregir con algunas actuaciones, como la instalación de espacios dotacionales que completan y mejoran el tejido urbano (zona universitaria). También en este mismo período se inicia la edificación de amplios conjuntos residenciales de viviendas aisladas, rodeadas de zonas ajardinadas, en los municipios como San Román de los Montes, o Pepino (más cerca del núcleo urbano). Esto supone la segmentación y la separación de enclaves residenciales de gran calidad, y el desplazamiento de clases más acomodadas hacia el este (en conexión con la autovía hacia Madrid).

La evolución posterior, marcada por las crisis económicas, ha intensificado estas tendencias, y ha permitido su manifestación no solo en barrios alejados sino en sectores directamente anexados al área urbana consolidada. En el momento actual, se evidencia la separación espacial de las clases acomodadas, que ocupan barrios, aún sin concluir, de viviendas unifamiliares o en urbanización cerrada, en el perímetro urbano. Se trata de un proceso similar al que se aprecia en otras ciudades pero que, en Talavera, coincide además con algunos síntomas de polarización espacial. Esta se manifiesta en la creciente marginalización de barriadas antiguas de bloques residenciales compactos, ocupados por personas con menor capacidad económica. Así, espacios urbanos de poca calidad, como El Carmen, cada vez se encuentran más degradados, lo que hace que se perciban como lugares de riesgo, por cuyas calles evitan transitar muchos vecinos. Más allá de estos extremos, es necesario profundizar en la caracterización de los estratos intermedios, así como en el análisis y cuantificación de la tendencia a la segmentación espacial a fin de comprender la expresión de las desigualdades en el mosaico urbano de Talavera de la Reina.

Agradecimientos. Este trabajo ha sido realizado en el marco de los proyectos de investigación titulados: “Fragmentación espacial y espacio residencial (vivienda y espacio público) en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas” (PID2021-124511NB-C22), financiado por Agencia Estatal de Investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación en la convocatoria 2021-2023 y “Los procesos de reconfiguración territorial y fragmentación socioespacial de las ciudades medias en Castilla-La Mancha (2000-2019)”, desarrollado en el marco de la convocatoria para la financiación de proyectos de investigación aplicada e innovación en el marco del Plan Propio de la UCLM (2022).

## 6. REFERENCIAS

- Aguado, I. (2021). El efecto barrio y su contestación en Bilbao: dinámicas urbanas, políticas públicas y movimientos sociales. En *Efecto barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas* (pp. 359-384). Valencia: Tirant Humanidades.
- Andrés, G.; Bellet, C. & Cebrián, F. (2023): Buscando límites a la urbanización dispersa: metodología para la delimitación de áreas urbanas en las ciudades medias españolas, *Ciudades*, 26, 143-166. DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.26.2023.143-166>
- Ayala, L. & Cantó, O. (2022). Radiografía de medio siglo de desigualdad en España. Características y factores que explican que España sea uno de los países más desiguales de Europa. Palma: Fundación La Caixa, el Observatorio Social.
- Cebrián, F. (coord.) (2020). *Dinámicas de urbanización en ciudades medias interiores. ¿Hacia un urbanismo más urbano?* Valencia: Tirant Humanidades.
- Domínguez, M.; Leal, J. & Martínez, E. (2012). The Limits of Segregation as an Expression of Socioeconomic Inequality: The Madrid Case. En *Residential Segregation in Comparative Perspective. Making Sense of Contextual Diversity* (217-236). London: Routledge.
- Donat, C. (2018). La segregación urbana: marco teórico-conceptual y estado de la cuestión. En *Barrios y crisis. Crisis económica, segregación urbana e innovación social en Cataluña* (pp. 27-50). Valencia: Tirant Humanidades.
- García, C. (2022). Crecimiento espacial, función y morfología urbana de Talavera de la Reina. *Práctica urbanística. Revista mensual de urbanismo*, 176.
- García, C.; Panadero, M. & Jover, F. J. (2020). Expansión versus recesión urbana a principios del siglo XXI: Talavera de la Reina en el conjunto de áreas urbanas de Castilla-La Mancha. En *Dinámicas de urbanización en ciudades medias interiores. ¿Hacia un urbanismo más urbano?* (247-279). Valencia: Tirant Humanidades.



- García, C. & Jover, F. J. (2022). Planeamiento y crecimiento urbano en Talavera de la Reina: aspiraciones y crisis de una ciudad media. En *Ciudades medias en España. Urbanización y políticas urbanísticas (1979-2019)* (327-355). Madrid: Asociación Española de Geografía.
- Gomá, A. & Muñoz, J. (2021). Segregación en la escuela, segregación en el barrio. La reproducción de la desigualdad. En *Efecto barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas* (pp. 67-87). Valencia: Tirant Humanidades.
- Hernández, A.; Rodríguez, R. & Rodríguez, I. (dir.) (2018). *Barrios vulnerables de las grandes ciudades españolas. 1991 / 2001 / 2011*. Madrid: Instituto Juan de Herrera (IJH). Recuperado de: <http://oa.upm.es/51015/>
- [Instituto Nacional de Estadística \(2023\). Indicadores urbanos. Edición 2023. Madrid: INE. Recuperado de: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcqlclefindmkaj/https://www.ine.es/prensa/ua\\_2023.pdf](#)
- [Jiménez, E. & Donat, C. \(2018\). El estudio de la segregación urbana: estrategia metodológica. En Barrios y crisis. Crisis económica, segregación urbana e innovación social en Cataluña](#) (pp. 51-70). Valencia: Tirant Humanidades.
- Leal, J. (2002). Segregación social y mercados de vivienda en las grandes ciudades. *RES. Revista Española de Sociología*, (2), 59-75. Recuperado de: <https://recyt.fecyt.es/index.php/res/article/view/64866>
- [Leal, J. & Sorando, D. \(2016\). Economics crisis, social change, and segregation processes in Madrid. En Socio-Economic Segregation in European Capital Cities \(214-237\). London: Routledge.](#)
- [Maloutas, T. \(2016\). Socio-economic segregation in Athens at the beginning of the twenty-first century. En Socio-economic segregation in European Capital Cities \(156-185\). London: Routledge.](#)
- Martínez, R. & Ruiz-Huerta, J. (dirs.) (2022). *V Informe sobre la desigualdad en España 2022. El impacto de la pandemia*. Fundación Alternativas. Laboratorio
- Michellini, J.J.; Domínguez, M. & Uceda, P. (2021). Segregación socio-espacial en Madrid: neoliberalismo, crisis y resistencias. En *Efecto barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas* (pp. 227-252). Valencia: Tirant Humanidades.
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana (2022). *Áreas urbanas en España, 2022*. Madrid: MTMA, Secretaría General Técnica.
- Muñoz de Bustillo, R. & Antón, J. I. (2022). Efectos de la pandemia sobre la distribución de la renta de mercado, con especial consideración del mercado de trabajo. En *V Informe sobre la desigualdad en España 2022. El impacto de la pandemia* (pp.17-28). Fundación Alternativas,
- Nel-lo, O. (2021a). Ciudad de ricos, ciudad de pobres. La segregación residencial y sus consecuencias ante la crisis urbana. En *Efecto barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas* (pp. 17-35). Valencia: Tirant Humanidades.
- Nel-lo, O. (2021b) (ed.). *Efecto barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas*. Valencia: Tirant Humanidades.
- Porcel, S. (2016). *Dinámicas de estructuración socioresidencial en la Barcelona metropolitana postindustrial. ¿Hacia una ciudad dual o cuarteada?* Tesis doctoral. Universidad Autónoma de Barcelona. Recuperado de: <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/399521/spl1de1.pdf?sequence=5.xml>
- Porcel, S. (2022). *Desigualdad social y segregación residencial. Una relación compleja*. Madrid: Fundación Foessa.
- Rodríguez, G.M. (2014). Qué es y qué no es segregación residencial. Contribuciones para un debate pendiente. *Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIX (1079).
- Romero, L. de (2021). Valencia: la máquina del crecimiento urbano y la segregación residencial. En *Efecto barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas* (pp. 334-358). Valencia: Tirant Humanidades.
- Rubiales, M.; Bayona, J. & Pujadas, I. (2012). Patrones espaciales de la segregación residencial en la región metropolitana de Barcelona: pautas de segregación de los grupos altos. *Scripta Nova* XVI(423). Recuperado de: <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-423.htm>
- [Tammaru, T.; Musterd, S.; Ham van, M. & Marcińczak, S. \(2016\). A multi-factor approach to understanding socio-economic segregation in European capital cities. En Socio-economic segregation in European Capital Cities \(1-29\). London: Routledge.](#)



# SEGREGACIÓN ESPACIAL DE RENTAS ALTAS EN CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS: EL CASO DE TOLEDO

LUIS ALFONSO ESCUDERO-GÓMEZ<sup>1</sup>

JUAN ANTONIO GARCÍA-GONZÁLEZ<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universitat de les Illes Balears, edificio Beatriu de Pinós, Carretera de Valldemossa, Km. 7,5, 07122 Palma, luisalfonso.escudero@uib.cat, <https://orcid.org/0000-0002-7954-4064>*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Universidad de Castilla-La Mancha, Facultad de Humanidades de Albacete, Edificio Benjamín Palencia, Campus Universitario, s/n, 02071, juanantonio.garcia@uclm.es, <https://orcid.org/0000-0001-7049-1085>*

**Resumen.** El modelo económico neoliberal actual genera territorios de privilegio donde se concentran las rentas más altas y los ciudadanos con niveles socioeconómicos elevados. Se vinculan a residencias con morfologías urbanas diferentes y con una menor densidad. La milenaria e histórica ciudad de Toledo ha tenido sus mayores cambios morfológicos y urbanísticos desde la segunda mitad del siglo pasado. Su crecimiento urbano ha sido disperso, heterogéneo, desigual y segregado. Entre estas, la segregación ha sido la menos planteada, especialmente referida a las rentas altas. Se presenta un análisis de la diferente distribución espacial de las características socioeconómicas poniendo el foco en las rentas altas. Se constata la concentración de determinados grupos sociales en función de renta, nivel de instrucción y nacionalidad. La metodología empleada es el análisis estadístico descriptivo de indicadores cuantitativos de segregación espacial y socioeconómicos. Los resultados se cartografían para presentar su distribución espacial en mapas de coropletas a nivel de sección censal. La comunicación constata una tendencia de las clases más pudientes a ubicarse en determinados entornos óptimos. El nivel de desagregación de los datos invita a profundizar en futuros estudios de detalle.

**Palabras clave:** segregación urbana, rentas altas, desigualdad, dispersión urbana, ciudades medias, Toledo.

## SPATIAL SEGREGATION OF HIGH INCOMES IN MEDIUM-SIZED SPANISH CITIES: THE CASE OF TOLEDO

**Abstract.** The current neoliberal economic model generates privileged areas where the highest incomes and citizens with high socio-economic levels are concentrated. They are associated with settlements with different urban morphologies and lower densities. The millenary and historic city of Toledo has undergone its greatest morphological and urban changes since the second half of the last century. Its urban growth has been dispersed, heterogeneous, unequal and segregated. Among these, segregation has been the least discussed, especially in relation to high incomes. An analysis of the different spatial distribution of socio-economic characteristics is presented, focusing on high incomes. The concentration of certain social groups according to income, educational level and nationality is shown. The methodology used is descriptive statistical analysis of quantitative indicators of spatial and socio-economic segregation. The results are mapped to present their spatial distribution in choropleth maps at the level of census tracts. The result shows a tendency for the wealthier classes to be located in certain optimal environments. The level of disaggregation of the data invites further detailed study.

**Keywords:** Urban segregation, high income, inequality, sprawl, medium-sized cities, Toledo.



## 1. INTRODUCCIÓN

«Hay barrios para ricos y, luego, el resto»

J. Vapaavuori (Exministro finlandés y exalcalde de Helsinki) (Barcena, 2023).

La reproducción del desarrollo diferencial y de las relaciones sociales capitalistas ha dado lugar a una desigualdad social que se ha incrustado en el paisaje geográfico (Smith, 1984). Hoy, el actual modelo económico neoliberal, caracterizado por el aumento de la desigualdad social, causa un proceso generalizado de polarización y segregación espacial que se hace particularmente visible en las ciudades. Uno de los mayores retos a los que se enfrentan los núcleos urbanos es la segregación y la polarización. En esta desigualdad urbana, la inequidad económica es un componente esencial (Nijman & Wei, 2020). Como consecuencia de las diferencias en las rentas se produce una segregación residencial (Bischoff & Reardon, 2013). Hay una relación entre la desigualdad de ingresos y la segregación residencial entre grupos socioeconómicos (Tammaru et al., 2020). Sucede entonces un aislamiento espacial que sirve para crear homogeneidad social, deseada o impuesta, que a su vez fomenta una coherencia simbólica y restaura o protege la integridad disposicional (Wacquant, 2023).

La segregación urbana describe la distribución desigual de los distintos grupos sociales en una ciudad (Huntington, 2023). Entre sus tipologías, está la segregación socioeconómica donde hay concentraciones espaciales de determinados grupos educativos, profesionales y de renta (Huntington, 2023). Se produce un aislamiento espacial, residencial y ocupacional, que puede ser por elección y afinidad como sucede, por ejemplo, en los barrios de las clases superiores (Wacquant, 2023). Se trata de la tendencia, evidente en las sociedades capitalistas de todo el mundo, de los miembros más ricos de la sociedad a distanciarse espacialmente de las clases bajas buscando viviendas de mayor calidad —es decir, más grandes, en entornos más agradables— (Huntington, 2023).

La autosegregación de las clases altas puede ser la fuerza más estructurante en la jerarquización de las desigualdades urbanas como demuestra el trabajo de Prêteceille para el caso de París. Tiene lugar una dialéctica positiva en la creación de enclaves de clase alta (Wacquant, 2023). Es decir, se cumple la teoría del sociólogo francés Bourdieu acerca de la dialéctica del espacio — simbólico (las categorías mentales a través de las cuales percibimos y organizamos el mundo), social (la distribución del capital en sus diferentes formas) y físico (el entorno construido)— (Wacquant, 2023) para dar lugar a los espacios segregados de clases altas. La clase dominante crea sus áreas reservadas de la ciudad, determinando así las oportunidades de vida y los espacios de vida de las otras clases (Wacquant, 2023).

Sin embargo, y a pesar de su relevancia y de que dentro del aumento de la segregación residencial en las sociedades urbanas españolas sucede la existencia de unas geografías del privilegio, los trabajos académicos suelen centrarse más en la segregación urbana de las clases bajas que de las altas. Así pasa en España donde las cuestiones sobre la segregación urbana giran fundamentalmente en torno a la vulnerabilidad urbana (García-Araque & García-Cuesta, 2020) y a los barrios vulnerables (Alguacil-Gómez et al., 2014). Estos trabajos se localizan principalmente en las grandes ciudades (Nel-lo-Colom, 2021; Rubiales-Pérez, 2020). Por el contrario, los estudios urbanos han pasado por alto sistemáticamente los distritos de riqueza, poder y privilegio por la sencilla razón de que plantean pocos problemas sociales a los administradores de la ciudad (Wacquant, 2023). Esta miopía tópica alimentada por el exotismo populista ha persistido hasta nuestros días (Wacquant, 2023). Aunque hay un resurgimiento de las ciencias sociales de las élites (Khan, 2012; Hay, 2016), es sólo una excepción aparente a este patrón, ya que estos estudios rara vez cubren los espacios reservados de la clase alta (Wacquant, 2023).

El objetivo de esta comunicación es descubrir e ilustrar las diferencias socioespaciales de renta alta en la ciudad media de Toledo. La investigación se centra en las unidades espaciales en las que los grupos de renta alta presentan segregación residencial. Con ello, se pretende empezar a comprender el proceso de segregación urbana de las rentas altas en España y, así, contribuir al estudio de estos relevantes espacios todavía no suficientemente tratados en la academia. Para este fin, y dentro de las limitaciones del formato del trabajo, se escoge hacerlo en una ciudad media, Toledo, y de esta forma también traspasar el área de estudio habitual en los trabajos académicos de la segregación urbana en España, las grandes ciudades, a otra menos tratada, sobre todo en relación con los espacios de las clases altas.

Por lo tanto, es una comunicación que trata una cuestión relevante, la segregación urbana, desde un punto de vista menos abordado, la derivada de las rentas altas, y en un área de estudio novedosa, una ciudad media como es Toledo.



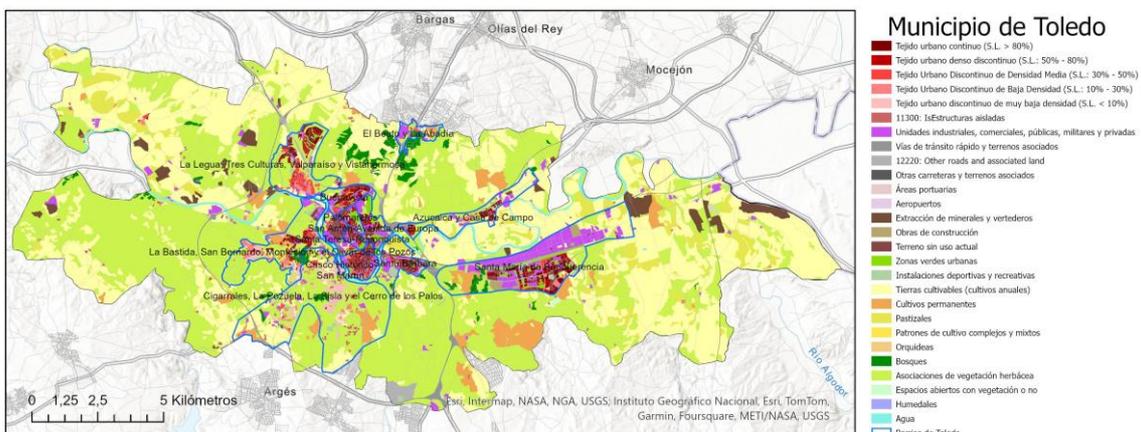
La estructura del texto, tras esta introducción, continúa con el esquema clásico de metodología, resultados, discusión, conclusión y referencias bibliográficas.

## 2. METODOLOGÍA

Para analizar el tema en cuestión, la segregación espacial de rentas altas en las ciudades medias españolas, se escoge el caso de Toledo. Se trata de una ciudad media de 86 906 habitantes (2023) situada en el centro de la península ibérica, capital autonómica, destino turístico cultural mundial y parte del área de influencia de Madrid. Una histórica urbe milenaria que ha tenido sus mayores cambios morfológicos y urbanísticos desde la segunda mitad del siglo pasado. Su crecimiento urbano ha sido disperso, heterogéneo, desigual y segregado (Escudero-Gómez, 2018) dentro de un desarrollo urbanístico calificado como un despropósito (Escudero-Gómez & García-González, 2022). Se escoge este caso por tratarse de un ejemplo significativo para el análisis de los espacios residenciales ricos: Toledo tiene una renta media por hogar superior en un 25% a la media nacional (Tema Ingeniería, 2021).

El estudio se realizará buscando una comprensión granular a través de la microescala intraurbana de las secciones censales. Los análisis a escala intraurbana permiten la identificación y comparación de barrios individuales y, por lo tanto, son importantes para el desarrollo de una mejor comprensión (Huntington, 2023). No obstante, se presenta el problema de que las secciones censales son una delimitación estadística de difícil correspondencia con la estructura urbana de una ciudad al tener un fin básicamente electoral que hace que, por ejemplo, se vayan fragmentando en función del aumento de la población y al contrario. Así, el tamaño de la sección censal depende de una determinada cantidad de residente y al superar dicho umbral se subdivide en dos nuevas secciones. Esto hace que sea complicado para su análisis multitemporal y, además, que no genere vinculación alguna con los ciudadanos. Las secciones censales no solo no son permanentes sino que carecen de identidad territorial. Es el barrio, entendido como una unidad homogénea dentro de la ciudad identificada por sus habitantes y con una realidad como espacio de vida, residencial y de contacto social habitual, la unidad de análisis más recomendable. El problema es que las secciones censales no entienden de barrios, las divisiones no coinciden, y las estadísticas disponibles no están realizadas por barrios. En la representación cartográfica, se han establecido las coropletas sobre las unidades de las secciones censales, pero se ha sobrepuesto siempre los límites de los barrios, así como su toponimia para una mejor comprensión. Así, se realiza ya en al Figura 1 donde, además, se ha recogido la cartografía de los usos del suelo donde se puede apreciar claramente la indicada fragmentación de la ciudad de Toledo.

Figura 1. Barrios y uso del suelo del municipio de Toledo.



Fuente: elaboración propia e IGN (2024).

La investigación se desarrolla con un análisis cuantitativo aplicado a Toledo. En primer lugar, se establece el índice de segregación (IS) sobre la variable de la población de renta alta por sección censal con los datos de 2020 disponibles del Instituto Nacional de Estadística (INE) (2024). Se consideran como



residentes con rentas altas aquellos que viven en unidades de consumo con rentas superiores al 160% de la mediana del municipio de Toledo. Con este valor, se aplica el IS (Figura 2) que da valores entre cero y uno. Existen múltiples indicadores sobre la segregación, pero es suficiente con escoger uno que sea sólido como sucede con el IS. En él, los valores próximos a cero indican una segregación mínima —una sección censal sin concentración de rentas altas— y los cercanos a 1 demuestran mucha población distinta en cuanto a renta —una sección censal con alta segregación según este indicador—

Figura 2. Índice de segregación (IS).

$$IS = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \left| \frac{x_i}{X} - \frac{t_i - x_i}{T - X} \right|$$

X=población total de renta alta en el municipio;  $x_i$ =población de renta alta en la sección censal; T=población total del municipio;  $t_i$ =población de la sección censal.

Tras establecer el IS, se aplica un análisis multidimensional de datos cuantitativos de indicadores de segregación espacial significativos. Se trata de un enfoque multifactorial para comprender la segregación. Con este fin se utilizan variables socioeconómicas y en relación con el valor del suelo y a su morfología: los valores urbanos de referencia catastrales, la población nacida en el extranjero, la población con estudios universitarios superiores y el índice de compacidad. La fuente de los datos nuevamente es el INE (2024), para la población extranjera (2021) y la de estudios universitarios (2021), y la Dirección General del Catastro (2024), para las referencias catastrales y la compacidad (2023). Se emplean técnicas estadísticas descriptivas para medir concentraciones. Estas se descubren a través de la cartografía de las variables y el análisis de la distribución espacial.

En esta comunicación, y dentro de los límites de espacio del formato, se ha optado por centrarse solamente en el análisis cartográfico y para trabajos posteriores quedaría el estadístico inferencial. Como nos señala Kahnna (2017), los mapas que revelan el desigual paisaje del bienestar dentro de las ciudades son mucho más elocuentes que los datos que comparan las medias de ingresos, niveles educativos y demás indicadores.

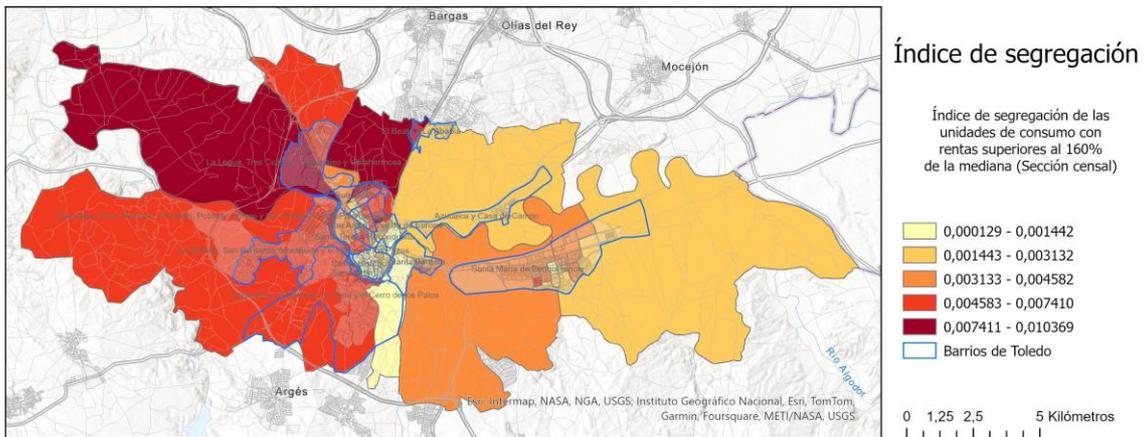
### 3. RESULTADOS

Toledo es una ciudad media española, por lo tanto, en un Estado democrático avanzado dentro de la Unión Europea donde la segregación urbana de rentas altas, y tampoco la de las bajas, llega a grados de polarización extremo como podría suceder en núcleos urbanos del Sur Global y de países emergentes, o en otros contextos geográficos como pueda ser en el modelo de suburbanización estadounidense. Sin embargo, al analizar el IS (Figura 3) claramente aparecen diferencias socioespaciales de renta alta en la ciudad donde aparecen tres unidades espaciales en las que los grupos de renta alta presentan segregación residencial:

1. Urbanizaciones al norte y noroeste del municipio.
2. Cigarrales —así se denominan en Toledo las fincas de la vertiente izquierda del Tajo de origen histórico que incluyen una casa señorial rodeada de extensos jardines, huertos y áreas de recreo— y urbanizaciones al sur y suroeste del municipio.
3. Secundariamente, secciones censales de la ciudad compacta, sobre todo al norte en el barrio de la Avenida de Europa y en el de Buenavista, aunque también, ya de manera muy residual, en el polígono residencial de Santa María de Benquerencia, al este del municipio.



Figura 3. Índice de segregación de las unidades de consumo con rentas superiores al 160% de la mediana de Toledo por secciones censales (2020).



Fuente: elaboración propia e INE (2024).

Descubiertas a través del IS las zonas de la ciudad donde hay una presencia superior de habitantes con renta alta, se procede a analizar variables socioeconómicas y en relación con el valor del suelo y a su morfología que se pueden vincular con los espacios segregados de renta alta: los valores urbanos de referencia catastrales, la población extranjera, la población con estudios universitarios superiores y la compacidad.

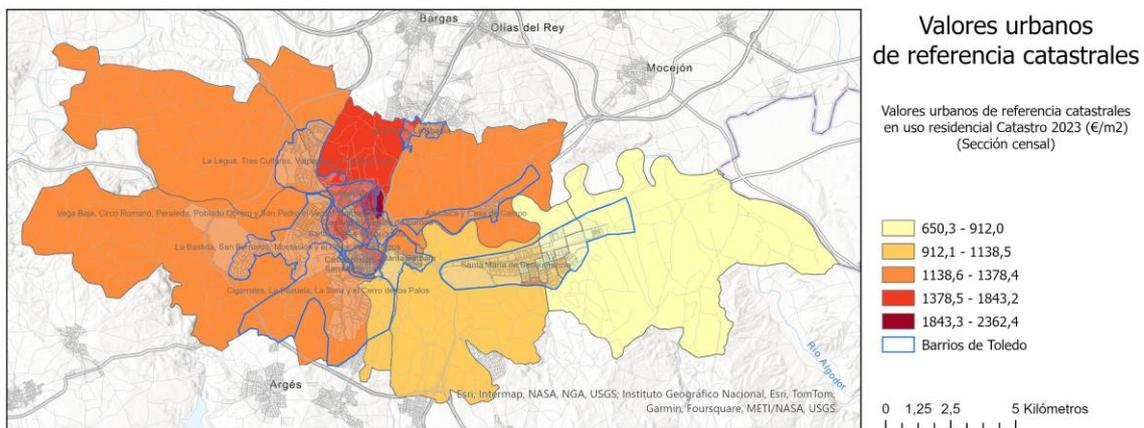
Comenzando con los valores urbanos de referencia catastrales, se trata de una estimación que difiere del precio de mercado de los bienes inmuebles pero que sirve de referencia. Se puede aplicar una simple y efectiva regla de que los valores catastrales mayores se corresponden con áreas residenciales de renta alta, con bienes inmuebles que el mercado inmobiliario coloca arriba de la pirámide de sus negocios y beneficios. Evidentemente, para acceder a estas propiedades es necesario disponer de rentas altas.

Al analizar la cartografía por secciones censales de este indicador (Figura 4), los mayores valores están en el eje sur-norte que parte del centro histórico (el casco toledano) siguiendo la vía de comunicación principal de la ciudad, la salida hacia Madrid. Las referencias catastrales que más cuestan se sitúan tanto en los barrios periféricos próximos al Casco como Santa Teresa y San Antón, como en los que inmediatamente les suceden, también dentro de la ciudad compacta Avenida de Europa y Buenavista, y ya más alejado, con un espacio intersticial entre medias, el de las Tres Culturas. Finalmente, estos valores altos se exhiben por las urbanizaciones de viviendas unifamiliares de la parte septentrional del municipio (La Legua, Valparaíso, Vistahermosa, El Beato y la Abadía). Presentan un valor catastral menor, aunque también alto dentro de la ciudad, las periferias de rentas altas del área de los Cigarrales y las urbanizaciones localizadas en el sur-suroeste (en las áreas de La Pozuela, La Sista, La Bastida, Montesión, El Olivar de los Pozos y San Bernardo). Aquí, una única y muy extensa sección censal combina urbanizaciones de viviendas unifamiliares, con hábitat disperso de chalés, pero también de viviendas rústicas. Por esta razón, el valor catastral es menor cuando, paradójicamente, los bienes inmuebles más caros del mercado, con precios superiores al millón de euros y más, se localizan aquí.

Las limitaciones que puede tener un indicador en concreto, como el estudiado, se compensan con el análisis multidimensional que se ha realizado. En este sentido, un segundo indicador empleado es el de la población nacida en el extranjero. Los numerosos estudios que en España se han realizado sobre la segregación urbana, principalmente para la población de renta baja y en las principales áreas metropolitanas, como se señaló, siempre vinculan el proceso con una presencia más alta de población de origen extranjero con respecto a la media de la ciudad. En muchos casos, se opta por utilizar la población extranjera, aunque después de muchos años como país receptor, mucha de esa población ya cuenta con nacionalidad española y forma parte en las estadísticas como población española y no extranjera. Por ello, y con el fin de aproximarnos más al objeto de estudio, se ha optado por los datos de población nacida en el extranjero, independientemente de la nacionalidad que tenga ahora mismo.



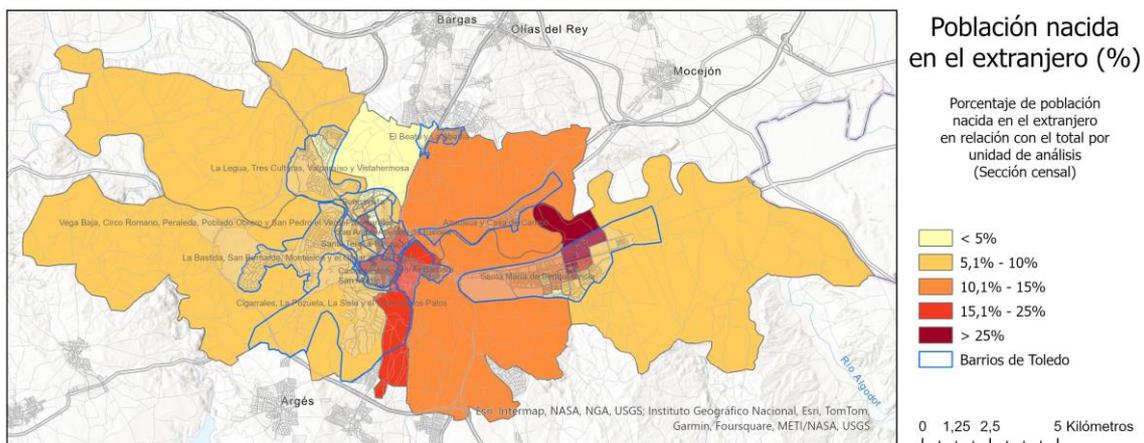
Figura 4. Valores urbanos de referencia catastrales de Toledo por secciones censales (2023).



Fuente: elaboración propia y Dirección General del Catastro (2024).

De esta forma, se ha evidenciado empíricamente que estos residentes foráneos, mayoritariamente inmigrantes con rentas bajas, caracterizan a muchos barrios desfavorecidos y vulnerables. Por lo tanto, los barrios de rentas altas tienen menor presencia de población extranjera. Los habitantes de otras nacionalidades que viven en estas áreas, y que tienen un elevado poder adquisitivo, no dan lugar a una proporción significativa salvo en determinadas áreas de residencia turística.

Figura 5. Porcentaje de población nacida en el extranjero por secciones censales (2021).



Fuente: elaboración propia e INE (2024).

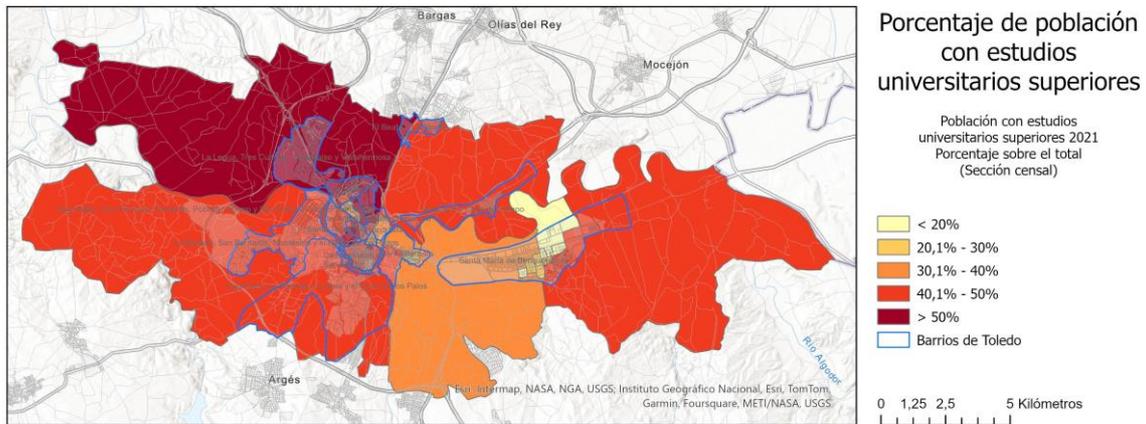
En Toledo se cumple claramente la distribución desigual de la población nacido en el extranjero (Figura 5). Las secciones censales con un IS más alto por rentas altas son, de manera general, las que menor porcentaje tienen de esta tipología de residentes. De esta forma, tanto los barrios periféricos septentrionales como las urbanizaciones del norte y noroeste de la ciudad tienen la proporción menor de habitantes nacidos en el extranjero de la ciudad. En los Cigarrales y las urbanizaciones del sur-suroeste aumenta este porcentaje —precisamente aquí puede haber una influencia de población extranjera de renta alta que ha adquirido las propiedades de lujo de esta área—. En cualquier caso, también en esta zona está por debajo de la mediana de la ciudad y, sobre todo, de los valores de algunas secciones del Casco, del barrio de Santa Bárbara y de Santa María de Benquerencia, al este, donde se concentra el grueso de la población inmigrante extranjera de renta baja de Toledo.

El siguiente indicador se relaciona con un rasgo sociodemográfico muy vinculado con la polarización social y referido a la educación de los residentes de los barrios. Se trata de la población con estudios universitarios superiores, la cual, los trabajos sobre la segregación urbana siempre la señalan como minoritaria en los barrios vulnerables. Por lo tanto, en los de rentas altas debería haber una proporción mayor. En la Figura 6 se comprueba netamente esta premisa. Así, se sigue configurando un patrón claro



en la segregación urbana de rentas altas en Toledo que, por su solidez, podría ser extrapolable a otras ciudades medias españolas.

Figura 6. Población con estudios universitarios superiores de Toledo por secciones censales (2021).

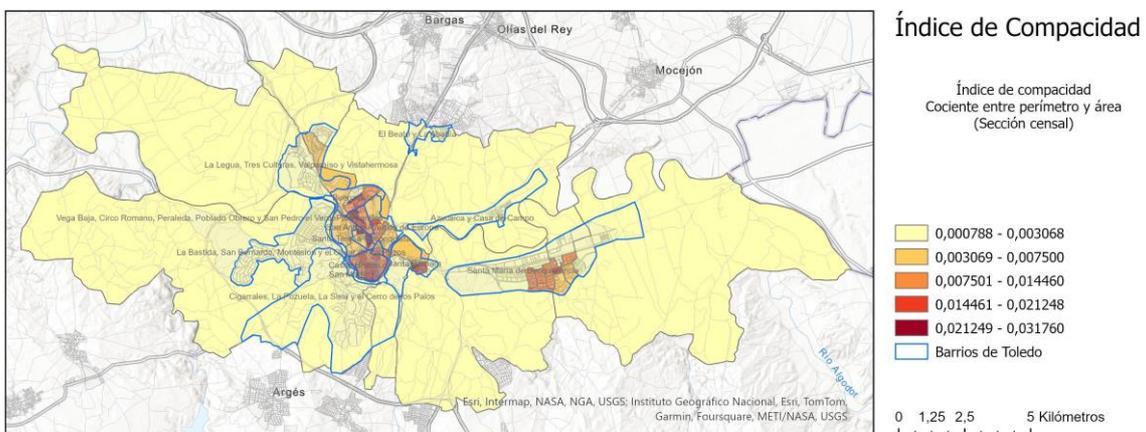


Fuente: elaboración propia e INE (2024).

Las secciones censales que conforman los barrios segregados por renta alta en Toledo destacan por un porcentaje muy superior de población con estudios universitarios. Está por encima del 50% en la Avenida de Europa, Buenavista, las Tres Culturas, Vistahermosa, La Legua, etc.; es decir, en las zonas de renta alta del norte y noroeste de la ciudad. Y también la proporción es alta, aunque un poco inferior, en las áreas de renta alta del sur-suroeste. Por lo tanto, hay una correspondencia entre los barrios con un IS más alto de renta alta con los indicadores ya estudiados: el valor catastral, la población extranjera y la población con estudios universitarios.

El último referente utilizado es el de la compacidad urbana de las secciones censales. Se ha calculado dividiendo su perímetro entre el área construida. Los barrios de rentas altas se asocian a formas urbanas dispersas, menos compactas, bien sea porque se localizan en espacios periurbanos con distintos modelos de viviendas unifamiliares bien sea porque se sitúan en barrios de multiviviendas donde las alturas de los edificios son menores, las calles y avenidas más amplias, los espacios públicos disponibles y equipamientos más extensos, etc. Por lo tanto, la compacidad es menor en los barrios de rentas altas, vinculado a su morfología edificatoria y a la ocupación del espacio que hacen de ella. En la Figura 7 se recogen los resultados para las secciones censales de Toledo. Se puede contrastar con los datos de la Figura 1 donde aparecen vinculados a zonas de tejido urbano de densidades edificatorias medias y bajas.

Figura 7. Compacidad de Toledo por secciones censales (2023).



Fuente: elaboración propia y Dirección General del Catastro (2024).

La segregación urbana de rentas altas de Toledo cumple con lo apuntado y las zonas con un IS mayor presentan una baja compacidad. La ciudad más compacta sería el Casco y sus barrios periféricos



más próximos así como el polígono residencial de Santa María de Benquerencia. El resto de Toledo presenta una gran dispersión, hecho que es una característica esencial de esta ciudad media, como ya se adelantó en el apartado metodológico. Las urbanizaciones periféricas de renta alta del norte-noroeste y del sur-suroeste son fuerzas motrices de esta dispersión de la capital toledana.

#### 4. DISCUSIÓN

La presente comunicación ha introducido un estudio de la segregación espacial urbana de rentas altas en la ciudad de Toledo que, aun siendo único, demuestra que hay una serie de rasgos económicos, sociodemográficos y morfológicos que caracterizan a la segregación urbana de renta alta y que están presentes en las ciudades medias españolas. De esta manera, la población residente con más renta se concentra en determinadas zonas urbanas donde el valor de las propiedades es superior y donde concuerdan realidades demográficas como una menor población extranjera y una mayor población con estudios universitarios.

Estas áreas forman parte de la ciudad difusa, con baja compacidad. Wacquant (2023) concluye que el entorno construido es una manifestación de las luchas que tienen lugar en el espacio social. Esta idea, aplicada habitualmente a los barrios vulnerables con población de renta baja, también se ajusta a las áreas segregadas de renta alta, donde una morfología urbana menos compacta y un valor superior de los bienes inmuebles se corresponden. Estos barrios se localizan en la periferia de la ciudad y allí es donde la población de renta alta toledana ha establecido su entorno, fuera del alcance de los residentes con menor poder adquisitivo.

Wacquant (2023) también teoriza sobre la segregación urbana indicando que la estructura del espacio social se objetiva en el entorno construido y se encarna en las categorías cognitiva, afectiva y conativa. Los barrios residenciales segregados de renta alta y la distribución diferencial de los servicios en estas áreas de la ciudad, así como los rasgos sociodemográficos descubiertos (menos extranjeros, más personas con educación superior), serían una evidencia empírica de esta teoría.

Este hallazgo lleva a acabar esta breve discusión adoptando y reivindicando el llamamiento de Hopkins (2021) sobre la necesidad de ser reflexivos y críticos con los que detentan el poder y el control, y con los que ocupan el centro de la escena urbana.

#### 5. CONCLUSIÓN

La ciudad de Toledo presenta una segregación urbana de rentas altas que se concentra en tres zonas: las urbanizaciones al norte y noroeste del municipio, los Cigarrales y urbanizaciones al sur y suroeste del municipio y, secundariamente, las secciones censales septentrionales de la ciudad compacta. Estas áreas de la ciudad tienen los valores catastrales de los bienes inmuebles más altos, una menor proporción de población extranjera, una presencia superior de residentes con estudios universitarios y una menor compacidad. Todas estas correspondencias son especialmente relevantes en las urbanizaciones del norte del municipio: El Beato, La Abadía, La Legua, Tres Culturas, Valparaíso y Vistahermosa.

Por lo tanto, el modelo de ciudad neoliberal actual que genera territorios de privilegio donde se concentran las rentas más altas y los ciudadanos con niveles socioeconómicos elevados da lugar a una segregación urbana en las ciudades medias españolas, demostrado por el estudio de Toledo.

La comunicación ha sido una primera introducción en esta temática, pero aporta el valor teórico de abordar una cuestión apenas tratada en los estudios urbanos españoles, y en general, y práctico de hacer reflexionar, o la menos poder hacerlo, a los responsables políticos sobre si es este el modelo de justicia social urbana que debe existir en el hábitat principal del ser humano, la ciudad.

Las limitaciones de la investigación derivan de ser un trabajo inicial y del formato de presentación de una comunicación. Evidentemente, otros indicadores socioeconómicos pueden ser agregados al estudio así como técnicas cuantitativas de estadística inferencial. Futuras investigaciones de los autores pretenden



profundizar en el caso en este sentido dado el valor detectado en Toledo como ejemplo de segregación urbana de rentas altas. Investigaciones sobre la temática están abiertas a desarrollarse en otras ciudades medias en los años próximos si los estudiosos así lo considerasen.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco de los proyectos de investigación titulados: “Fragmentación espacial y espacio residencial (vivienda y espacio público) en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas” (PID2021-124511NB-C22), financiado por Agencia Estatal de Investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación en la convocatoria 2021-2023 y “Los procesos de reconfiguración territorial y fragmentación socioespacial de las ciudades medias en Castilla-La Mancha (2000-2019)”, desarrollado en el marco de la convocatoria para la financiación de proyectos de investigación aplicada e innovación en el marco del Plan Propio de la UCLM (2022).

## REFERENCIAS

- Alguacil-Gómez, J., Camacho-Gutiérrez, J., & Hernández-Aja, A. (2014). La vulnerabilidad urbana en España. Identificación y evolución de los barrios vulnerables. *Empiria. Revista de metodología de ciencias sociales*, (27), 73–94. doi: 10.5944/empiria.27.2014.10863
- Bárcena, S. (2023, 23 de julio). Entrevista a Jan Vapaavuori. *El País*, p. 78.
- Bischoff, K., & Reardon, S.F. (2013). *Residential Segregation by Income, 1970–2009*. New York, NY: Russell Sage Foundation.
- Dirección General del Catastro (2024). Estadísticas catastrales. <http://www.catastro.minhap.gob.es/esp/estadisticas.asp>
- Escudero-Gómez, L.A. (2018). Procesos de urbanización difusos y estructuras urbanas fragmentadas: el caso de Toledo (Castilla-La Mancha, España). *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, L(197), 517-538)
- Escudero-Gómez, L.A., & García-González, J.A. (2022). Toledo, la ciudad del despropósito urbanístico. In C. Bellet & F. Cebrián (Eds.), *Ciudades medias en España. Urbanización y políticas urbanísticas (1979-2019)* (pp. 183-212). Asociación Española de Geografía (AGE). <https://repositori.udl.cat/handle/10459.1/83836>
- García-Araque, J., & García-Cuesta, J. L. (2020). Propuesta y ensayo de una metodología de identificación de la vulnerabilidad urbana. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, LII(205), 455-476. doi: 10.37230/CyTET.2020.205.02
- Hay, I. (2016). *Geographies of the Super-Rich*. Chentelham: Edward Elgar.
- Hopkins, P. (2021). Social geography III: committing to social justice. *Progress in Human Geography*, 45(2), 382–393. <https://doi.org/10.1177/0309132520913612>
- Huntington, D. (2023). Revisiting the impact of urban shrinkage on residential segregation in European cities. *Vienna Yearbook of Population Research 2023 (Vol. 21)*, 1–28. Doi: 10.1553/p-dbj3-mjda
- Instituto Geográfico Nacional (IGN) (2024). Sistema de información de ocupación del suelo de España. <https://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/index.jsp>
- Instituto Nacional de Estadística (INE) (2024). <https://www.ine.es/>
- Khan, S.R. (2012). The sociology of elites. *Annual Review of Sociology*, 38, 361–377. doi: 10.1146/annurev-soc-071811-145542
- Kahnna, P. (2017). *Conectografía* (P. Hermida, trad.). Barcelona: Espasa. (Obra original publicada en 2016).
- Nel-lo i Colom, O. (Ed.) (2021). *Efecto barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas*. Valencia: Tirant Humanidades
- Nijman, J., & Wei, Y. D. (2020). Urban inequalities in the 21st century economy. *Applied Geography*, 117, 102188. doi: 10.1016/j.apgeog.2020.102188
- Préteceille, E. (2006). La ségrégation sociale a-t-elle augmenté ? La métropole parisienne entre polarisation et mixité. *Sociétés Contemporaines*, 2006/2 (62), 69–93.
- Rubiales-Pérez, M. (2020). Segregación en las metrópolis españolas 2001-2011: un análisis con detalle territorial. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 66(1), 93–105. doi: 10.5565/rev/dag.581
- Smith, N. (1984). *Uneven Development: Nature, Capital and Production of Space*. Nueva York: Blackwell.



- Tammaru, T., Aunap, R., Marcińczak, S., van Ham, M., & Janssen, H. (2020). Relationship between income inequality and residential segregation between socioeconomic groups. *Regional Studies*, 54(4), 450-461. doi: 10.1080/00343404.2018.1540035
- Tema Ingeniería (2021). Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Toledo. Borrador. Toledo: Ayuntamiento de Toledo.
- Wacquant, L. (2023). *Bourdieu in the city*. Cambridge: Polity Press.



# ENVEJECIMIENTO POBLACIONAL DE LOS BARRIOS EN ÁREAS URBANAS MEDIAS DEL INTERIOR PENINSULAR (2001-2021)

CAROLINA MONTORO-GURICH<sup>1</sup>

JUAN JOSÉ PONS IZQUIERDO<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Historia, Hª del Arte y Geografía / Cátedra IDEA Nuevas Longevidades, Universidad de Navarra, Campus universitario, s/n, 31008 Pamplona, cmontoro@unav.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Historia, Hª del Arte y Geografía / Cátedra IDEA Nuevas Longevidades, Universidad de Navarra, Campus universitario, s/n, 31008 Pamplona, jpons@unav.es*

**Resumen.** Este trabajo analiza el envejecimiento poblacional en 34 áreas urbanas medias del interior peninsular para conocer los procesos de segregación etaria, así como algunos de sus factores explicativos. Utiliza información de los censos de 2001 y 2021 por sección censal, los porcentajes de personas adultas mayores, el índice de Segregación y el índice de especialización de Nelson.

Los resultados revelan contrastes acusados en la intensidad, la distribución espacial del envejecimiento y en los niveles de segregación y especialización por edades en las secciones censales. La antigüedad de la vivienda es una variable explicativa significativa para el conjunto de áreas urbanas; el tamaño de las residencias para la tercera edad apunta en el mismo sentido; mientras que el impacto de la población nacida en el extranjero solo ha servido para atenuar el envejecimiento en determinadas áreas urbanas.

La principal conclusión hace referencia a la importancia de examinar la interacción entre los ciclos urbanos de ocupación de los barrios y las estructuras por edad de las poblaciones que en ellos habitan para planificar el futuro de las ciudades.

**Palabras clave:** envejecimiento poblacional; segregación por edad; áreas urbanas medias

## POPULATION AGING OF NEIGHBORHOODS IN MIDDLE URBAN AREAS OF THE PENINSULAR INTERIOR (2001-2021)

**Abstract.** This work analyzes population aging in 34 medium-sized urban areas of the interior of the peninsula to understand the processes of age segregation, as well as some of its explanatory factors. It uses information from the 2001 and 2021 censuses by census section, the percentages of older adults, the Segregation Index and the Nelson specialization Index.

The results reveal marked contrasts in the intensity, the spatial distribution of aging and the levels of segregation and specialization by age in the census sections. The age of the home is a significant explanatory variable for all urban areas; the size of nursing homes points in the same direction; while the impact of the foreign-born population has only had a slight effect of attenuating aging in certain urban areas.

The main conclusion refers to the importance of examining the interaction between the urban cycles of neighbourhood occupation and the age structure of population that live there to plan the future of cities.

**Keywords:** population aging; age segregation; middle urban areas

## 1. INTRODUCCIÓN

El proceso de envejecimiento demográfico de la población española, iniciado en la década de los años setenta del siglo XX, y suavizado a comienzos del siglo XXI con la llegada de inmigración extranjera, sigue su curso (Reques Velasco, 2017). Según datos del Censo (INE), en 2021 había 9 311 484 personas mayores (65 y más años) que equivalían a un 19,64 % del total de la población, mientras que en 2001 el



peso porcentual de este grupo era de un 17,04 %. También crece la proporción de personas octogenarias, que representan ya el 6,03 % de toda la población –frente a un 3,86 % en 2001– y seguirán ganando importancia debido al sobrevejecimiento de la población mayor.

Otro indicador que ayuda a entender el calado de este proceso es la edad promedio de la población, que se sitúa en 43,81 años en 2021, cuando era de 40 años en 2001. Las proyecciones del INE para el período 2022-2035 calculan un aumento de 3,5 millones de personas mayores en España, con los incrementos más importantes a partir de 2030 y la llegada a la vejez de las voluminosas cohortes nacidas durante el *baby boom*, hasta alcanzar una tasa de envejecimiento de un 26,5 % (Pérez Díaz et al., 2022).

Aunque la proporción de personas mayores respecto al total es muy superior en el mundo rural –un 28,4 % de la población que reside en municipios de 2000 o menos habitantes, frente a un 20,2 % en los municipios a partir de 10 000 habitantes–, los mayores volúmenes de adultos mayores se concentran en las áreas urbanas –8 552 508 millones frente a 758 976– (INE, Censo 2021). El avance del envejecimiento en el mundo rural conduce a la agudización del despoblamiento, mientras que la intensidad del avance del envejecimiento demográfico urbano lleva a la disminución de los contrastes en la estructura por edades en el conjunto del territorio español (Montoro Gurich y Pons Izquierdo, 2021).

Sin embargo, las diferencias en la estructura por edades vuelven a aparecer cuando centramos el análisis del envejecimiento en la escala urbana. La geografía social de las ciudades está moldeada por la intersección entre edad y clase socioeconómica (Hochstenbach, 2018), a las que se suma la influencia de otras variables como, por ejemplo, el origen étnico o el nivel educativo. La localización espacial de las personas mayores es relevante porque no es resultado del azar, sino que responde a un patrón territorial vinculado al ciclo de vida de las personas, lo que permite explicar de forma plausible la distribución irregular de los grupos de edad en las zonas urbanas. Por otro lado, las migraciones, tanto internacionales como internas también influyen en las estructuras por edades intraurbanas (Gil Alonso et al., 2023). Habitualmente las migraciones contribuyen al crecimiento y rejuvenecimiento de las áreas urbanas (Bayona y Pujadas, 2020; Siedentop et al., 2018), pero crean a su vez diferencias de localización de la población mayor dentro de las mismas, agudizando los procesos de segregación por edad (Siedentop et al., 2018; Kashnitsky et al., 2021). Estos deben ser considerados una de las posibles formas de segregación residencial y, por tanto, una de las manifestaciones de desigualdad urbana (Porcel, 2020).

Frente a la relativa abundancia de estudios centrados en la segregación residencial derivada de la segregación étnica o la socioeconómica, los que han investigado la geografía social y la segregación residencial entre distintos grupos de edad son más escasos (por ejemplo, Winkler y Klaas, 2012; Sabater, Graham y Finney, 2017; Hagestad y Uhlenberg, 2006) y, aun son mucho menos frecuentes los estudios que inciden en la edad como variable clave de desigualdad espacial y cambio socioespacial urbano y los trabajos centrados en las ciudades medias, siempre peor estudiadas que las grandes áreas metropolitanas.

En este sentido, los estudios de Gil Alonso *et al.* (2020) y Gil-Alonso, López-Menchero y Pujadas-Rúbies (2023) son un antecedente claro de este trabajo. En la publicación de 2020 sobre las cinco principales áreas urbanas españolas confirmaban su hipótesis de que la inercia –esto es, el envejecimiento y el paso por las transiciones propias del ciclo de vida– de la población asentada ha ganado importancia frente a los movimientos migratorios para entender el envejecimiento de cada unidad espacial. En el trabajo de 2023 sobre las áreas urbanas de Madrid y Barcelona constatan que las zonas urbanas susceptibles de presentar mayores niveles de segregación por edad en un futuro próximo son, precisamente, las que se beneficiaron de movilidad en el pasado que anclaron a sus poblaciones en esos espacios. Además, es interesante que los niveles de segregación de los adultos mayores son siempre los más elevados.

Este trabajo analiza la segregación residencial por edad en las áreas urbanas medias del interior peninsular en 2021 a partir de su situación de envejecimiento demográfico, así como su relación con otras variables que pueden incidir en la concentración de personas mayores, como el peso de la población nacida en el extranjero, la antigüedad de la vivienda o la existencia de residencias para la tercera edad. Interesa, por tanto, responder a cuestiones como: ¿Cuáles son los niveles de segregación de las personas mayores en las ciudades medias y sus áreas urbanas?, ¿cómo han evolucionado los niveles y la localización de las áreas segregadas por edades?, ¿hay relación entre el envejecimiento y la segregación por edades? Y, ¿entre el grado de envejecimiento y el porcentaje de población nacida en el extranjero, la antigüedad de la vivienda o la ubicación de las residencias?, ¿existen grandes diferencias entre los resultados de unas y otras áreas? Para abordar estas cuestiones se combina la escala de análisis del área urbana de cada ciudad media con la escala inframunicipal, que alcanza el nivel de secciones censales.



## 2. FUENTES Y METODOLOGÍA

Este trabajo utiliza los datos de volumen de población española por sección censal y grupos de edad quinquenales de los Censos de Población y Vivienda de 2001 y 2021 del Instituto Nacional de Estadística (INE) a través de su página web (<http://www.ine.es>). Se emplean los datos de las 34 áreas urbanas incluidas en el proyecto de investigación coordinado “Fragmentación y segregación socioespacial en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas (2001-2021)”. Se trata de las áreas urbanas de Albacete, Alcoy, Ávila, Badajoz, Burgos, Cáceres, Ciudad Real, Cuenca, Elda, Girona, Guadalajara, Huesca, Jaén, León, Linares, Lleida, Logroño, Lorca, Lugo, Manresa, Mérida, Ourense, Palencia, Pamplona, Ponferrada, Salamanca, Santiago, Segovia, Soria, Talavera, Teruel, Toledo, Vitoria y Zamora.

El número de secciones censales de estas áreas urbanas varía entre 2001 y 2021 (de 2872 en el año 2001 a 3194 en 2021) registrándose –en general– un incremento debido a los continuos reajustes por efecto de la segregación o fusión de las mismas, como consecuencia de la dinámica poblacional del territorio. Estos cambios introducen una notable complicación metodológica, ya que junto a las secciones nuevas que aparecen (habitualmente por desarrollos urbanísticos) y las que se pierden por fusión con otras cuando su número de habitantes desciende sensiblemente, hay otras situaciones como el cambio en los límites de las secciones o la reenumeración de secciones con el mismo código que tenían otras anteriores, cuyo ámbito espacial era sensiblemente –o incluso a veces totalmente– distinto al nuevo.

Para minimizar los errores debidos a posibles modificaciones de las unidades espaciales de análisis se debe evitar el trabajo exclusivo con las tablas de datos. De ahí que se recurra a la cartografía de las secciones censales de 2001 y 2021, disponibles en formato *shapefile* de ESRI, en la página web del Instituto Nacional de Estadística (INE 2022), mediante el sistema de información geográfica ArcGIS Pro, v. 2.6.2.

El primer paso consiste en la preparación de las tablas de datos de los censos para hacerlas compatibles con el seccionado gráfico. En ese proceso también se reduce el volumen de información de cada tabla, calculando los indicadores y variables agregadas que se utilizarán para caracterizar el envejecimiento poblacional y eliminando las columnas con grupos de población con las que no se trabaja.

A continuación, utilizando el sistema de información geográfica, se vinculan las coberturas gráficas de secciones censales (polígonos) con las tablas de datos de los censos preparadas previamente.

Es necesario también delimitar las secciones censales de las áreas urbanas en estudio, empleándose para ello la delimitación establecida en el proyecto citado “Fragmentación y segregación socioespacial...”, cuyo criterio de partida es el de accesibilidad (Andrés López, Bellet Sanfeliu & Cebrián Abellán, 2023).

Una vez acotado el ámbito espacial, se ha procedido a calcular dos de los indicadores utilizados habitualmente para medir el grado de envejecimiento de una población: el porcentaje de personas mayores de 64 años (o envejecimiento) y el porcentaje de personas mayores de 80 años (o sobre-envejecimiento).

También se ha calculado el *Índice de Segregación* (IS), que mide la segregación residencial de la población atendiendo a características como el nivel de renta, el origen étnico, etc. (Duncan y Duncan, 1955; Massey y Denton, 1988). En este caso concreto empleando la variable edad, con el objetivo de identificar las desigualdades en la distribución espacial de la población adulta mayor. Los valores próximos a 0 indican segregación mínima, mientras que los valores próximos a 1 indican segregación máxima.

Para contextualizar los niveles de envejecimiento en relación con lo que sucede en cada una de las áreas urbanas, se ha aplicado el *Índice de Nelson* (Nelson, 1955), utilizado en trabajos anteriores sobre el mismo tema (Pons-Izquierdo y Montoro-Gurich, 2020, 2022). Este índice caracteriza la intensidad del envejecimiento en cada sección censal con respecto a lo que es normal –el promedio del porcentaje de las personas de 65 y más años– en el área urbana en la que se incardina. Cuando las secciones censales superan este promedio más el valor de una desviación típica, las consideramos como ‘envejecidas’; cuando superan este promedio más dos veces la desviación típica, ‘muy envejecidas’; y cuando el porcentaje de adultos mayores es superior al promedio más tres veces la desviación típica, ‘hiperenvejecidas’. Con las secciones censales cuyo envejecimiento está por debajo del promedio del área urbana, las consideramos ‘poco envejecidas’ si presentan valores inferiores al promedio menos una desviación típica y ‘muy poco envejecidas’ cuando los valores son más bajos que el promedio menos dos veces la desviación típica. No se ha encontrado ningún caso en el que el nivel de juventud de la sección censal fuera de más intensidad.

Finalmente, se introducen también otras variables que ayudan a analizar mejor la segregación etaria, como la población proveniente del extranjero, la edad media de las viviendas y la localización de las residencias de ancianos. Más adelante se proporcionan detalles sobre estas variables.



### 3. EL ENVEJECIMIENTO DEMOGRÁFICO EN LAS ÁREAS URBANAS MEDIAS INTERIORES

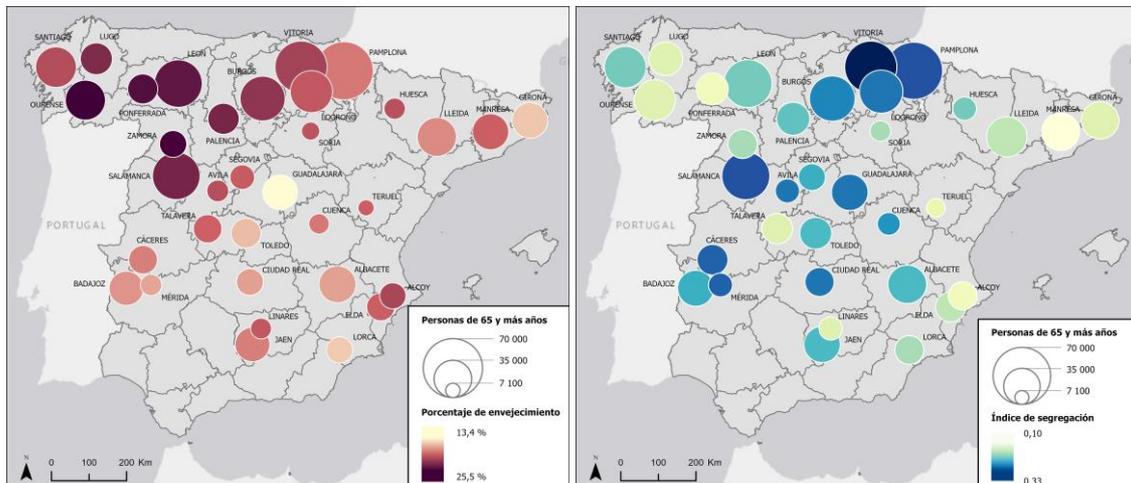
Este punto del trabajo está dividido en dos subapartados. El primero se examina la caracterización del envejecimiento demográfico en las áreas urbanas del estudio, con especial hincapié en las pautas de localización espacial de las personas adultas mayores. En el segundo apartado se abordan algunos factores explicativos sobre el envejecimiento diferencial en estas áreas urbanas.

#### 3.1 Caracterización

El total de personas de 65 y más años empadronada en alguna de las áreas urbanas en estudio es de 887 111, equivalente al 9,53 % de población de 65 y más años residente en España. El total de personas de 80 y más años es de 278 609 (el 9,75 % del conjunto nacional). Los volúmenes de población adulta mayor y muy mayor están habitualmente relacionados de forma positiva, aunque no siempre es así (Pons-Izquierdo y Montoro-Gurich, 2020).

En términos relativos, la tasa de envejecimiento poblacional en 2021 es muy diferente entre las áreas urbanas de tamaño medio del interior peninsular (Figura 1). Algunas presentan porcentajes de población de 65 y más años superiores al 20 %, como Ponferrada, León, Salamanca, Palencia, Lugo, Burgos, Vitoria..., sobresaliendo Ourense y Zamora, con valores ligeramente por encima del 25 %. En el extremo opuesto, hay casos en los que este indicador apenas supera el 15 %, como son Toledo, Girona o Lorca, además de Guadalajara, la única por debajo de esta cifra. Estos contrastes se mantienen en los niveles de sobre-envejecimiento, con áreas con porcentajes de personas de 80 y más años superiores al 8 % frente a casos con valores inferiores al 5 %, con una localización geográfica muy semejante a la del envejecimiento.

Figuras 1 y 2. Volumen de personas de 65 y más años y tasa de envejecimiento en las áreas urbanas, 2021 (izda.) e Índices de Segregación de las áreas urbanas, 2021 (dcha.)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Censo de Población y Viviendas 2021. Elaboración propia.

Interesa profundizar en las pautas de localización espacial de la población mayor de 65 y más años para lo que se calcula el Índice de Segregación (IS) (Figura 2). Los niveles son generalmente bajos, sobre todo en comparación con los hallados en estas mismas áreas con respecto a otras variables como la renta (Bellet, Andrés y Cebrián, 2023) pero, en línea con los obtenidos para edad en las áreas urbanas de Madrid y Barcelona (Gil-Alonso, López-Menchero y Pujadas-Rúbies, 2023). Abundan los casos por debajo de 0,20 (17 áreas de las 34), destacando Manresa con un IS de 0,10. En el otro extremo, Vitoria (0,33), seguida por Pamplona o Salamanca presentan los mayores niveles de segregación.

Por su parte, la población de 80 y más años tiene niveles de segregación más elevados (6 áreas urbanas por encima de 0,30) y una jerarquización entre las áreas urbanas similar a la de los IS de la población de 65 y más años. Unos niveles de segregación más elevados entre la población muy mayor son lógicos, habida cuenta que son menos personas y que residen con más frecuencia en residencias para ancianos.

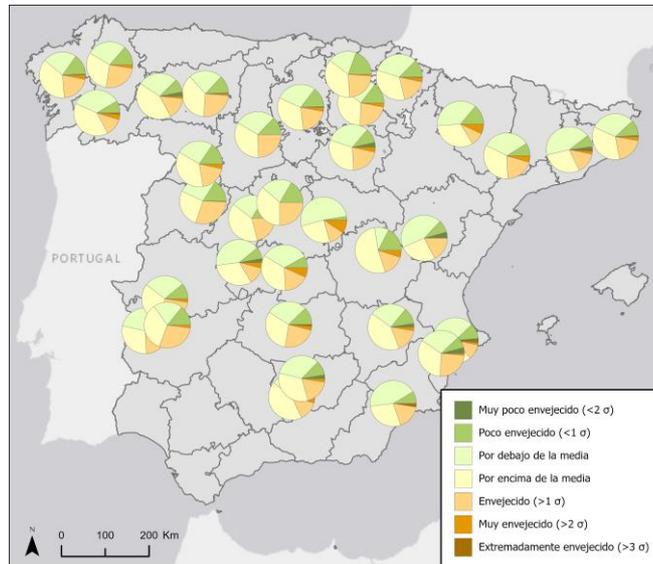
¿Hay alguna relación entre los niveles de segregación espacial de las personas adultas mayores y la intensidad del envejecimiento demográfico por secciones censales? Recurrimos al Índice de Nelson para



conocer la distribución de los perfiles de envejecimiento poblacional de las áreas urbanas medias del interior español. La Figura 3 recoge, para cada área, el porcentaje de secciones censales por encima del promedio de envejecimiento en una gama del amarillos y marrones y, por debajo del mismo, en verdes.

Las áreas urbanas más cercanas a la vertiente mediterránea y las ubicadas más al sur se caracterizan, en general, por un menor porcentaje de secciones censales con algún grado de envejecimiento. Así, Girona, Manresa, Lorca, Linares, Jaén, Cuenca, Teruel, Albacete y, sobre todo, Alcoy entran en esta categoría.

Figura 3. Perfil de envejecimiento poblacional de las áreas urbanas según Índice Nelson, 2021



Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Censo de Población y Viviendas 2021. Elaboración propia.

Las áreas urbanas situadas al oeste y al norte presentan un porcentaje elevado de secciones envejecidas: Mérida o Salamanca –con más de un 30 % de secciones–, así como Cáceres, Lugo, León y, Ciudad Real. Finalmente, un grupo ubicadas mayoritariamente en la meseta norte e interior del valle del Ebro –Ávila, Segovia, Palencia, Burgos, Soria, Vitoria, Logroño, Pamplona, Lleida– muestran porcentajes que oscilan entre el 21 y el 25 % de secciones censales especializadas en algún grado de envejecimiento.

Son escasas las áreas urbanas con porcentajes importantes de secciones censales especialmente jóvenes. Sobresalen, con más de un 15 %, los casos de Santiago, Zamora, Salamanca, Segovia, Ávila... además de Cuenca –con un 17,5 %– y Vitoria –con un 19,5 %–. Ávila, Vitoria y Cuenca son, además, las áreas más equilibradas porque presentan porcentaje semejantes de secciones censales especializadas en envejecimiento y, en juventud, con una diferencia inferior a 5 puntos porcentuales entre las unas y las otras.

La comparación de los IS y los perfiles según Nelson permite concluir que los niveles de segregación espacial de las personas adultas mayores no se corresponden con la intensidad del envejecimiento demográfico por secciones censales, es decir, que en un área urbana haya más secciones muy envejecidas no siempre se traduce en niveles más altos de segregación residencial de los adultos mayores.

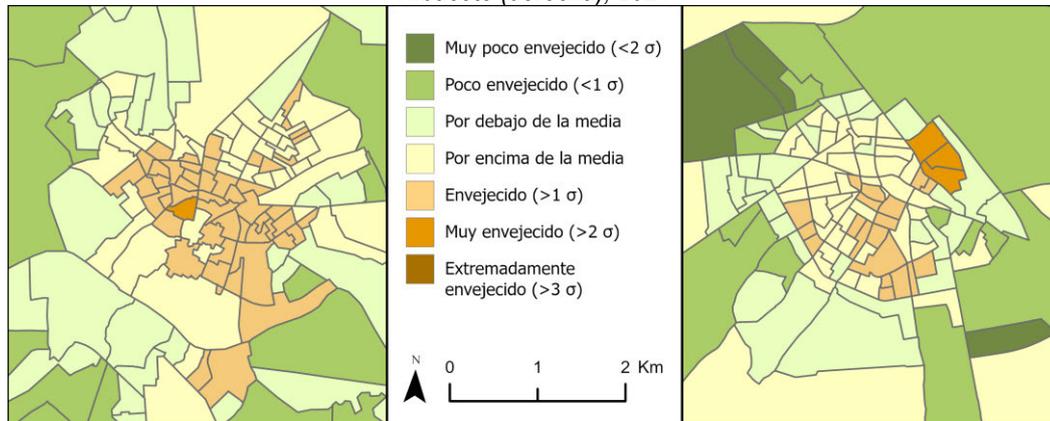
¿Qué sucede cuando descendemos en la escala geográfica de análisis? La distribución espacial del envejecimiento dentro de las diferentes áreas urbanas muestra, también, un panorama muy contrastado. De forma global, los municipios de las coronas metropolitanas son relativamente más jóvenes (15,8 % de personas de 65 y más años) que los municipios centrales (20,9 %). Entre estos últimos, Salamanca, León, Zamora y Ourense son las capitales provinciales que cuentan con una proporción de mayores más elevada (por encima del 25 %), mientras que Lorca, Girona, Mérida y Albacete ocupan la posición opuesta, con un porcentaje de ancianos que no llega al 17 % de su población (Figura 4). No es posible comentar todos los casos ni aportar más figuras, pero se puede acceder a toda la información en el portal “Atlas del envejecimiento demográfico en las áreas urbanas españolas” (<https://bit.ly/EnvejecimientoUrbano>).

Para comparar la situación en los municipios centrales con respecto a los periféricos, conviene dejar de lado aquellas áreas urbanas en las que el peso de la población del municipio principal es abrumador o, como el área de Linares, solo está compuesta por el municipio central. Se ha tomado como criterio utilizar las áreas que agrupan en la periferia al menos al 20 % del total de sus habitantes, en este caso 18 de las



34. De esta forma, la comparación es más adecuada y revela todavía una mayor diferencia entre el envejecimiento de los municipios periféricos (15,6 %) y el de los centrales (21,8 %).

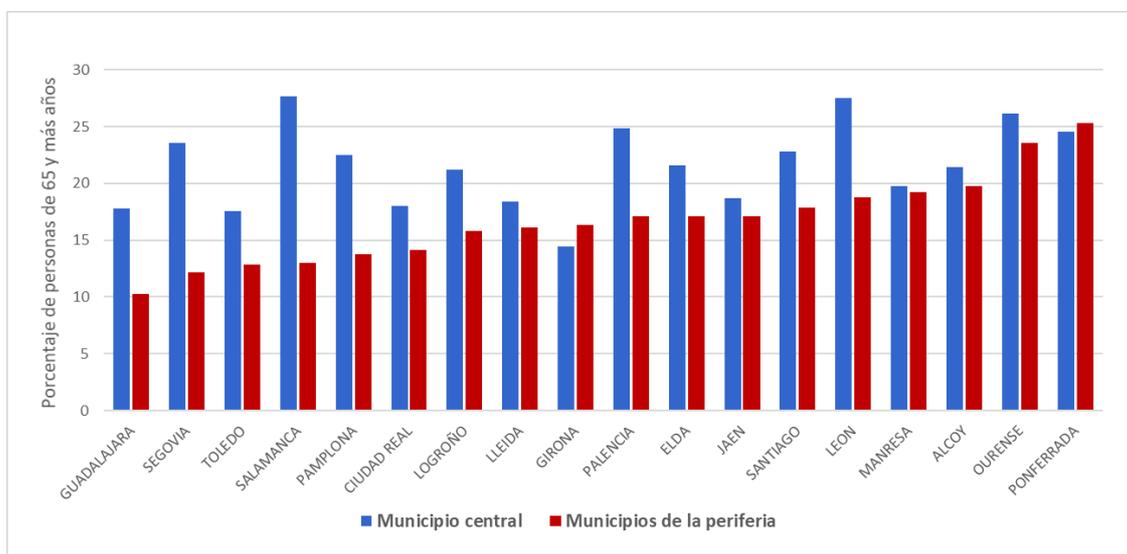
Figura 4. Comparación de envejecimiento centro-periferia: Índice de Nelson para Salamanca (izquierda) y Albacete (derecha), 2021



Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Censo de Población y Viviendas 2021. Elaboración propia.

Analizando separadamente cada una de estas 18 áreas (Figura 5), solo en dos de ellas (Girona y Ponferrada) los municipios principales del área urbana están menos envejecidos que los de su corona. En las 16 áreas urbanas restantes el municipio central está más envejecido que la periferia, aunque la situación no es ni mucho menos homogénea: Manresa, Jaén y Alcoy tienen menos de dos puntos porcentuales de diferencia entre centro y periferia, mientras que en Segovia y Salamanca se superan ampliamente los 10 puntos. Esta última capital es la más envejecida de todas las que forman las áreas urbanas de interior (27,6 % de personas mayores), pero –al mismo tiempo– cuenta con una de las periferias más jóvenes (13 %).

Figura 5. Contrastes centro-periferia del envejecimiento de la población en las áreas urbanas, 2021



Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Censo de Población y Viviendas 2021. Elaboración propia.

¿Qué ocurre cuando echamos la vista atrás para ver cómo eran las poblaciones de estas áreas urbanas hace veinte años? Primero, los valores del Índice de segregación en 2001 son bajos, como los de 2021. Existe, además, mayor similitud entre las ciudades con respecto a la segregación de la población adulta mayor, porque el rango es más pequeño –entre un 0,13 de Zamora y 0,29 de Toledo–. Sin embargo, en términos globales no se puede afirmar que la segregación haya aumentado o disminuido: entre las 34 áreas urbanas, hay tantas que han visto aumentar los IS de la población de 65 y más años como lo contrario.

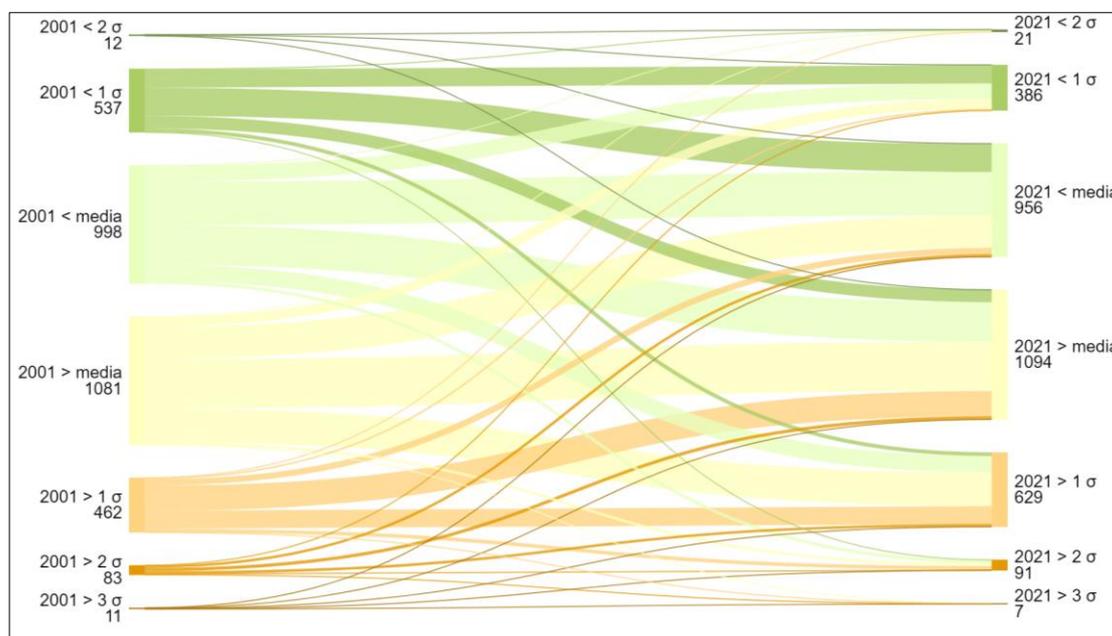


Estos resultados contrastan con los de las grandes áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona, donde se aprecia un claro declive de los IS (Gil-Alonso, López-Menchero y Pujadas-Rúbies, 2023).

En segundo lugar, cotejamos los perfiles de envejecimiento según el índice de Nelson de las secciones censales en 2001 con los de 2021 para localizar permanencias o cambios en los niveles de especialización. Conviene recordar que estos niveles compararan la situación de cada sección censal con la de su área urbana, independientemente de la tasa de envejecimiento concreta en un año u otro. Por otro lado, como ya se ha comentado, el número total de secciones en 2021 es más elevado que en 2001.

La Figura 6 muestra la evolución por perfil de envejecimiento de las secciones censales entre 2001 y 2021. Casi nunca hay permanencia de las secciones censales en el mismo nivel, lo cual refleja los ciclos de envejecimiento urbano. El número de secciones que se mantiene en la misma categoría es, siempre, muy inferior (entre un 6 y un 42 % del total). Además, se detecta un desplazamiento de las secciones censales que estaban en alguna de las categorías por debajo de la media de envejecimiento de su área urbana en 2001 hacia alguna de las categorías por encima de la misma; de forma similar, las secciones censales que en 2001 estaban en alguna de las categorías por encima de la media de envejecimiento se han redistribuido hacia alguna de las que se sitúan por debajo de la media del área urbana.

Figura 6. Evolución de las secciones censales por perfil de envejecimiento entre 2001 y 2021



Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Censo de Población y Viviendas 2001 y 2021. Elaboración propia.

### 3.2 Algunos factores explicativos sobre el envejecimiento diferencial en las áreas urbanas

Una vez descrita la situación del envejecimiento intraurbano, se realiza una aproximación a algunos factores que pueden incidir y explicar las diferencias halladas en las áreas en estudio.

#### 3.2.1 Impacto de la población nacida en el extranjero

Antes se señalaba que las migraciones –tanto internacionales como internas– influyen en las estructuras por edades intraurbanas, ejerciendo habitualmente un efecto rejuvenecedor. Por este motivo, y centrándonos en la migración internacional, se plantea como hipótesis que en aquellas áreas urbanas con una mayor presencia de población nacida en el extranjero los niveles de envejecimiento serán más bajos.

Sin embargo, el análisis de correlaciones entre la tasa de envejecimiento y el porcentaje de personas nacidas en el extranjero a escala censal en el conjunto de nuestras áreas urbanas de tamaño medio del interior peninsular resulta decepcionante, con un valor  $\rho_{(3192)} = -,042$  y significación bilateral = ,018, que indican una relación de tipo lineal muy débil, aunque en el sentido esperado (a más envejecimiento, menor presencia de población nacida en el extranjero).



Aunque estas áreas urbanas compartan un buen número de características, lo particular de cada una puede estar enmascarando la relación. Por este motivo, se ha realizado el análisis de correlaciones por secciones censales para cada área que revela, en efecto, una gran diversidad en la relación entre el peso de la población de 65 y más años y el de la población nacida en el extranjero (Tabla 1).

Tabla 1. Correlaciones entre el % de envejecimiento y el % de personas nacidas en el extranjero a escala censal por áreas urbanas, 2021

Área	$\rho$	Sig. (bilateral)	Núm. de secciones	Área	$\rho$	Sig. (bilateral)	Núm. de secciones
Albacete	,213	,020	120	Lugo	-,133	n.s.	80
Alcoy	,117	n.s.	65	Manresa	-,204	,047	95
Ávila	,475	,001	43	Mérida	,473	,001	49
Badajoz	,247	,009	112	Ourense	-,392	,000	104
Burgos	,185	,014	178	Palencia	,101	n.s.	77
Cáceres	,292	,008	81	Pamplona	-,014	n.s.	235
Ciudad Real	,335	,004	73	Ponferrada	-,041	n.s.	64
Cuenca	,372	,018	40	Salamanca	,374	,000	163
Elda	,396	,000	74	Santiago	-,392	,000	131
Girona	-,337	,000	109	Segovia	,250	n.s.	60
Guadalajara	,367	,000	116	Soria	,370	,048	29
Huesca	-,227	n.s.	43	Talavera	,199	n.s.	73
Jaén	,243	,008	117	Teruel	,421	,046	23
León	,228	,005	153	Toledo	,132	n.s.	87
Linares	-,016	n.s.	39	Vitoria	,073	n.s.	174
Lleida	-,143	n.s.	111	Zamora	,317	,015	58
Logroño	,155	n.s.	137	Total áreas urbanas	-,042	,018	3194
Lorca	-,452	,000	81				

Legenda: 'n.s.', no significativo estadísticamente. Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Censo de Población y Viviendas 2021. Elaboración propia.

En primer lugar, en 13 de las 34 áreas urbanas las correlaciones no son significativas y, no hay relación con su tamaño, porque algunas son grandes (como Pamplona) y otras de pequeño tamaño (como Linares). En segundo lugar, en las áreas con correlaciones significativas, son más frecuentes las de signo positivo (16 de las 21), esto es, a mayor nivel de envejecimiento mayor presencia de población nacida en el extranjero (o a menor nivel de envejecimiento, menor presencia de población nacida en el extranjero). Son áreas en las que la migración internacional no ha sido suficiente para suavizar el proceso de envejecimiento demográfico, como Teruel, Mérida o Ávila (con una correlación de intensidad moderada o superior al .4), seguidas muy de cerca por Elda, Salamanca o Cuenca y otras, ya con una intensidad baja en la correlación.

Como contraposición, en 5 de las 34 áreas urbanas la relación entre estas dos variables es, en la línea de lo esperado, significativa y de signo negativo: a mayor nivel de envejecimiento, menor presencia de población nacida en el extranjero (o a menor nivel de envejecimiento, mayor presencia de población nacida en el extranjero). Se trata de Lorca –con una correlación de intensidad moderada–, seguida de Ourense, Santiago, Girona y Manresa –con correlaciones de intensidad baja–, de las que podemos afirmar que la presencia de migración internacional sí ha tenido un efecto suavizador en el envejecimiento demográfico.

Otra manera de comprobar la relación entre envejecimiento en las áreas urbanas y presencia de migración internacional consiste en calcular las correlaciones de las secciones censales según su grado de especialización en envejecimiento, obviando el área urbana en la que se insertan. La Tabla 2 refleja el cambio en el sentido de la correlación, de positivo en las secciones muy poco envejecidas (por debajo del promedio más dos veces la desviación típica de su área urbana) a negativo conforme aumenta el envejecimiento. Solo dos de las correlaciones no son significativas: la primera en la que se produce el cambio de signo y la última, en la que solo se ubican 7 de las 3194 secciones. La intensidad de las correlaciones es baja, pero aumenta conforme el grado de especialización en envejecimiento es mayor. En



otras palabras, todo apunta a que la migración internacional sí tiene un efecto de atenuación sobre el envejecimiento, aunque muy leve en el conjunto de las áreas en estudio.

Tabla 2. Correlaciones entre el % de envejecimiento y el % de personas nacidas en el extranjero según grado de envejecimiento de las secciones censales, 2021

Tasa envejecimiento	$\rho$	Sig. (bilateral)	Número de secciones
< 2 $\sigma$	,455	,038	21
< 1 $\sigma$	-,053	n.s.	389
< media	-,100	,002	961
> media	-,133	,000	1096
> 1 $\sigma$	-,188	,000	629
> 2 $\sigma$	-,235	,025	91
> 3 $\sigma$	-,532	n.s.	7

Leyenda: ‘n.s.’, no significativo estadísticamente. Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Censo de Población y Viviendas 2021. Elaboración propia.

### 3.2.2 Antigüedad de la vivienda

En las últimas décadas, los hogares de las personas adultas mayores se han hecho más frecuentes y han diversificado su estructura y su composición. Toda una miríada de fenómenos incardinados en la Segunda Transición Demográfica –como la extensión de la esperanza de vida, la reducción de la fecundidad y el aumento de las rupturas de las uniones– a los que se unen la emancipación de los hijos, primero, y el fallecimiento años más tarde de la pareja que ha perdurado, explican el importante incremento de personas ancianas que viven solas (López-Villanueva y Pujadas, 2018).

Por otro lado, la vivienda en propiedad está generalizada en la población española (el 75,2 % de los mayores de 15 años en 2020) y este porcentaje es todavía mayor entre las personas mayores, un 89,1 % de la población de 65 y más años (Pérez Díaz et al., 2022). Esta realidad fija a las personas en su hogar y en su barrio, y actúa como un bien que asegura la vejez y garantiza la independencia residencial (Doblas, 2018; López-Villanueva, Rubiales y Pujadas-Rúbies, 2021). Esto, que favorece el mantenimiento de la vida en un entorno conocido, con efectos positivos sobre la autoestima, la seguridad, la salud, la calidad de vida, etc., puede también convertirse en un problema cuando las condiciones de la vivienda presentan deficiencias o aumentan las dificultades para vivir solos de las personas mayores (Lebrusán, 2019).

Así, se ha señalado que la inmovilidad residencial puede actuar como un factor de segregación por edades a largo plazo, a medida que la población envejece (Sabater, Graham y Finney, 2017). Existe una clara correlación ( $\rho = ,53$ ) entre la edad de la vivienda y el envejecimiento de la población: las secciones censales con viviendas de mayor antigüedad suelen contar con un porcentaje de población anciana más elevado. La correlación entre ambas variables es elevada, y se incrementa ( $\rho = ,63$ ) al dejar de lado las secciones censales con una edad media del parque residencial superior a 70 años. Estas últimas son menos de un centenar, pero presentan un comportamiento diferente a las demás, reflejando una lógica de ocupación que no se ajusta a la de la ubicación de la población más anciana ( $\rho = -,28$ ). Es decir, la edad de las viviendas se relaciona con la presencia de población envejecida, pero a partir de una determinada antigüedad la relación se rompe y esas viviendas pueden estar ocupadas por población de cualquier edad.

Según el Censo de 2021, el 98,7 % de la población de 65 y más años reside en un hogar familiar, lo que deja un exiguo 1,3 % en centros residenciales para mayores. Sin embargo, un 74,9 % de la población de 80 y más años vive en un centro residencial. Una de las hipótesis que, *a priori*, puede explicar el envejecimiento extremo de algunas zonas urbanas es la localización de residencias de ancianos en ellas. Los establecimientos colectivos con un número grande de plazas pueden hacer aumentar “artificialmente” el envejecimiento que sería esperable contando solo con las personas que residen en viviendas.

Con el fin de analizar esa relación, se ha procedido a contrastar el mapa de envejecimiento con las estadísticas sobre residencias de ancianos (CSIC, 2023). Después de realizar la geolocalización de los centros se comprueba que 550 residencias (casi el 10 % del total) están localizadas en las áreas urbanas medias del interior peninsular y en conjunto ofertan una cifra cercana a las 50 000 plazas para mayores.



En líneas generales, y pese a la lógica de la hipótesis de partida, no se aprecia una relación clara entre la existencia de residencias y el envejecimiento de la población. En las 446 secciones censales con residencias hay casi tantas por debajo (219) como por encima (227) de la media de envejecimiento del área urbana. Sin embargo, sí se aprecia que el vínculo entre ambas variables es muy dependiente del tamaño de la residencia, aumentando la correlación entre ambas cuando aumenta el tamaño y se considera solo las que superan un determinado umbral de plazas ofertadas. Esto es especialmente significativo si se correlaciona con el porcentaje de mayores de 80 años.

Tabla 3. Correlaciones entre los % de envejecimiento y sobreenvejecimiento con las plazas de residencias ofertadas por secciones censales, 2021

	Todas	≥ 50 plazas	≥ 100 plazas	≥ 150 plazas	≥ 200 plazas
ρ (% 65 y más años)	,018	,071	,178	,258	,255
ρ (% 80 y más años)	,117	,176	,290	,371	,471

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Censo de Población y Viviendas 2021 y CSIC 2023. Elaboración propia.

Un ejemplo del peso que localmente tienen las residencias es la sección de Pamplona en la que se encuentra la “Casa de la Misericordia”. Por un lado, es la residencia que oferta más plazas de todas las contempladas (575); por otro, esta sección tiene el porcentaje más elevado de personas de 65 y más años (59 %) de las analizadas aquí. El número de adultos mayores censados en esta sección no llega a 700, por lo que se entiende bien que sirva de ejemplo de la relación expuesta.

#### 4. CONCLUSIONES

El análisis realizado sobre 34 áreas urbanas de tamaño medio del interior peninsular revela diferencias significativas entre distintos aspectos del envejecimiento poblacional. Así, las tasas de 2021 muestran una intensidad más alta del envejecimiento en las situadas al noroeste –las gallegas y las castellano-leonesas– frente a las del sur y este, destacando Guadalajara como la menos envejecida. También hay contrastes grandes en la distribución interna del envejecimiento. Aunque, en líneas generales, los municipios de las coronas metropolitanas son más jóvenes que los municipios centrales, la diferencia puede oscilar entre apenas dos puntos porcentuales –Manresa, Jaén, Alcoy– y diez puntos –Segovia, Salamanca–.

Los niveles de segregación por edad según el IS son poco elevados, en línea los de las grandes áreas metropolitanas españolas (Gil-Alonso, Sanz López-Menchero y Pujadas-Rúbies, 2023), pero existen contrastes relativamente importantes entre unas y otras, desde el 0,10 de Manresa al 0,33 de Vitoria.

La aplicación del índice de Nelson permite identificar y localizar geográficamente –con pocas excepciones en cada caso– tres situaciones con respecto a la segregación por edades. Las áreas urbanas del noroeste tienen los porcentajes más elevados de secciones censales especializadas en algún grado de envejecimiento frente a las ubicadas más al sur y al este. Una tercera categoría, con niveles intermedios de especialización en envejecimiento, caracteriza a las áreas urbanas de la meseta norte e interior del valle del Ebro. Por otro lado, hay varios casos de áreas urbanas con más de un 15 % de secciones jóvenes, aunque siempre muy por debajo del porcentaje de secciones especializadas en envejecimiento. Ávila, Vitoria y Cuenca son las áreas más equilibradas desde el punto de vista de distribución por edades.

La comparación de los IS y los perfiles de envejecimiento según Nelson permite concluir que los niveles de segregación residencial no se corresponden con la intensidad del envejecimiento de las secciones censales. Por otro lado, entre 2001 y 2021 la segregación residencial de las áreas urbanas parece apuntar a una mayor variedad de situaciones, siempre en una escala moderada; además, casi nunca hay permanencia de las secciones censales en el mismo nivel de especialización, comprobándose así el carácter cíclico de la segregación por edades, ya que unas secciones agudizan su especialización en envejecimiento conforme las personas que habitan allí se van haciendo mayores, mientras que otras ven disminuir la intensidad del envejecimiento en este período al perder a los adultos mayores por fallecimiento e incorporar a nuevos habitantes más jóvenes. En otras palabras, estos resultados permiten verificar cambios en la especialización de las secciones censales, revelando el efecto combinado del ciclo de vida de muchas personas sobre los niveles de envejecimiento de las secciones censales donde vivían.



El efecto de la población nacida en el extranjero sobre el envejecimiento diferencial en las áreas urbanas analizadas es, en términos generales, poco importante. En Teruel, Mérida o Ávila, la migración internacional no ha sido suficiente para suavizar el proceso de envejecimiento demográfico, mientras que en Lorca, Ourense, Santiago, Girona y Manresa –apenas 5 de las 34– sí ha tenido este efecto. Al replicar el análisis de correlaciones sobre cada categoría de sección censal los resultados son bajos, pero aumentan conforme el grado de especialización en envejecimiento es mayor. Es decir, la migración internacional sí tiene un efecto de atenuación sobre el envejecimiento, aunque muy leve en el conjunto de las áreas en estudio, en contraste con los resultados de áreas urbanas grandes (Bayona y Pujadas, 2020; Siedentop et al., 2018). La realidad española de envejecer en una casa en propiedad se refleja en que la edad de la vivienda sí es un factor explicativo de los niveles de envejecimiento en las secciones censales, si exceptuamos el caso de las viviendas más antiguas. Este resultado parece ir en la línea de lo señalado por Sabater, Graham y Finney (2017) y la inmovilidad residencial puede actuar como un factor de segregación por edades a largo plazo, aunque habría que matizar la cuestión porque, a partir de los 80 años un porcentaje elevado de población pasa a residir en una residencia de mayores: esa segregación por edades tiene un límite vital. En tercer lugar, la localización de las residencias de ancianos no tiene un efecto claro sobre los niveles de envejecimiento de las secciones censales, aunque el tamaño de las residencias sí se dibuja como un elemento relacionado con el envejecimiento y, especialmente, con el sobrevejecimiento de la población. Este trabajo pone de manifiesto la importancia de analizar la interacción entre los ciclos urbanos de ocupación de los barrios y las estructuras por edad de las poblaciones que en ellos habitan. La localización espacial de la población según sus características demográficas básicas –como la edad o el sexo– es especialmente relevante para planificar el futuro, porque las estructuras demográficas influyen en los mecanismos de crecimiento urbano, la cohesión social y el atractivo económico de las ciudades.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto “Fragmentación y segregación socioespacial en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas (2001-2021)” (PID2021-124511NB-C21+C22), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (MCIN).

## REFERENCIAS

- Andrés López, G., Bellet Sanfeliu, C., & Cebrián Abellán, F. (2023). Buscando límites a la urbanización dispersa: metodología para la delimitación de áreas urbanas en las ciudades medias españolas. *Ciudades*, 26, 143-166. <https://doi.org/10.24197/ciudades.26.2023.143-166>
- Bayona, J., & Pujadas, I. (2020). Las grandes áreas metropolitanas en España: del crecimiento y expansión residencial al estancamiento poblacional. *Documents d'Anàlisi Demogràfica*, 66(1), 27-55. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.576>
- Bellet Sanfeliu, C., Andrés López, G., & Cebrián Abellán, F. (2023). La segregación residencial en las ciudades medias españolas: aproximación a un fenómeno complejo. En *Geografía: cambios, retos y adaptación* (pp. 843-853). Logroño: AGE y Universidad de La Rioja. doi:10.21138/CG/2023.lc
- CSIC (2023). Envejecimiento en Red. Datos abiertos: Residencias. <https://envejecimientoenred.csic.es/datos-abiertos/residencias/>
- Doblas, J.L. (2018). Formas de convivencia de las personas mayores. *REIS. Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 161, 23-40, <https://doi.org/10.5477/cis/reis.161.23>
- Duncan, O., & Duncan, B. (1955). A Methodological Analysis of Segregation Indexes. *American Sociological Review*, 20 (2) , 210-217, <https://doi.org/10.2307/2088328>
- Gil-Alonso, F., Sanz López-Menchero, L., & Pujadas-Rúbies, I. (2023). La cambiante localización de la población mayor en las áreas metropolitanas de Barcelona y Madrid. *Análisis comparativo de tendencias espaciales. Revista Española de Sociología*, 32(4), a191. <https://doi.org/10.22325/fes/res.2023.191>
- Gil-Alonso, F., Thiers-Quintana, J., Bayona-i-Carrasco, J., & Pujadas-Rúbies, I. (2020). ¿Hacia unas ciudades segregadas según la edad? *Geografía dinámica del envejecimiento y rejuvenecimiento en las grandes metrópolis españolas. En Población y territorio. España tras la crisis de 2008* (pp. 29-46). Granada: Comares. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10045/115392>
- Hagestad, G. O., & Uhlenberg, P. (2006). Should we be concerned about age segregation? Some theoretical and empirical explorations. *Research on Aging*, 28(6), 638–653. <https://doi.org/10.1177/0164027506291872>



- Hochstenbach, C. (2019). The age dimensions of urban socio-spatial change. *Population, Space and Place*, 25(2): e2220. <https://doi.org/10.1002/psp.2220>
- INE (2021). Cifras de Población a 1 de enero de 2021. Estadística de Migraciones. Año 2020 Datos Provisionales. Recuperado de [https://www.ine.es/prensa/cp\\_e2021\\_p.pdf](https://www.ine.es/prensa/cp_e2021_p.pdf)
- INE (2022). Cartografía digitalizada de secciones censales. Años 2001 y 2021. Recuperado de [https://www.ine.es/ss/Satellite?L=es\\_ES&c=Page&cid=1259952026632&p=1259952026632&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLAYOUT](https://www.ine.es/ss/Satellite?L=es_ES&c=Page&cid=1259952026632&p=1259952026632&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLAYOUT)
- INE (2024). Estadística Continua de Población (ECP). 1 de enero de 2024. Datos provisionales. Recuperado de [www.ine.es/dyngs/Prensa/ECP4T23.htm](http://www.ine.es/dyngs/Prensa/ECP4T23.htm)
- Kashnitsky, I., De Beer, J. & Van Wissen, L. (2021). Unequally ageing regions of Europe: Exploring the role of urbanization, *Population Studies*, 75:2, 221-237. doi:10.1080/00324728.2020.1788130
- Lebrusán Murillo, I. (2019). La vivienda en la vejez: problemas y estrategias para envejecer en sociedad. La vivienda en la vejez. Madrid: Politeya CSIC.
- López-Villanueva, C., & Pujadas, I. (2018). Vivir solo en España. Evolución y características de los hogares unipersonales en la vejez. *Panorama Social*, 28, 93-115.
- López-Villanueva, C., Rubiales Pérez, M., & Pujadas-Rúbies, I. (2021). Transformaciones demográficas, independencia residencial y vulnerabilidad en los hogares de los mayores en Barcelona. *Estudios Geográficos*, 82(291), e086. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.202197.097>
- Massey, D. S., & Denton, N. A. (1988). The Dimensions of Residential Segregation. *Social Forces*, 67(2), 281-315. <https://doi.org/10.2307/2579183>
- Montoro Gurich, C., & Pons Izquierdo, J.J. (2021). El envejecimiento demográfico de las áreas urbanas españolas (2002-2017). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 90. <https://doi.org/10.21138/bage.3057>
- Nelson, H. J. (1955). A Service Classification of American Cities. *Economic Geography*, 31(3), 189-210. <http://www.jstor.org/stable/142045>
- Pérez Díaz, J., Ramiro Fariñas, D., Aceituno Nieto, P., et al. (2022). Un perfil de las personas mayores en España, 2022. Indicadores estadísticos básicos. Madrid: Informes Envejecimiento en red nº 29. Recuperado de <http://envejecimiento.csic.es/documentos/documentos/enred-indicadoresbasicos2022.pdf>
- Pons Izquierdo, J.J., & Montoro Gurich C. (2022). Segregación residencial de los mayores en las áreas urbanas españolas (2012-2021). Libro de trabajos aportados al XVI Coloquio de Geografía Urbana Málaga-Melilla, 435 – 447. Asociación Española de Geografía (AGE) y Universidad de Málaga.
- Pons Izquierdo, J.J., & Montoro Gurich, C. (2020). El envejecimiento de los barrios urbanos en España: una propuesta de medición. En *Población y territorio. España tras la crisis de 2008* (pp. 175-190). Granada: Editorial Comares. Recuperado de <https://hdl.handle.net/10171/64647>
- Porcel, S. (2020). Desigualdad social y segregación residencial, una relación compleja. Madrid: Foessa.
- Reques Velasco, P. (2017). La transición territorial. Cambios en las estructuras demo-espaciales en España (1900-2011): un análisis de base municipal. En *La población en España. 40 años de cambio (1975-2015)* (pp. 67-132). Alicante: Universidad de Alicante.
- Roquer, S., & Blay, J. (2017). Evolución demográfica e inmigración extranjera en las zonas rurales españolas: del boom a la crisis. En *La población en España. 40 años de cambio (1975-2015)* (pp. 157-180). Sant Vicent del Raspeig: Publicacions de la Universitat d'Alacant. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10045/102755>
- Sabater, A., Graham, E., & Finney, N. (2017). The spatialities of ageing: Evidencing increasing spatial polarisation between older and younger adults in England and Wales. *Demographic Research*, 36, 731–744. <https://doi.org/10.4054/DemRes.2017.36.25>
- Siedentop, S., Zakrzewski, P., & Stroms, P. (2018). A childless urban renaissance? Age-selective patterns of population change in North American and German Metropolitan areas. *Regional Studies, Regional Science*, 5(1), 1-20. doi: 10.1080/21681376.2017.1412270
- Winkler, R., & Klaas, R. (2012). Residential segregation by age in the United States. *Journal of Maps*, 8(4), 374–378. <https://doi.org/10.1080/17445647.2012.739099>



# LA AMIGABILIDAD DE LOS ENTORNOS URBANOS PARA AFRONTAR LA VULNERABILIDAD DE LAS PERSONAS MAYORES Y APOYAR LA SOSTENIBILIDAD DE LOS ESPACIOS EN ESPAÑA

VICENTE RODRIGUEZ-RODRIGUEZ<sup>1</sup>

FERMINA ROJO-PEREZ<sup>2</sup>

GLORIA FERNANDEZ-MAYORALAS<sup>3</sup>

CARMEN PEREZ DE ARENAZA ESCRIBANO<sup>4</sup>

SARA ULLA DÍEZ<sup>5</sup>

MAITE POZO QUEROL<sup>6</sup>

<sup>1</sup>Grupo de Investigación sobre Envejecimiento (GIE-CSIC), IEGD, CSIC. C/ Albasanz, 26, 28037- Madrid, España. [vicente.rodriguez@csic.es](mailto:vicente.rodriguez@csic.es)

<sup>2</sup>Grupo de Investigación sobre Envejecimiento (GIE-CSIC), IEGD, CSIC. C/ Albasanz, 26, 28037- Madrid, España. [fermina.rojo@csic.es](mailto:fermina.rojo@csic.es)

<sup>3</sup>Grupo de Investigación sobre Envejecimiento (GIE-CSIC), IEGD, CSIC. C/ Albasanz, 26, 28037- Madrid, España. [gloria.fernandezmayoralas@csic.es](mailto:gloria.fernandezmayoralas@csic.es)

<sup>4</sup>Grupo de Investigación sobre Envejecimiento (GIE-CSIC), IEGD, CSIC. C/ Albasanz, 26, 28037- Madrid, España. [carmen.perezdearenaza@cchs.csic.es](mailto:carmen.perezdearenaza@cchs.csic.es)

<sup>5</sup>Coordinadora de Estudios y Apoyo Técnico, Secretaría General. Instituto de Mayores y Servicios Sociales (Imserso). Avda. de la Ilustración s/n, 28029- Madrid, España. [saraula@imserso.es](mailto:saraula@imserso.es)

<sup>6</sup>Coordinadora de la Red de Ciudades y Comunidades Amigables con las Personas Mayores en España. Instituto de Mayores y Servicios Sociales (Imserso). Avenida de la Ilustración s/n. 28029- Madrid, España. [mipozo@imserso.es](mailto:mipozo@imserso.es)

**Resumen.** Un entorno amigable con las personas mayores es aquel en el que las políticas, los servicios y las estructuras proveen sostén y facilitan el envejecimiento activo. El paradigma Ciudades y Comunidades Amigables con las Personas Mayores (AFCC) permite el conocimiento de la amigabilidad de los entornos urbanos, basado en un enfoque participativo, de abajo a arriba, en relación con la percepción de las necesidades para el diseño y ejecución de políticas públicas. El objetivo es analizar las demandas, expresadas por las personas mayores y otros colectivos sociales y locales, para su implementación y evaluación de la acción municipal. Se utilizó la información relativa a las mejoras recogidas en los diagnósticos disponibles en la red global AFCC. Estos documentos fueron elaborados por los ayuntamientos siguiendo el Protocolo de Vancouver (PV) y facilitados por el Imserso (organismo coordinador de la red en España). Se revisó la calidad de los documentos disponibles (103) y se seleccionaron aquellos adaptados al PV (76). Se aplicó análisis temático cualitativo mediante ATLAS.ti. Las comunidades autónomas con más representación, y de ellas los municipios urbanos intermedios y grandes, fueron País Vasco, Cantabria, Comunidad de Madrid, Cataluña y Comunidad Valenciana. El análisis reveló una mayor frecuencia de citas en las mejoras de las dimensiones del entorno físico y social así como de los determinantes sociosanitarios, lo que puede contribuir al envejecimiento en el lugar de residencia. Otras dimensiones no contempladas en el PV han emergido en el estudio por su creciente interés en la sociedad actual (perspectiva de género, soledad, edadismo). El paradigma AFCC y la acción municipal del Imserso son extraordinariamente relevantes en el conocimiento y actuación de la amigabilidad de los entornos, para afrontar la sostenibilidad de los espacios urbanos y la vulnerabilidad de las personas mayores y de otros colectivos sociodemográficos en el ecosistema de amigabilidad.



**Palabras clave:** ciudades y comunidades amigables, envejecer en casa, entorno residencial, Imserso, España.

## THE FRIENDLINESS OF URBAN ENVIRONMENTS TO ADDRESS THE VULNERABILITY OF OLD PERSONS AND SUPPORT THE SUSTAINABILITY OF SPACES IN SPAIN

**Abstract.** A friendly environment is one in which policies, services and structures provide support and facilitate the active aging. The Age-Friendly Cities and Communities (AFCC) paradigm allows knowledge of the friendliness of urban environments based on a participatory approach, bottom-up, according to the assessment of environmental needs for the design and execution of public policies. The aim is to analyse the demands, expressed both by older people and by other stakeholders or local policy-makers and planners, for their translation for the design and implementation of actions and the evaluation of municipal action. Information regarding proposals for improvement from diagnostic documents available in the AFCC global network was used. These documents were reported by the municipalities following the conceptualization of the Vancouver Protocol (VP) and provided by Imserso (coordinating body of the network in Spain). The quality of the available documents (103) was reviewed and those adapted to the VP (76) were selected for the study. Qualitative thematic analysis was applied using ATLAS.ti. The autonomous communities with the most representation, and within them the intermediate and large urban municipalities, were the Basque Country, Cantabria, Community of Madrid, Catalonia and the Valencian Community. A greater frequency of quotations related to the age-friendly improvements has been revealed in the dimensions of the physical and social environment as well as socio-health determinants, which may contribute to integration in the residential environment for ageing in place. Other dimensions not contemplated in the PV have emerged due to their growing interest in today's society (gender perspective, loneliness, ageism). The AFCC paradigm in the world and the municipal engagement of Imserso in Spain are extraordinarily relevant in the knowledge and action of the age-friendliness of urban environments, to address both the sustainability of spaces and the vulnerability of old people and other sociodemographic groups within the age-friendly ecosystem.

**Keywords:** age-friendly cities and communities, ageing at home, residential environment, Imserso, Spain.

### 1. INTRODUCCIÓN

Como tendencias globales, el envejecimiento de la población y la urbanización están entre los mayores retos del siglo XXI (Xiang et al., 2020). España es uno de los países más envejecidos de su entorno europeo. De los casi 48 millones de personas en 2022, el 20% tiene 65 o más años de edad, y las previsiones al año 2040 señalan que llegarán al 27,4% (Pérez Díaz et al., 2023). Pero el envejecimiento no es homogéneo en el territorio. Si bien son las áreas rurales las que muestran un mayor envejecimiento de su estructura demográfica, las ciudades acogen a más volumen de población mayor, en tanto que un 77% de este colectivo etario reside en municipios urbanos, destacando los de gran tamaño como Madrid y Barcelona (Pérez Díaz et al., 2023).

En este contexto, vivienda familiar, institucionalización y vivienda colaborativa -esta última, como traducción más aceptada del inglés cohousing (Rojo-Pérez et al., 2022)- están entre las estrategias residenciales sobresalientes en la vejez (Fernández-Mayoralas et al., 2024; Rojo-Pérez et al., 2020; Rojo-Pérez et al., 2022). Envejecer en casa es la opción más frecuentemente elegida por la población mayor cuando las circunstancias personales y contextuales lo permiten (Luciano et al., 2023; Rojo-Pérez et al., 2020). La alternativa residencial de último recurso, y especialmente entre las personas mayores más vulnerables, es la institucionalización (Fernández-Mayoralas et al., 2024). La vulnerabilidad entre las personas mayores ha de ser entendida en su asociación con factores diversos que interactúan entre sí e influyen en la Calidad de Vida (en adelante, CdV) (Shin et al., 2021; Wong et al., 2023), si bien, en una reciente revisión bibliográfica sobre definiciones y medidas de la vulnerabilidad en población adulta mayor, muy pocos estudios abordaron la vulnerabilidad de los entornos geográficos (Levasseur et al., 2022; Wong et al., 2023). La estrategia residencial intermedia entre la vivienda familiar y la institucionalización vendría



a estar representada por la vivienda colaborativa, en donde se dispone tanto de espacio privativo como de otros recursos y apoyos necesarios de uso comunitario bajo el paraguas de un proyecto solidario y de ayuda mutua (Rojo-Pérez et al., 2022).

En el ámbito del envejecimiento de la población y de los entornos residencial y social, asegurar el bienestar de las personas mayores es la prioridad del modelo de “Ciudades Amigables con las Personas Mayores” (OMS, 2007), que se incardina en el seno del paradigma de “Envejecimiento Activo” (ILC-BR, 2015; WHO, 2002). Entre los pilares y determinantes del envejecimiento activo tiene un rol destacado el entorno medioambiental porque constituye el espacio geográfico en el que interactúan los factores personales y contextuales para promover la CdV como variable de resultado.

Más recientemente, la OMS (Organización Mundial de la Salud) se ha orientado hacia el enfoque del envejecimiento saludable en la declaración de la “Década del Envejecimiento Saludable” como el proceso para “fomentar y mantener la capacidad funcional que permite el bienestar en la vejez... La capacidad funcional combina la capacidad intrínseca del individuo, el entorno en el que vive una persona y cómo la persona interactúa con su entorno” (OPS & OMS, 2022, p. XIII). Estos elementos se erigen en los tres componentes del envejecimiento saludable: i) capacidad funcional (satisfacer necesidades básicas; aprender y tomar decisiones; mantener la movilidad; mantener relaciones; contribuir a la sociedad); ii) capacidad intrínseca (locomotora, sensorial, cognitiva, psicológica); y iii) entorno (los lugares donde las personas viven y desarrollan su vida en función de su capacidad intrínseca, atañen a diferentes escalas, como el hogar, la comunidad o la sociedad en general) (OPS & OMS, 2022). Una reciente revisión panorámica sobre los factores asociados con la capacidad intrínseca ha revelado que está asociada con características sociodemográficas, socioeconómicas, condiciones de morbilidad, factores comportamentales y biomarcadores (Wei et al., 2024). La OMS también ha puesto el acento en la conexión de la amigabilidad de los entornos con los “Objetivos de Desarrollo Sostenible” al indicar que del conjunto de objetivos al menos quince son relevantes para el envejecimiento (OMS, 2018).

¿Pero, qué se entiende por ciudad o comunidad amigable y cuál es el interés de su puesta en funcionamiento? En la concepción seminal se señala que una ciudad amigable con la edad “adapta sus estructuras y servicios para que sean accesibles e incluyan a las personas mayores con diversas necesidades y capacidades” (OMS, 2007, p. 6). Tras tres lustros, este concepto ha evolucionado de manera que se señala que las ciudades o comunidades amigables son aquellas que “propician un envejecimiento saludable y activo” (OPS, 2023), destacando la importancia de adecuar la amigabilidad tanto física como social para la población de todas las edades. Así, ya se observa que la denominación inicial del paradigma ha derivado hacia una más inclusiva de “ciudades o comunidades amigables con las Personas Mayores” (en adelante AFCC, acrónimo derivado del inglés Age-Friendly Cities and Communities), por cuanto constituye un ecosistema que engloba no sólo ciudades o áreas urbanas sino también otros tamaños de hábitat, así como comunidades, estados, sistemas de salud, políticas amigables o universidades (Fulmer et al., 2020; Liezeit et al., 2023). En este sentido, la mayor parte de los estudios científicos sobre el tema abordan ciudades o áreas urbanas, siendo muy pocos los relativos a los factores de amigabilidad en comunidades rurales (Neville et al., 2016). Asimismo, también en una reciente revisión sistemática se concluye que las intervenciones de amigabilidad en áreas rurales se enfocan básicamente a temas relacionados con la salud (Montayre et al., 2022).

En el diseño y creación de entornos amigables subyace la idea de coordinar las actuaciones de múltiples actores y sectores para facilitar que las personas mayores puedan seguir residiendo en su entorno y comunidad familiar y social y que estos entornos sean sostenibles, accesibles y seguros (OMS, 2018).

En este contexto, desde el seno de la OMS se ha trabajado en la elaboración de una metodología para el diseño y evaluación de las características de amigabilidad de los entornos y su adaptación a las necesidades de las personas mayores, conocida como “Protocolo de Vancouver” (en adelante, PV) (IMSERSO, 2015). El PV parte de considerar la participación de las personas mayores, en un enfoque de abajo hacia arriba, y de otros agentes sociales en la determinación de las necesidades de los mayores (recogidas en los documentos de diagnóstico), lo que servirá de base para elaborar un plan de acción y unos indicadores de evaluación del impacto del plan. La metodología de investigación cualitativa seguida en el PV resulta en la elaboración del documento denominado como “Ciudades Amigables con las Personas Mayores. Una Guía” (OMS, 2007). Con este procedimiento fueron identificadas las características principales de las ciudades amigables con las personas mayores a partir de las preocupaciones y necesidades expresadas por ellas mismas y otros actores (familiares, cuidadores, sector institucional local, sociedad civil). De este modo, resultaron hasta ocho áreas de amigabilidad de los entornos: espacios al



aire libre y edificios; transporte; vivienda; participación social; respeto e inclusión social; participación cívica y empleo; comunicación e información; y servicios comunitarios de apoyo y de salud. En función de los contenidos de cada área se obtuvo una relación de temas por área que aluden a las características de las ciudades y comunidades amigables con las personas mayores (OMS, 2007).

Desde la propuesta de AFCC y de la metodología de diseño e implementación se orienta a la población mayor y otros actores y sectores participantes a la actuación a escala local o comunitaria como nivel básico de residencia de los mayores (Greenfield & Buffel, 2022). En las iniciativas de amigabilidad de los entornos, la sostenibilidad ha de ser entendida como un compromiso de todos los sectores involucrados (financieros, políticos, sociales, recursos humanos) entre las primeras fases de diseño y desarrollo y la viabilidad a largo plazo, lo que podría ayudar en el sostenimiento del programa en el tiempo (Russell et al., 2022).

Para establecer mecanismos para diseñar e implementar las recomendaciones del paradigma AFCC, en el año 2010 también la OMS impulsó, y actualmente coordina, la creación de la Red Global de Ciudades y Comunidades Amigables (GNAFCC, Global Network of Age-Friendly Cities and Communities) con el objetivo de difundir el paradigma y conectar a las ciudades y comunidades de la red bajo la visión común de hacer del espacio de residencia un lugar amigable. En España esta labor la ejecuta el Instituto de Mayores y Servicios Sociales (Imserso), entre cuyas tareas están difundir, impulsar, asesorar y formar a los ayuntamientos para su adhesión a la red, y facilitar el intercambio de conocimiento y aprendizaje.

Sobre la base de estos antecedentes, este trabajo tiene por objeto presentar una síntesis de los resultados de una investigación secundaria, realizada por encargo y en colaboración con el Imserso (Rodríguez-Rodríguez et al., 2024). La finalidad es profundizar en el conocimiento de las necesidades y demandas de las personas mayores para desarrollar e implementar procesos de mejora de la amigabilidad de los municipios que mejoren la CdV de las personas mayores y fomenten un envejecimiento saludable. Este conocimiento es de suma importancia para el Imserso, como entidad coordinadora de la GNAFCC en España, al objeto de poder desarrollar herramientas de apoyo técnico a los municipios de la red. Por lo tanto, el trabajo se estructura, además de esta introducción, con un apartado sobre la base de datos utilizada y la metodología aplicada, los resultados obtenidos y unas reflexiones finales.

## 2. MATERIAL Y MÉTODOS

### 2.1. La base documental

El desarrollo del proyecto AFCC se apoya en el PV (IMSERSO, 2015), que detalla la metodología de investigación en un enfoque participativo de abajo hacia arriba, poniendo a las personas mayores en el centro del proceso para conocer sus necesidades y demandas en el medioambiente residencial. Estas necesidades también son informadas por otros actores (gobierno local, proveedores de servicios, sociedad civil, familiares, cuidadores), y todo ello configura un tipo de documento denominado diagnóstico que recoge información para todas las áreas de amigabilidad sobre aspectos positivos (o fortalezas o ventajas), aspectos negativos (o barreras o debilidades o desventajas) y propuestas de mejora. La metodología para obtener la información en los diagnósticos fue fundamentalmente de tipo cualitativo sobre la base del desarrollo de grupos focales, que permiten la gestación y contraste de ideas. También se consiguió información a partir de entrevistas semiestructuradas de carácter cuantitativo, si bien la triangulación de resultados no fue llevada a cabo. El PV orienta sobre la conformación y características de los sujetos en los grupos focales (personas mayores, cuidadores, proveedores de servicios), la adaptación a los municipios según su tamaño, las cuestiones y temas a indagar de acuerdo a las ocho áreas temáticas de amigabilidad, las directrices de procedimiento para el desarrollo de los grupos, así como información sobre el análisis de los datos y la presentación de informes de resultados. Sobre la base de conocimiento de los diagnósticos, las administraciones locales elaboran el plan de acción a partir del diseño de medidas de política pública, cuya ejecución se evalúa mediante un conjunto de indicadores recogidos en el documento conocido como evaluación.

En el presente estudio se usaron los *tres tipos de documentos* elaborados por los municipios y facilitados por el Imserso, que están accesibles desde la web Age-Friendly World. En la fecha de recogida de información (julio de 2023). Se manejaron *186 documentos* pertenecientes a 109 municipios españoles. No todos los municipios han alcanzado el ciclo completo en la realización de documentos, lo que está en



función del estadio de desarrollo del proceso. La situación más común se observa en aquellos municipios con diagnóstico y plan (algo más de la mitad), el 21,6 % sólo tiene diagnóstico, esto es, el diagnóstico aún no ha derivado en plan de acción, y en menos de 2/10 casos se ha terminado de elaborar los tres tipos de documentos. Muy pocos municipios han pasado al segundo ciclo y aún menos al tercero.

La base documental fue sometida a un exhaustivo examen para determinar la *inclusión* de documentos en el estudio en función de los objetivos, de modo que fueron incluidos aquellos adaptados a la metodología del PV (IMSERSO, 2015) y a la guía (OMS, 2007) que, como consecuencia, desglosaron los resultados por las áreas de amigabilidad. Así, fueron seleccionados aquellos documentos que respondieron a uno de los tres tipos: diagnóstico (con explicitación de demandas y necesidades en sus tres elementos: fortalezas o aspectos positivos, barreras o aspectos negativos, mejoras), plan (con expresión de objetivos o acciones, actuaciones e indicadores o metas propuestas) y evaluación (valoración de los indicadores establecidos en los planes). También fueron revisados y seleccionados los documentos en cualquier lengua cooficial de España, excepto el Euskera sin versión en español o inglés (sólo 3 municipios). Por la metodología de tipo cualitativo seguida en esta investigación, fueron desestimados aquellos documentos con resultados exclusivamente cuantitativos. De este modo, fueron incluidos 76 diagnósticos, 62 planes y 6 evaluaciones. No obstante esta tipología documental, para abordar los objetivos de esta aportación sólo se hará uso de los diagnósticos (76 seleccionados de los 103 accesibles y revisados) y de ellos se va a analizar la información relativa a las mejoras, como expresión fundamental de las necesidades y demandas de la población participante. En la misma línea, el resto de los documentos (planes, evaluaciones), que se conforman sobre la base de la información de los diagnósticos, tienen un carácter más político y ello trasciende el objetivo perseguido en esta aportación.

El *contexto geográfico* de estudio son los municipios españoles adheridos a la GNAFCC, cuya distribución puede verse en la figura 1. Todas las CC.AA. tienen municipios en esta red, si bien no todos han aportado aún documentación porque tienen un periodo para ello. Por tamaño de hábitat, los municipios que más documentos aportaron fueron los de tipo urbano intermedio y grande, posiblemente en consonancia con la adhesión de éstos a la red.

Figura 1. La red de ciudades y comunidades amigables en España



Fuente:

<https://who.maps.arcgis.com/apps/instant/minimalist/index.html?appid=66799d4ec039487e8ef8367f0254a99a>

## 2.2. La metodología aplicada

Toda la información ha sido examinada desde un enfoque cualitativo usando la técnica de análisis de contenido (Silverman, 2020; Bryman, 2021), y ello ha sido realizado por medio del programa ATLAS.ti (versión 23) (Paulus et al., 2014; Friese, 2019), que permite afrontar los criterios analíticos marcados en el PV (IMSERSO, 2015) y en la guía (OMS, 2007).

El procedimiento ha sido realizado en varias fases secuenciales: i) toma de decisión de analizar las ocho áreas de amigabilidad y otros conceptos transversales no incluidos en el PV que ha surgido en el análisis ii) codificación analítica o creación de un libro de códigos de las propuestas de mejora que aparecen en los diagnósticos (8 códigos) ; iii) codificación de citas o asignación de códigos a las piezas textuales de



interés temático; iv) obtención de tablas de frecuencias de las palabras empleadas en las citas codificadas; y v) análisis de contenido de las propuestas de mejora a partir del significado de las palabras para la obtención de conceptos (nubes de palabras). Es preciso señalar que se han establecido códigos analíticos para áreas de amigabilidad pero no para las subáreas (véanse en OMS, 2007), si bien éstas han emergido a través del análisis abordado y teniendo en cuenta la frecuencia de palabras en las nubes, en las que el tamaño de fuente de cada palabra refleja su frecuencia en las áreas de amigabilidad.

El análisis de contenido abordado se inserta en el contexto de las 8 áreas de amigabilidad (1: espacios al aire libre y edificios; 2: transporte; 3: vivienda; 4: participación social; 5: respecto e inclusión social; 6: participación cívica y empleo; 7: comunicación e información; 8: servicios de apoyo comunitario y de salud). Además, se han considerado otras dimensiones de creciente interés en la sociedad y que han aparecido en el análisis, a saber: perspectiva de género (menciones explícitas al género, feminismo, violencia de género; también se han incluido las expresiones sobre diferencias por sexo), soledad no deseada (engloba el hecho de sentir soledad o tener menos relaciones de las que desearían, no sólo el hecho de vivir solo/a) y edadismo (discriminación de las personas mayores por edad).

### 3. RESULTADOS

En primer lugar se presenta una síntesis cuantitativa de las propuestas de mejora incluidas en los diagnósticos a partir de la frecuencia de las palabras. Así, la tabla 1 indica que el área con mayor número de citas fue la denominada como espacios al aire libre y edificios, seguida por el transporte, los servicios de apoyo comunitario y de salud y la comunicación e información.

En segundo lugar, se presenta el análisis de contenido y obtención de conceptos a partir de las propuestas de mejora de los diagnósticos, ambos para cada una de las áreas de amigabilidad del plan AFCC, además de los tres conceptos no identificados en el PV pero que han emergido relacionados con algunas de las propuestas de mejora.

Tabla 1. Frecuencia de citas en los diagnósticos según áreas de amigabilidad

Áreas de amigabilidad	Mejoras (Diagnósticos, N: 76)	
	Total	%
1 - Espacios al aire libre y edificios	1,594	28.7
2 - Transporte	805	14.5
3 - Vivienda	509	9.2
4 - Participación social	496	8.9
5 - Respeto e inclusión social	461	8.3
6 - Participación cívica y empleo	502	9.0
7 - Comunicación e información	517	9.3
8 - Servicios de apoyo comunitario y de salud	676	12.2
Total	5,560	100.0

Fuente: Diagnósticos de amigabilidad de la red española AFCC. Elaboración propia a partir de la frecuencia de los códigos.

En relación con el área de amigabilidad *espacios al aire libre y edificios* (figura 2) y la importancia de estos en el envejecimiento activo y saludable, los diagnósticos apuntan a que las demandas de las personas mayores principalmente aluden a una mejora en la accesibilidad, en términos de barreras de tipo arquitectónico y de diseño del espacio físico, y al aumento de espacios verdes y ajardinados, dotados de bancos y asientos, que favorezcan la vida y la socialización al aire libre. La amigabilidad de estos espacios exteriores también pasa por mejorar las infraestructuras públicas, facilitando su acceso y disfrute por parte de las personas mayores, así como los edificios residenciales y públicos. Asimismo, se presta atención a la seguridad como característica fundamental en el uso que se hace de los espacios al aire libre.



Figura 2. Área 1: Espacios al aire libre y edificios



Figura 3. Área 2: Transporte



Figura 4. Área 3: Vivienda



Figura 5. Área 4: Participación social



Figura 6. Área 5: Respeto e inclusión social



Figura 7. Área 6: Participación cívica y empleo



Figura 8. Área 7: Comunicación e información



Figura 9. Área 8: Servicios de apoyo comunitario y de salud



El área 2, *transporte* (figura 3), es un aspecto central en la amigabilidad de los municipios con las personas mayores en tanto que permite la movilidad y la autonomía. En los diagnósticos se destaca, como elemento fundamental, la mejora de las redes de transporte en relación con el número de líneas, las frecuencias o las combinaciones de medios de transporte. Además, la asequibilidad económica para facilitar el acceso a los distintos tipos de transporte del municipio, la accesibilidad de las infraestructuras y servicios de transporte, y, de nuevo, la seguridad como aspecto esencial en la amigabilidad de los transportes públicos. Como aspectos laterales a este área, pero igualmente interesantes en los diagnósticos, destacan la importancia de la conservación de todas las vías (para automóviles o para peatones) y el desarrollo de estrategias municipales de estacionamiento que permitan el acceso y disfrute tanto de los entornos urbanos como rurales.

El área 3 alude a la *vivienda*, que es un factor de bienestar de gran importancia para la vida de las personas. El envejecimiento en casa reporta una gran satisfacción y es la opción elegida por la mayoría de las personas, para lo cual se hace imprescindible contar con espacios adaptados a las distintas etapas de la vida. A partir de los diagnósticos (figura 4) se identifican problemas asociados a la accesibilidad económica de las viviendas, con pocas ayudas para su adaptación y procesos administrativos para las solicitudes muy complejos. Esto hace que las viviendas sean relativamente antiguas y sin los equipamientos necesarios, como por ejemplo ascensores. La accesibilidad física de la vivienda es otro aspecto identificado como problemático, siendo algo esencial en la prevención de los accidentes en personas mayores. Además, la adaptación o reforma de las viviendas debe ir en paralelo a las necesidades que puedan ir surgiendo a los residentes. Al hilo de esto, la demanda de servicios domiciliarios que favorezcan el envejecimiento digno en los hogares es generalizada, así como la creación de plazas para personas con necesidades específicas en establecimientos residenciales, en caso de no poder atender las demandas en las viviendas particulares. Por último, el diagnóstico de las viviendas refuerza la importancia de la comunidad y el vecindario en la construcción de un envejecimiento activo, saludable y amigable.

El área 4 se refiere a la *participación social* (figura 5). Este tema se incluye entre los pilares del envejecimiento activo (ILC-BR, 2002) y adquiere una relevancia fundamental en la amigabilidad de los entornos. En esta área, los diagnósticos apuntan a la importancia de potenciar la oferta de actividades de ocio y tiempo libre de todo tipo (culturales, deportivas, asociativas...). El aumento de plazas y la información accesible a toda la ciudadanía son dos elementos clave para que esta participación social pueda darse. Además, la asequibilidad de los precios, la adecuación de las instalaciones y espacios de las actividades, la promoción del voluntariado y la generación de tejido comunitario aparecen como estrategias para paliar la soledad y el aislamiento.

Se sugieren muchas propuestas para aumentar la concienciación social sobre el envejecimiento y para mejorar la CdV de las personas mayores con objeto de favorecer *el respeto y la inclusión social* (figura 6), como área 5 de amigabilidad. Entre dichas propuestas destacan la promoción de actividades intergeneracionales, campañas de sensibilización, actividades al aire libre, promoción de la participación ciudadana, mejora de los servicios de atención y cuidado, y promoción del respeto y la inclusión de las personas mayores en todos los ámbitos de la sociedad. También se señala la importancia de combatir los estereotipos y prejuicios hacia las personas mayores y valorar su contribución a la sociedad.

El área 6, *participación cívica y empleo* (figura 7), incluye cuatro dimensiones que demarcan la participación activa de la población mayor: el voluntariado, el empleo, el emprendimiento y la participación cívica. La mayor parte de las propuestas de mejora nacidas de los diagnósticos tienen que ver con intensificar y reforzar la oferta de actividades de voluntariado, así como actividades de ocio y tiempo libre para incluir a las personas mayores en la oferta. Para ello se insiste en la creación de canales para la participación adaptados y conocidos por el conjunto de la ciudadanía. La participación cívica parece enfocarse en acciones intergeneracionales y la promoción de consejos formados por personas mayores. La participación también se apoya en la imagen que se tenga de las personas mayores y, por ello, se insta a poner en valor su contribución social para favorecer su empoderamiento y presencia pública.

El área número 7 alude a la *comunicación e información* (figura 8), que es un pilar fundamental sobre el que se erige el envejecimiento activo y saludable, y requiere de una atención especial por los municipios para fomentar una buena comunicación e información a la ciudadanía. Los diagnósticos apuntan claramente a la necesidad de mejorar la accesibilidad, en dos líneas, mejorar el acceso a la información a través de canales públicos fiables y facilitar la realización de trámites administrativos por sí mismos/as. En este sentido, la diversidad en las estrategias comunicativas es clave, identificando la necesidad de puntos



de información oral, puntos presenciales con atención directa, canales de información escrita impresa y a través de medios electrónicos. Además, de los diagnósticos se extrae la necesidad de adaptar el lenguaje y los soportes a la diversidad de condiciones y circunstancias de las personas, y la importancia de asegurar unos servicios de atención personalizada para aquellas personas que lo necesiten.

La importancia del área 8 relativa a *los servicios de salud y de apoyo comunitario* (figura 9) para el envejecimiento activo y amigable con las personas mayores es incuestionable. En este sentido, los diagnósticos apuntan a la necesidad de tomar medidas que refuercen las estrategias de prevención, así como a fortalecer los recursos y servicios ya existentes de atención sociosanitaria en el municipio. Además, como ya se ha mencionado, el envejecimiento en casa es un elemento prioritario en la amigabilidad de los municipios dado que las personas desean, generalmente, envejecer en sus casas y en su entorno habitual de residencia siempre en condiciones de autonomía. Precisamente la promoción de esta autonomía a través de recursos y apoyos domiciliarios es otro elemento clave de los diagnósticos. Para ello se subraya la importancia de dotar material y económicamente a toda la red de atención sociosanitaria, fortalecer el marco legal que oriente la prestación de servicios y, por último, incidir en la accesibilidad física y cognitiva de todos los servicios y recursos de la red de atención sociosanitaria.

Las mejoras propuestas para enfrentar las barreras relativas a la *perspectiva de género* (figura 10) se refieren a la concienciación sobre los roles de género y considerar las necesidades especiales de las mujeres mayores, abordando sus dificultades económicas y educativas, así como frenar los comportamientos de violencia de género. También se requiere del apoyo para las personas cuidadoras de mayores, generalmente mujeres, y promover una mayor corresponsabilidad masculina en estas tareas. En relación con el empoderamiento, se demanda promover la participación de las mujeres en juntas directivas de asociaciones y otras entidades, y de los hombres especialmente en actividades sociales y de ocio.



Entre las propuestas para combatir *la soledad y el aislamiento* (figura 11) en personas mayores que viven solas o que se sienten solas se incluyen fomentar la convivencia intergeneracional, crear redes de ayuda mutua, programas de voluntariado y concienciación/sensibilización. Brindar acompañamiento a las personas solas, eliminar barreras arquitectónicas y también otras como los contestadores automáticos en teléfonos a fin de conseguir contactos si no presenciales, al menos mediante personas. Además, se sugiere la organización de comidas y actividades en centros sociales y de personas mayores, el uso de teleasistencia, la reducción de listas de espera médicas, mejorar la accesibilidad, y establecer sistemas de alerta, registro y vigilancia y seguimiento de casos vulnerables. Otras propuestas son fomentar la adopción



de mascotas, ofrecer servicios y actividades para personas que no pueden salir de casa y promover la solidaridad en el vecindario.

En cuanto al *edadismo* (figura 12), se identificaron problemas relacionados con la falta de contacto entre generaciones y una cierta infravaloración de las personas mayores en la sociedad. En este sentido, se demanda la promoción de actividades intergeneracionales y una mayor accesibilidad a la información y los servicios. También se busca mejorar la formación y sensibilidad hacia las personas mayores en diferentes ámbitos, como el empleo, la atención al público y, particularmente, los servicios médicos. Y, del mismo modo, adaptar la comunicación y los espacios a las necesidades de las personas mayores, promoviendo el respeto y construyendo entornos más inclusivos. En definitiva, desplegar y compartir una imagen más activa de la vejez y el envejecimiento, de la experiencia y conocimiento de las personas mayores y la heterogeneidad de sus características, de manera que se asegure un trato digno y respetuoso.

#### 4. REFLEXIONES FIINALES

En este estudio se ha abordado el análisis de las mejoras propuestas por las personas mayores y otros agentes sociales para afrontar la amigabilidad de los entornos. Como indica la OMS: “trabajar para crear ciudades y comunidades sostenibles y accesibles para todos implica un proceso a lo largo de la vida en el que se mejora progresivamente la armonización entre las necesidades de las personas y los entornos en los que viven” (OMS, 2018). En este sentido, el esfuerzo del Imsero, en colaboración con el Centro de Referencia Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas (Ceapat), está siendo fundamental en la difusión y concienciación sobre este paradigma, en el fomento y seguimiento del mismo por parte de los municipios y en el proceso de asesoramiento y suministro de información relativa a la accesibilidad universal en la implementación del proyecto de amigabilidad de los entornos.

Se ha realizado una investigación secundaria por cuanto la fuente de datos utilizada son resultados de análisis previos basados en fuentes primarias (grupos de discusión) y realizados por los ayuntamientos de los municipios españoles adheridos a la GNAFCC.

Para abordar el objetivo de esta aportación se ha hecho uso de un solo tipo de documentación, los diagnósticos, y de ellos el análisis de contenido se ha basado en las mejoras como expresión de las necesidades y demandas de las personas mayores en su entorno físico y social de residencia.

De la revisión del material documental y su análisis se ha observado una cierta falta de homogeneización de los contenidos diagnosticados, lo que ha dificultado en cierta medida la ejecución del presente estudio, si bien esto es propio del uso de fuentes secundarias. Aunque en la realización de los diagnósticos se parte de considerar los requisitos metodológicos del PV (IMSERO, 2015) y las características de una ciudad amigable recogidas en la guía (OMS, 2007), los factores asociados con el entorno geográfico, social y político derivan, precisamente, en una diversidad de situaciones específicas de cada ámbito municipal.

El análisis y resultados obtenidos para el contexto español pone de manifiesto la importancia y significado de esta iniciativa, por un lado, de la OMS a nivel mundial, al objeto de conocer, comparativamente, la situación de amigabilidad de las distintas áreas en el mundo, y, por otro, del Imsero, que pone a disposición de los municipios sus capacidades y herramientas para hacer eficiente y sostenible el esfuerzo de los municipios por adaptar la amigabilidad de los entornos a sus residentes. Esta tendencia también es apreciable a escala internacional, de manera que diversos estudios han puesto el foco en los aspectos más destacados en los diagnósticos de las áreas de amigabilidad (Van Hoof et al., 2021), a partir de ejemplos de buenas prácticas y de aplicaciones en distintos contextos (Van Hoof y Marston, 2021).

En el seguimiento de cada una de las fases de los programas de amigabilidad también es relevante la disponibilidad de recursos financieros que ayuden a afrontar las políticas de acción, así como la evaluación de las mismas, además de otras barreras que tienden a limitar su aplicación (Van Hoof et al., 2021). Otro reto a afrontar es la dinámica en las sucesiones de liderazgo político a nivel local, de forma que si no existe un apoyo comprometido al programa éste podría fracasar (Greenfield & Buffel, 2022) porque sólo se puede sostener mediante la interacción de todos los actores y sectores involucrados.

En definitiva, identificar las necesidades y demandas de las personas mayores es la base del diseño de acciones e intervenciones en todas las áreas de amigabilidad de los entornos, al objeto de mejorar su CdV,



asegurar la participación social y la garantía de todos sus derechos y superar posibles vulnerabilidades durante el proceso de envejecimiento.

**Agradecimientos:** Esta investigación ha sido posible gracias a la colaboración entre el Imserso y el CSIC para el desarrollo del *Estudio Cualitativo Mediante Análisis Documental de los Diagnósticos y Planes de Acción de los Ayuntamientos Españoles de la Red Global de Ciudades y Comunidades Amigas de las Personas Mayores* (exp. 429). El proyecto recibió apoyo económico del Instituto de Personas Mayores y Servicios Sociales (Imserso). Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030. Los autores quieren agradecer la valiosa ayuda del equipo de la red española AFCC del Imserso.

## REFERENCIAS

- Bryman, A. (2021). *Social research methods*. Oxford: Oxford University Press.
- Fernández-Mayoralas, G., Rojo-Pérez, F., & Rodríguez-Rodríguez, V. (2024). Housing and Ageing to enhance Quality of Life. En F. Maggino (Ed.), *Encyclopedia of Quality of Life and Well-Being Research* (pp. 3241-3249). Cham: Springer International Publishing. doi: 10.1007/978-3-319-69909-7\_3515-2
- Friese, S. (2019). *Qualitative Data Analysis with ATLAS.ti*. London : SAGE Publications Ltd, 2019 - 344 p. -
- Fulmer, T., Patel, P., Levy, N., Mate, K., Berman, A., Pelton, L., Beard, J., Kalache, A., & Auerbach, J. (2020). Moving Toward a Global Age-Friendly Ecosystem. *Journal of the American Geriatrics Society*, 68(9), 1936-1940. doi: 10.1111/jgs.16675
- Greenfield, E. A., & Buffel, T. (2022). Age-Friendly Cities and Communities: Research to Strengthen Policy and Practice. *Journal of Aging & Social Policy*, 34(2), 161-174. doi: 10.1080/08959420.2022.2049573
- ILC-BR- International Longevity Centre Brazil. (2015). *Envejecimiento Activo. Un marco político ante la revolución de la longevidad*. Río de Janeiro: International Longevity Centre Brazil. <http://www.easp.es/project/envejecimiento-activo-un-marco-politico-ante-la-revolucion-de-la-longevidad/>
- ILC-BR- International Longevity Centre Brazil. (2017). *Toward Age-Friendly Design*. Document derived from the 4th International Longevity Forum on “The role of design and technology in an ageing society”. Río de Janeiro: International Longevity Centre Brazil. [http://ilcbrazil.org/wp-content/uploads/2017/02/Design-Ageing-Report\\_14-fev-2017.pdf](http://ilcbrazil.org/wp-content/uploads/2017/02/Design-Ageing-Report_14-fev-2017.pdf)
- IMSERSO- Instituto de Mayores y Servicios Sociales, & Grupo de Expertos del Proyecto Red de Ciudades Amigables con las Personas Mayores. (2015). *Protocolo de Vancouver, adaptación al contexto español*. [https://sede.imserso.gob.es/documents/20123/1006342/camig\\_vancouver2016.pdf](https://sede.imserso.gob.es/documents/20123/1006342/camig_vancouver2016.pdf)
- Levasseur, M., Lussier-Therrien, M., Biron, M. L., Dubois, M. F., Boissy, P., Naud, D., Dubuc, N., Coallier, J. C., Calve, J., & Audet, M. (2022). Scoping study of definitions and instruments measuring vulnerability in older adults. *Journal of the American Geriatrics Society*, 70(1), 269-280. doi: 10.1111/jgs.17451
- Liezeit, D., Krupp, A., Bunch, J., Tonelli, S., Griffin, E., McVeigh, S., Chi, N. C., Jaboob, S., Nakad, L., Arbaje, A. I., & Buck, H. (2023). Rural age-friendly ecosystems for older adults: An international scoping review with recommendations to support age-friendly communities. *Health Science Reports*, 6(5), e1241. doi: 10.1002/hsr2.1241
- Luciano, A., Pascale, F., & Poverino, F. (2023). Italian Age-Friendly House Scorecard (IAHS): A Composite Indicator for Assessing Housing's Age-Friendliness. *Journal of Aging and Environment*, 1-23. doi: 10.1080/26892618.2023.2275777
- Montayre, J., Foster, J., Zhao, I. Y., Kong, A., Leung, A. Y. M., Molassiotis, A., Officer, A., Mikton, C., & Neville, S. (2022). Age-friendly interventions in rural and remote areas: A scoping review. *Australasian Journal on Ageing*, 41, 490-500. doi: 10.1111/ajag.13101
- Neville, S., Napier, S., Adams, J., Wham, C., & Jackson, D. (2016). An integrative review of the factors related to building age-friendly rural communities. *Journal of Clinical Nursing*, 25(17-18), 2402-2412. doi: 10.1111/jocn.13299
- OMS- Organización Mundial de la Salud. (2007). *Ciudades Globales Amigables con los Mayores: Una Guía*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud. [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43805/9789243547305\\_spa.pdf](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43805/9789243547305_spa.pdf)
- OMS- Organización Mundial de la Salud. (2018). *La Red Mundial de Ciudades y Comunidades Adaptadas a las Personas Mayores. Revisar el último decenio y mirar con optimismo hacia el siguiente*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/278981/WHO-FWC-ALC-18.4-spa.pdf?ua=1>



- OPS- Organización Panamericana de la Salud. (2023). Programas nacionales de ciudades y comunidades amigables con las personas mayores. Una guía. Organización Panamericana de la Salud. doi: 10.37774/9789275327975
- OPS- Organización Panamericana de la Salud, & OMS- Organización Mundial de la Salud. (2022). Década del Envejecimiento Saludable. Informe de Referencia. Washington DC: Organización Panamericana de la Salud. doi: 10.37774/9789275326589
- Paulus, T., Lester, J., & Dempster, P. (2014). *Digital tools for qualitative research*. London: Sage.
- Pérez Díaz, J., Ramiro Fariñas, D., Aceituno Nieto, P., Escudero Martínez, J., Bueno López, C., Castillo Belmonte, A. B., De Las Obras-Loscertales Sampérez, J., Fernández Morales, I., & Villuendas Hijosa, B. (2023). Un perfil de las personas mayores en España, 2023. Indicadores estadísticos básicos. *Informes Envejecimiento en Red*, (30), 1-40. <https://envejecimientoenred.csic.es/un-perfil-de-las-personas-mayores-en-espana-2023-indicadores-estadisticos-basicos/>
- Rodríguez-Rodríguez, V.; Rojo-Pérez, F.; Fernández-Mayoralas, G.; Pérez De Arenaza Escribano, C. y Romero Borrego, A. S. (2024). Investigación cualitativa sobre diagnósticos y planes de ciudades y comunidades amigables con las personas mayores. Una visión global de la Red Española. Madrid: Instituto de Mayores y Servicios Sociales (Imsero), Secretaría de Estado de Derechos Sociales; Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030, 104 p. [https://imsero.es/documents/20123/0/informe\\_estudio\\_ccaa\\_20240405.pdf/a3abb3d8-fd7d-0c97-130ba74c629467fd](https://imsero.es/documents/20123/0/informe_estudio_ccaa_20240405.pdf/a3abb3d8-fd7d-0c97-130ba74c629467fd)
- Rojo-Pérez, F., Fernández-Mayoralas, G., Rodríguez-Rodríguez, V., Lardiés-Bosque, R., Prieto-Flores, M. E., Gallardo-Peralta, L. P., Molina-Martínez, M. A., Rodríguez-Blázquez, C., Forjaz, M. J., & Schettini, R. (2020). Contextos residenciales, envejecimiento activo y calidad de vida. Un análisis a microescala en España. En J. D. Sempere Souvannavong, C. Cortés Samper, E. Cutillas Orgilés, & J. R. Valero Escandell (Eds.), *Población y territorio. España tras la crisis de 2008* (pp. 191-208). Granada: Comares. <http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/115389>
- Rojo-Pérez, F., Sánchez-González, D., Rodríguez-Rodríguez, V., & Fernández-Mayoralas, F. (2022). Development and Management of Cohousing Initiatives for a Friendly Ageing in Spain. En E. Pozo Menéndez & E. Higuera García (Eds.), *Urban Design and Planning for Age-Friendly Environments Across Europe: North and South. Developing Healthy and Therapeutic Living Spaces for Local Contexts* (pp. 193-221). Cham: Springer, Future Cities series, vol. 19. doi: 10.1007/978-3-030-93875-8\_10
- Russell, E., Skinner, M. W., & Fowler, K. (2022). Emergent Challenges and Opportunities to Sustaining Age-friendly Initiatives: Qualitative Findings from a Canadian Age-friendly Funding Program. *Journal of Aging & Social Policy*, 34(2), 198-217. doi: 10.1080/08959420.2019.1636595
- Shin, O., Park, S., Kang, J. Y., & Kwak, M. (2021). Types of multidimensional vulnerability and well-being among the retired in the U.S. *Aging & Mental Health*, 25(7), 1361-1372. doi: 10.1080/13607863.2020.1768212
- Van Hoof, J., & Marston, H. R. (2021). Age-Friendly Cities and Communities: State of the Art and Future Perspectives. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(4). doi: 10.3390/ijerph18041644.
- Van Hoof, J., Marston, H. R., Kazak, J. K., & Buffel, T. (2021). Ten questions concerning age-friendly cities and communities and the built environment. *Building and Environment*, 199, 107922. doi: 10.1016/j.buildenv.2021.107922
- Silverman, D. (2020). *Interpreting qualitative data*. London: Sage.
- Wei, X., Chen, Y., Qin, J., Yang, Y., Yang, T., Yan, F., Zhang, Z., Han, L., & Ma, Y. (2024). Factors associated with the intrinsic capacity in older adults: A scoping review. *Journal of Clinical Nursing*. doi: 10.1111/jocn.17017
- WHO- World Health Organization. (2002). *Active Ageing: A Policy Framework*. Geneva: World Health Organization. [http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/67215/1/WHO\\_NMH\\_NPH\\_02.8.pdf](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/67215/1/WHO_NMH_NPH_02.8.pdf)
- Wong, S., Ponder, C. S., & Melix, B. (2023). Spatial and racial COVID-19 disparities in U.S. nursing homes. *Social Science & Medicine*, 325, 115894. doi: 10.1016/j.socscimed.2023.115894
- Xiang, L., Shen, G. Q. P., Tan, Y., & Liu, X. (2020). Emerging evolution trends of studies on age-friendly cities and communities: a scientometric review. *Ageing and Society*, 41(12), 2814-2844. doi: 10.1017/s0144686x20000562



## DESIGUALDADES SOCIALES URBANAS Y SOBREMORTALIDAD EN LAS CAPITALES ANDALUZAS

FRANCISCO JOSÉ TORRES-GUTIÉRREZ (COORD.)<sup>1</sup>, INMACULADA CARAVACA BARROSO (COORD.)<sup>2</sup>, FRANCISCO JOSÉ SÁNCHEZ DÍAZ (COORD.)<sup>3</sup>, IBÁN DÍAZ PARRA<sup>4</sup>, CARMEN EGEA JIMÉNEZ<sup>5</sup>, JUAN SEBASTIÁN FERNÁNDEZ PRADOS<sup>6</sup>, ANA HERNÁNDEZ ROMÁN<sup>7</sup>, PALOMA LÓPEZ LARA<sup>8</sup>, MARÍA DEL CARMEN LÓPEZ MARTÍN<sup>9</sup>, JUAN JOSÉ NATERA RIVAS<sup>10</sup>, JOSÉ ANTONIO NIETO CALMAESTRA<sup>11</sup>, LUIS MIGUEL SÁNCHEZ ESCOLANO<sup>12</sup>, ANTONIO SIANES CASTAÑO<sup>13</sup>, FRANCISCO JAVIER TORO SÁNCHEZ<sup>14</sup>, ROCÍO VELA-JIMÉNEZ<sup>15</sup>.

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Historia y Filosofía, Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, fjtorgut@upo.es*

<sup>2</sup>*Observatorio de la Desigualdad de Andalucía, icaravaca2@gmail.com*

<sup>3</sup>*Observatorio de la Desigualdad de Andalucía, kiko.sandi@gmail.com*

<sup>4</sup>*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Sevilla, ibandiaz@us.es*

<sup>5</sup>*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Granada, cegea@ugr.es*

<sup>6</sup>*Departamento de Geografía, Historia y Humanidades, Universidad de Almería, jsprados@ual.es*

<sup>7</sup>*Departamento de Economía, Universidad Loyola Andalucía, ahernand@uloyola.es*

<sup>8</sup>*Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, lopezlara@gmail.com*

<sup>9</sup>*Departamento de Economía, Universidad Loyola Andalucía, mclopez@uloyola.es*

<sup>10</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Málaga, jjnatera@uma.es*

<sup>11</sup>*Junta de Andalucía, jantonio.nieto@juntadeandalucia.es*

<sup>12</sup>*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Granada, lmsescolano@ugr.es*

<sup>13</sup>*Departamento de Estudios Internacionales, Universidad Loyola Andalucía, asianes@uloyola.es*

<sup>14</sup>*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Granada, fjtoro@ugr.es*

<sup>15</sup>*Instituto de Investigación en Políticas para la Transformación Social, Universidad Loyola Andalucía, mrvela@uloyola.es*

**Resumen.** Las desigualdades sociales se han convertido en uno de los grandes retos para las sociedades actuales. Tal situación tiene sus raíces en un modelo económico, en gran medida basado en la teórica necesidad del continuo crecimiento, la acumulación de beneficios y la competitividad, que agudiza la división según clases o grupos sociales y fragmenta los territorios, especialmente las ciudades.

En este contexto, el objetivo de esta comunicación es analizar las desigualdades socioterritoriales existentes en Andalucía. Tomando como base el trabajo realizado por el Observatorio de la Desigualdad de Andalucía para su V Informe (2023), se centra la atención en las que se producen en el interior de sus capitales provinciales, utilizando las secciones censales como unidades espaciales de referencia y dos indicadores: renta neta media por hogares y razón de mortalidad estandarizada. Con tales planteamientos se pone en evidencia la importante segregación socioespacial que persiste en los principales ámbitos urbanos de esta Comunidad Autónoma.

**Palabras clave:** Desigualdades socioterritoriales, segregación social, fragmentación urbana, Andalucía.



## URBAN SOCIAL INEQUALITIES AND OVERMORTALITY IN ANDALUSIAN CITIES

**Abstract.** Social inequalities have become one of the great challenges for today's societies. Such a situation has its roots in an economic model, largely based on the theoretical need for continuous growth, the accumulation of profits and competitiveness, which sharpens the division according to classes or social groups and fragments territories, especially cities.

In this context, the objective of this communication is to analyze socioterritorial inequalities in Andalusia. Based on the work carried out by the Andalusian Inequality Observatory for its V Report (2023), attention is focused on those that occur within their provincial capitals, using census sections as reference spatial units and two indicators: average net income per household and standardized mortality ratio. With such approaches, the important socio-spatial segregation that persists in some major urban areas of this Autonomous Community is highlighted.

**Key words:** Socioterritorial inequalities, social segregation, urban fragmentation, Andalusia.

### INTRODUCCIÓN

Las desigualdades han llegado a convertirse en uno de los grandes retos a los que las sociedades actuales deben hacer frente. Este problema tiene sus raíces en un modelo económico -basado en el continuo crecimiento, la acumulación de beneficios y la competitividad- que contribuye, por una parte, a agudizar la división por clases o grupos sociales y, por otra, a fragmentar y segregar los territorios. Sociedades y territorios se ven así sometidos a intensas transformaciones (socioculturales, económicas y territoriales) que son en buena parte responsables de las profundas transiciones (ecológica, energética y tecnológica) que se están produciendo y que, a su vez, contribuyen a la proliferación de graves emergencias (pandemia, guerras, crisis climática...).

No es de extrañar que, en un entorno tan convulso y complejo, crezcan las desigualdades contribuyendo a promover la pérdida de confianza en las instituciones, a propagar el desasosiego de las personas y a intensificar los conflictos sociales. Como señala Dubet (2020), la desigualdad lleva a la frustración y al resentimiento y desalienta la lucha por una sociedad mejor. Estas desigualdades provocan, además, efectos degradantes tanto para quienes las padecen como para quienes las disfrutan, hasta el punto de que, si son extremas, pueden considerarse una forma de "violencia económica" en la que las políticas diseñadas para favorecer a las personas más ricas perjudican a la mayoría de la población mundial (Oxfam, 2022).

Ante tal situación crece el interés por el análisis de las desigualdades, produciéndose un significativo aumento de publicaciones dedicadas a su análisis (Stiglitz, 2012; Sassen, 2015; Piketty, 2021...). Son pocas, sin embargo, las que centran la atención en su incidencia geográfica, observándolas desde una perspectiva multiescalar que permita profundizar en el conocimiento de las existentes en distintos tipos de territorios, pese a que éste resulte imprescindible para concebir, diseñar y aplicar políticas públicas adecuadas a cada realidad.

En este contexto general de referencia, el objetivo de esta comunicación es analizar el comportamiento territorial de las desigualdades en Andalucía. Tomando como base el trabajo realizado por el Observatorio de la Desigualdad de Andalucía para su V Informe (2023), se centra aquí la atención en las que se producen en el interior de sus capitales provinciales. Para llevar a cabo este análisis se utilizan las secciones censales como unidades espaciales de referencia y dos indicadores básicos: la renta neta media por hogares y la razón de mortalidad estandarizada, ambos obtenidos de fuentes estadísticas oficiales y recientes del Instituto Nacional de Estadística (I.N.E.) y del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (I.E.C.A.).

Con tales planteamientos e indicadores se evidencia la importante segregación socioespacial que persiste en algunos de los principales ámbitos urbanos de esta Comunidad Autónoma. Las desiguales condiciones de vida de sus habitantes -manifestadas en situaciones de pobreza, vulnerabilidad social y exclusión- llegan a expresarse en una mayor razón de mortalidad estandarizada (RME) o, dicho de otro modo, en menores expectativas respecto a la esperanza de vida media.



## 1. DESIGUALDADES SOCIOESPACIALES EN LAS CAPITALES PROVINCIALES DE ANDALUCÍA

Uno de los pilares que fundamentan y mantienen las desigualdades sociales son los ámbitos territoriales, al determinar en gran medida las condiciones de vida de sus habitantes. En efecto, es sabido que el lugar en el que se nace y se vive condiciona las oportunidades de futuro y el desarrollo de los derechos políticos, sociales y económicos de las personas y, en este sentido, el territorio puede ser una fuente de discriminación.

Las desigualdades sociales, al igual que otros conceptos relacionados con ellas como la pobreza o la exclusión social, se entienden preferentemente en términos comparativos. En este sentido, Andalucía es un espacio que acumula tradicionalmente desventajas económicas y políticas, tanto en relación con otras regiones, como con España o con la Unión Europea. Los rasgos característicos de la economía andaluza -desarticulación sectorial, escaso desarrollo industrial, incapacidad para generar suficiente número de empleos- son los propios de economías dependientes de las exigencias de acumulación de los espacios económicos centrales, sin que en ningún momento su crecimiento haya sido autocentrado.

Este conjunto de circunstancias ha hecho de Andalucía una de las regiones más pobres de España, con un bajo nivel de renta (solo por delante de Extremadura según los datos de renta de 2022) y con un alto índice de desigualdad interna (según el índice de Gini, en 2021 solo la Comunidad de Madrid supera en desigualdad a Andalucía en la España peninsular; pero, mientras que en Madrid se debe a una concentración de la riqueza, en Andalucía está relacionada con una mayor acumulación de pobreza).

Las desigualdades se hacen especialmente significativas en las ciudades, en las que se ponen en evidencia los importantes contrastes existentes entre sus barrios. Con el análisis a esta escala es posible observar con nitidez cómo los procesos de producción social del hábitat urbano han ido generando importantes distanciamientos espaciales entre grupos sociales acomodados y aquellos otros desfavorecidos, cuyas poblaciones sufren diversas formas de vulnerabilidad, pobreza y exclusión social. Es en estos últimos donde se concentra población con escasos recursos económicos, bajo nivel educativo, desempleada o con empleos precarizados, cuyas viviendas son inadecuadas y están en mal estado de conservación. Se trata de espacios urbanísticamente deteriorados y con servicios deficientes cuya población -especialmente la más joven- tiene pocos estímulos y expectativas de futuro. Parece, pues, evidente que, dadas las diferencias existentes según áreas urbanas o barrios, las políticas y estrategias aplicadas en las ciudades no pueden ser estandarizadas, sino que deben adecuarse a las características y condicionantes específicos. La información territorializada, además de concienciar a toda la población de las desigualdades existentes, facilita a los poderes públicos el diseño de medidas ajustadas a las necesidades de cada barrio y de la población en ellos residente.

### 1.1 Desigualdades sociales urbanas en Jaén

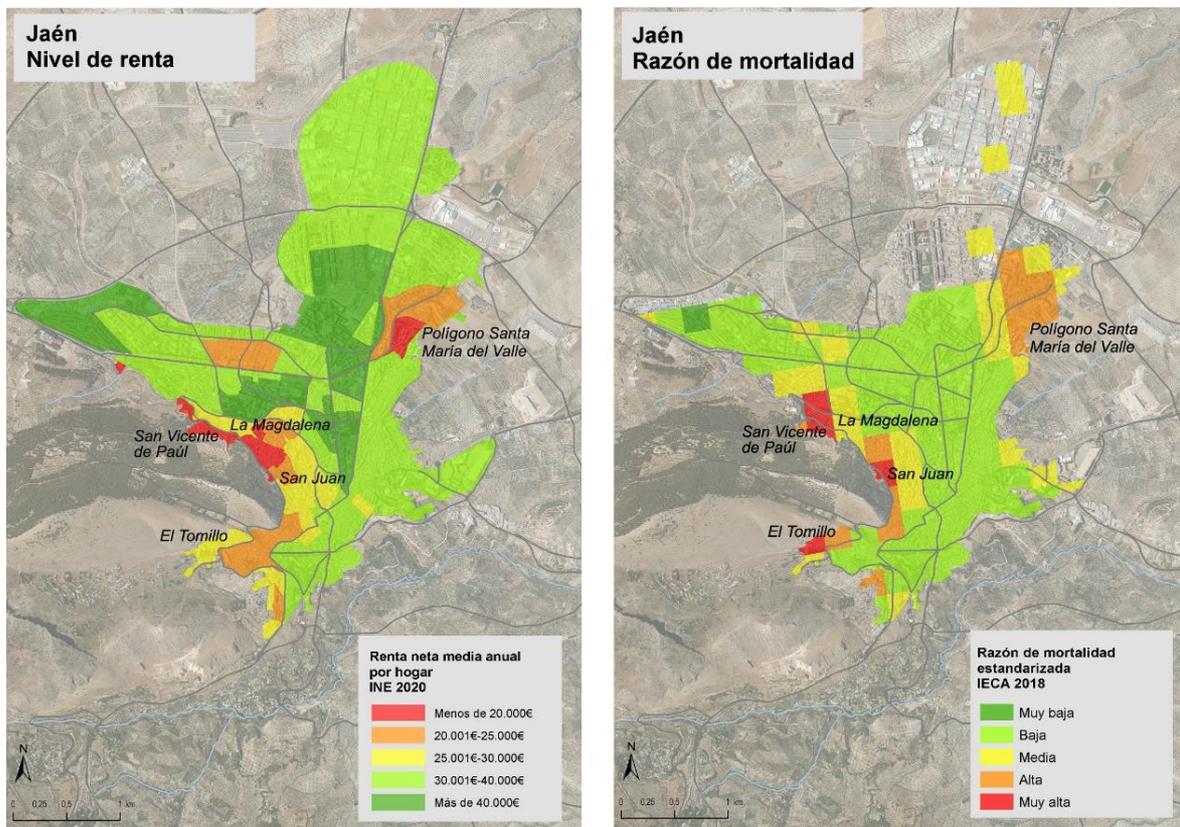
Jaén, capital provincial andaluza menos poblada (111.669 h.), está a la cabeza de los municipios de su entorno debido a su primacía funcional y a ser sede administrativa de referencia, pero a escala local ofrece en sus secciones censales algunos significativos ejemplos de desigualdad urbana. Los barrios históricos de La Magdalena o San Vicente de Paúl, núcleo histórico del asentamiento en la cara norte del cerro del castillo y con fuertes problemas dotacionales y de servicios, concentran medias inferiores a 20.000 €. Fuera de la orla histórica, es en el Polígono de Santa María del Valle donde se alcanzan valores inferiores, pese a constituir este distrito uno de los mejores ejemplos de urbanismo social en esta parte de Andalucía.

En el reparto de la razón de mortalidad estandarizada se ve quizás mejor que Jaén no es, pese a todo, una ciudad de extremos, si bien muestra realidades impactantes. Casi toda la ciudad ofrece valores bajos, con un empeoramiento en la zona del casco histórico (secciones de San Vicente de Paúl, San Juan, El Tomillo-Tiro Nacional y sus proximidades), así como en el Polígono de Santa María del Valle-Nuevo Mundo. Son nuevamente estos barrios, que concentran la población más desfavorecida según niveles de renta, los que sufren tasas de mortalidad anormalmente altas.

La realidad de Jaén muestra, en definitiva, un rico panorama que entronca con muchos de los procesos urbanos definitorios de nuestro tiempo. Ciudad media en la escala nacional y referencia intrarregional y provincial en su entorno, participa de los desafíos asociados a la gestión del Estado del bienestar, la convivencia y la desigualdad. Esta última, si bien es creciente, encuentra aquí una cierta amortiguación por las especiales características de escala y tamaño que ofrece la urbe.



Figura 1. Renta y mortalidad en Jaén



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

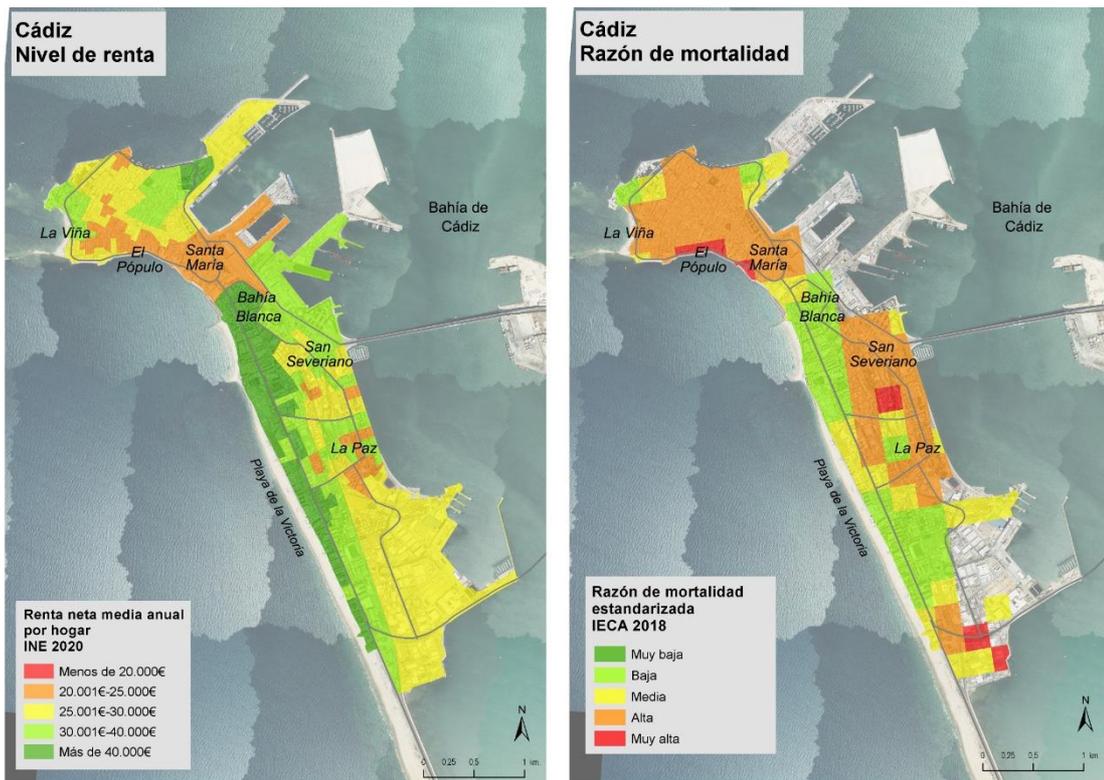
## 1.2 Desigualdades sociales urbanas en Cádiz

Cádiz, con 113.285 habitantes, no ofrece desigualdades extremas y cuenta con un centro histórico que, al contrario que en otras ciudades más gentrificadas, mantiene su carácter popular. Aunque las dinámicas segregadoras en Cádiz no hayan dado lugar a los guetos sociales que podemos encontrar en otras ciudades andaluzas, los patrones de diferenciación socioespacial de la ciudad están bien establecidos desde su desarrollo moderno. Hacia el interior de la ciudad, el mapa de la distribución de la renta muestra cómo los patrones de segregación socioespacial históricos siguen siendo reconocibles, las rentas bajas se concentran al sur y oeste y las altas mirando al puerto. Extramuros, el sector privilegiado se extiende a lo largo de la playa de la Victoria y los barrios de menor renta hacia la Bahía. No obstante, es notable la ausencia de barrios muy privilegiados en cuanto a ingresos en el recinto histórico, con la excepción del ensanche burgués de San Carlos, así como la aparición de sectores relativamente privilegiados en la Bahía, especialmente donde desemboca el nuevo puente de la ciudad. Al mismo tiempo es notoria la ausencia de barrios especialmente desfavorecidos en cuanto a ingresos, con menos de 20.000 € por hogar.

Con respecto a la distribución de la mortalidad, sigue una pauta territorial muy similar a la de las rentas. Los barrios con mayor esperanza de vida se encuentran extramuros, destacando la zona de ensanche junto a Puerta Tierra en Bahía Blanca y Asdrúbal y especialmente la playa de la Victoria. En el otro extremo, hay una sobremortalidad generalizada en todo el sector intramuros y en concreto en los barrios del Pópulo, Santa María y La Viña, además de San Severiano y La Paz en el sector extramuros. Por tanto, también en Cádiz son los barrios que concentran la población más pobre en cuanto a nivel de renta los que sufren una mayor sobremortalidad.



Figura 2. Renta y mortalidad en Cádiz



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

### 1.3 Desigualdades sociales urbanas en Huelva

Con su crecimiento estancado durante los últimos años, Huelva cuenta con 141.854 habitantes, lo que se explica, en parte, por las migraciones producidas hacia municipios del entorno. Cuenta con la renta neta media de los hogares más bajas de las capitales de provincia (29.158 €) que se distribuye desigualmente por sus secciones censales. Las rentas más altas (por encima de los 30.000 €) se concentran en torno a la zona Centro, la Barriada Reina Victoria (Barrio Obrero), la zona residencial del Conquero, y los barrios adyacentes más modernos construidos hacia la Ría, como Zafra, Pescadería o la nueva zona residencial de Marismas del Polvorín. También se concentran en las zonas de expansión de la ciudad, siguiendo el eje noreste de la Avda. de Andalucía, donde se encuentran barrios modernos de edificios residenciales mezclados con amplias zonas de viviendas unifamiliares de reciente construcción; hay que añadir a la anterior algunas dispersas por la ciudad como la barriada de Santa Marta y parte de otros barrios, como el de la Condesa o Viaplana, zona que conforma el segundo foco comercial de la ciudad después del Centro.

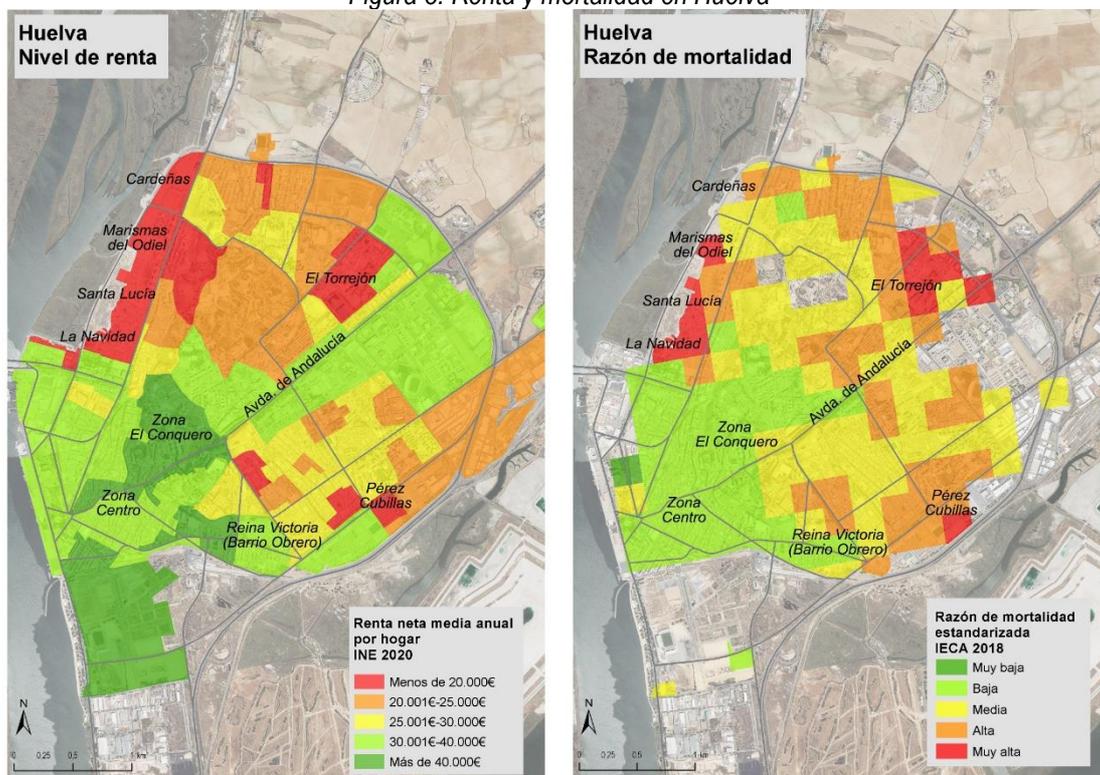
Las rentas netas más bajas (con menos de 20.000 €) se encuentran en muchas de las barriadas en la margen izquierda de las marismas del Odiel, donde la media familiar apenas llega a los 17.000 €: La Navidad, Santa Lucía, Marismas del Odiel, Cardeñas y del Carmen, objeto de varias actuaciones integrales en el marco del Área de Renovación Urbana de Marismas del Odiel. En este mismo intervalo se encuentra, al noroeste de la ciudad, la barriada comúnmente conocida como “El Torrejón”, con casi 5.000 habitantes y una tasa de desempleo de más del 58%. Con rentas medias-bajas (en torno a los 20.000 €) se encuentra la barriada Príncipe Juan Carlos, así como amplias zonas de la barriada de la Hispanidad (1.256 viviendas de promoción pública construidas en los años 70), secciones de otras barriadas próximas al centro de la ciudad, como Guadalupe y Huerta Mena, y de otras como La Cinta, El Polvorín y Pérez Cubillas, cercanas a las marismas del Tinto. Por último, encontramos nuevos barrios, tanto en la zona del Ensanche Sur hacia la Ría como alrededor de la salida noreste de la ciudad, fruto del desarrollo urbanístico actual y que albergan urbanizaciones residenciales modernas de rentas familiares medias-altas superiores a los 40.000 €.

La distribución de la mortalidad presenta la habitual correlación espacial con los niveles de renta. Son los barrios marginales de La Navidad, Santa Lucía, Marismas del Odiel, Cardeñas y El Torrejón donde se aprecia una elevada sobremortalidad. Caso especial es el de la barriada Pérez Cubillas, donde al bajo nivel



de rentas se une la toxicidad de los cercanos vertidos de fosfoyesos. En el otro extremo aparece todo el sector suroeste en torno al Conquero, el Centro y el puerto, con una mayor esperanza de vida.

Figura 3. Renta y mortalidad en Huelva



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

#### 1.4 Desigualdades sociales urbanas en Almería

Almería (199.744 habitantes) crece debido al dinamismo socioeconómico de la provincia asociado al sector hortofrutícola. El desarrollismo y las políticas implementadas durante las últimas décadas han llevado a una expansión de la ciudad que, en términos de desigualdad, han supuesto al menos dos consecuencias relevantes: la cronificación de la pobreza o exclusión de determinados barrios y la creación de nuevas bolsas o zonas “desfavorecidas”.

La Alcazaba y las murallas que la rodearon delimitan la zona histórica y concentra los barrios de La Chanca-Pescadería, Centro Histórico y Cerro de San Cristóbal. La imposibilidad de ampliar su territorio hacia poniente y al norte por las montañas y hacia el sur por la bahía, ha provocado que Almería crezca hacia levante. Este proceso ha ido dejando en sus estribaciones del norte montañoso un reguero de barriadas tradicionalmente vulnerables, desde la Chanca-Pescadería hasta Torrecárdenas, pasando por el Cerro San Cristóbal, Fuentecica-Quemadero, Esperanza, Los Ángeles, Araceli, Piedras Redondas y Los Almendros.

La distribución de los distintos niveles de renta media por hogar subraya esa diagonal de barriadas con rentas inferiores a los 25.000 €, a las que hay que añadir uno de los barrios más empobrecidos junto a La Chanca: El Pucho, ubicado en el noreste del casco urbano; estas zonas acogen los barrios con ingresos medios más bajos (en torno a 15.000 €). A ellos hay que añadir otros dos vulnerables en zonas relativamente céntricas: el Barrio Alto, con una de las secciones más pobres de la capital, junto a la Rambla, eje de la expansión y centro de la ciudad desde finales del s. XX; y el Zapillo, junto al paseo marítimo.

Los barrios con rentas medias por hogar superiores a los 45.000 € se encuentran en torno al centro financiero-económico, destacando los barrios del Centro, Paseo y Rambla, que configuran un triángulo que se prolonga por la avenida de la Estación y hacia el puerto, y Oliveros que supera los 50.000 €. Otros barrios situados en zonas algo más alejadas del centro y de carácter residencial son el antiguo Barrio Ciudad Jardín, Villa Blanca al noroeste de la ciudad y Nueva Almería junto al paseo marítimo. Desgajadas

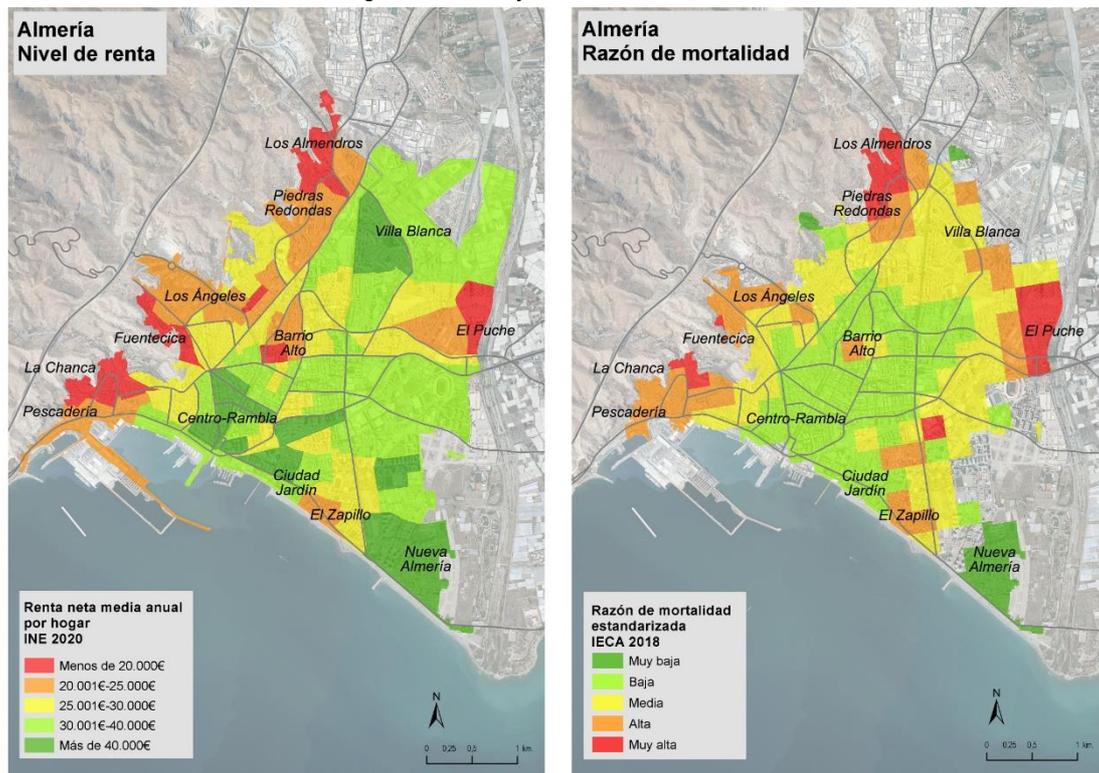


de este último barrio exclusivo, se encuentran las torres residenciales que, reemplazando a la central térmica, albergan los hogares con mayor renta de toda la ciudad, sobrepasando los 60.000 €.

La ciudad de Almería alberga las mayores diferencias de rentas de su provincia, con zonas donde apenas se superan los 15.000 € de renta como La Chanca, y otras que superan los 60.000 € como Nueva Almería. Llama la atención la proximidad de estas brechas en zonas del Barrio Alto frente a la Rambla y zonas del Zapillo con la primera línea del paseo marítimo, o los contrastes de infraviviendas en zonas del Barrio El Puche o Fuentecica-Quemadero con las de lujo en los nuevos residenciales.

El mapa de razón de mortalidad enfatiza más si cabe las desigualdades, poniendo de manifiesto la asociación de población más desfavorecida y extremadamente vulnerable con las problemáticas de salud. Así, las zonas septentrionales del barrio de la Chanca-Pescadería y La Fuentecica, Los Almendros y El Puche alcanzan el nivel "muy alto" de mortalidad.

Figura 4. Renta y mortalidad en Almería



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

### 1.5 Desigualdades sociales urbanas en Granada

Con 243.059 habitantes, la ciudad de Granada es el epicentro de una aglomeración urbana que suma casi 600.000. La distribución de la renta neta media por hogar muestra los desequilibrios que se producen en la ciudad, donde la sección más acomodada, ubicada en torno a la zona de Neptuno, tiene ingresos de más de 53.000 €, multiplicando por cuatro la renta media de los barrios más empobrecidos del cuadrante nororiental (Rey Badis, La Paz, Cartuja, etc.), en los que apenas se superan los 13.000 €, siendo en ellos donde se concentran los mayores problemas sociales. Llama también la atención la focalización de los menores niveles de ingresos en los barrios de carácter obrero del Zaidín al sur, la Chana al noroeste y Haza Grande en la salida hacia Murcia.

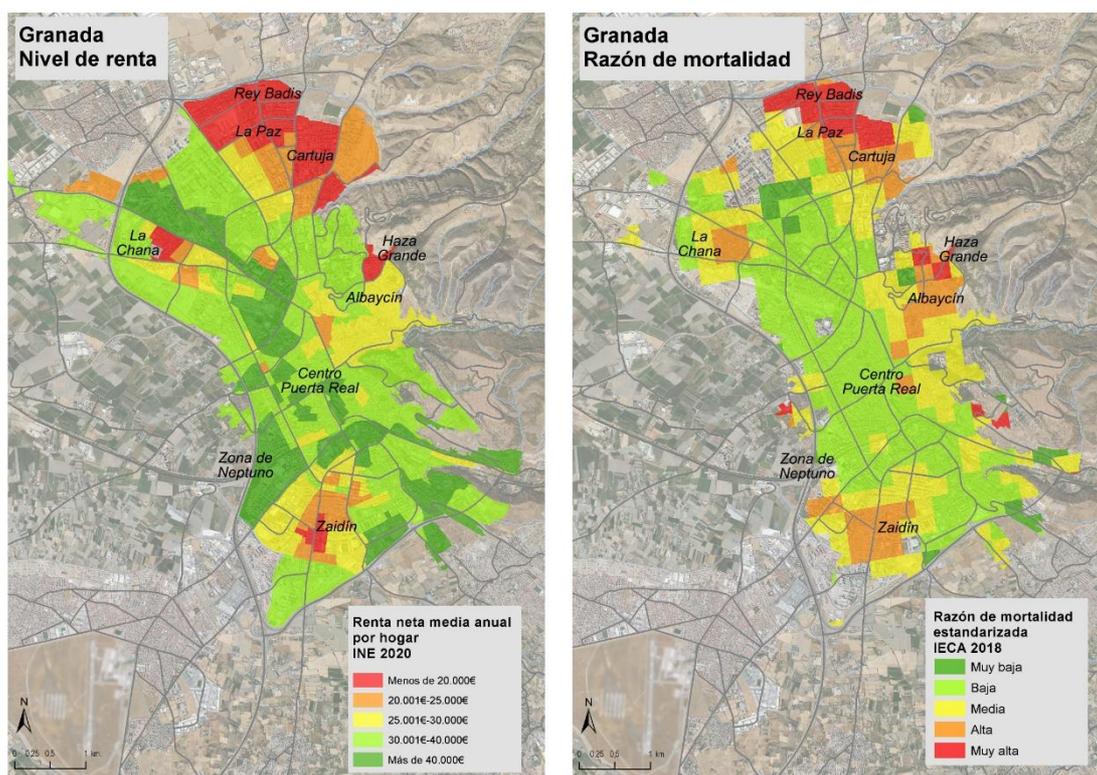
Las rentas medias en torno a los 30.000 € anuales dominan la mayor parte de la ciudad, quedando por debajo del promedio el resto de los barrios mencionados (Chana, Zaidín, Almanjáyar) y la parte alta del centro histórico (Albaycín, Sacromonte, etc.). Frente a ellos, los niveles de renta más altos presentan una pauta territorial más difusa, pero en gran medida radicada en algunos sectores del centro (Caleta-Pajaritos, Puerta Real-Recogidas, eje del Genil) y los desarrollos urbanos más recientes.

Granada es una ciudad envejecida pues un 22% de sus efectivos cuenta con más de 65 años; la presión urbanística y los altos precios de la vivienda han determinado que los jóvenes ubiquen su residencia en los



municipios del entorno. Esto que, a grandes rasgos, resumiría el contexto vital de la ciudad, se hace especialmente evidente en indicadores como la razón de mortalidad que pone de manifiesto las diferencias que se producen en la ciudad que, una vez más, señalan a los embriones primigenios de barrios (Zaidín, Chana, Cartuja...), a los que hay que sumar los del casco antiguo alto (Albaycín, Sacromonte) como los más negativamente afectados por el indicador. La situación, debida a un doble proceso: envejecimiento progresivo de los colectivos inicialmente asentados y salida de jóvenes, puede verse también acentuada por otros factores, como la insalubridad de los entornos, el menor acceso a la salud de gran parte de sus poblaciones, los hábitos de vida poco saludables, etc.

Figura 5. Renta y mortalidad en Granada



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

### 1.6 Desigualdades sociales urbanas en Córdoba

La población de Córdoba es de 319.515 habitantes. Su renta neta media por hogar es de 31.000 € y su distribución geográfica constata que los barrios con mayores ingresos son los situados en el centro comercial con niveles de renta media en torno a los 50.000 € (Molinos Alta, Centro Comercial, Trinidad), los barrios residenciales de la ladera de la sierra, en la que coexisten los que concentran población con niveles de renta media por hogar superior a los 80.000 € (Camping, El Patriarca y El Brillante) con otros de muy reciente creación y renta algo inferior (Arruzafilla, San Rafael de la Albaida o Mirabueno). Destacan también algunas zonas creadas alrededor del centro administrativo (Vallellano, Vista Alegre, Poniente y Arroyo del Moro), con una renta media por hogar en torno a 45.000 €.

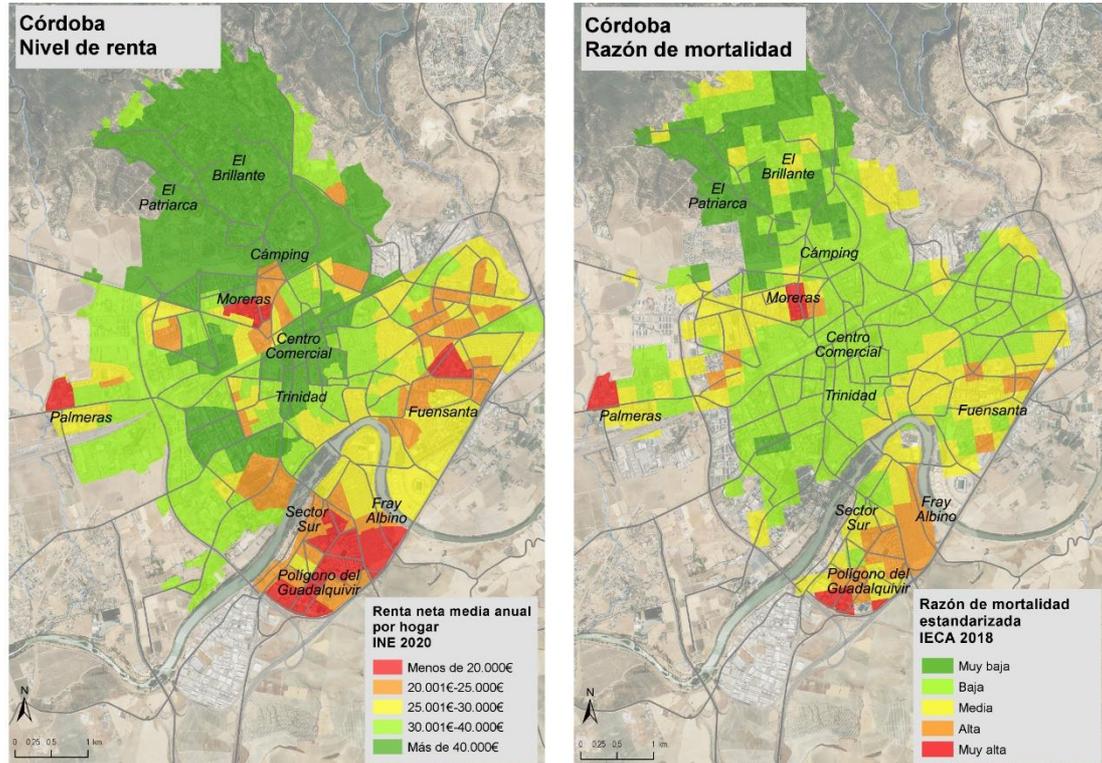
En el otro extremo encontramos barrios como Fray Albino, Sector Sur y una parte de Fuensanta, con una renta neta media por hogar anual que apenas alcanza los 20.000 €. Los que cuentan con rentas medias más bajas (apenas superior a 15.000 € por hogar) son Palmeras, Moreras y Polígono del Guadalquivir que, según el proyecto de Indicadores Urbanos (INE) se sitúan entre los 15 barrios más pobres de España. Los dos primeros surgieron en la década de 1960, y el tercero en la de los 80; tras la remodelación que experimentaron en los años 90, la tipología de los edificios es similar: altura reducida y estructura calificada como "carcelaria" o "militar", que cuentan en su interior con grandes plazas peatonales denominadas "patios". Esta peculiar estructura hace que sus habitantes estén aislados de su entorno, lo que se agrava en Palmeras debido a su ubicación en el extremo oeste de la ciudad, a unos 3,5 km del centro; esto ha



convertido a estos barrios en una especie de “guetos” en los que se concentra población muy vulnerable que constituyen focos de exclusión social.

La vulnerabilidad de algunos barrios se aprecia aún más si se tiene en cuenta la razón de mortalidad, pues los tres barrios más pobres (Palmeras, Moreras y Polígono Guadalquivir) son los que muestran valores más altos de este parámetro, aunque otros con rentas medias por hogar inferiores a 20.000 € (Fray Albino, Sector Sur y parte de Fuensanta) también destacan negativamente. Ciertamente, la vulnerabilidad económica es un determinante de salud en los barrios más desfavorecidos de Córdoba.

Figura 6. Renta y mortalidad en Córdoba



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

### 1.7 Desigualdades sociales urbanas en Málaga

Con 579.076 habitantes, Málaga evidencia un escenario desequilibrado socialmente que responde a los desiguales efectos distributivos provocados por las nuevas orientaciones económicas (parque tecnológico) y turísticas (cultural, congresos, cruceros) de la ciudad. En su espacio urbano conviven tres tipos de poblaciones: 1) de alto nivel económico, beneficiarias de la terciarización económica; 2) de clase media, con cierta vulnerabilidad por problemas de desempleo y de acceso a la vivienda; y 3) la que sufre niveles de marginalidad y exclusión social más altos.

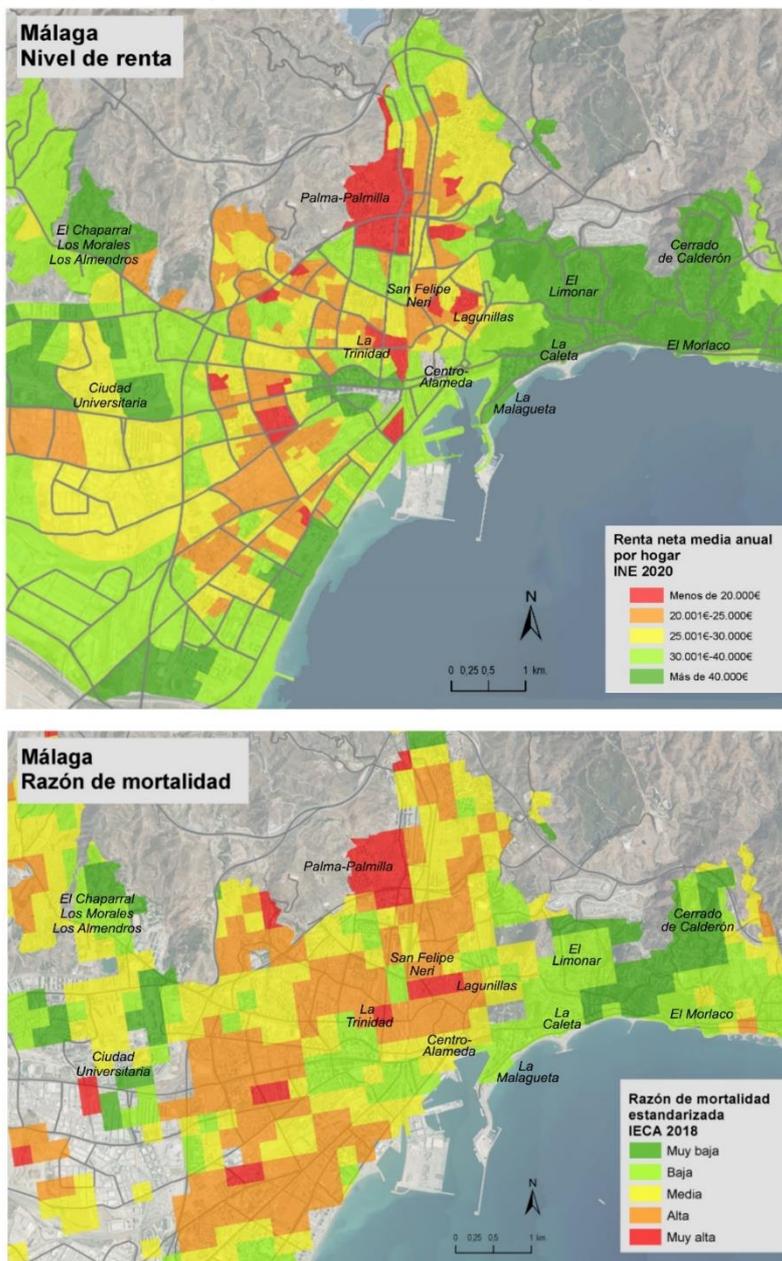
En el mapa de renta neta media por hogar pueden diferenciarse tres áreas que agrupan secciones censales con rentas superiores a 40.000 €. El más homogéneo corresponde al sector oriental de la ciudad, que se extiende desde El Limonar-Cerrado de Calderón hasta distritos costeros como La Malagueta, La Caleta o El Morlaco; se trata de una de las áreas de mayor exclusividad social, que creció al rescoldo del desarrollo turístico de mediados de siglo XX. Esta élite de rentas altas se extiende hacia los revitalizados sectores del Centro y Alameda. En la periferia urbana destacan otras dos grandes áreas, donde coexisten poblaciones de rentas muy altas (más de 40.000 €) y altas (30.001-40.000 €). Por un lado, destaca el sector que pivota en torno a la Ciudad Universitaria y con continuidad hacia el norte por las urbanizaciones de Los Morales, Los Almendros y El Chaparral. Por otro, el de la margen izquierda del río Guadalhorce y frente litoral, donde predominan bloques de viviendas de reciente construcción, con una población de renta alta.

En un intervalo de renta media (25.001-30.000 €) o media-baja (20.001-25.000 €) se encuentran secciones periféricas al centro histórico que, en forma de orla, incluyen zonas de Carretera de Cádiz, Cruz de Humilladero, Bailén-Miraflores y Ciudad-Jardín; estas zonas han quedado prácticamente soldadas al



centro. Ocupados por la población de renta más baja (menos de 20.000 €) pueden distinguirse pequeños sectores en el centro urbano no afectados aún por procesos de gentrificación y turistificación. La existencia de manzanas que han quedado al margen de los procesos de renovación estética y funcional del centro histórico, mantienen el estigma de zona marginal e insegura. Dicha imagen tiene mayor peso en el polígono residencial de Palma-Palmilla, situado en la ronda oeste de la ciudad y erigido en los años 1960. Estos barrios arrastran carencias estructurales en los inmuebles, en los equipamientos, en el tejido comercial y en los servicios públicos.

Figura 7. Renta y mortalidad en Málaga



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

Estos patrones socioespaciales se corroboran al visualizar los contrastes respecto a las expectativas de vida y las razones de mortalidad. Son precisamente los barrios y distritos de rentas bajas o muy bajas, los que registran los datos más adversos de mortalidad. Es especialmente preocupante el caso de Palma-Palmilla, La Trinidad Este, San Felipe Neri y Lagunillas entre otros, con razón de mortalidad muy alta. También es llamativa la presencia de celdas con razón de mortalidad muy alta en barrios de rentas medias, como Carranque, Humilladero, La Merced, La Trinidad y Centro Histórico.



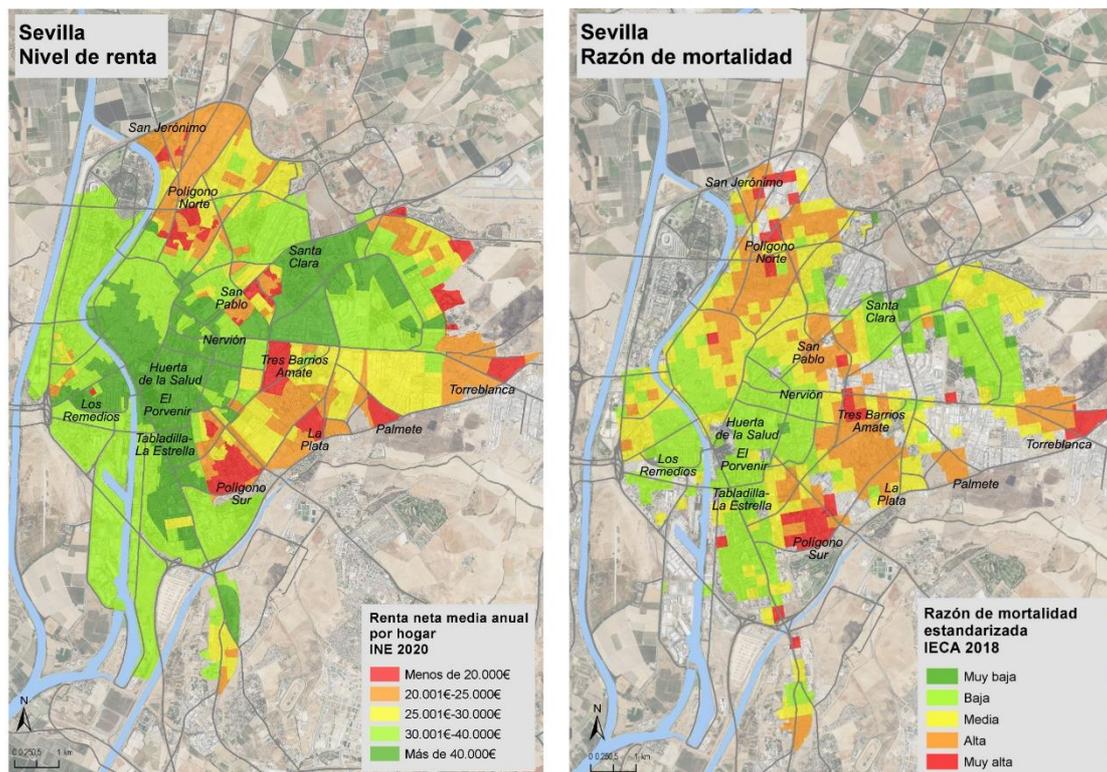
### 1.8 Desigualdades sociales urbanas en Sevilla

Sevilla, con una población decreciente (681.981 h. en 2022) es la ciudad que presenta una mayor desigualdad urbana, con rentas cuatro veces más altas en los barrios más ricos que en los más pobres. Las grandes diferencias en bienestar no se deben a la existencia de sectores urbanos donde se concentre la riqueza -como ocurre en Málaga- sino a la presencia de los barrios más “desfavorecidos” de España.

Según la distribución de la renta neta media de los hogares, las zonas de Sevilla con más altos niveles siguen siendo las situadas en los ensanches burgueses del siglo XX, especialmente los situados al sur del casco histórico (El Porvenir, Huerta de la Salud y Tabladilla-La Estrella), así como en el Distrito de Nervión. A ellos hay que añadir sectores de Los Remedios y Santa Clara. En todos ellos se superan los 60.000 € de renta media, cuadruplicando la de los barrios más pobres, que no alcanzan los 15.000. Con rentas entre 30.000 y 40.000 €, se extienden amplias zonas del casco histórico, del entorno de sus antiguos arrabales (Triana, San Bernardo, San Roque), así como en Los Remedios, La Palmera, etc.

Pero la desigualdad social en Sevilla está relacionada con la existencia de barrios muy desfavorecidos, ya que alberga 7 de los 15 más pobres de España (Indicadores Urbanos del INE). Tres Barrios-Amate se encuentra en la peor situación, seguido de Polígono Sur y Torreblanca. Las zonas más desfavorecidas se localizan especialmente en toda la orla periférica, conformada por barrios de origen obrero de los años 60 y 70. Con rentas inferiores a 20.000 € se encuentran barriadas de promoción pública y polígonos de viviendas sociales en los que se realojaron familias provenientes de poblados chabolistas (Polígono Sur, Polígono Norte, San Pablo...), además de algunos núcleos de autoconstrucción (Torreblanca, S. Jerónimo, La Bachillera, La Plata o Palmete).

Figura 8. Renta y mortalidad en Sevilla



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

Ciertamente, el rasgo más evidente de marginación es que la esperanza de vida en estos barrios excluidos sea mucho menor que en los de clase media, con una clara correlación entre pobreza y mortalidad. Según el Plan Municipal de Salud, la diferencia entre la zona con más esperanza de vida, que es Santa Clara, y el Polígono Sur, es de 8,8 años ya que “la distribución de la mortalidad sigue un patrón de desigualdad social, es decir, las mayores desigualdades en parámetros de salud se corresponden con zonas de mayor desigualdad social”. En el mapa dedicado a este indicador podemos ver la acumulación o



contigüidad de las celdas expresivas de una mortalidad muy alta en los barrios más desfavorecidos de toda España: Polígono Sur, Torreblanca y Tres Barrios-Amate, Polígono Norte y San Jerónimo.

## CONCLUSIONES

Las ciudades son construcciones sociales que deben dar respuesta a las necesidades básicas de toda la población, generando niveles de bienestar que sean sostenibles social, económica y ambientalmente. Ello exige encontrar soluciones a problemas concretos de la ciudadanía que son diferentes en los distintos barrios de cada ciudad, lo que pone en evidencia la importancia de contar con información detallada a dicha escala para poder gestionarlos.

La disponibilidad de datos desagregados a nivel de sección censal está permitiendo generar una nueva visión de nuestras ciudades. Una visión en la que las diferencias entre barrios marcan una alta interdependencia entre las variables definitorias de las desigualdades vitales, ya sea el nivel de formación, la calidad del empleo, las condiciones de las viviendas, la renta familiar disponible, las condiciones sanitarias o la sobremortalidad. Todas ellas muestran una alta correlación espacial y aparecen siempre asociadas y sobre todas ellas, de modo preocupante, la renta familiar disponible y la esperanza de vida.

Los análisis realizados en las capitales provinciales andaluzas han evidenciado que buena parte de las transformaciones en ellas realizadas han estado basadas en modelos urbanos que han generado importantes desigualdades socioespaciales, manteniendo a barrios concretos en inaceptables condiciones de vulnerabilidad que han generado auténticos guetos urbanos.

Entre los factores que explican la evolución de las ciudades analizadas, el tamaño poblacional tiene una clara incidencia en la manifestación y el crecimiento de desigualdades sociales, siendo las más pobladas las más afectadas por la existencia de barrios marginados con inaceptable presencia de pobreza y exclusión. Además del tamaño, el nivel de riqueza general de la ciudad determina el grado de asimetría, ya que a mayor renta media se observan mayores niveles de desigualdad.

En una etapa como la actual, sometida a graves tensiones y amenazada por una crisis climática sin precedentes que va a potenciar la vulnerabilidad social, es urgente revertir las tendencias del pasado y adoptar nuevos modelos urbanos que, además de ser socialmente justos, sean ambientalmente sostenibles.

Dadas las importantes desigualdades sociales existentes en las principales ciudades andaluzas, resulta imprescindible, por una parte, sensibilizar a toda la población de las graves situaciones de vulnerabilidad, pobreza y exclusión que sufre una parte importante de la ciudadanía; y, por otra, presionar a los poderes públicos para que tomen conciencia de la gravedad de la situación, se avergüencen de haberla mantenido durante décadas y se comprometan a resolver estos graves problemas, priorizando todas aquellas actuaciones que sean necesarias para revertir las intolerables condiciones vitales existentes en estos “barrios desfavorecidos”.

## REFERENCIAS

- Dubet, F. (2020). *La época de las pasiones tristes*. Buenos Aires: S. XXI-Argentina.
- Observatorio de la Desigualdad de Andalucía (ODA) (2023): *V Informe de la Desigualdad de Andalucía*.
- OXFAM (2022). *Las desigualdades matan. Se requieren medidas sin precedentes para acabar con el inaceptable aumento de las desigualdades por la COVID-19*. [Oxfam International](#).
- OXFAM (2024). *Inequality inc*. [Oxfam International](#).
- [Piketty, T. \(2021\)](#). *Una breve historia de la igualdad*. Barcelona: Deusto.
- Sassen, S. (2015). *Expulsiones. Brutalidad y complejidad en la economía global*. Madrid: Katz Editores.
- Stiglitz, J. E. (2012). *El precio de la desigualdad*. Madrid: Taurus.



# ANÁLISIS DE LA SEGREGACIÓN TERRITORIAL DE LA POBLACIÓN MIGRANTE EN TIJUANA, 2010 Y 2020

JESÚS EMILIO HERNÁNDEZ BERNAL<sup>1</sup>

ERIKA CHÁVEZ NUNGARAY<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Universidad Autónoma de Baja California: Facultad de Economía y Relaciones Internacionales, Universidad #14418, UABC, Tijuana, B.C.,  
jesus.hernandez.bernal@uabc.edu.mx*

<sup>2</sup>*Universidad Autónoma de Baja California: Facultad de Economía y Relaciones Internacionales, Universidad #14418, UABC, Tijuana, B.C., nungarayerika@uabc.edu.mx*

**Resumen.** Tijuana es el municipio con la frontera más grande del mundo, este mismo desde su origen ha albergado un gran número de migrantes, provenientes de distintos países, así como diferentes entidades del país; la presente investigación tiene como objetivo identificar espacialmente la evolución de la segregación en el territorio, de la población migrante que reside en Tijuana a nivel ageb urbano, la evolución territorial de la misma del año 2010 y 2020; La metodología empleada en este estudio se basa en la búsqueda y recolección de datos estadísticos, por un lado se recolectaron datos de la población que residía en otra entidad, posteriormente se generó el índice de segregación socioespacial de población migrante, y se aplicó un análisis bivariado, con la finalidad de comparar ambos índices y observar el comportamiento evolutivo; a partir de ello se mapeo el resultado de la segregación, donde como resultado se determinaron zonas donde se establecieron los migrantes en el año 2010 y que respecto al año 2020 se han incrementado. Así mismo; este incremento se debe a que Tijuana es una ciudad con frontera y un gran número de personas de los diferentes estados migran a la ciudad para mejorar su condición de vida.

**Palabras clave:** Tijuana, evolución, segregación territorial, migración, ageb.

## ANALYSIS OF THE TERRITORIAL SEGREGATION OF THE MIGRANT POPULATION IN TIJUANA, 2010 AND 2020

**Abstract.** Tijuana is the municipality with the largest border in the world, this same municipality since its origin has hosted a large number of migrants from different countries, as well as different entities of the country; the present research aims to identify spatially the evolution of segregation in the territory, of the migrant population residing in Tijuana at the urban ageb level, the territorial evolution of the same from 2010 and 2020; The methodology used in this study is based on the search and collection of statistical data, on the one hand data was collected from the population residing in another entity, then the index of socio-spatial segregation of migrant population was generated, and a bivariate analysis was applied, in order to compare both indexes and observe the evolutionary behavior; from this the result of segregation was mapped, where as a result were determined areas where migrants settled in 2010 and that with respect to 2020 have increased. Likewise, this increase is due to the fact that Tijuana is a border city and a large number of people from different states migrate to the city to improve their living conditions.

**Keywords:** Tijuana, Evolution, territorial segregation, migration, ageb.



## 1. FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA SEGREGACIÓN

En el contexto de la geografía urbana y la sociología, el término gentrificación hace referencia a la separación espacial y la concentración de grupos sociales específicos en zonas geográficas particulares dentro de una ciudad o región. Los fundamentos teóricos que han sido considerados en la presente investigación para explicar el fenómeno de la segregación son:

**Teoría de la ecología urbana:** Propuesta por Ernest Burgess y otros sociólogos de la Escuela de Chicago en la década de 1920, esta teoría sugiere que las ciudades se desarrollan de manera orgánica, con diferentes grupos ocupando áreas específicas en función de su estatus socioeconómico. La competencia por el espacio y los recursos lleva a la segregación.

**Teoría de la estructura social:** Propuesta por William Julius Wilson, esta teoría argumenta que la segregación es el resultado de la interacción entre la estructura social y las oportunidades económicas. La falta de oportunidades en ciertos vecindarios puede llevar a la concentración de pobreza y segregación.

**Teoría económica:** donde se sugiere que la segregación es el resultado de la interacción entre la oferta y la demanda de vivienda en el mercado. Los grupos con mayor poder adquisitivo tienden a concentrarse en áreas con mejores servicios y calidad de vida, mientras que aquellos con menos recursos se concentran en áreas menos deseables.

Estas teorías ofrecen diferentes perspectivas sobre la segregación y su origen, y a menudo se superponen en la realidad urbana, ya que varios factores pueden estar en juego simultáneamente. En función de las teorías previamente descritas, el origen y concepto de la segregación urbana, es un fenómeno que ha evolucionado a lo largo de la historia y se ha visto influenciado por una variedad de factores sociales, económicos, políticos y culturales. Algunos autores han definido este fenómeno como:

Massey y Denton (1988): Definen la segregación como "la distribución desigual de grupos raciales y étnicos en el espacio urbano". Argumentan que la segregación no solo implica la separación física, sino también la desigualdad en el acceso a recursos y oportunidades.

Bolt, van Kempen y van Weese (2008): En su trabajo sobre segregación urbana en Europa, definen la segregación territorial como "la concentración espacial de grupos sociales específicos en áreas urbanas, acompañada de una distribución desigual de recursos y servicios"

Gober y Watkins (2013): En su libro sobre segregación y desigualdad, definen la segregación territorial como "la distribución desigual de grupos sociales en el espacio, que resulta en la formación de áreas con características socioeconómicas y demográficas distintivas".

Díaz Cayeros y Magaloni Kerpel (2005): En su estudio sobre segregación en América Latina, definen la segregación como "la separación física y social de grupos humanos en el espacio, que resulta en la formación de áreas con características socioeconómicas y culturales homogéneas".

Estas definiciones permiten observar la complejidad del fenómeno de la segregación territorial y resaltan la importancia de considerar no sólo la distribución espacial de los grupos sociales, sino también las dimensiones socioeconómicas, culturales y políticas que influyen en este fenómeno. Así mismo esta investigación, considera el término de migración, la cual se define como: el cambio de residencia que implica el traspaso de algún límite geográfico y administrativo debidamente definido, (CEPAL, 2006). Algunos autores definen a la migración como el movimiento de personas de un lugar a otro, ya sea dentro de un país o entre países, (Lee, 1966). Para Castles y Miller (2003), la migración es el movimiento de una persona o grupo de personas, ya sea dentro de un país o entre países, con la intención de establecerse temporal o permanentemente en un nuevo lugar de residencia. El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), define el concepto de migración como el cambio de residencia de una o varias personas de manera temporal o definitiva, generalmente con la intención de mejorar su situación económica, así como su desarrollo personal y familiar. Cuando una persona deja el municipio, la entidad o el país donde reside para irse a vivir a otro lugar se convierte en un emigrante, pero al llegar a establecerse a un nuevo municipio, entidad o país, esa misma persona pasa a ser un inmigrante (INEGI, 2023). A partir de las diversas conceptualizaciones, se retoma a la población de 5 años y más de edad, que en cierto año residían en otra entidad como la población migrante.



## 2. EVOLUCIÓN POBLACIONAL DE TIJUANA

El crecimiento de la población a nivel mundial se ha presentado de forma constante a través del tiempo, para analizar el crecimiento se utilizan diversos métodos y modelos estadísticos, el más representativo es la tasa de crecimiento (TC), de acuerdo a Kalimo, 1984 el crecimiento poblacional a nivel mundial se ha dado por las diversas explosiones demográficas que se han presentado durante la historia de la humanidad, para esto menciona que para el año 2030 el supuesto número de habitantes del planeta seguirá creciendo de manera exponencial, tal como sucedió en los últimos 400 años.

Las estimaciones generadas por las Naciones Unidas sobre la población mundial, en el año 1982 había aproximadamente 4 600 millones de habitantes y la tasa anual de crecimiento era de 1.7%, para el año 2000 se estima una población de 6 100 millones de personas y para el año 2025 se espera una población de 8 200 millones de habitantes. En esta investigación se mencionan algunos factores que influyen en el crecimiento poblacional, ellos son la fecundidad y mortalidad, ya que estas tasas han disminuido en todo el mundo debido a la eficacia de los programas de planificación familiar.

El crecimiento poblacional se considera como el aumento, disminución o la estabilidad del número poblacional de una entidad territorial; este crecimiento se expone mediante la disciplina demográfica, la cual menciona que las poblaciones humanas establecidas en el territorio tienden a presentar aumentos, disminuciones en el número de integrantes del núcleo poblacional. Este cambio poblacional se debe a dos principales razones, una es el crecimiento natural y la otra es el crecimiento social; el crecimiento natural considera los nacimientos y las defunciones en un determinado territorio; este crecimiento se determina mediante la sustracción de las defunciones a los nacimientos. Mientras que en el crecimiento social intervienen el número de emigrantes e inmigrantes; donde este crecimiento se determina a través de la resta del número de emigrantes respecto al número de inmigrantes (Hernández Millán, 1996).

Una gran diversidad de autores, de diversas disciplinas han abordado la dinámica demográfica que ha presenta Tijuana; García (2010) generó una investigación histórica del crecimiento poblacional de Tijuana durante el periodo 1940 – 1950, en su investigación mostró como resultado que la composición poblacional registrada en Tijuana es predominantemente inmigrante y con fuertes vínculos con la población de origen mexicano residente en los Estados Unidos.

González (2007) en su investigación sobre el poblamiento en Tijuana, explica que el poblamiento, surge a partir de la idea, de que las políticas centrales no influyeron de manera directa en el poblamiento de Tijuana, sino que éste se debió a procesos gestados desde mediados del siglo XIX, también a las relaciones de dependencia e intercambio desigual con California. Sin embargo, el autor analizó la implementación de la política de población por parte del Estado mexicano, particularmente en el régimen del presidente Lázaro Cárdenas, quien propugna una "colonización" con mexicanos en Baja California.

Cerón en 1995 realizó una investigación, donde manifiesta que el crecimiento de Baja California se originó en la segunda mitad del siglo pasado y al inicio de este, las raíces del crecimiento que él identificó fueron los vectores sociales que estructuraron el dinamismo de la economía capitalista del suroeste norteamericano; y por otro, la ausencia de un patrón de poblamiento previo sustentado en bases agro-rurales y tradicionales. Estas características antes mencionadas sentaron las bases del poblamiento en la región.

Zenteno (1995), en su libro "Del rancho de la Tía Juana a Tijuana: una breve historia de desarrollo y población en la frontera norte de México." Hace referencia al crecimiento poblacional que se ha experimentado en la frontera norte de México, así mismo en su investigación indica que la migración es la causa del incremento poblacional en el municipio. Además, se analiza el cambio demográfico en Tijuana y la relación con el desarrollo económico ocasionado por el país vecino.

Retomando las obras de análisis especializado realizadas por los investigadores antes mencionados, sobre el crecimiento poblacional de Tijuana, todos llegan a la conclusión de que el poblamiento de Tijuana se debe en su mayoría al flujo migratorio que se presenta en la región, el cual principalmente, sigue el factor económico que brinda este municipio; cabe señalar que cuando un territorio recibe un flujo migratorio constante, como el que ocurre en la frontera más transitada del mundo, se presentan diferentes carencias sociales, y esta población migrante comienza un proceso de segregación espacial en zonas con características similares a su lugar de procedencia o zonas accesibles económicamente para residir temporalmente.

Para conocer la dinámica poblacional de Tijuana y la importancia de la migración en la estructura y conformación de la población de Tijuana, ya que para el año en que se creó el municipio, el primer censo

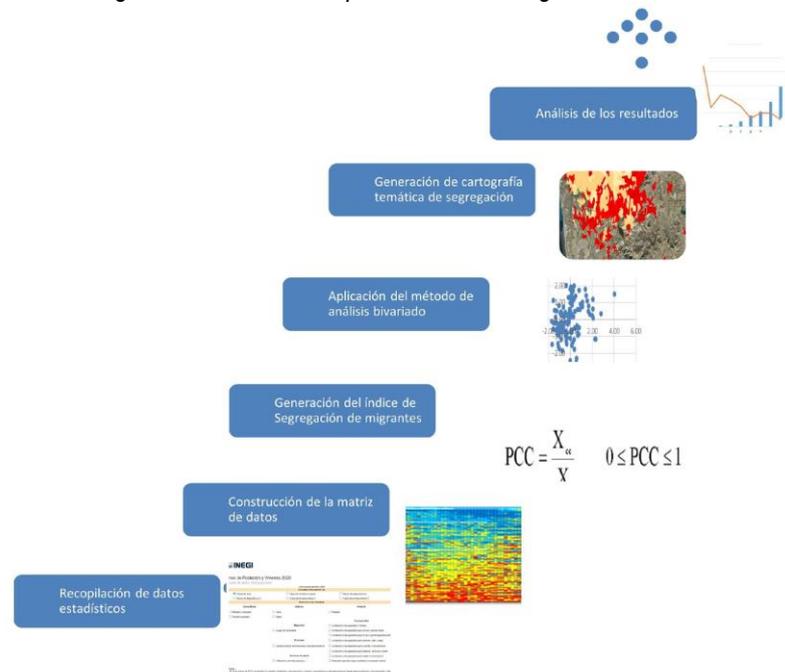


(1930) registró una población total de 11,271 habitantes, la cual concentró 3,739 habitantes originarios del municipio de Tijuana, mientras que 3,785 eran habitantes de migrantes de otras entidades y 3,549 eran habitantes de otros países; esto representa que el municipio de Tijuana para 1930 tenía un 35% de población nativa, un 34% de esa población era de otra entidad y el 31% restante era de otro país. Esta dinámica de que el municipio de Tijuana, se conforme por población migrante ha cambiado.

### 3. METODOS Y TECNICAS DE LA SEGREGACIÓN ESPACIAL

Para la obtención de los resultados de la presente investigación se emplearon diferentes procesos y métodos estadísticos, a partir de los cuales se llegó a la generación e identificación de las zonas donde se han presentado los cambios de la segregación espacial dentro del territorio de la población migrante, en el municipio de Tijuana del año 2010 y 2020. La metodología empleada en este trabajo consiste de cinco etapas, mediante las cuales se llega a la determinación de las zonas donde se encuentra una elevada concentración de población migrante dentro del municipio de Tijuana (Figura 1).

Figura 1. Resumen del proceso metodológico



Fuente: Elaboración propia, 2024

La primera etapa metodológica de esta investigación comprende una exploración y comparación de la información sobre las variables recolectadas en el Censo de Población y Vivienda del año 2010 y 2020 por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2024), cuya finalidad es realizar la autenticación y similitud de los parámetros con los cuales fueron recolectadas, y así evitar errores estadísticos en la creación de la población segregada.

La segunda etapa empleada en este trabajo consistió en la construcción de un matriz de datos recopilados de INEGI, esta matriz combina la información de la población de 5 años y más de edad, que en el año 2005 residían en otra entidad, esta variable corresponde al año 2010 y para el año 2020 se recopiló la información de la población de personas de 5 años y más de edad, que en el año 2015 residían en otra entidad; así mismo en se incluyó la población total de 5 años y más para el año 2010 y el año 2020, toda esta información se recolectó a una escala de nivel del Área Geoestadística Básica (AGEB).

En la tercera etapa se generó el índice de segregación espacial de población migrante para Tijuana; este mide la distribución de un determinado grupo de población en el espacio urbano; este indicador varía entre 0 y 1, estos valores indican una distribución exactamente igualitaria y una distribución de máxima segregación (Duncan, 1955). Para la obtención del indicador de segregación se utilizó la siguiente fórmula:



$$ISPM = \frac{PN}{PnN} \quad (1)$$

*ISPM*: Índice de segregación de población migrante

*PN*: Proporción de población nativa

*PnN*: Proporción de población no nativa

Para llegar a la aplicación de la fórmula del índice de segregación, en primer lugar, se generó una limpieza de datos dentro de la matriz, seguido de ello se obtuvo la población nativa de la entidad (población no migrante), esta se adquirió al restar la población de 5 años y más con la población de 5 años y más que residía en otra entidad (población no nativa o población migrante) para cierto año (esta operación se aplica para ambos años), a partir de ello se generó una proporción, tanto para la población nativa y como la no nativa, para finalizar este paso se aplicó la fórmula de segregación, la cual incluye la proporción de la población nativa entre la proporción de la población no nativa (1).

La cuarta etapa de esta investigación consistió en la aplicación del método de análisis bivariado, la utilización de esta técnica implicó un proceso de análisis estadístico que mide cuantitativamente la evaluación entre dos variables, proporcionando una comprensión técnica e inferencial de su relación. Este análisis implicó generar coeficientes que combinan información sobre la varianza compartida de las variables, con el objetivo final de determinar la fuerza y dirección de su relación.

En consecuencia, al evaluar conjuntamente la varianza de dos variables (denominadas X e Y), podemos determinar empíricamente la relación entre ellas (Closas, 2013). Para emplear este método primeramente se realizó una normalización de datos (2) con la finalidad de eliminar redundancias, garantizar la coherencia y mejorar la eficacia del índice de segregación anteriormente generado; la normalización de datos implicó obtener el promedio y la desviación típica de cada índice de segregación por cada año.

$$Zi = \frac{Xi - Yi}{\sigma} \quad (2)$$

Zi = Normalización

Xi= Dato (Índice de Segregación)

Yi= Promedio

σ = Desviación típica

Después de la normalización de los valores, se aplicó el método bivariado, donde se relacionaron las variables de segregación de población migrante, del año 2010 y 2020, mediante el cual se permitió distinguir la evolución en el territorio de la población migrante que se ha segregado, así mismo se identificaron áreas donde el fenómeno de segregación no ha cambiado y este se amplió con el tiempo.

#### 4. RESULTADOS

Tijuana tiene poco más de 100 años de haberse creado, teniendo como vecino al estado de California, en EUA, a partir de ello, el municipio ha crecido, el periodo de estudio del presente trabajo abarca dos temporalidades, una es el año 2010 y la otra el año 2020; la dinámica poblacional en el año 2010 para Tijuana comenzaba a ser unos de los municipios más poblados a nivel nacional, con un registro de 1519454 habitantes, de acuerdo a INEGI, este dato se incrementó para el año 2020 y pasó a registrar 1922523 de habitantes.

A partir de la implementación de la metodología previamente establecida se obtuvieron diversos gráficos donde se visualiza el cambio en la dinámica de la segregación de la población migrante; por un lado, se tiene que para el año 2010 la población de 5 años y más que residía en el municipio era de 90411 habitantes, lo que representa un 6% de la población total registrada para ese año; mientras que la población migrante de 5 años y más que no nació en la entidad registró una población de 120721 lo que equivale a un 8% de la población total (tabla 1).



Tabla 1. Población nativa y no nativa de Tijuana

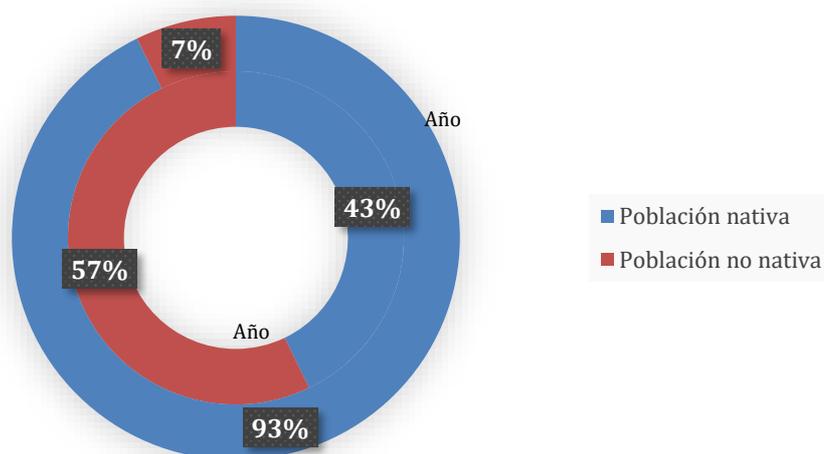
Año	Población total	Población nativa	Población no nativa
2010	1519454	90411	120721
2020	1922523	1625399	127571

Anotación: Se considerará población nativa a la población de 5 años y más que reside en una entidad, y población no nativa a la población de 5 años y más que no residía en la entidad al momento del conteo

Fuente: Instituto Nacional de estadística y Geografía. Elaboración propia.

La dinámica poblacional del comportamiento de la población migrante y no migrante en Tijuana se ha presentado en el tiempo de una forma exponencial, debido al incremento masivo visualizado, por un lado, se tiene que la población nativa se incrementó cerca de 18 veces a lo registrado para el año 2010, mientras que la población migrante se conservó con la misma cantidad para el año 2020 (Figura 1), además en el año 2010 el porcentaje de la población nativa para el año 2010 fue de un 57% y para al año 2020 se incrementó a un 93%, así mismo, algunas causas posibles de este incremento registrado en una década se debe a que la población que radica en Tijuana se encuentra en un rango de edad reproductiva y a su vez está incrementó el porcentaje de fecundidad y natalidad del municipio.

Figura 1. Población nativa y no nativa de Tijuana



Fuente: Instituto Nacional de estadística y Geografía. Elaboración propia.

Retomando los resultados generados a partir de la obtención de la segregación de la aplicación y la aplicación del método de análisis bivariado, dan origen a una clasificación de cuatro rangos; estos rangos se obtuvieron a partir de la comparativa de los niveles de segregación de población migrante para el año 2010 y 2020; para ello se generó un diagrama de dispersión en donde estos se posicionan en diferentes cuadrantes.

Los cuadrantes generados a partir de la implementación del método bivariado en el gráfico de dispersión de la segregación de la población migrante, se explican de la siguiente manera: El cuadro 1 presenta un elevado grado de marginación para el año 2010 y para el año 2020; el cuadrante 2, presenta un alto grado de segregación de población migrante para el año 2010 pero un bajo grado de población migrante para el año 2020; el cuadrante 3 hace referencia a que en ambos años se registró un bajo grado de segregación de población migrante, y el cuadrante 4 representa agebs, que en el año 2010 registró un grado bajo de segregación y para el año 2020 este grado se incrementó moderadamente, (Tabla 2). Teniendo en cuenta que los representan la distribución de los agebs, el cuadrante 4 contiene un total de 305 agebs, mientras que el cuadrante 1 presenta con 212 agebs, el cuadrante 2 tiene un total de 102 y el cuadrante 4 cuenta con 78 agebs (Figura 2).



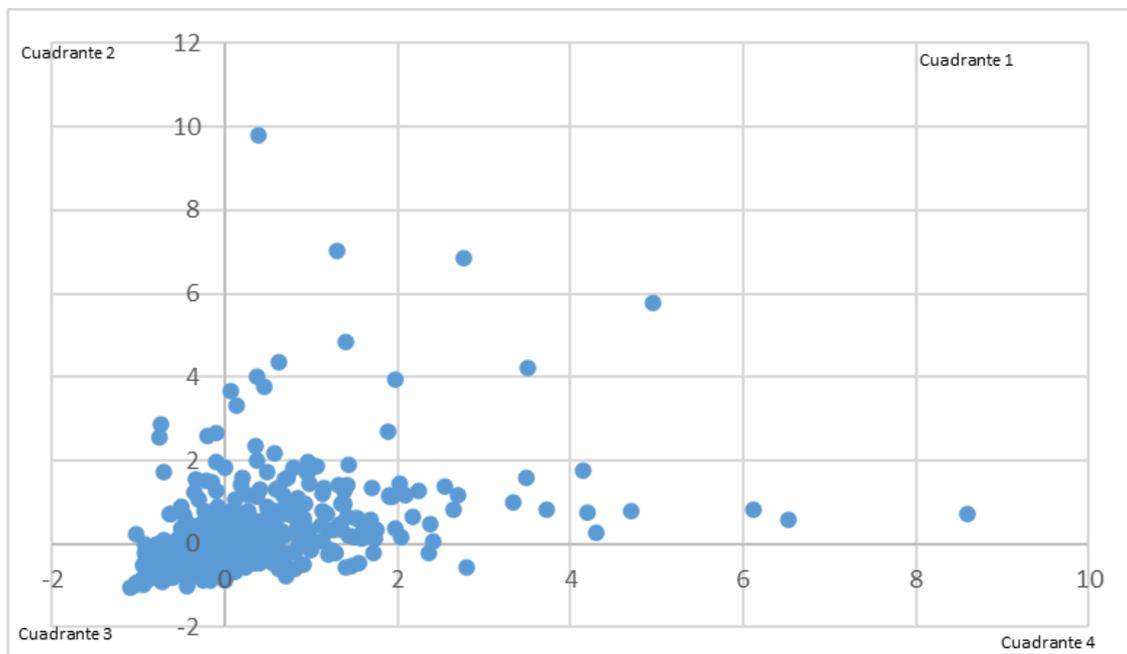
A partir de estos resultados se logró determinar que los agebs del cuadrante 2 son territorios que mejoraron y por ende disminuyen la segregación de población migrante para el año 2020; mientras que los agebs que se encuentran en el cuadrante 4 incrementan la segregación de este sector poblacional.

Tabla 2. Población nativa y no nativa de Tijuana

Cuadrante	Rango	Interpretación
Cuadrante 1	AA	Alta segregación migrante para ambos años
Cuadrante 2	AB	Alta segregación para el año 2010 y baja segregación para el año 2020
Cuadrante 3	BB	Baja segregación migrante para ambos años
Cuadrante 4	BA	Baja segregación para el año 2010 y alta segregación para el año 2020

Fuente: Instituto Nacional de estadística y Geografía. Elaboración propia.

Figura 2. Análisis bivariado de la segregación de la población migrante en Tijuana, 2010-2020



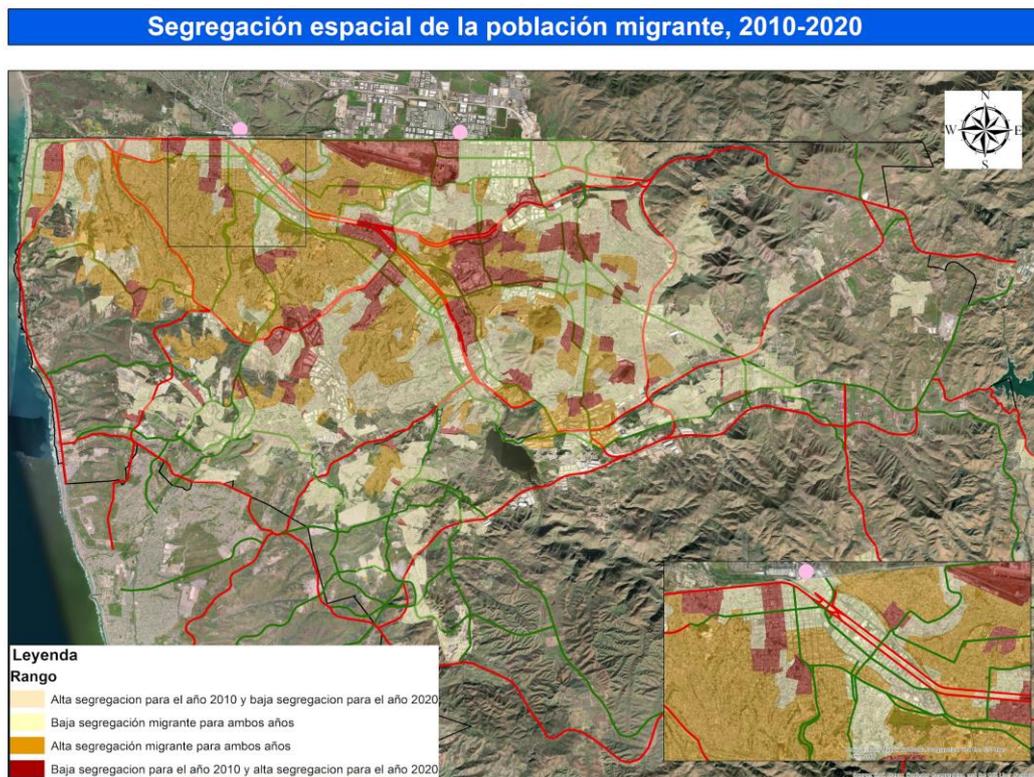
Fuente: Instituto Nacional de estadística y Geografía. Elaboración propia.

La distribución territorial de la población migrante segregada en el municipio de Tijuana del periodo 2010-2020 presenta una repartición espacial de forma heterogénea, con presencia de algunas aglomeraciones; esta distribución espacial corresponde a localizar las áreas con baja segregación de población migrante para el año 2010 y año 2020 en las zonas periféricas de la parte este, sur-oeste y noroeste del municipio; así mismo las zonas en donde se visualizó una mejora y disminuye la segregación de la población migrante se encuentra distribuida de manera aleatoria en mayor medida al centro-sur del municipio.

Por otro lado, las zonas donde, la distribución territorial del grado de segregación migrante se registró de manera similar de un año a otro en el periodo de estudio y se identificaron altos índices para estos años se ubicaron de manera aglomerada al oeste y centro de Tijuana; así mismo los territorios en donde se incrementó la segregación de la población migrante es localizó en la parte central del municipio (Figura 3).



Figura 3. Segregación de la población migrante en Tijuana, 2010-2020



Fuente: Instituto Nacional de estadística y Geografía. Elaboración propia.

## 5. CONCLUSIONES

El municipio de Tijuana es un territorio con un flujo migratorio dinámico constante, debido a sus características de ubicación geográfica, este ha generado una dinámica poblacional creciente en un corto periodo de tiempo; lo que ha provocado un crecimiento urbano acelerado para brindar las necesidades urbanas necesarias para su población. Esta investigación sobre la segregación migrante en el municipio de Tijuana ha revelado la complejidad y gravedad de este fenómeno al interior del territorio de la ciudad fronteriza con la mayor cantidad de habitantes de México, por un lado, la segregación migrante, enfrenta múltiples formas de discriminación y exclusión social, las cuales han creado barreras que impiden el acceso a diversos servicios y oportunidades económicas. En función de los resultados obtenidos se delimitaron zonas de convergencia con diferentes niveles de segregación migrante, donde confluyen zonas donde se agravo el grado de segregación que presentó el año anterior, con zonas que han presentado un grado con una escasa segregación migrante, (en estas áreas la separación sistémica de población nativa no tiene relevancia para la convivencia o apoyo vecinal).

Por otra parte, en la zona oeste y centro convergen áreas donde existe una separación de la población migrante, a partir de ello se ocasiona que en esas zonas se registren altos índices delictivos y una elevada marginación. Además, una de las características de estas zonas que presentan un elevado grado de segregación es que son zonas muy cerca de la zona fronteriza y es población que se establece por cortos periodos de tiempo, en lo que logran cruzar al país fronterizo.

La segregación en la zona fronteriza más transitada del mundo es un problema de relevancia actual, para poder disminuirla es necesario implementar estrategias integrales, que no sólo estén destinadas a satisfacer las necesidades inmediatas de los migrantes, sino también a abordar las causas profundas de la migración y promover la inclusión social y económica. Esto requiere de una colaboración entre diferentes actores, incluidas autoridades locales, organizaciones de la sociedad civil, agencias internacionales y las



propias comunidades locales, para desarrollar políticas y programas que garanticen el respeto a los derechos humanos de los migrantes y promuevan la convivencia pacífica y solidaria en Tijuana.

Además, es importante reconocer que la segregación migratoria afecta no sólo a los residentes de otro lugar, sino también a la sociedad en su conjunto en términos sociales, desarrollo económico y respeto de los derechos humanos. Por lo tanto, realizar investigaciones sobre esta problemática, es muy importante, para poder delimitar territorialmente las zonas con mayor segregación de la población migrante y poder actuar desde la parte administrativa o de interés público para mejorar el entorno de la ciudad y evitar zonas de conflicto en estas áreas.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado con gran esfuerzo y dedicación por parte de los colegas de la Facultad de Economía y Relaciones Internacionales.

## REFERENCIAS

- Bolt, G., Van Kempen, R., & Van Weesep, J. (2009). After urban restructuring: relocations and segregation in Dutch cities. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 100(4), 502-518.
- Castles, S., & Miller, M. J. (2003). *The age of migration: International population movements in the modern world*. Palgrave Macmillan.
- Cerón, A. C. (1995). El poblamiento de Baja California. 1848-1950. *Frontera Norte*, 7(13), 5-23.
- Closas, A. H., Arriola, E. A., Kuc Zening, C. I., Amarilla, M. R., & Jovanovich, E. C. (2013). Análisis multivariante, conceptos y aplicaciones en Psicología Educativa y Psicometría. *Enfoques*, 25(1), 65-92.
- Comision Economica para America Latina y El Caribe. Periodo de Sesiones. CEPAL (2006). *Migración internacional, derechos humanos y desarrollo en América Latina y El Caribe: síntesis y conclusiones*.
- Díaz-Cayeros, A., & Magaloni, B. (2005). *Voting for Autonomy: Explaining the Emergence of Competitive Authoritarianism in Mexico*. Cambridge University Press
- Domínguez Aguilar, M. (2017). Las dimensiones espaciales de la segregación residencial en la ciudad de Mérida, Yucatán, a principios del siglo XXI. *Península*, 12(1), 147-188.
- Duncan, O. D., & Duncan, B. (1955). A methodological analysis of segregation indexes. *American sociological review*, 20(2), 210-217.
- García Seracy, E. (2010). Una década de crecimiento poblacional: análisis de la estructura demográfica de Tijuana (1940-1950) (Doctoral dissertation, Tesis de maestría en demografía. COLEF).
- Gober, P., & Watkins, S. M. (2013). *Neighborhoods in Transition: The Making of San Francisco's Ethnic and Nonconformist Communities*. University of California Press.
- González, C., & del Carmen, N. (2007). El poblamiento de Baja California y la influencia de la política de población en el periodo cardenista. *Estudios fronterizos*, 8(16), 91-122.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2023)
- Hernández-Millán, A. (2022). El estudio del crecimiento de las poblaciones humanas. *Papeles de población*, 3(10), 17-20.
- KALIMO, E. (1984). El crecimiento de la población mundial. *Comercio Exterior*, 708-722.
- Lee, E. S. (1966). A theory of migration. *Demography*, 3(1), 47-57.
- Zenteno Quintero, R. M. (1995). Del rancho de la Tía Juana a Tijuana: una breve historia de desarrollo y población en la frontera norte de México. *Estudios Demográficos Y Urbanos*, 10(1), 105-132. <https://doi.org/10.24201/edu.v10i1.936>





# LA CIUDAD, EL DERECHO A LA VIVIENDA Y LOS MOVIMIENTOS SOCIALES EN EL SUR DE BRASIL: UN ESTUDIO EN PASSO FUNDO Y ERECHIM/RS

JUÇARA SPINELLI<sup>1</sup>

MARVIN DAVI ROJESKI<sup>2</sup>

ÉRICO JONATAN OLIVEIRA DE LIMA<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Filiación institucional: Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal da Fronteira Sul - Brasil, ERS RS-135, 200 - Zona Rural, Erechim - RS, 99700-000, [jucara.spinelli@uffs.edu.br](mailto:jucara.spinelli@uffs.edu.br)

<sup>2</sup>Filiación institucional: Graduando do curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Fronteira Sul – Brasil, ERS RS-135, 200 – Zona Rural, Erechim – RS, 99700-000, [marvinrojeski@outlook.com](mailto:marvinrojeski@outlook.com)

<sup>3</sup>Filiación institucional: Graduando do curso de Geografia Licenciatura, Universidade Federal da Fronteira Sul – Brasil, ERS RS-135, 200 – Zona Rural, Erechim – RS, 99700-000, [ericojonatan77@gmail.com](mailto:ericojonatan77@gmail.com)

**Resumen.** Esta comunicación explora la relación entre el derecho a la vivienda y la función social de la propiedad, destacando los movimientos de lucha en ocupaciones urbanas de Passo Fundo y Erechim, ciudades intermedias ubicadas en el norte de Rio Grande do Sul – Brasil. Pretende discutir cómo operan agentes productores de espacio, como el mercado inmobiliario y el Estado, en ciudades en la periferia del capitalismo, con fuertes desigualdades socioespaciales, viviendas instaladas en zonas no reguladas, ocupadas como alternativa de resistencia y la lucha por la vivienda. La metodología descriptiva y analítica explica el contexto socioespacial y el papel de los movimientos sociales urbanos en el proceso de conquista del suelo, de la vivienda y de la ciudad. Los resultados permitieron presentar la situación de asentamientos de ocupación irregular en las dos ciudades estudiadas, mostrando que se mantienen en un fuerte movimiento por sus derechos y la búsqueda de igualdad social. La segregación socioespacial en estos espacios ocupados muestra que las ciudades siguen creciendo más según la lógica del mercado capitalista que desde la perspectiva de las necesidades sociales, hecho que revela un modelo excluyente, sin perspectivas de vida digna y de calificación de los espacios urbanos.

**Palabras clave:** vivienda, agentes, planificación, desigualdad

## THE CITY, THE RIGHT TO HOUSING AND SOCIAL MOVEMENTS IN SOUTHERN BRAZIL: A STUDY IN PASSO FUNDO AND ERECHIM/RS

**Abstract.** This communication explores the relationship between the right to housing and the social function of property, highlighting the struggle movements in urban occupations in the cities of Passo Fundo and Erechim, located in the north of the state of Rio Grande do Sul – Brazil. It aims to discuss how space-producing agents, such as the real estate market and the State, operate in cities on the outskirts of capitalism, with strong socio-spatial inequalities, housing installed in unregulated areas, occupied as an alternative for resistance and the struggle for housing. The descriptive and analytical methodology explains the socio-spatial context and the role played by urban social movements in the process of conquering land, housing and the city. The results allowed us to present the situation of irregular occupation settlements in the two cities under study, showing that they remain in a strong movement for their rights and the search for equality. The socio-spatial segregation in these occupied spaces shows that cities continue to grow more according to the logic of the capitalist market than from the perspective of social needs, a fact that reveals an exclusionary model, without prospects for a dignified life and qualification of urban spaces.

**Keywords:** housing, agents, planning, inequality



## 1. INTRODUCCIÓN

La urbanización brasileña contemporánea está marcada por profundas transformaciones económicas, políticas, sociales y espaciales, influidas por la intensificación y el cambio de las formas de integración de Brasil en la economía capitalista. Estas transformaciones, que comenzaron en el siglo XIX y cobraron impulso con la expansión de la economía agrícola, han sido fundamentales para configurar la realidad urbana del país. La reciente producción orientada hacia el agronegocio globalizado, con cultivos como la soja, el trigo, el maíz, la avena y la cebada, así como la agroindustria, incluida la producción avícola, porcina y lechera, desempeñan un papel importante en este proceso. Este sistema de producción ha ido modificando la red urbana regional, con gran protagonismo de las ciudades medias, polarizando sus regiones de influencia, que han dinamizado y aportado nuevos contenidos a los espacios intraurbanos.

Las ciudades medianas desempeñan un papel crucial como centros regionales que conectan ciudades más grandes y más pequeñas. El crecimiento y la expansión urbana en estas ciudades se intensifican, lo que a menudo produce espacios periféricos y situaciones en las que se vulnera el derecho al suelo y a la vivienda, ya que las propiedades se cotizan a valores (de intercambio) muy elevados. A menudo, el sector privado establece adjudicaciones sin cumplir los requisitos de la legislación urbanística, lo que imposibilita la legalización de la compra de parcelas. Otras veces, la falta de condiciones económicas de la población lleva a la ocupación de zonas sin parcelar, dando lugar a la formación de favelas y espacios segregados, con fuertes desigualdades en la ciudad.

Para hacer frente a estos problemas, los Estados han tenido que garantizar el derecho a una vivienda digna, tal y como establecen los acuerdos internacionales y la Constitución Federal. Sin embargo, la realización de este derecho ha sido un desafío, ya que muchos inmuebles no cumplen su función social, mientras que las familias siguen viviendo en condiciones precarias en las periferias urbanas. Las ocupaciones urbanas han surgido como respuesta a esta situación, buscando no sólo el abrigo necesario para la vida humana, sino también estableciendo una forma de presión sobre las autoridades para que utilicen estos terrenos en la construcción de viviendas para personas de bajos ingresos.

El proceso de urbanización de Brasil, que se intensificó a partir de la década de 1970, ha transformado significativamente el paisaje demográfico y socioeconómico del país. El éxodo rural, resultado de la Revolución Verde y la expansión del mercado de trabajo industrial, atrajo a millones de brasileños a las zonas urbanas en busca de oportunidades económicas y una mejor perspectiva de vida. Como resultado, las ciudades han crecido exponencialmente, y la mayoría de la población vive en zonas urbanas. Este fenómeno es especialmente notable en las ciudades de tamaño medio del norte del estado de Rio Grande do Sul, como Passo Fundo y Erechim. En este sentido, el objetivo de esta comunicación es explorar la relación entre el derecho a la vivienda y la función social de la propiedad, destacando los movimientos de lucha en las ocupaciones urbanas de las ciudades de Passo Fundo y Erechim, situadas en el norte del estado de Rio Grande do Sul - Brasil. La investigación tuvo los siguientes objetivos específicos: a) discutir cómo actúan los agentes productores del espacio, como el mercado inmobiliario, el Estado y los movimientos sociales urbanos; b) debatir la función social de la propiedad en la legislación brasileña y c) presentar cómo se organizan los movimientos sociales frente a la situación de las viviendas instaladas en áreas no reguladas, ocupadas como alternativa de resistencia y lucha por la vivienda en estas ciudades.

La metodología que guió el estudio fue descriptiva y analítica, buscando explicar el contexto socioespacial y el papel desempeñado por los movimientos sociales urbanos en el proceso de conquista de la tierra, la vivienda y el derecho a la ciudad. Para este análisis, se buscó dar cuenta de las principales organizaciones, asociaciones o movimientos sociales que actúan en estos espacios en la lucha por la vivienda.

Los datos del Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE, 2010) muestran que, en 2000, aproximadamente el 81,25% de la población brasileña vivía en zonas urbanas. Diez años más tarde, según los datos del censo de 2010, esta cifra había aumentado al 84,35%, lo que indica la continuación del éxodo rural y la creciente urbanización del país. Esta tendencia es aún más pronunciada en las ciudades de tamaño medio de Rio Grande do Sul, donde el 85,10% de la población vive en zonas urbanas.

Las dos ciudades medianas del norte de Rio Grande do Sul tienen altos porcentajes de población viviendo en áreas urbanas. Passo Fundo se destaca con una proporción superior al 97% y Erechim se destaca con una proporción del 94,24% de su población viviendo en la ciudad (IBGE, 2010).

Hoy en día, las ciudades brasileñas desempeñan un papel central en la producción y el consumo nacionales. Son epicentros de actividades económicas y sociales que generan riqueza y oportunidades,



pero también son escenario de importantes desafíos. La urbanización acelerada ha traído consigo una serie de problemas ambientales y sociales, con una especial concentración de dificultades en las zonas urbanas. Como afirma Prieto (2006), las ciudades brasileñas reflejan a menudo un proceso desordenado de urbanización que, desgraciadamente, suele estar vinculado a la degradación medioambiental.

Esta rápida urbanización a menudo no ha ido acompañada de una planificación adecuada. Como consecuencia, una parte considerable de la población brasileña, a menudo perteneciente a los estratos económicos más bajos, vive en condiciones precarias. Los residentes de zonas de ladera propensas a las inundaciones, áreas altamente contaminadas y espacios propensos a "accidentes naturales" se enfrentan a riesgos medioambientales desproporcionadamente mayores. Esta realidad es especialmente evidente en los países en desarrollo, donde los habitantes de barrios marginales constituyen una parte importante de la población urbana, a menudo con acceso limitado o nulo a vivienda, agua potable y saneamiento básico (ONU, 2008). En estos casos, al igual que en las ocupaciones del movimiento de lucha, la población se encuentra en una situación de segregación socioespacial y también expuesta a riesgos medioambientales, hecho que hace más necesaria la resistencia y la búsqueda de los derechos a vivir y habitar.

Dado este contexto, este documento se estructura, además de en esta introducción y las consideraciones finales, en tres partes centrales. La primera aborda la cuestión de la vivienda como derecho fundamental de los habitantes. La segunda parte aborda la definición y los principios de la función social de la propiedad en la legislación brasileña, destacando los conflictos entre esta función y la violación del derecho a la vivienda para las poblaciones de baja renta. La tercera parte presenta las ciudades medianas de Passo Fundo y Erechim, destacando las áreas de ocupación irregular y los principales movimientos sociales urbanos de lucha por el derecho a la vivienda que actúan en estas zonas.

## 2. LA VIVIENDA COMO DERECHO FUNDAMENTAL

El derecho a la vivienda es un principio extremadamente importante en el contexto de los derechos humanos y se ha consolidado tanto a nivel internacional como en la Carta Constitucional de Brasil. La Constitución de 1988 introdujo cambios significativos, incluyendo los derechos sociales como intrínsecos a la libertad y la igualdad. Este proceso acompañó una evolución paralela en el escenario internacional, donde los derechos de primera dimensión se ampliaron para incluir los derechos de segunda dimensión (Piovesan, 2013).

A nivel internacional, la afirmación primordial del derecho a la vivienda se expresó a través de documentos como la Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948. Su artículo 25 estipula que:

Art. 25, 1. Toda persona tiene derecho a un nivel de vida que le asegure la salud y el bienestar y el de su familia, incluidos la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios, así como el derecho a seguridad en situaciones como desempleo, enfermedad, invalidez, vejez u otras circunstancias fuera de su control. (ONU, 1948, p. 07) [traducción de los autores]

El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de 1976 también dio sustancia a este derecho. Su artículo 11 establece que:

Art. 11.1. Los Estados Partes en este Pacto reconocen el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, así como a la mejora continua de las condiciones de vida. Los Estados Partes tomarán medidas apropiadas para garantizar la realización de este derecho, reconociendo el papel crucial de la cooperación internacional voluntaria. (ONU, 1976) [traducción de los autores]

A nivel nacional, el derecho a la vivienda fue incorporado a la Constitución mediante la Enmienda Constitucional No. 26, promulgada en 2000, modificando el artículo 6 de la Carta Maior e incluyendo la vivienda como un derecho social. La inclusión refuerza la importancia de este componente como parte inseparable de una vida digna. Anteriormente, el artículo 23, inciso IX, de la Constitución ya mencionaba la vivienda, estableciendo la obligación de los poderes públicos de promover programas habitacionales y mejorar las condiciones de vivienda y saneamiento (Branco, Mendes, 2015).

A pesar de los cambios legales, es notable la persistencia del déficit habitacional. Innumerables personas todavía carecen de una vivienda adecuada, mientras que muchas propiedades siguen desocupadas. La implementación del derecho a la vivienda fue apoyada por mecanismos legales, como la Ley nº 10.257/2001, que establece normas generales para el "orden público y el interés social, regulando



el uso del suelo urbano en favor del bien colectivo, la seguridad, el bienestar - Ser ciudadano y equilibrio medioambiental". Esta ley es considerada un avance significativo hacia la realización de este derecho (Branco, Mendes, 2015).

En 2005, la promulgación de la Ley N° 11.124 representó un hito nacional en la búsqueda de una vivienda digna. Esta legislación creó el Sistema Nacional de Vivienda de Interés Social (SNHIS), estableció el Fondo Nacional de Vivienda de Interés Social (FNHIS) y estableció su consejo de gestión, con el objetivo de garantizar vivienda a la población de bajos ingresos (Brasil, 2005). A pesar de estos esfuerzos, la escasez de viviendas persiste: millones de personas se enfrentan a la falta de una vivienda adecuada, mientras que una cantidad considerable de propiedades permanecen inactivas.

La protección del derecho a la vivienda abarca aspectos tanto positivos como negativos. El artículo 5, inciso XI, de la Constitución Federal de 1988, garantiza la inviolabilidad del domicilio, prohibiendo la entrada no autorizada (Brasil, 1988). Por otro lado, el derecho a la vivienda tiene un carácter programático, dependiendo de la capacidad estatal (Sarlet, 2009).

Milagres (2009) propone una perspectiva que entrelaza el derecho a la vivienda con el derecho individual. Sostiene que este derecho va más allá de la noción de provisión por parte del Estado o entidades privadas. Independientemente del enfoque adoptado, la interconexión entre la dignidad humana y la vivienda es innegable. Sarlet (2009) considera que la privación del acceso a una vivienda adecuada viola el derecho humano a la vivienda, perjudicando gravemente el principio de dignidad.

En ese contexto, es fundamental distinguir el derecho a la vivienda del derecho a la propiedad. El derecho a la vivienda puede ejercerse independientemente de la titularidad del derecho del inmueble, mientras que el derecho de propiedad se refiere al inmueble en sí. La garantía del derecho a la vivienda prevalece incluso cuando no se es propietario del inmueble en el que se vive. Sin embargo, el ejercicio de este derecho puede evolucionar hacia el derecho de propiedad, como demuestra la usucapión "pro vivienda" (Brasil, 1988).

### 3. DEFINICIÓN Y PRINCIPIOS DE LA FUNCIÓN SOCIAL DE LA PROPIEDAD

La función social de la propiedad es un principio fundamental del derecho brasileño que reconfigura la concepción tradicional del derecho de propiedad, que antes era entendido como un derecho absoluto e individualista, otorgando al propietario poderes ilimitados sobre la cosa que posee (Tavares, 2012).

Según Silva (2008), esta visión tradicional fue abandonada y la comprensión de los derechos de propiedad evolucionó para considerarlo una relación entre sujetos, no sólo entre un sujeto y una cosa. En la concepción actual, según Fernandes (2011), la propiedad no es un fin en sí misma, sino que debe cumplir una función social. Esto significa que los derechos de propiedad no pueden ejercerse arbitrariamente, sino que deben estar alineados con los intereses de la sociedad y el bien común. Esta concepción de la función social de la propiedad fue consolidada en la Constitución de 1988 (Brasil, 1988).

Tepedino (2013) destaca que este nuevo enfoque significa que la propiedad ya no puede ser vista como un derecho pleno y absoluto, sino como un instrumento para proteger a la persona humana y promover situaciones jurídicas existenciales y sociales subjetivas. Los poderes otorgados al titular sólo adquieren legitimidad en la medida en que su ejercicio concreto cumpla una función digna de protección.

La función social de la propiedad se configura como una importante tarea con finalidad de garantizar el derecho a la vivienda en Brasil, redefiniendo la comprensión tradicional de los derechos de propiedad y dirigiéndola en beneficio de la comunidad (Tavares, 2012). Antes de la adopción de este principio, los derechos de propiedad a menudo se ejercían de manera individualista, lo que resultaba en la concentración de la tierra y la falta de acceso adecuado a la vivienda para una parte importante de la población (Silva, 2008).

Con la introducción de la función social de la propiedad en la Constitución de 1988, la propiedad pasó a ser vista como un instrumento para promover el bienestar de todos (Crawford, 2017). Esto significa que el ejercicio de los derechos de propiedad debe apuntar a beneficiar a la sociedad en su conjunto, especialmente en las zonas urbanas, donde la escasez de vivienda es un desafío apremiante.

La Constitución de 1988 establece que la propiedad urbana debe cumplir su función social cumpliendo con los requisitos fundamentales para ordenar la ciudad según el plan maestro de cada municipio (Brasil,



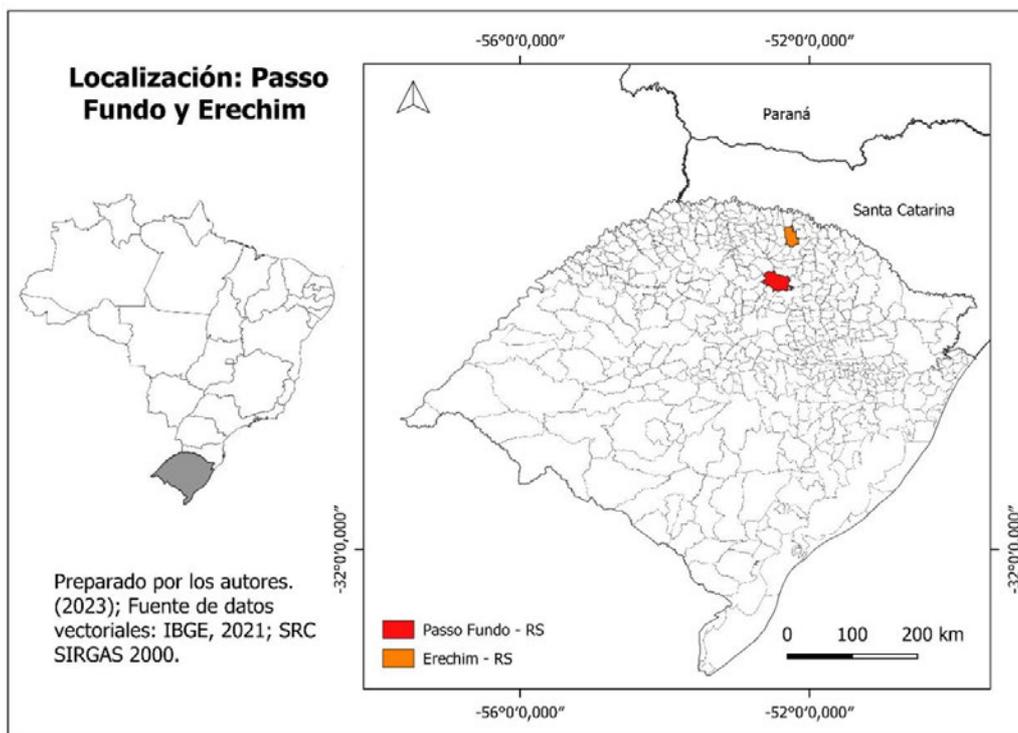
1988). Esto significa que el uso del suelo urbano debe planificarse de manera que promueva un desarrollo urbano equilibrado y garantice el acceso a una vivienda adecuada para la población (Silva, 2008).

Por tanto, la función social de la propiedad es esencial para garantizar la efectiva realización del derecho a la vivienda, promoviendo el uso adecuado del suelo urbano, la preservación del medio ambiente y el desarrollo de ciudades que satisfagan las necesidades de toda la población, especialmente de aquellas en situación de vulnerabilidad social (Tepedino, 2013). Este principio contribuye a un enfoque más equitativo y justo de la propiedad, en consonancia con los principios constitucionales de dignidad humana y justicia social.

#### 4. CIUDADES MEDIANAS DEL NORTE DEL ESTADO DE RIO GRANDE DO SUL: PASSO FUNDO Y ERECHIM

Passo Fundo tiene una población de 206.215 habitantes (IBGE, 2022). Es un municipio que ocupa una posición destacada en el estado. Situado en una vasta extensión territorial de 784,407 km<sup>2</sup>, es actualmente el centro regional más importante del norte del estado, y según el estudio sobre la Región de Influencia de las Ciudades (REGIC, IBGE, 2020) está clasificado como Capital Regional B. Erechim tiene una población de 105.705 habitantes y una densidad poblacional de 246,3 hab/Km<sup>2</sup> (IBGE, 2022), y también es un centro regional, con menor jerarquía que Passo Fundo, clasificado como Centro Sub Regional A (REGIC, IBGE, 2020). Ambos municipios están situados en la región norte de Rio Grande do Sul. (Figura 1)

Figura 1 – Ubicación del municipio de Passo Fundo y Erechim/RS

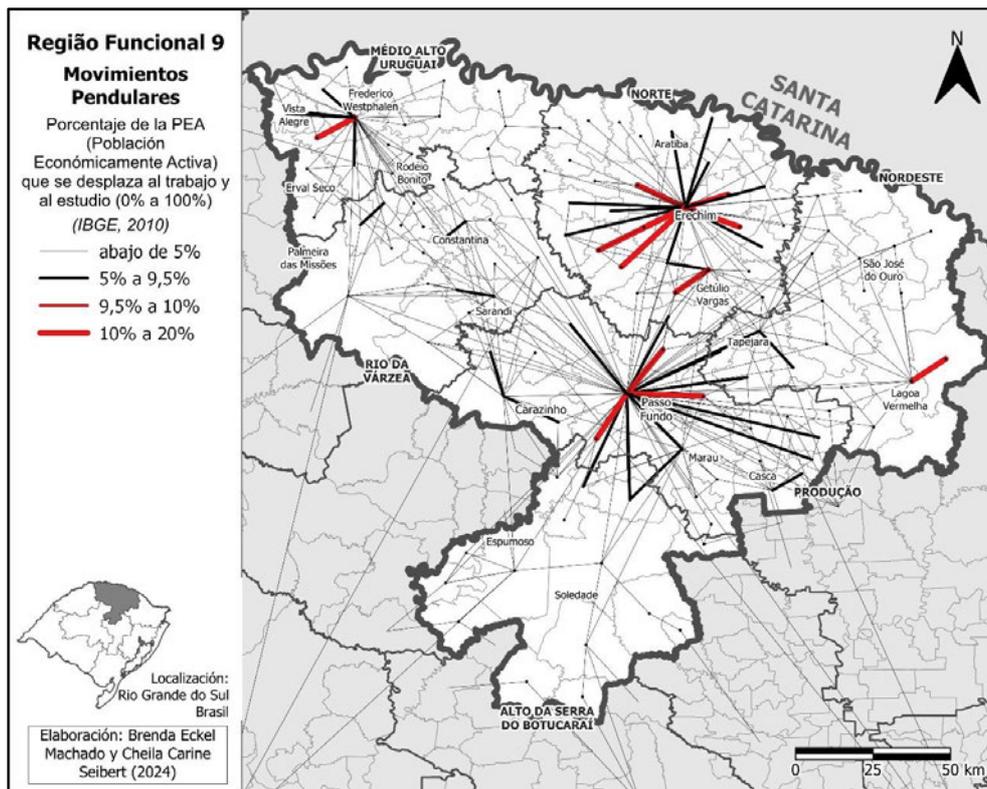


Fuente: Elaboración propia, 2023.

Ambos municipios son los más centralizados de la Región Funcional 09 (RF09) del Estado. Sus economías atraen diariamente a personas de la región en busca de trabajo y estudio, dinamizando la región con fuertes desplazamientos personales. Estos desplazamientos por motivos de estudio o trabajo mueven todos los días de actividades entre el 10% y el 20% de la población de las pequeñas ciudades de los alrededores. (Figura 2)



Figura 2 - Desplazamientos por estudios y trabajo en RF 09 – RS



Fuente: Datos IBGE, 2010. Elaboración Brenda Eckel Machado y Cheila Carina Seibert – 2023.

Otras personas optan por emigrar para vivir en estas ciudades, hecho que ha provocado una fuerte especulación por parte del mercado inmobiliario, haciendo subir el precio de los inmuebles en venta y también en alquiler. Tanto en Passo Fundo como en Erechim, la cuestión del difícil acceso a la vivienda, debido a los elevados precios, se ha visto agravada en las últimas décadas, especialmente desde los años 80, por la reestructuración del sector productivo agrícola, con un fuerte éxodo rural, la mecanización de los cultivos y la producción orientada hacia el agronegocio. Para comprender mejor esta realidad actual, conviene hacer una breve contextualización de la estructuración de estas ciudades a lo largo del tiempo.

El acelerado desarrollo de Passo Fundo tuvo su punto de partida a finales del siglo XIX, cuando la ciudad experimentó una importante afluencia de inmigrantes de origen europeo. Este movimiento de población no sólo enriqueció la cultura local, sino que también impulsó la economía y las transformaciones demográficas. Un factor crucial en este desarrollo fue la construcción de la red ferroviaria en la región. El ferrocarril São Paulo - Rio Grande jugó un papel vital en la urbanización y el crecimiento económico de la ciudad (Diniz; Almeida, 2021).

Passo Fundo se estructuró con una economía diversificada, aunque siempre fuertemente vinculada al sector primario. En la actualidad, alberga diversos sectores económicos, como el comercio y los servicios (sanidad, educación, comercio), la industria y la agroindustria. Estos sectores dinamizan la red urbana y convierten a Passo Fundo en el principal polo de atracción de personas que se desplazan diariamente desde los municipios circundantes, principalmente por motivos de trabajo y estudio, como se puede observar en la figura 2.

La economía da a Passo Fundo un estatus de influencia regional, atrayendo no sólo residentes de los municipios vecinos, sino también migrantes de otras partes del estado y del mundo (haitianos, senegaleses, venezolanos, entre otros), contribuyendo al crecimiento constante de la población. La agroindustria y los sectores auxiliares siguen siendo importantes en la producción, especialmente de granos: soja, maíz, trigo, cebada y avena (Spinelli, 2021).

Uno de los hitos de la expansión urbana de Passo Fundo fue la implantación de la red ferroviaria, que se desarrolló con fuerza en torno a la estación de ferrocarril (Gare), con el establecimiento de barrios obreros como Vila Rodrigues. Almacenes y madereras desempeñaron un papel central en la dinámica



urbana, allanando el camino para la localización de industrias durante el siglo XX (Ferreto, 2012). En las décadas de 1960 y 1970, se produjo la expansión periférica y la verticalización de las áreas centrales.

Sin embargo, esta expansión no siempre ha seguido los principios de la legislación urbanística. Muchas zonas carecen de infraestructuras básicas adecuadas, lo que refleja las dificultades para proporcionar vivienda y acceso a la ciudad. Este escenario es común en ciudades medianas como Passo Fundo, donde la ocupación de la periferia y la falta de condiciones económicas para adquirir propiedades en el mercado formal llevan a la formación de áreas irregulares.

Erechim, por su parte, como ciudad de tamaño medio, desempeña un papel fundamental en las actividades industriales, en la prestación de servicios, especialmente en las áreas de salud y educación, atrayendo fuertemente un movimiento de desplazamientos de los municipios más pequeños de su entorno (Figura 2), cuyas economías se basan principalmente en la agricultura.

La historia de Erechim se remonta a principios del siglo XX, cuando en 1904 se demarcó la región conocida como Alto Uruguai. Este período coincidió con la construcción del ferrocarril São Paulo - Rio Grande en 1908 (Fünfgelt, 2004), hito que desencadenó el crecimiento de la ciudad. Sin embargo, este crecimiento también implicó desafíos, como la tala de bosques y la expulsión de poblaciones indígenas.

El plan urbanístico de Erechim fue concebido en 1914 por el ingeniero Carlos Torres Gonçalves y adoptó un trazado en cuadrícula a cuadros, característica que sigue presente en el centro de la ciudad (Fünfgelt, 2004). Sin embargo, con el paso del tiempo, otras zonas se han expandido y densificado, lo que ha provocado cambios en la estructura urbana. La expansión urbana también se ha visto influida por el mercado inmobiliario, que a menudo da prioridad a los intereses privados.

Aunque las diferencias entre Passo Fundo y Erechim son notables, ambos municipios comparten retos urbanos comunes. La expansión desordenada, la falta de infraestructuras en algunas zonas y las desigualdades socioespaciales son problemas a los que se enfrentan ambas ciudades. También preocupa la influencia del mercado inmobiliario, que a menudo antepone los intereses privados a las necesidades de la población y los intereses de la sociedad.

No es infrecuente que, en las ciudades de tamaño medio, la ocupación de la periferia se haya llevado a cabo de forma desorganizada, y que la iniciativa privada haya establecido a menudo parcelaciones que no cumplían los requisitos de la legislación urbanística, como el tamaño mínimo de las parcelas, la anchura mínima de las calles, las zonas verdes, el uso institucional y las infraestructuras básicas (Sposito, 2004). Si nos fijamos más concretamente en la situación de la vivienda en Passo Fundo y Erechim, estas ciudades cuentan con zonas de alto valor inmobiliario, destinadas a los estratos de renta alta y media. Aquellos que no pueden permitirse entrar en el mercado formal, ya sea comprando o alquilando una propiedad, se quedan con la alternativa de cohabitar con otras familias u ocupar zonas no reguladas. Esto ha dado lugar a la aparición de una serie de zonas irregulares, donde la propiedad de la vivienda no se ha regularizado o se encuentra en situación de ocupación, en espacios privados o públicos que no están cumpliendo su función social (de vivienda o de adecuación al uso público).

Como consecuencia, muchos de estos espacios siguen adoleciendo de falta de infraestructuras básicas, y su acceso a la vivienda y a la ciudad está desatendido. En otras situaciones, la falta de condiciones económicas para adquirir propiedades en el mercado formal explica la ocupación intensiva de áreas irregulares, lo que lleva a la formación de favelas, donde la propiedad de la tierra se da de forma ilegal (Maricato, 1999). Estas situaciones han contribuido a la formación de movimientos de lucha y resistencia, que buscan un lugar donde vivir y acceso a los servicios urbanos básicos.

### **4.1 Movimientos sociales urbanos y lucha por el derecho a la vivienda**

Los movimientos sociales urbanos desempeñan un papel fundamental en la búsqueda del derecho a una vivienda digna y a una ciudad más justa e integradora. Según Tarrow (1994), estos movimientos no surgen espontáneamente, sino que son una respuesta a los cambios provocados por las nuevas oportunidades políticas, a menudo liderados por ciudadanos de a pie que revelan la vulnerabilidad de sus oponentes. En Brasil, el fin de la dictadura militar abrió una nueva oportunidad para la rearticulación de estos movimientos, especialmente tras la Constitución de 1988 y el proceso de democratización política, que amplió los derechos legales, promovió la participación popular y renovó las esperanzas de tener derechos garantizados.

El derecho a una vivienda adecuada y segura es fundamental en este contexto. Las ocupaciones urbanas, presentes no sólo en Erechim sino en muchas ciudades de tamaño medio, han surgido como



respuesta directa a la escasez de vivienda a la que se enfrentan grupos de personas que no tienen acceso a los medios tradicionales de adquirir una vivienda, como la compra o el alquiler. La especulación inmobiliaria y la falta de políticas eficaces de vivienda pública crean importantes barreras para que los ciudadanos con bajos ingresos encuentren una vivienda digna. Las ocupaciones representan, por tanto, un esfuerzo por presionar a la sociedad y a las autoridades para que reconozcan la urgente necesidad de soluciones asequibles y acordes con la dignidad humana.

Sin embargo, las ocupaciones ilegales urbanas también se enfrentan a problemas legales y normativos. La legalidad de estas ocupaciones puede variar según la interpretación de las leyes y normativas vigentes, lo que da lugar a conflictos con las autoridades locales o los propietarios de las zonas ocupadas. Estos desafíos legales suelen poner de manifiesto la tensión entre el derecho a la propiedad y el derecho a la vivienda.

Lo que distingue a los movimientos sociales urbanos es que no sólo buscan garantizar derechos fundamentales como el acceso a una vivienda digna y a infraestructuras urbanas adecuadas. También luchan por crear activamente sus propios espacios urbanos, promoviendo la apropiación de territorios, el contacto estrecho entre vecinos y el fortalecimiento de los lazos sociales dentro de las comunidades afectadas. Desde esta perspectiva, los movimientos sociales buscan una ciudad que priorice las necesidades de las personas por encima del lucro, rompiendo con la lógica de una ciudad dominada por el capital financiero, como señaló Harvey (2008).

En Passo Fundo y Erechim podemos ver ejemplos concretos de esta lucha por la vivienda en ciudades intermedias. En Passo Fundo, ciudad con más de 50 ocupaciones urbanas, es imperativa la misión de las organizaciones del movimiento popular, que están presentes de forma particular en cada ocupación, con sus líderes y articulaciones. Aunque estos números estén identificados, el IBGE caracteriza diez grandes asentamientos de ocupación irregular, recientemente llamadas favelas y comunidades urbanas (IBGE, 2022): Beira trilho, Corralo - Rua Caramuru, Cruzeiro, Entre Rios, Lucas Araújo, Xangrilá, Záchia I y II, Valinhos, Beira-trilho Vera Cruz y Perimetral Sul. Situadas en la periferia de la ciudad o a lo largo de las líneas ferroviarias que la atraviesan, todas estas zonas presentan fuertes desigualdades sociales, viviendas improvisadas y precarios sistemas de energía, agua y saneamiento. Los servicios públicos (escuelas, unidades básicas de salud, transporte público, recogida de residuos, etc.) son incipientes y de difícil acceso para estas poblaciones necesitadas.

El Movimiento Nacional de Lucha por la Vivienda (MNLN) es un movimiento social creado en julio de 1990 en el primer Encuentro Nacional de Movimientos de Vivienda, un evento con representación de 14 estados. Se materializó tras las grandes ocupaciones de zonas y urbanizaciones de los centros urbanos metropolitanos a partir de los años ochenta. Buscaba soluciones a la grave escasez de vivienda estimulando la organización y coordinación nacional de los movimientos de vivienda. En aquella época participaron representantes de personas sin hogar, inquilinos, prestatarios y okupas, que buscaban unificar sus luchas para conquistar la vivienda y el derecho fundamental a la ciudad. El debate y las luchas van más allá de la cuestión de la vivienda, y se basan en la necesidad de una verdadera reforma urbana. Abarca no sólo la cuestión de la vivienda, sino también toda la vida cotidiana necesaria para la vida humana en las ciudades, como la educación, la salud, la economía, el trabajo, la comunicación, el medio ambiente, la movilidad urbana, las relaciones humanas y el acceso a los servicios y equipamientos urbanos. Según el blog del MNLN - RJ (2024), el movimiento popular lleva 20 años luchando por la vivienda, organizado a nivel nacional en 18 estados. Su misión es estimular la organización y articulación de la clase trabajadora en la búsqueda de la unidad de sus luchas, por la conquista de una política habitacional de interés social con reforma urbana, bajo control de los trabajadores, que garantice la universalización de los derechos sociales, contribuyendo a la construcción de una sociedad socialista, igualitaria y democrática.

No todos los líderes de las ocupaciones en Passo Fundo se reconocen vinculados al MNLN, muchos de ellos trabajan con movimientos propios que se construyen en el proceso de lucha y organización interna. Sin embargo, es importante destacar que la agenda de la reforma urbana y del derecho a la vivienda y a la ciudad es común a todos los espacios estudiados en la ciudad.

En Erechim, los movimientos sociales urbanos que destacan son el Movimiento Popular Urbano (MPU) y el Movimiento de Afectados por Represas (MAB), que desempeñan papeles vitales en la transformación del paisaje urbano y la promoción de los derechos a la vivienda y a la ciudad para todos, independientemente de sus ingresos o estatus social. Sus acciones reflejan la búsqueda de una sociedad más igualitaria y justa, donde la dignidad humana sea el principio rector en la construcción de las ciudades del futuro. La ciudad tiene áreas dispersas con viviendas irregulares, cinco de las cuales han sido



reconocidas por el IBGE como asentamientos de ocupación irregular, actualmente conocidas como favelas y comunidades urbanas (IBGE, 2022): Florestinha, Vila União, Inferninho, Paiol Grande y Presidente Vargas. Estas cinco áreas están ubicadas en la periferia y lejos de las vías estructurantes y, como en el caso de Passo Fundo, carecen de infraestructura y servicios urbanos, lo que expresa una fuerte desigualdad. Los efectos de esta desigualdad socioespacial también se ven acentuados por su fuerte vulnerabilidad medioambiental. Estas zonas suelen estar alejadas de los centros urbanos, cerca de canales de drenaje, al borde de laderas o en zonas bajas, lo que se traduce en una baja calidad de vida para estas poblaciones. Es lo que Rolnik (1999) ha denominado "urbanismo de riesgo".

El urbanismo de riesgo es aquel marcado por la inseguridad, ya sea del suelo, de la construcción o incluso del estatus jurídico de posesión de ese territorio. Los terrenos donde se desarrollan estos mercados de vivienda para los pobres son, normalmente, precisamente aquellos que, por sus características ambientales, son los más frágiles, peligrosos y difíciles de ocupar con la urbanización: pendientes pronunciadas, riberas de arroyos, zonas pantanosas. Las construidas rara vez son estables y la propiedad casi nunca se registra en su totalidad en los registros de propiedad y en los registros del ayuntamiento. El riesgo recae principalmente en el residente: la choza podría deslizarse o inundarse con la lluvia, el drenaje y las aguas residuales podrían mezclarse en las tierras bajas, lo que amenazaría su salud y su vida. En la vida cotidiana hay horas perdidas en el transporte, la incertidumbre sobre el destino de ese lugar, la incomodidad de la casa y la calle. (Rolnik, 1999, p. 100). [traducción de los autores].

Ante tantos desafíos, el MPU, cuyas raíces se remontan a Erechim, comenzó a organizarse en 2006 y fue fundado oficialmente el 12 de mayo de 2007, con la misión fundamental de articular la lucha de las familias que bordean la línea ferroviaria y la BR 153. Estas familias corrían el riesgo de perder sus hogares debido a las transformaciones urbanas en curso (Psidonik, 2019). Sin embargo, la historia y las motivaciones que impulsaron el nacimiento de este movimiento trascienden el ámbito local y están profundamente arraigadas en un proceso histórico que marcó a Brasil desde la llegada de los europeos en el siglo XVI hasta la urbanización del siglo XXI. La mayoría de los miembros del MPU son herederos de las complejas transformaciones sociales que se han producido durante el último siglo. Sus vidas y circunstancias individuales se entrelazaron con la historia de las vías que jugaron un papel significativo en la difusión del progreso en la Región del Alto Uruguay: el ferrocarril y la BR 153. Estas vías, que representan el avance del desarrollo, terminaron teniendo sus carriles de dominio ocupada por estas personas.

Para las personas involucradas en este movimiento, la lucha por las casas significó mucho más que la búsqueda de una simple construcción física de mampostería, madera o cartón. Es una lucha por el derecho a la "topofilia", por el derecho a la tierra, por el derecho al espacio y, fundamentalmente, por el derecho al hogar (Psidonik, 2019). Por lo tanto, el MPU no sólo representa la búsqueda de vivienda, sino también la defensa de una forma de vida y de la identidad misma de estas comunidades. Continúan luchando por un espacio donde la familia pueda prosperar y construir sus vidas, resistiendo los cambios que amenazaban con desplazarlos de sus raíces y de su historia. La MPU es un testimonio de la resiliencia y la determinación de las personas para preservar no sólo sus hogares, sino también el significado más profundo de pertenencia y hogar en un mundo en constante cambio. (MPU, 2024).

Por su vez, el MAB es un movimiento que tiene una historia más larga de resistencia, luchas y logros. Según el Blog MAB (2024), el movimiento nació en la década de 1980, a través de experiencias de organización local y regional, frente a amenazas y agresiones sufridas durante la implementación de proyectos hidroeléctricos. Luego, se convirtió en una organización nacional y, hoy, además de luchar por los derechos de los afectados, convoca a un Proyecto de Energía Popular para cambiar de raíz todas las estructuras injustas de esta sociedad.

El MAB representa una fuerte construcción colectiva para enfrentar las injusticias sociales, y se define como un movimiento nacional, autónomo, de masas, de lucha, con rostros regionales, sin distinción de color de piel, género, orientación sexual, religión, partido político o nivel educativo. Como organización con participación y protagonismo colectivo en todos los niveles, tiene como objetivo organizar a los afectados por las represas (antes, durante o después de la construcción de los proyectos), desplazados de sus propiedades y ubicaciones, con el fin de defender los intereses de las poblaciones afectadas por la sistema de presas generación, distribución y venta de energía eléctrica. (MAB, 2024). En este contexto, innumerables personas afectadas por represas en la región del Alto Uruguay y otras localidades fueron trasladadas a diferentes ciudades, incluida Erechim. La organización de estos nuevos asentamientos desencadenó el proceso de lucha y la consolidación del propio movimiento.



Los agentes productores del espacio, como el mercado inmobiliario, que define e impulsa el valor del suelo y de la construcción en las áreas urbanas; el Estado, como responsable de las políticas públicas y de la regulación urbana, así como los movimientos sociales, que organizan a los grupos sociales excluidos de las ciudades de la periferia del capitalismo, tienen un fuerte papel local y regional en la producción del espacio. El análisis de los espacios de ocupación, lucha y resistencia en Passo Fundo y Erechim/RS muestra que se han realizado algunos avances, como la reciente instalación de una red pública de agua en la Ocupación Valinhos, en Passo Fundo, y las mejoras en el acceso y la pavimentación de las calles en Florestinha, en Erechim. Estas mejoras son importantes y demuestran que es necesario que los movimientos mantengan sus derechos y busquen la igualdad, tanto en sus propios espacios como en otros contextos urbanos en formación. La segregación socioespacial en estos espacios ocupados muestra que las ciudades siguen creciendo dentro de una lógica capitalista, donde el mercado define y orienta la dinámica de la ciudad. Esta lógica prevalece sobre las necesidades sociales reales, hecho que revela un modelo excluyente, sin perspectivas de vida digna y de cualificación de los espacios urbanos.

Finalmente, cabe señalar que los movimientos sociales urbanos provocan impactos en la comunidad y la ciudad, con algunos cambios en el paisaje urbano, en la calidad de vida y en la búsqueda de la integración de sus habitantes a la ciudad, ya que son fuertemente estigmatizados por su condición segregada, tanto social cuanto espacial. Estos movimientos sociales son, por tanto, de suma importancia en la vida cotidiana de las comunidades y en el progreso hacia la garantía efectiva de los derechos sociales.

## 5. CONSIDERACIONES FINALES

El derecho a la vivienda es un principio esencial en el contexto de los derechos humanos, con raíces tanto en acuerdos internacionales como en la Constitución Federal brasileña (1988). A pesar de los avances en la legislación y la gestión municipal, el déficit habitacional persiste, especialmente en ciudades medianas insertadas en sistemas de producción agrícola y agroindustrial dentro de la lógica del agronegocio globalizado, como en Passo Fundo y Erechim, Rio Grande do Sul – Brasil.

Además de informar los aspectos jurídicos y analizar los movimientos en la lucha por la vivienda, en la búsqueda de garantizar estos derechos, esta comunicación buscó elementos para señalar que la fuerte expansión de las redes urbanas, con la densificación de áreas centrales (fuertemente verticalizadas), la expansión del tejido urbano y la formación de nuevas periferias, cada vez más alejadas y segregadas, se revelan como nuevos contenidos y formas en las ciudades de tamaño medio objeto del estudio. La periferización de la población está fuertemente provocada por personas con menores ingresos, que ocupan el territorio en condiciones precarias y, a menudo, ambientalmente inadecuadas para la urbanización (riberas de ríos, carreteras, vías férreas, pendientes y zonas inundadas).

Los nuevos contenidos de estos espacios exigen nuevas perspectivas, infraestructuras y políticas públicas, dando voz a lo que expresan los movimientos sociales, representantes de las comunidades que más lo necesitan y que luchan por el derecho a la vivienda y a la ciudad.

Agradecimientos: Este trabajo se realizó en el marco del proyecto de investigación Dinámicas inmobiliarias intraurbanas y sus reflexiones sobre la red urbana: estudios comparativos en ciudades centrales regionales del norte de Rio Grande do Sul” (PES2021-0072) y Ciudades Medianas, Gestión Territorial y Desarrollo Regional: Análisis de las redes de gestión pública y privada en la Región Funcional 09 -RF09 (PES2023-0472) NETAP/UFGS, financiado por la Universidade Federal da Fronteira Sul – UFGS y la Fundação de Amparo à Pesquisa do Rio Grande do Sul - Fapergs.

## REFERENCIAS

Assembleia Geral das Nações Unidas – ONU (2023). Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais. 03.01.1976. Recuperado de: <https://www.oas.org/dil/port/1966%20Pacto%20Internacional%20sobre%20os%20Direitos%20Econ%C3%B3micos,%20Sociais%20e%20Culturais.pdf>



- Assembleia Geral das Nações Unidas - ONU (2008). Lançamento do Estado Mundial das Cidades 2008/2009. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/56597-lan%C3%A7amento-do-estado-mundial-das-cidades-20082009>.
- Assembleia Geral das Nações Unidas – ONU (1948). Declaração Universal dos Direitos Humanos. Resolução 217 A III de 10 de dezembro 1948. Recuperado de: <https://www.unicef.org/brazil/declaracao-universal-dos-direitos-humanos>
- Branco, P. G. G.; Mendes, G. F. (2015). Curso de Direito Constitucional. 10ª Ed. Rev. e Atual. - São Paulo: Editora Saraiva.
- Brasil (2005). Lei nº 11.124, de 16 de Junho de 2005. Recuperado de: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2004-2006/2005/lei/11124.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2005/lei/11124.htm)
- Brasil (2001). Lei nº 10.257/2001, de 10 de julho de 2001. Recuperado de: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm)
- Brasil (1988). Constituição da República Federativa do Brasil, 1988. Diário Oficial da União, 5 out. 1988. Recuperado de: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)
- Crawford, C. (2017). A função social da propriedade e o direito à cidade: teoria e prática atual. In: Texto para discussão / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: IPEA. Recuperado de: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7651/1/td\\_2282.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7651/1/td_2282.pdf)
- Diniz, P. H. C.; Almeida, C. C. O (2021). (Re)escrevendo a história da cidade: o mercado de terras de Passo Fundo (1920 - 1950). Arq. Urb. São Paulo. n. 30.
- Fernandes, B. G. (2011). Curso de Direito Constitucional. 3.ed. - Rio de Janeiro: Lumen Juris.
- Ferretto, D. (2012). Passo Fundo: estruturação urbana de uma cidade média gaúcha. 2012. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP: São Paulo.
- Fünfgelt, K. (2004). História da paisagem e evolução urbana da cidade de Erechim-RS. 2004. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina.
- Harvey, D. (2008), O Direito à cidade. New Left Review, 53.
- IBGE (2022). Dados do Censo Demográfico de 2022. Recuperado de <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/erechim/panorama> e <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/passo-fundo/panorama>
- IBGE (2020). Região de Influência das Cidades (2018). Rio de Janeiro: IBGE. Recuperado de <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html>
- IBGE (2010). INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Agência IBGE notícias. Rio de Janeiro: IBGE. Recuperado de: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/13937-asi-censo-2010-populacao-do-brasil-e-de-190732694-pessoas>
- Maricato, E. (1999). Metrópole na periferia do capitalismo. Ilegalidade, desigualdade e violência. Capital & Class, v. 23, n. 3, p. 182-185.
- Milagres, M. O (2009). Direito à moradia: direito especial de personalidade? Tese (Doutorado em Direito), Faculdade de Direito, UFMG. Belo Horizonte.
- MNLM (2024). Movimento de Luta Pela Moradia - Rio de Janeiro. Apresentação. Recuperado de: <https://mnlmri.blogspot.com/p/apresentacao.html>
- MAB (2024). Movimento dos Atingidos Por Barragens. Apresentação. Recuperado de: <https://mab.org.br/quem-somos/>
- MPU (2024). Movimento Popular Urbano – Erechim - RS. Apresentação. Recuperado de: <https://reformaurbanars.blogspot.com/2012/05/mpu-movimento-popular-urbano-erechim-rs.html>
- Piovesan, F. (2013). Direitos humanos e o direito constitucional internacional. 14. ed., rev. e atual. São Paulo: Saraiva.
- Prieto, E.C. (2006). O estatuto da cidade e meio ambiente. Artigo para o IV Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico São Paulo, 05 a 09 de dezembro de 2006. Recuperado de <http://www.ibdu.org.br/imagens/OEstatutodaCidadeeMeioAmbiente.pdf>
- Psidonik, J.V. (2019). Luta por moradia em Erechim / RS: a ação do Movimento Popular Urbano. Programa de Pós-Graduação em História: UFFS. (Dissertação). Recuperado de: <https://rd.uffs.edu.br/bitstream/prefix/3341/1/PSIDONIK.pdf>
- Rolnik, R (1999). Exclusão Territorial e Violência. São Paulo em Perspectiva, São Paulo, v. 4, n. 13, p. 100-111.



- Sarlet, I. W. (2009). O Direito fundamental à moradia na Constituição: algumas anotações a respeito de seu contexto, conteúdo e possível eficácia. Revista Eletrônica sobre a Reforma do Estado (RERE), Salvador, Bahia, Instituto Brasileiro de Direito Público, n. 20, dezembro, janeiro, fevereiro 2009/2010. Recuperado de: [https://edisdisciplinas.usp.br/pluginfile.php/370724/mod\\_resource/content/1/direito-fundamental-c3a0-moradia-ingo-sarlet.pdf](https://edisdisciplinas.usp.br/pluginfile.php/370724/mod_resource/content/1/direito-fundamental-c3a0-moradia-ingo-sarlet.pdf)
- Silva, J. A. da. (2008). Direito Urbanístico Brasileiro. 5. ed. São Paulo: Malheiros.
- Spinelli, J. (2021). Mercado Imobiliário e Desigualdades Socioespaciais. Curitiba: Editora Appris.
- Sposito, M. E. B. (2004). Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. Investigaciones geográficas, n. 54, p. 114-139.
- Tarrow, S. (1994). Power in Movement: Social Movements, Collective Action and Politics. Cambridge: Cambridge University Press.
- Tavares, A. R. (2012). Curso de Direito Constitucional. 10. ed. São Paulo: Saraiva.
- Tepedino, G. (2013). O princípio da função social no direito civil contemporâneo. Direito e justiça social. Por uma sociedade mais justa, livre e solidária. Estudos em homenagem ao Professor Sylvio Capanema de Souza. São Paulo: Atlas, p. 257-271.



# EXPECTATIVAS DE GENTRIFICACIÓN VERDE EN LISBOA. UN ESTUDIO SOBRE EL DESARROLLO INMOBILIARIO Y LAS INJUSTICIAS AMBIENTALES EN BRAÇO DE PRATA/MATINHA

WENDEL HENRIQUE BAUMGARTNER<sup>1</sup>

*1Departamento de Geografía, Universidad Federal de Bahia, R. Barão de Geremoabo, s/n, Ondina, Salvador/Bahia, Brasil, wendel\_henrique@hotmail.com*

**Resumen.** La gentrificación verde implica lo desplazamiento directo o indirecto y la exclusión de grupos poblacionales de menores ingresos o racializados en un área después de la implementación de proyectos de enverdecimiento urbano, rehabilitación ambiental, sostenibilidad, territorialización de los Objetivos de lo Desarrollo Sostenible (ODS) o de servicios ambientales para valorizar los desarrollos inmobiliarios, ampliando las desigualdades en el acceso a los espacios verdes y las injusticias ambientales. En Lisboa, frente del río Tajo, en Marvila, identificamos un gran proyecto inmobiliario (*Prata Riverside Village*) relacionado con la implementación de un parque verde (Parque Ribeirinho do Oriente) y reconversión de un *brownfield* (Braço de Prata/Matinha). La metodología cualitativa corresponde a: revisión bibliográfica, levantamiento de datos estadísticos y cartográficos, trabajos de campo para observación directa del paisaje urbano, investigación en periódicos y levantamiento de precios de inmuebles. Debido a la valorización de los inmuebles en la zona, con el aumento significativo de los precios del m<sup>2</sup>, la población que vive alrededor de las antiguas fábricas, que durante décadas tuvo que lidiar con suelos contaminados, contaminación del aire y ruido, no tendrá la capacidad económica para mantenerse en su lugar ahora que todas las desventajas ambientales se han convertido en comodidades.

**Palabras clave:** Gentrificación verde, Mercado inmobiliario, Rehabilitación urbana, Injusticias ambientales, Lisboa, Marvila.

## EXPECTATIONS OF GREEN GENTRIFICATION IN LISBON. A STUDY ON REAL ESTATE DEVELOPMENT AND ENVIRONMENTAL INJUSTICES IN BRAÇO DE PRATA/MATINHA)

**Abstract.** The Green gentrification process implies the direct or indirect displacement and exclusion of lower-income or racialized populational groups in an area after the implementation of urban greening or sustainability projects, environmental rehabilitation, territorialization of the Sustainable Development Goals (SDGs) or environmental services that lead to premium increase in the real estate market, widening inequalities in the access to green spaces and the environmental injustices. In Lisbon, in the waterfront of the Tagus River (district of Marvila), we identified a large real estate development (*Prata Riverside Village*) related to the implementation of a green park (Parque Ribeirinho do Oriente) and reconversion of a *brownfield* (Braço de Prata/ Matinha). The methodology used in this qualitative research is based on bibliographic review, statistical and cartographic data collection, field work for direct observation of the urban landscape, research in newspapers and real estate price collection. Due to the valorization of the area, with the significant increase in m<sup>2</sup> prices, the population living around the old factories, which for decades had to deal with contaminated soil, air pollution and noise, will not have the economic ability to stay in this place now that all environmental disadvantages have been converted into amenities.

**Keywords:** Green gentrification, Real estate market, Urban rehabilitation, Environmental injustices, Lisbon, Marvila.



## 1. INTRODUCCIÓN

Dependiendo de la ubicación o caso, las inversiones para mejorar la cantidad y calidad de los espacios naturales en las ciudades pueden inducir la gentrificación, con el reemplazo de la población en estas zonas más valoradas desde el punto de vista ambiental. En los espacios gentrificados, debido a la influencia política y económico de sus residentes, se construyen mejores espacios verdes. Es posible también, que la gentrificación verde se genere por la apropiación y especulación de la plusvalía creada por la implementación de las amenidades ambientales por medios de los agentes del mercado inmobiliario, que puede ser inducida e influenciada por el Estado, a través de la zonificación o puede acontecer sin la intervención directa de este en los precios de los inmuebles.

A través de la operacionalización del concepto de gentrificación verde (Dooling, 2009; Gold & Lewis, 2016; Haase et al., 2017; Anguelovski & Connolly, 2019; Baumgartner, 2021a y 2021b), observamos que, mismo con la profusión de acciones y discursos de sostenibilidad, una gran parte de la población queda excluida de los beneficios de la vida urbana en el entorno de amenidades ambientales o de viviendas sostenibles, debido a la selectividad que generan los precios de la vivienda cerca de los espacios verdes, por ejemplo. La gentrificación verde termina negando los beneficios de la sustentabilidad a una parte de los ciudadanos, generalmente, la más pobre, racializada y excluida socialmente, dando lugar a una mercantilización de la naturaleza en la ciudad.

La gentrificación verde se produce reemplazando los residentes locales por otros con mayores ingresos, bien como excluyendo a personas con menores ingresos de ocupar estos espacios, como explica el concepto de desplazamiento de exclusión (Marcuse, 1985). Este tipo de gentrificación é impulsado por obras de ampliación de áreas verdes urbanas; creación de parques lineales, jardines y bosques urbanos; recuperación ambiental de ríos, lagos o lagunas; renaturalización/ambientalización de zonas ribereñas; recalificación de frentes ribereños y costeros; conversión de zonas industriales abandonadas; desarrollos inmobiliarios que utilizan tecnologías sustentables en la construcción (especialmente en la búsqueda de la eficiencia energética); implementación de áreas para ofrecer servicios ambientales (financiarización de la naturaleza) como secuestro de carbono y retención o reducción del efecto isla de calor en áreas urbanas; implementación de techos o muros verdes; o incluso elementos de discursos de marketing verde y sostenibilidad.

## 2. METODOLOGÍA

Al tratarse de una investigación cualitativa, cuyo objetivo no es producir una generalización o una cuantificación del proceso de gentrificación verde, la intención al definir los aspectos metodológicos fue identificar diferentes estrategias y formas de apropiación de la naturaleza y discursos de sostenibilidad por parte de agentes del mercado inmobiliario.

La metodología de investigación consistió en leer y analizar diversas referencias bibliográficas, recopilar datos estadísticos, cartográficos e imágenes, analizar proyectos inmobiliarios y planes urbanísticos, analizar material publicitario producido por el mercado inmobiliario y hacer trabajos de campo para observación del paisaje, registrando lo cotidiano de los lugares y encuestando los moradores o usuarios de las áreas estudiadas.

Además, se realizaron encuestas cualitativas sobre el precio del metro cuadrado medio de inmueble en venta, en periódicos y webs inmobiliarias. La correlación entre los precios de los inmuebles en el entorno de los elementos naturales fue comparada con los precios medianos de otras propiedades en el mismo barrio donde se localiza el parque u otra atracción natural. Estos precios fueron utilizados como indicadores para la de gentrificación por desplazamiento de exclusión. Para este tipo de estudio se buscó comprender cómo la estructura física del área (calidad/arquitectura de los edificios) y el patrón de comercio y servicios influyen en la ocurrencia del proceso. También se llevaron a cabo varios trabajos de campo para la observación in situ de transformaciones espaciales. Las visitas de campo se realizaron en dos momentos: en el invierno de 2023, entre enero y marzo; y en el verano de 2023, durante el mes de julio.

La lectura topológica y morfológica del paisaje indicó que, directa e indirectamente, varios objetos ayudan a fundamentar la constatación empírica del proceso de gentrificación. Entre las tipologías de edificios nuevos y renovaciones de los antiguos se deben considerar otros elementos de la economía



urbana, como restaurantes, cafeterías, tiendas, *pet shops* y otros servicios que indican la elevación de los patrones de ingresos de los residentes locales.

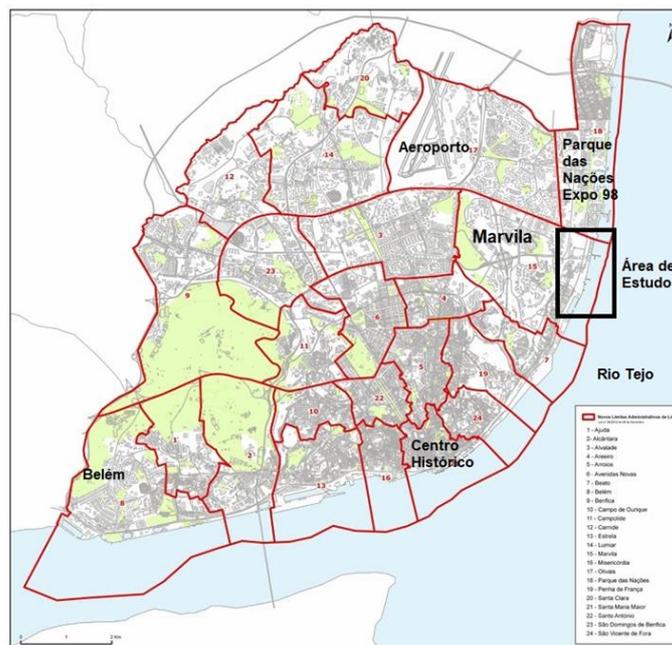
La lectura crítica de materiales publicitarios de los desarrollos inmobiliarios es una fuente muy rica para comprender el proceso de apropiación de la naturaleza por parte del mercado capitalista de inmuebles.

En cuanto a los datos estadísticos, especialmente aquellos que tienen impacto en la investigación, es importante hacer un comentario respecto a su actualización y exactitud. En general, los datos censales, que capturan cambios en el perfil de ingresos de una localidad o barrio, se producen cada diez años. Esto dificulta la precisión en relación con los procesos de gentrificación más recientes y el uso de datos socioeconómicos para ratificar el perfil de poblaciones expulsadas o introducidas. Haase, Schmidt y Rink (2023) también reafirman la dificultad de probar empírica y cuantitativamente los desplazamientos, quienes también escriben que las metodologías para evaluar la gentrificación verde aún se encuentran en la fase inicial de desarrollo. Recopilamos datos generales para caracterizar a la población (residentes, grupo de edad, ingresos, ocupación, género, raza, color, origen étnico, educación, Índice de Desarrollo Humano (IDH), densidad demográfica, tasa de crecimiento o disminución de la población) y, cuando sea posible, las propiedades en el área de estudio. (edificios, unidades/alojamiento, infraestructura y saneamiento) en fuentes oficiales del Instituto Nacional de Estadística de Portugal (Instituto Nacional de Estatística - INE).

### 3. CARACTERIZACIÓN DE LA ÁREA DE ESTUDIO

Según el Plano Pormenor da Matinha (CML, 2008, p. 49, traducción del autor), “[la] Ribera Oriental [donde se localiza nuestra área de estudio] es la de menor capital simbólico, estando históricamente asociada al trabajo industrial y, por tanto, como una zona sucia y contaminada. Esta situación cambió mucho con la intervención urbana que siguió a la Expo'98, abriendo el camino para atraer a una población con características diferentes y para la capitalización simbólica del paisaje de Mar da Palha y del espacio público heredado de esa exposición”. A pesar de la proximidad a los espacios remodelados de la Expo'98, actualmente *Parque das Nações* (Figura 1), la zona ribereña oriental en los distritos de Marvila tiene un perfil poblacional envejecido (Nunes, 2015), con bajas calificaciones, poca cohesión social y las más altas tasas de desempleo de Lisboa (10,0 %). Desde el último cuartil del siglo XX, la zona ha sufrido un intenso proceso de desindustrialización, con el cierre de varias plantas industriales.

Figura 1. ubicación del área de estudio en Lisboa



Fuente: CML (2021); Adaptado por el autor



Según CML (2017), el distrito de Marvila tiene una superficie de 6,23 km<sup>2</sup> y 35.463 habitantes, lo que la convierte en la segunda más poblada de Lisboa (censo de 2021). A principios de la década de 2000 (CML, 2008) había una baja ocupación poblacional, con residentes envejecidos y una tendencia a perder aún más contingentes de población. También presenta bajas oportunidades de creación de empleo. Esta Unidad de Análisis, en el año 2000, tiene poca importancia tanto en términos de empleo como de establecimientos con asalariados. Al estar situado en una zona que ha atraído a varias empresas tecnológicas o de economía del conocimiento, que tienen ofertas de empleo y demandas de cualificación muy diferentes a las asociadas a la industria de armamento y combustibles que fueran cerradas.

En cuanto al perfil poblacional, Marvila (CML, 2017) posee las siguientes características:

- Entre 1991 y 2001, estuvo en el rango de distritos que perdieron entre el 13 y el 39,8% de la población. A efectos comparativos, Lisboa perdió un 14,88%;

- Entre 2001-2011 la pérdida de población disminuyó, alcanzando un rango de pérdida entre 0-6,9%. Lisboa perdió un 2,12%;

- La edad media de los residentes es de 42,1 años. el 13,8% tenía entre 0 y 14 años; el 67,6% tenía entre 15 y 64 años; y el 18,6% tenía 65 años o más;

- 3,5% (1.311 residentes) eran extranjeros con permiso de residencia;

- Es el distrito con mayor número de personas (7.692 o 20,4%) que no completaron el 1º. Ciclo de educación básica; que no sabe leer ni escribir; o no logran entender, leer o escribir una oración completa;

- Es el distrito con la tasa más baja (7,7%) de residentes con educación superior completa;

- Tiene la tasa de analfabetismo más alta de la ciudad (6,9%) entre niños que alcanzaban los 10 años (edad en la que habrían completado la educación primaria).

Carvalho y Carmo (2012) destacan las diferencias entre la renta media mensual en los distritos de Lisboa en dos momentos diferentes, 2003 y 2009. En 2003, mientras que la renta media mensual en la ciudad era de 1.283 euros, en Marvila rondaba los 1.030 euros. Estas medias más bajas en el distrito se repitieron también en 2009, cuando la media ascendió hasta los 1.508 euros, considerando el conjunto de la ciudad, y hasta los 1.180 euros en Marvila.

La situación de la población en relación con el empleo y los ingresos también presenta datos muy negativos. Según CML (2017) 10% de todos los jóvenes de entre 20 y 29 años que no trabajaron ni estudiaron en Lisboa se encuentran en Marvila. Craveiro, Belo y Cardoso (2016) reafirman este perfil socioeconómico vulnerable y más empobrecido en el distrito, pues en 2014, Marvila presentó el mayor número de desempleados registrados en los centros de empleo; 6,7% del total de las personas viviendo en las calles de Lisboa estaban en Marvila, con una tendencia de aumento; Marvila, junto con las parroquias de Olivais y Benfica, eran las que tenían mayor población con problemas legales (incluida la detención). Debido a su gran vulnerabilidad social, el distrito se encuentra a lo topó cuando se trata del número de acciones sociales realizadas por ONG y organismos gubernamentales.

Según Konstantinovas (2020), Marvila es un espacio fragmentado y segregado, donde el ferrocarril (construido en 1856) separa y produce dos realidades espaciales y paisajes distintos. Uno, el "viejo", cercano al río, producido por ocupación obrera e industrial y que en el momento del análisis era un lugar de espacios vacíos e industrias abandonadas. En este ámbito, el autor identifica una tendencia a la transformación de algunos edificios en galerías y estudios, con la incipiente creación de un centro creativo. La 'nueva Marvila', del otro lado del ferrocarril, es la de innumerables proyectos de vivienda social y espacios verdes vacíos.

En nuestra investigación trabajamos específicamente con un tramo ribereño del distrito de Marvila, llamado localmente Braço de Prata y Matinha, donde vivían 1.172 personas (542 hombres y 630 mujeres), en 235 edificios subdivididos en 837 viviendas (INE, Censo Portugal 2021). Estos espacios, asociados a lo que se identificó como la 'vieja Marvila', están en el centro del proceso de transformación e incorporación al mercado inmobiliario, con los varios proyectos inmobiliarios de alto nivel que están produciendo una renovación y modernización de los *brownfields* en la vieja Marvila. La que fue la 'nueva Marvila', de los conjuntos de viviendas sociales, está envejeciendo rápidamente y tiende a permanecer segregada y separada, funcionando incluso como una reserva de espacios verdes para la creación de futuros parques y jardines urbanos, que serán una otra barrera de separación entre el área riberaña renovada/gentrificada y las viviendas sociales. El proceso de transformación urbana cambió el pasado, los edificios modernos en la ribera del río (Figura 2) contrastan con los edificios antiguos, bajos y las villas obreras a lo largo de las calles Vale Formoso, Fernando Palha y do Açúcar (Figura 3 y Figura 4).



Figura 2. Desarrollo inmobiliario Riverside (Braço de Prata, Marvila, Lisboa)



Leyenda: Además del aspecto arquitectónico, llamamos la atención sobre la asociación del desarrollo inmobiliario con espacios verdes públicos. La constructora Riverside incorpora el Parque Ribeirinho do Oriente como se tratase de un jardín privado, una ampliación del conjunto residencial.

Fuente: Elaboración propia (data: 12/01/2023).

Figura 3. Antiguas propiedades de uso mixto (almacenes y villas de obreras) cerradas en la calle Fernando Palha, cerca de lo Riverside (Braço de Prata, Marvila, Lisboa)



Leyenda: Este conjunto construido fue adquirido recientemente por 17 millones de euros. Aún no se ha anunciado ningún proyecto inmobiliario que se implementará en esta propiedad.

Fuente: Elaboración propia (data: 12/01/2023).



Figura 4. tipología das construções ao longo da calle Vale Formoso



Leyenda: Del otro lado del muro, muy cerca de los edificios residenciales, están los gasómetros de la antigua fábrica Gás da Matinha, ahora desactivados y en proceso de descontaminación.

Fuente: Elaboración propia (data: 05/03/2023).

#### 4. DINÁMICAS INMOBILIARIAS Y GENTRIFICACIÓN VERDE EN LISBOA

Según Antunes y Seixas (2022), el mercado inmobiliario en Portugal tuvo una tasa de crecimiento superior al promedio de los países de la Unión Europea. En el período comprendido entre 2006 y 2020, el precio de las unidades residenciales aumentó 51% en las operaciones de compra y 23% en las de alquiler. La gran demanda de propiedades en Portugal, a partir de 2010, se explica por un conjunto de factores endógenos y exógenos, según los autores: cambios en la legislación local que favorecieron la liberalización [desregulación] del mercado inmobiliario, especialmente para el alquiler; políticas públicas para facilitar la compra de una vivienda a tipos de interés bajos; una serie de exenciones fiscales para europeos, fondos inmobiliarios y sociedades de inversión inmobiliaria; Programa 'Golden Visa' [recientemente modificado], que expedían permisos de residencia a personas físicas que realicen inversiones inmobiliarias residenciales por un valor mínimo de 500.000 € o 350.000 € para propiedades de más de 30 años en zonas de rehabilitación urbana, que aumentó el atractivo del mercado inmobiliario portugués para los extranjeros; favorecer la inversión en Alojamiento Local, con fines turísticos y alquileres de corta duración (*AirBnB*, por ejemplo); cambios en las normas técnicas para la renovación de edificios; Atractivo de Portugal en el panorama turístico.

En este mercado dinámico y con precios ya valorados por la demanda, en 2023, el precio medio por m<sup>2</sup> en las operaciones de unidades residenciales en Marvila fue de 5.440 €, por encima de la media del país (1.446 €) y del área metropolitana de Lisboa (2.028 €) y la propia ciudad de Lisboa (3.785 €), según datos del INE (<http://www.ine.pt>).

En este proceso de valorización, Marvila, o su ribera, absorbe un nuevo significado entre la población de Lisboa, convirtiéndose en un lugar atractivo. Entre los eventos que ayudan a comprender este cambio se encuentran la instalación de *Street art* (graffiti) en edificios de viviendas sociales (incluido un mural del reconocido Kobra) y la Semana de la Moda de Lisboa (2022) celebrada en Beato.

Para comprender el proceso de gentrificación como resultado del “desplazamiento excluyente” (Marcuse, 1985) o de la selectividad espacial basada en la imposibilidad de vivir en un determinado lugar, Necesitamos entender el patrón de ingresos de la población. Algunos datos sobre los ingresos medios



anuales en Portugal, segundo el INE (<http://www.ine.pt>) a diferentes escalas espaciales, muestran que, en 2022, la renta mensual neta media total de la población ocupada fue de 1.034 € en Portugal y de 1.195 € en el Área Metropolitana de Lisboa. La relación entre el estándar de renta y el precio del metro cuadrado de un desarrollo inmobiliario es una indicación indirecta del perfil deseado de los residentes de dicho desarrollo residencial.

Además de la cuestión inmobiliaria, Lisboa fue elegida Capital Verde de Europa en 2020. El sello “Capital Verde” sigue siendo una presencia constante en la ciudad y se utiliza con una gran estrategia de marketing y publicidad de la ciudad (dentro del marco neoliberal). lógica, y, según UE (2020), el aumento de áreas verdes y medidas de sostenibilidad actuaría como motor de la economía y ayudaría a superar la pérdida de población observada en Lisboa, ya que una ciudad verde se asocia con calidad de vida y esta asociación tiene como objetivo atraer nuevos residentes. Sin embargo, el folleto que anuncia el horario asignado (UE, 2020) solo muestra los espacios centrales y turísticos de la ciudad y, salvo una única foto con un niño negro, todas las personas que aparecen en las imágenes son blancas. La promoción de la representación y la equidad racial todavía parece una dimensión aún lejana de alcanzarse en una ciudad verde.

En nuestra área de estudio en Marvila, entre Braço de Prata y Matinha, existe una asociación directa entre servicios ambientales (espacios verdes y el río) y proyectos de desarrollo inmobiliario, donde podemos inferir un proceso de gentrificación verde. Como destacó José António Videira, presidente del Consejo del Distrito de Marvila, en entrevista con Figueiredo (2019, p.02), los vecinos de las zonas ribereñas están preocupados por los proyectos de renovación y rehabilitación de edificios abandonados en la zona. ., ya que “ha tenido claras ventajas para el desarrollo de la ribera fluvial, así como para el Parque Ribeirinho Oriente [Proyecto de 2011, modificado en 2017, con 1,5 km de longitud y coste estimado de 3,85 millones de euros pagados por la constructora del *Riverside Living Prata*] y otros proyectos de nuevos espacios verdes (...) [p]ero en materia de viviendas nuevas, estamos creando una ciudad que no es para sus habitantes” (...) “[ellos] modernizarán y mejorarán Marvila, pero son desarrollos de alto nivel [2700 nuevas viviendas en Braço de Prata y Matinha], que no están abiertos a la movilidad social y a la clase media, lo que significa que tenemos un distrito de dos velocidades”.

Estas preocupaciones externalizadas tienen mucho sentido, ya que según João Sanches (Diário Imobiliário, 2018, p.2), hablando del perfil de los compradores de *Riverside*, afirma que, “curiosamente”, “son 50% nacionales y 50% extranjeros. Los nacionales creen que o *Living Prata* tiene una ubicación única y que la calidad del proyecto firmado por el famoso arquitecto Renzo Piano justifica esta compra. Y tenemos extranjeros, desde brasileños, ingleses, chinos, que también están entusiasmados con este proyecto”.

Este es el mas grande desarrollo inmobiliario de la zona, y inició su construcción en 2015 como parte del complejo inmobiliario denominado *Prata Living Concept* (conjunto de 12 lotes, 10 para vivienda y 2 para comercio y servicios), es un proyecto de 1999 del reconocido arquitecto italiano Renzo Piano, contaba con 499 unidades (aumentadas a 700, como se explica más adelante) distribuidas en varios edificios como 28 unidades de diferentes tamaños y organizadas en diferentes zonas (Parque, Plaza, Urbana y Oeste, hasta el momento) en el 10 lotes y con una superficie de 244 mil m<sup>2</sup>. Según Piano (entrevista a Almeida, 2017), el concepto original del proyecto era ser una pequeña ciudad vinculada a una plaza central, con muchos árboles. El concepto más reciente detrás del desarrollo es esta desvinculación de la idea de condominio y la redefinición del mismo como “barrio” (el entrevistado pone comillas en el original). Este cambio y refuerzo de la idea de barrio abierto está relacionado con un cambio importante en el proyecto, la reducción del tamaño de unidades/apartamentos en la construcción de nuevos edificios, que pasó de 499 a 700 (Figueiredo, 2019), tras la finalización de las primeras construcciones frente al Parque Ribeirinho do Oriente. Este cambio se produjo para reducir el precio de las unidades y atraer un nuevo perfil de comprador.

Según material promocional de VIC Properties (2019, p.4.), *Riverside* permite a los residentes “[a] despertarse en el paisaje. Vivir en *Prata Riverside Village* es una elección de vida. Lisboa es claramente una ciudad con unas vistas únicas, pero ser testigo del nacimiento de un proyecto de estas características arquitectónicas, capaz de cambiar una de las riberas más preciadas de la ciudad, es algo simplemente único. Se trata de elegir despertar, día tras día, y ver qué obra de arte están creando la luz y el río, qué colores eligieron, qué textura, qué inspiración te dejaron en el paisaje que ilustra tu balcón. Hay cosas que sólo tu hogar te puede dar. Pero vivir en *Prata Riverside Village* también implica el placer de elegir. Entre restaurantes o comercios locales, entre centros de arte o zonas verdes, entre un paseo por el río o alguna de las diversas rutas que puedes realizar en bicicleta”.



El *Riverside* cuenta con varias unidades a la venta en diversas agencias inmobiliarias y sitios web especializados, valorando siempre la autoría del proyecto y la presencia de amplios espacios verdes. En nuestra investigación (primer semestre de 2023), encontramos la siguiente situación:

- Valor medio por m<sup>2</sup>= 6.500,93 €;
- Más caro (precio total) = Apartamento T4 - 3º. Piso – 243+51m<sup>2</sup> - Edificio Park D – 3 plazas de aparcamiento – valor total = 2.500.000,00 €– valor m<sup>2</sup> = 8.503,40 €;
- 'Más barato' (precio total) = Apartamento T0 - 5to. Piso – 41m<sup>2</sup> - Edificio Urban D – 1 plaza de aparcamiento – valor total = 270.000,00 € – valor m<sup>2</sup> = 6.585,37 €;
- M<sup>2</sup> más altos: Apartamento de 1 dormitorio - 1er. Piso – 48+3m<sup>2</sup> - Edificio Park B – 1 plaza de aparcamiento – valor total = 590.000,00 €– valor m<sup>2</sup> = 11.568,63 €;
- Valor mínimo de m<sup>2</sup>: Apartamento de 3 habitaciones - 1er. Piso – 139 + 62m<sup>2</sup> - Edificio Square D – 2 plazas de aparcamiento – valor total = 880.000,00 €– valor m<sup>2</sup> = 4.378,11 €.

Aquí tenemos una situación interesante, ya que los valores más altos con relación a los m<sup>2</sup> están relacionados con unidades más pequeñas, con precios de venta totales más bajos y todas en el edificio del Parque (que está justo frente al Parque Ribeirinho do Oriente y con vista libre del Tajo). Esto evidencia que las amenidades ambientales (el verde y el río) tienen un impacto inmediato en la apreciación del precio por m<sup>2</sup>.

Como se están construyendo varios otros proyectos inmobiliarios en la zona (Figura 4), con la recalificación y renovación de varias villas populares, almacenes y plantas industriales (como la antigua fábrica de Abel Fonseca, transformada en cervecería, uno de los iconos de la renovación de la “vieja” Marvila), Souza (2018) identificó un fuerte proceso de 'bullying inmobiliario' (cambiando las cerraduras de la puerta de entrada principal y quitando las puertas de las unidades vacías), y los residentes con contratos antiguos y protegidos están siendo obligados a abandonar sus propiedades alquiladas.

Según Romão Lavadinho, presidente de la Asociación de Inquilinos de Lisboa (entrevista para Souza, 2018), incluso las personas mayores con contratos antiguos, que deberían estar protegidos por la legislación, están siendo engañadas por las empresas. En los edificios antiguos, las empresas ofrecen a los residentes de larga data la posibilidad de mudarse, por ejemplo, a una unidad en la planta baja, lo que les facilitaría sus desplazamientos, ya que la mayoría de los edificios no tienen ascensor. Sin embargo, Lavadinho (citado por Souza, 2018) afirma que cuando aceptan el cambio, se genera un nuevo contrato de alquiler, con nuevas leyes, fruto de la intensa desregulación del mercado inmobiliario portugués (Antunes y Seixas, 2021), donde no existen las mismas garantías contra el desalojo del inquilino.

Figura 4. Lanzamiento de otro proyecto inmobiliario residencial en la calle Fernando Palha



Leyenda: La publicidad del proyecto inmobiliario destaca que Marvila es un lugar de moda. Pero hay resistencia al proceso, ya que el panel del proyecto fue pintado con la frase “*stop gentrificação*” (paren la gentrificación).

Fuente: Elaboración propia (data: 12/07/2023).

Es importante mencionar que la reconversión de la zona industrial o la implementación del parque supusieron el traslado directo de moradores, ni implicó desplazamientos directos, ya que el terreno estaba

desocupado, el conjunto edificatorio era industrial y la zona verde ocupa lo que era una calle, y que fue desviada, y espacios abiertos sin uso a orillas del Tajo de uso portuario. Como el proceso de gentrificación verde también se entiende a través del desplazamiento excluyente, es posible identificar la emergencia de desplazamientos en el complejo residencial construido (incluidas las antiguas localidades de trabajadores) en las calles de Vale Formoso, Vale Formoso de Cima, Fernando Palha, Fraternidade Operária, Zófimo Pedroso, do Acúcar y Direita de Marvila, porque los precios inmobiliarios apuntan a un perfil de residentes con un alto nivel de ingresos diferente a lo que ocupa esta zona.

### 5. CONCLUSIONES

En el Frente Ribereño Oriental de Lisboa, el proceso de gentrificación verde es potencialmente existente, espacialmente amplio y tiene una alta probabilidad de materializarse por completo. Nuevamente destacamos que aquí tratamos el proceso como una posibilidad, ya que no existen datos estadísticos sobre el cambio real en el perfil demográfico de la zona, que se confirmará o no con el censo de 2031. La identificación de una posible gentrificación verde se basa en referencias bibliográficas, la interpretación de documentos cartográficos y datos estadísticos indirectos, análisis del comportamiento del mercado inmobiliario y trabajos de campo. Según nuestros indicios, la gentrificación verde en proceso en la ribera del río Tajo en el distrito de Marvila, en las zonas conocidas como Braço de Prata y Matinha, es resultado de un desplazamiento excluyente (Marcuse, 1985). La exclusión de los más pobres, los a las personas mayores y a la clase trabajadora de los beneficios medioambientales resultantes de la conversión de terrenos industriales abandonados a terrenos totalmente nuevos. En esta zona, la valorización inmobiliaria no es sólo función de un parque, un espacio verde concreto, sino que está íntimamente relacionada con la presencia y vistas del río Tajo, el proceso de descontaminación del suelo y la expansión de la forestación en la zona. La preocupación estética, el mantenimiento constante del Parque Ribeirinho con vistas al río, está presente en la estrategia de convencer a la gente para que compre una propiedad en la zona.

La investigación, relacionada con una investigación postdoctoral en la Universidad Nova de Lisboa, identificó que la gentrificación verde en los estudios de caso se produce mediante un proceso de exclusión/selección de potenciales compradores/residentes de inmuebles ubicados cerca del parque o que presenten elementos/discursos de sostenibilidad, vistos como una posibilidad más de consumo. Al vender viviendas asociadas a áreas verdes o estilos de vida sustentables, los agentes inmobiliarios producen un acceso desigual a la naturaleza en la ciudad, reforzando desigualdades e injusticias basadas en raza, edad, género o ingresos.

Al mismo tiempo que la ciudad es la aparente negación de la naturaleza, el espacio urbano, por sus características, recursos sociales y educativos, diversidad y densidad, podría ser la plataforma de lanzamiento de un proceso de (re)valoración de una concepción emancipadora colectiva sobre la producción y uso de la naturaleza en la ciudad para un presente/futuro sostenible. Sin embargo, las prácticas observadas en el mercado inmobiliario indican que esta iniciativa es más una utopía y está muy distante de realizarse, ya que numerosos desarrollos residenciales están asociados a la presencia de espacios naturales o incluso elementos/discursos de sostenibilidad como estrategia de valorización, produciendo un acceso desigual a los entornos urbanos.

Es necesario analizar cuidadosamente todas las iniciativas verdes en nuestras ciudades, ya que las contradicciones de la producción capitalista del espacio urbano no están adecuadamente incluidas en los diagnósticos de las acciones de renaturalización y en los proyectos de resiliencia y mitigación del cambio climático. Infortunadamente, en muchos estudios sobre desarrollo urbano sostenible se deja de lado la visión crítica y dialéctica sobre el acceso desigual a la naturaleza y el proceso de gentrificación, tanto por una búsqueda rápida de soluciones, evitando complejidades y contradicciones, como por un llamamiento a fondos privados y al mercado para incorporar discursos o acciones ambientales. La naturaleza en la ciudad no puede ser un privilegio sólo para quienes tienen poder adquisitivo para comprarlo, conservarlo o producirlo y no puede considerarse un producto de lujo que sólo puedan consumirla los habitantes de las ciudades con dinero suficiente para comprar propiedades de alto estándar.

Agradecimientos: a la Profa. Dra. Margarida Pereira, del Centro Interdisciplinario de Ciencias Sociales (CICS) de la Universidad Nova de Lisboa, por supervisar mi pesquisa de postdoctorado, realizada en 2023.



## REFERENCIAS

- Anguelovski, I. & Connolly, J. J. T (2019). Green gentrification in Barcelona. En *Renaturing cities. Town planning and housing* (pp. 100-112). Barcelona Provincial Council's Press and Communication Office.
- Antunes, G.; Seixas, J. (2022). Impactos da pandemia na evolução do acesso à habitação na Área Metropolitana de Lisboa. *Cidades, Comunidades e Territórios*, 45, pp. 55–79. doi: 10.15847/cct.26600
- Baumgartner, W.H. (2021a). Parque Augusta (São Paulo/Brazil): From the Struggles of a Social Movement to its Appropriation in the Real Estate Market and the Right to Nature in the City. *Sustainability*, 13(9) 5150. doi: 10.3390/su13095150
- Baumgartner, W.H. (2021b). La gentrificación verde y el derecho a la naturaleza en la ciudad. Apropiación de la naturaleza en la producción capitalista del espacio urbano. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 8(2), 17-32. doi: 10.15446/cep.v8n2.91581
- CML - Câmara Municipal de Lisboa (2017, junio). Atlas Social de Lisboa. Recuperado 08 de febrero de 2023, CML Lisboa: de <https://www.am-lisboa.pt/451600/1/009155,000531/index.htm>
- CML - Câmara Municipal de Lisboa (2008). Relatório Ambiental do Plano de Pormenor da Matinha. Lisboa: CML - Câmara Municipal de Lisboa (2021, diciembre). Plantas de Freguesias. Recuperado 20 de julio de 2023, CML Lisboa: <https://dados.cm-lisboa.pt/dataset/plantas-de-freguesia>
- Carvalho, M.; Carmo, R. M. (coords.). (2012). Desigualdades de remuneração nas freguesias do concelho de Lisboa (2003-2009). Recuperado 8 de febrero de 2023, de Observatório das Desigualdades: [https://observatorio-lisboa.eapn.pt/ficheiro/Desigualdades\\_de\\_Remuneracao\\_nas\\_Freguesias\\_do\\_Concelho\\_de\\_Lisboa\\_-\\_2003-2009.pdf](https://observatorio-lisboa.eapn.pt/ficheiro/Desigualdades_de_Remuneracao_nas_Freguesias_do_Concelho_de_Lisboa_-_2003-2009.pdf)
- Craveiro, M. T.; Belo, F.; Cardoso, M. A. N. (Coord.). (2016). II Diagnóstico social de Lisboa 2015-2016. Lisboa: CML 2016.
- EU - European Union. (2020). Lisbon – European Green Capital 2020. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Figueiredo, J. (2019, setiembre 29). A nova vaga da frente ribeirinha. *Jornal Expresso*. Recuperado de <https://expresso.pt/sociedade/2019-09-29-A-nova-vaga-da-frente-ribeirinha>
- Gould, K.A.; Lewis, T.L. (2017). Green gentrification. *Urban sustainability and the struggle for environmental justice*. New York: Routledge.
- Haase, A; Schmidt, A; Rink, D. (2023). Grüne Gentrifizierung: Impulse für eine kritische Perspektive auf Stadtgrün und nachhaltige Stadtentwicklung. In *Handbuch Umweltsoziologie* (pp. 1-13). Wiesbaden: Springer. doi: 10.1007/978-3-658-37222-4\_57-1
- Haase, D., Kabisch, S., Haase, A., Andersson, E., Banzhaf, E., Baró, F. ... Wolff, M. (2017). Greening cities: to be socially inclusive? About the alleged paradox of society and ecology in cities. *Habitat International*, 64, 41-48. doi: 10.1016/j.habitatint.2017.04.005
- Konstantinovas, B. (2020). Potencialidades dos vazios urbanos. Estudo de caso de Marvila (Lisboa). [Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa] <http://hdl.handle.net/10362/103333>
- Marcuse, P. (1985). Gentrification, Abandonment, and Displacement: Connections, Causes, and Policy Responses in New York City. *Journal of Urban and Contemporary Law*, 28, 195-240.
- Nunes, A. M. K. (2015). "Aging in Place": Revitalização Urbana em Braço de Prata/Marvila Habitação, Equipamento, Lazer e Trabalho numa Estrutura Multifuncional. [Dissertação de Mestrado, Universidade de Lisboa] <http://hdl.handle.net/10400.5/10569>
- Oliveira, A. C. P. (2014). Frente Ribeirinha de Lisboa. Regeneração Urbana – Nova Maneira de Pensar e Fazer Cidade. [Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa] <http://hdl.handle.net/10362/13177>
- Sousa, A. N. (2018, octubre 30). Inside Santos Lima: the block at the heart of Lisbon's 'real estate bullying'. *The Guardian*. Recuperado de <https://www.theguardian.com/cities/2018/oct/30/santos-lima-lisbon-marvila-gentrification-real-estate-bullying>
- VIC Properties. (2019). Brochura Prata Riverside Village. Recuperado 23 de febrero de 2023, de VIC Properties: <https://www.pratariversidevillage.com/wp-content/uploads/2019/12/Brochura-Prata-Mobile-PT.pdf>



# FACTORES SUBYACENTES EN LA EXCLUSIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA POBLACIÓN INDÍGENA EN LA CIUDAD DE MÉXICO

MARÍA DE J. SANTIAGO CRUZ<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Instituto de Socioeconomía, Estadística e Informática, Colegio de Postgraduados, Campus Montecillo, Estado de México E-mail: ecomjscolpos.mx*

**Resumen.** México es un país de grandes contrastes, culturas y paisajes. En la socioeconomía existen disparidades en ingresos y nivel de vida, que se reflejan en segregación y exclusión socioeconómica de facto de grupos poblacionales, en contextos donde las políticas públicas apenas son capaces de contrarrestar los desequilibrios propiciados por las fuerzas del mercado. En 2020 las diferencias económicas se expresaron en ingresos variando de 1 a 17 entre los deciles I y X. Pero la exclusión socioeconómica rebasa el significado del ingreso e incluye activos sociales e institucionales, cuya interacción se refleja en exclusión social y económica y cuyo dinamismo incide en la movilidad y en la capacidad de integración social. En la presente comunicación son relevantes las siguientes preguntas: ¿Qué factores sociales, económicos e institucionales son determinantes en la exclusión socioeconómica y cuál ha sido el papel de la política pública para contrarrestar la exclusión social y económica? ¿Existen características específicas propias de la discriminación en la Ciudad de México (CDMX) y qué características toma la exclusión socioeconómica? ¿Cómo interactúa la exclusión socioeconómica con el desarrollo socioeconómico?

**Palabras clave:** Indígenas, exclusión socioeconómica, distribución del ingreso, Ciudad de México

## FACTORS UNDERLYING THE SOCIOECONOMIC EXCLUSION OF THE MEXICAN INDIGENOUS POPULATION IN MEXICO CITY (CDMX)

**Abstract.** Mexico is a country of great contrasts, cultures and landscapes. In the socio-economy, there are disparities in income and standard of living, which are reflected in segregation and de facto exclusion of population groups, in contexts where public policies are barely able to counteract the imbalances fostered by market forces. In 2020, economic differences were expressed in income, ranging from 1 to 17 between deciles I and X. But social exclusion goes beyond the meaning of income and includes social and institutional assets, whose interaction is reflected in exclusion and whose dynamism affects mobility and the capacity for social integration. This paper addresses the following questions considered relevant: What social, economic and institutional factors are determinants of socioeconomic exclusion and what has been the role of public policy to counteract social and economic exclusion? Are there specific characteristics of discrimination in Mexico City (CDMX) and what characteristics does socioeconomic exclusion take? How does socioeconomic exclusion interact with socioeconomic development?

**Key words:** Mexican indigenous, socioeconomic exclusion, income distribution, Mexico City



## INTRODUCCIÓN

México tiene una historia de grandes culturas, que en el presente se manifiesta en la coexistencia de múltiples pueblos indígenas, con formas propias de pensar, de actuar y de representar el mundo. Por sorprendente que pudiera parecer, fue apenas en 1992 cuando se plasmó en una adición al artículo 4° de la Constitución Política el reconocimiento de ser un país pluricultural y reconocer también los derechos de los pueblos indígenas que lo habitan (DOF, 28 enero 1992).

El significado actual de población indígena en México está establecido formalmente también en el artículo 2° de la Constitución mexicana, cuando se refiere al pueblo indígena como el que “desciende de poblaciones que habitaban en el territorio actual del país al iniciar la colonización y que conservan sus propias instituciones sociales, económicas, culturales y políticas o parte de ellas” (Cámara de Diputados, 2024). La Constitución afirma también que el criterio para determinar a quiénes se aplican las disposiciones sobre pueblos indígenas es la conciencia de su identidad indígena.

En el registro formal de la población indígena mexicana intervienen elementos de la propia persona, de la familia y de la comunidad a que pertenece. En la Encuesta Nacional de Discriminación (ENADIS) 2022 es determinante el hablar una lengua indígena como lengua materna propia, o haberlo sido de padres o abuelos (CONEVAL 2012, p. 9). En forma complementaria están los criterios de haber nacido o pertenecer a una comunidad indígena, o en su caso ser reconocido por la comunidad como tal, o bien tener costumbres y tradiciones propias de la población indígena mexicana (INEGI ENADI 2022).

Existen discrepancias entre las fuentes de datos. El Censo de Población y Vivienda 2020 registró como población indígena mexicana a la que habla una lengua indígena y/o la población que se considera indígena. Según este registro en 2020 el 19 % de la población mexicana de 03 años y más se clasificaba como indígena. De este grupo el 31 % (7.1 millones de personas) hablaba una lengua indígena, el restante 69 % (16.1 millones) se consideraba indígena (INEGI. Censo de Población y Vivienda 2020). Por su parte, la ENADIS 2022 registró alrededor de 10.4 millones como indígenas, de los cuales 7.3 millones se reconocieron como hablantes de una lengua indígena. En lo que sigue se hará referencia explícita a la fuente de donde provenga cada variable.

En la temática sobre discriminación, exclusión socioeconómica e indigenismo existen conceptos que se han anclado en el imaginario popular como sinónimos y que reflejan las actitudes sociales de la población. Ser indígena, por ejemplo, va asociado con pobreza, o con persona de piel oscura, si bien en los hechos también hay pobres de piel clara, como también pueden encontrarse indígenas que no son pobres. Esta situación es pertinente tenerla presente con algunas fuentes de datos al clasifican a las personas de acuerdo con el color de la piel y asociarla con otras variables que reflejan discriminación o pobreza.

La comunicación presenta en el apartado 1 algunos elementos en la perspectiva teórico metodológico para el análisis de la exclusión socioeconómica, así mismo su relación con la cohesión social y el desarrollo económico. En el apartado 2 se analiza la información sobre la población indígena en México y los indicadores de discriminación y se comparan comportamientos entre el nivel nacional y la Ciudad de México (CDMX). La comunicación cierra con una mirada integral y los temas pendientes sobre población indígena en México y exclusión socioeconómica.

## 1. MARCO DE REFERENCIA

Dos preguntas se consideran pertinentes en el análisis de la exclusión socioeconómica de la población indígena mexicana: i) ¿qué factores inciden en la discriminación y en la exclusión social y económica? y ii) ¿cuál es la relevancia teórica o empírica de la exclusión socioeconómica y la discriminación?

El concepto de discriminación está asociado con exclusión socioeconómica, con restricción o preferencia y generalmente no tiene una base racional ni objetiva. Hay discriminación cuando existe “distinción, exclusión, restricción o preferencia que, por acción u omisión, con intención o sin ella, no sea objetiva, racional ni proporcional y tenga por objeto o resultado obstaculizar, restringir, impedir, menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos humanos y libertades (Artículo 1 de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación 2003).

La exclusión socioeconómica puede definirse como la negación sistemática de la idea y de la práctica asociada a ella, de que los otros son simplemente otros (Castoriadis, 1985); su manifestación puede tomar



la forma de exclusión económica, relacionada por ejemplo con el empleo y el ingreso; de exclusión social, con pérdida de dignidad humana o solidaridad hacia el excluido y exclusión política, cuando hay falta de derechos humanos y políticos (Bessis, 1995). En la exclusión va inherente un juicio de valor, que como tal es subjetivo y que minimiza al otro. Su expresión física puede verse como la de dos conjuntos de personas, el A, que se autoasigna valor y el B, al que A no le concede valor o recibe un valor menor al del conjunto A.

Williamson (2000) propone cuatro niveles para explicar los elementos que influyen en los comportamientos y en la toma de decisiones. Si bien su argumentación se refiere a las transacciones y decisiones en la economía, su pensamiento es aplicable a las interacciones y decisiones en el contexto social. Las decisiones son, entonces, el resultado de la interacción de los elementos entre: i) nivel I, que está representado por lo que la persona hereda culturalmente, de la familia y del grupo social más próximo. Se expresa en las Instituciones informales de su contexto, las costumbres, las tradiciones, las normas y la religión; II) el nivel II contiene lo que Williamson denomina el ambiente institucional, donde se ubica el marco jurídico en que el sujeto actúa, con sus leyes y reglas formales; III) en este nivel se ubica la gobernanza, de la que depende la vigencia del nivel II, las modalidades, eficiencia o exactitud con que se aplica el marco jurídico y el nivel IV) en el que es visible la decisión tomada, para Williamson la decisión respecto a la asignación de recursos y aplicada al contexto que nos ocupa sería la decisión de un determinado comportamiento social, solidario, de cohesión social o de exclusión social. Boettke et al. (2008) coinciden en la importancia de las instituciones informales (nivel I) para moldear las experiencias y acciones individuales. En la terminología de Boettke, transformar una socioeconomía implica considerar el *métis*, que expresa el conocimiento local resultado de la práctica y experiencia diarias. Incluye las habilidades culturales de la población, las normas, las convenciones y todo lo que da forma a sus experiencias individuales (Boettke et al., 2008).

La discriminación se refleja en exclusión social, económica y/o política e incide en la cohesión social, en la desigualdad y en un crecimiento no compartido. Como fenómeno socioeconómico se expresa en desigualdad social y en estereotipos y estigmas. A nivel micro y macrosocial la discriminación se manifiesta en el lenguaje y en actitudes y valores que toman forma como referencia estereotipos culturales aceptados como cualitativamente mejores. El análisis de la exclusión socioeconómica en el contexto del desarrollo económico es relevante porque tiene una implicación intergeneracional. Se ha constatado, por ejemplo, que en México 49 de cada 100 personas que nacen en los hogares del grupo más bajo de la escalera social, se quedan ahí toda su vida. Y aunque la otra mitad logra ascender, 25 de ellos no logran superar la línea de pobreza (Centro de Estudios Espinosa Yglesias, 2019). Así, con exclusión socioeconómica y discriminación para una persona que forma parte de una comunidad indígena o de algún grupo vulnerable, el camino de su vida podría estar ya trazado entre la pobreza y falta de oportunidades.

La trascendencia de la exclusión social y económica para el desarrollo económico ha recibido atención en la academia y derivado en diversas temáticas que han enriquecido la discusión (Gall, 2004; CEPAL, 2007; CEPAL, 2010; Barba Solano, 2011; Mora Salas, 2015; Haro Álvarez y Vázquez Vázquez, 2018; Sojo, 2018; Martínez Betancourt y Neira Millán, 2021), con énfasis metodológico y de aplicación en las políticas públicas.

En México han existido iniciativas públicas, tanto para hacer visible el fenómeno de la discriminación, como para contrarrestar su existencia y repercusiones. Tres iniciativas de largo alcance son: la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación de 2003, la fundación del Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED) en 2003 y la formalización para levantar información periódicamente sobre discriminación, a través de la Encuesta Nacional de Discriminación (ENADIS). Estas acciones reflejarían elementos del nivel II y III del esquema de Williamson. Su aplicación o la gobernanza (nivel III) tienen aún vacíos, como se podrá constatar en el siguiente apartado.

El CONAPRED identifica actualmente 10 grupos de interés y vulnerables a la discriminación: pueblos indígenas, personas afromexicanas, personas con discapacidad, migrantes, personas de la diversidad religiosa, personas adultas mayores, la niñez de 09 a 11 años, personas adolescentes y jóvenes (12 a 29 años y mujeres de 18 años y más (CONAPRED, 2023). En lo que sigue la discusión continúa sobre los indígenas mexicanos, uno de los grupos identificados como sujetos vulnerables a discriminación y exclusión social y económica.



## 2. DISCRIMINACIÓN Y EXCLUSIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA POBLACIÓN INDÍGENA EN MÉXICO

La temática del indigenismo entró formalmente en la agenda de las políticas públicas a fines de los años 90s y se asocia con el levantamiento en el Estado de Chiapas del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) en 1996 (González Casanova, 2001). A partir de ese movimiento el gobierno reconoció explícitamente la necesidad de incorporar la existencia de la diversidad étnica y cultural en el diseño de leyes, políticas públicas y programas de desarrollo social en México. Y con ese fin se elaboraron instrumentos metodológicos para recoger la información pertinente en el diseño de políticas públicas.

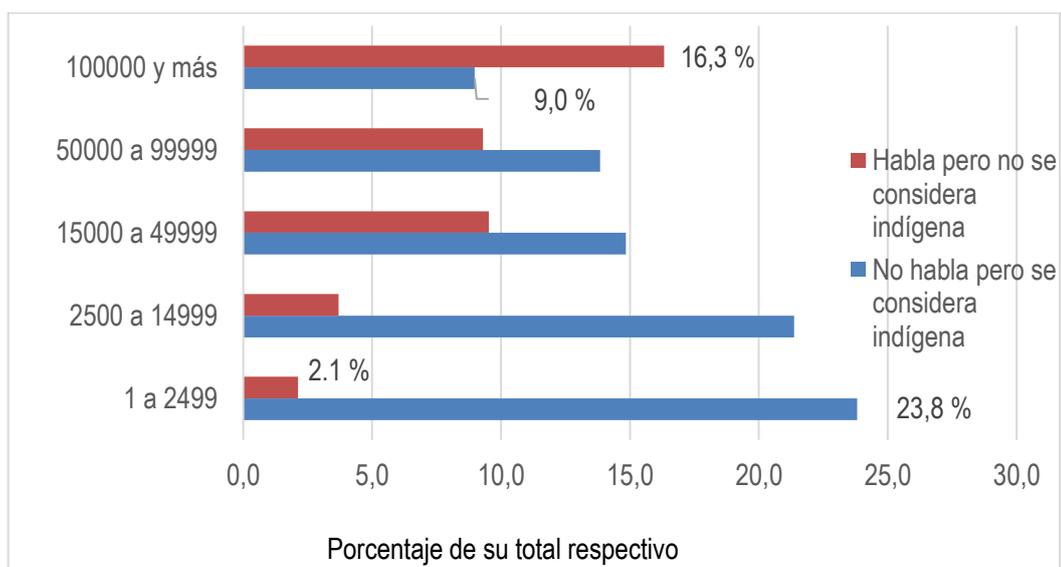
La primera Encuesta sobre discriminación se levantó en 2005, a la que siguieron las de 2010, 2017 y 2022. La ENADIS permite conocer la discriminación a partir de dos criterios, uno que refleja las actitudes de la población hacia los grupos vulnerables y dos que informa sobre la percepción de discriminación que experimentan los propios grupos vulnerables.

### 2.1 La expresión de la exclusión socioeconómica de la población indígena mexicana

México tiene una gran riqueza lingüística. La lengua oficial es el castellano, pero existen y se hablan 68 lenguas indígenas más. Las lenguas principales por cantidad de hablantes son 6. En la CDMX se hablan 55 de las 68 lenguas indígenas nacionales, aunque las de mayor presencia son el náhuatl, cuyos hablantes representan casi el 30% del total; el mixteco con el 12.3%; otomí 10.6%; mazateco 8.6%; zapoteco 8.2% y mazahua con 6.4%.

Hay dos criterios de clasificación para la población indígena mexicana: hablar una lengua indígena (objetivo) o percibirse como indígena (subjetivo). En 2020 el 19.4 % de la población mexicana se clasificó como indígena. De la población así clasificada, el 30.8% hablaba una lengua indígena. El 39.2 % de la población indígena mexicana se ubica en las localidades rurales de hasta 2,499 habitantes. En las grandes ciudades de 100,000 habitantes y más está el 25.7 %. Resulta de interés el comportamiento social de percibirse o no como indígena. Aunque un criterio formal es hablar una lengua indígena, no toda la población que habla una lengua indígena se percibe como tal. Existe una relación directa entre tamaño de la localidad donde se habita y la actitud de no percibirse como indígena, aunque el sujeto hable una lengua indígena. Por otra parte, la proporción de población que no habla una lengua indígena pero que se percibe como tal, disminuye a mayor tamaño de la localidad de residencia. Una posible hipótesis es la connotación social negativa que se atribuye a ser indígena.

Gráfica 1. México 2020 Autoadscripción como indígena



Fuente: Elaboración propia con datos del Censo de Población y vivienda 2020

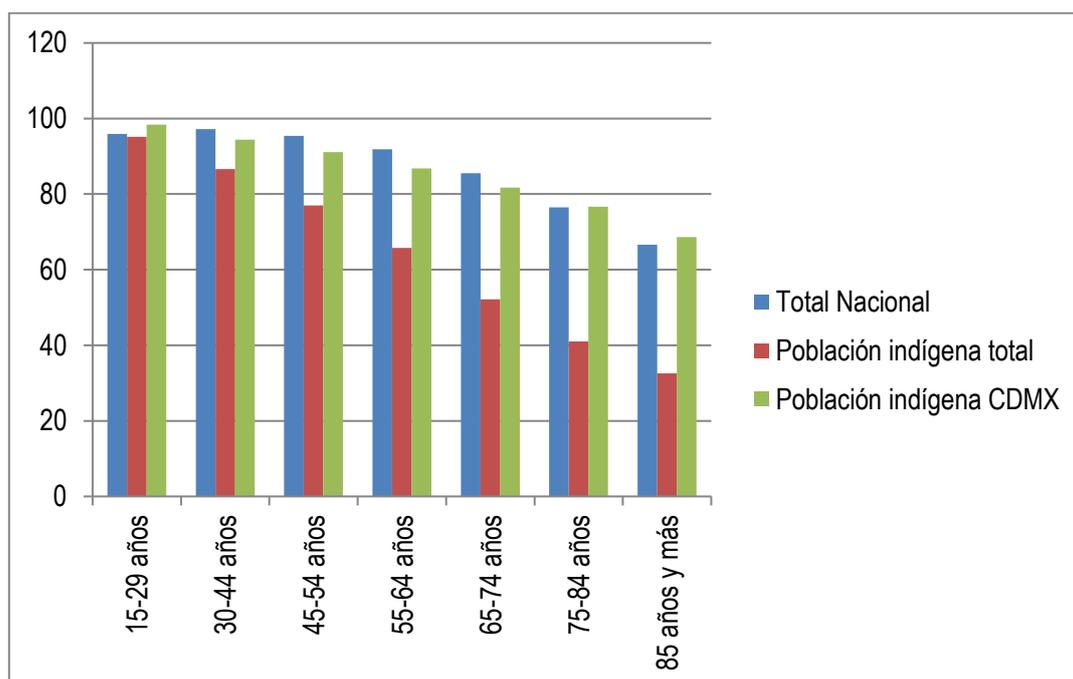


## LA CIUDAD “VEINTE-TREINTA”. MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI

De acuerdo con datos de la encuesta intercensal 2015 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en CDMX habitan 8 millones 918 mil 653 personas, de las cuales el 8.8 por ciento se auto adscriben como indígenas, es decir alrededor de 785 mil. (<https://www.sepi.cdmx.gob.mx/lenguas-indigenas>). De ese total, 129 mil personas hablan alguna lengua indígena, lo que representa el 1.5 % de la población.

La población indígena en México ha estado expuesta a diversas formas de exclusión, en su dimensión social, económica y política. Los datos sobre la tasa de alfabetización, definida como el porcentaje de la población que sabe leer y escribir respecto al total respectivo, indican que la población indígena en la ciudad de México está en condiciones más favorables que el resto de la población indígena en el país. Esta situación podría deberse por un lado a las oportunidades que ofrece la CDMX, o bien a que la población indígena que llega a la CDMX viene en mejores condiciones respecto a la que queda en las comunidades.

Gráfica 2. Alfabetismo de la población mexicana total y población indígena de 15 años y más



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Censo de Población y Vivienda 2020

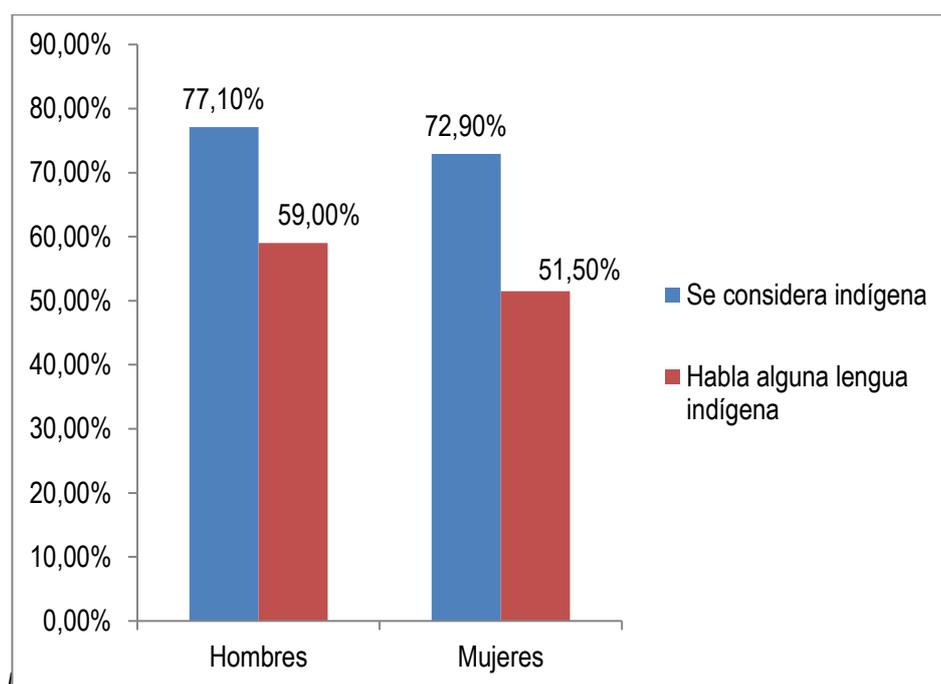
Un rasgo positivo es que las condiciones de alfabetismo en la población indígena más joven han mejorado y muestra niveles idénticos a los existentes a nivel nacional.

La población indígena mexicana está sometida a presiones sociales y económicas para contrarrestar las condiciones adversas y subsistir en las ciudades. La capacitación que pueda adquirir o su desempeño en la sociedad y la economía están condicionadas a sus habilidades y conocimientos, área de la que dan indicios por un lado el alfabetismo y por otro lado la apropiación del idioma castellano. En este indicador existen también diferencias entre la situación del total de la población indígena en México y la que habita en la CDMX. Entre 2000 y 2020 la situación ha mejorado, en 2020 el 15 % de la población mayor de 50 años a nivel nacional no hablaba castellano, aunque la proporción disminuye con la edad. En la ciudad de México la mayoría de la población indígena habla castellano y la que no lo habla no alcanzaba el 1 % (INEGI, 2020).

Una forma palpable en que se expresa la discriminación y exclusión económica es en los ingresos laborales. Se estima que existe una diferencia de ingresos entre trabajadores indígenas y no indígenas con un nivel de formación equivalente, entre el 27% y el 57% (Díaz-Cayeros, 2016, p.2 recuperado de <https://www.esglobal.org/la-discriminacion-de-los-pueblos-indigenas-en-mexico/>).



Gráfica 3. México 2022 Ingresos de la población indígena en México



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. ENIGH 2022

En la comparación respecto a los ingresos promedio nacional, se constata una diferencia fundamental, con desventaja mayor para la población femenina, tanto la que se considera indígena, como la que habla una lengua indígena. En 2022 el ingreso promedio de una mujer que habla una lengua indígena fue aproximadamente la mitad del ingreso que recibía una mujer a nivel nacional (Gráfica 3).

## 2.2 Actitudes de discriminación y exclusión socioeconómica

La discriminación social hacia la población indígena mexicana toma diversas formas. En primer lugar hay que notar que la identificación social de un indígena no se hace a partir de estadísticas o criterios de clasificación oficial, sino a la impresión que exista en el imaginario colectivo de lo que es un indígena, como su apariencia física, el color de la piel, su forma de comunicación y el comportamiento que se les atribuye. La connotación social la conforman las características que se han anclado en el imaginario colectivo respecto a los otros.

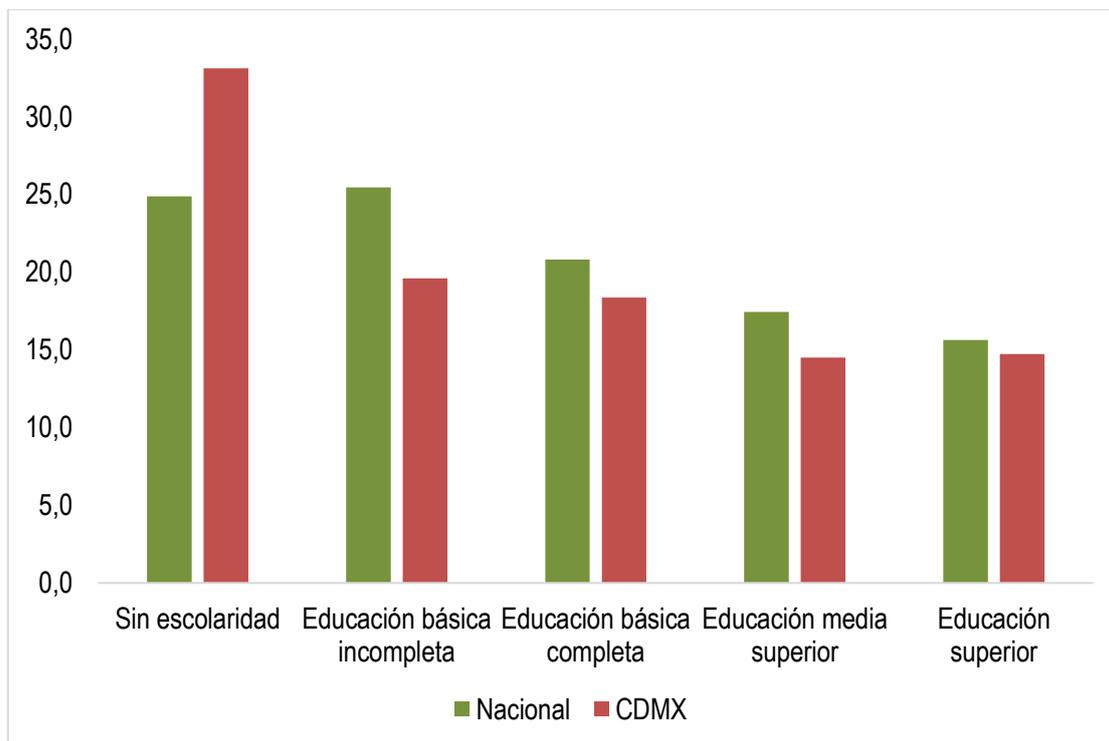
De acuerdo con los datos de la ENADIS 2022, con intervalos de confianza al 90 %, por lo menos el 33 de la población nacional y el 25 % de la población en CDMX consideran que las personas indígenas valoran poco el seguir estudiando, es decir, que no tienen interés en "progresar". Los conceptos de indígena y pobre caminan juntos y se usan generalmente de manera complementaria. Así, en la encuesta 2022 en la aseveración de que "Los pobres se esfuerzan poco por salir de su pobreza" hay coincidencia de actitud a nivel nacional y en CDMX, alcanzando acuerdo en ambos casos y abarcando a un tercio de la población con esa actitud.

Otra actitud relevante es la apertura de la población de 18 años y más para contratar a una persona considerada indígena. Con intervalos de confianza al 90 % los datos indican que en CDMX aproximadamente el 3% no estaría dispuesto a contratar a indígenas, el 15.3 % estaría algo dispuesta a contratar a una persona indígena, contra el 20 % que estaría poco dispuesta y el 69% que estaría muy de acuerdo.

En situaciones relacionadas con la exclusión política de los indígenas mexicanos, el 5 % de la población en 2022 dijo que no aceptaría que el Presidente de la República fuera una persona indígena mexicana, contra el 55% que estaría muy de acuerdo (ENADIS 2022). En otros puestos de elección popular también hay rechazo, que se comporta de manera inversa con el nivel de escolaridad.



Gráfica 4. México 2022. Población en desacuerdo de reservar espacios de elección popular a personas indígenas mexicanas



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. ENADIS 2022

### 2.3. Percepción de discriminación y exclusión social y económica

La Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación de 2003 fue un avance institucional para contrarrestar la exclusión socioeconómica y política. Pero la eficiencia institucional de un marco normativo no se restringe a la formalidad de que exista una ley, importa también la infraestructura institucional para su aplicación o la sanción de los desvíos, así como la cultura de la observación social de su cumplimiento. En 2022 la población indígena de México percibió discriminación tanto de agentes privados, como de agentes públicos, que competen a la economía y a la provisión de servicios públicos.

Cuadro 1. México 2022 Población indígena que percibió mucha discriminación

Rubro	Porcentaje
Buscar empleo	31.1
Las oficinas o servicios de gobierno	29.3
Los tribunales o juzgados	26.0
Los servicios de salud	20.7
Los negocios (tiendas, restaurantes)	19.1
Las escuelas	17.0

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. ENADIS 2022

Como grupo vulnerable, en 2022 la población indígena mexicana mencionó tener algunos problemas, que considera fundamentales. La revisión permite aseverar que los problemas referidos son problemas que aquejan a la población en pobreza en México y aluden a la satisfacción de necesidades básicas: empleo, comida y atención médica.



*Cuadro 2. Los problemas que aquejan a la población indígena mexicana de 12 años y más, según su propia percepción*

<b>Rubro</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>Falta de empleo</b>	18.5
<b>Falta de recursos económicos (comer, vestir)</b>	16.9
<b>Falta de atención médica</b>	13.2

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. ENADIS 2022

En la percepción de la población indígena mexicana el 12 % se siente discriminada por su apariencia física, mientras que el 8 % percibe discriminación por hablar una lengua indígena. Aunque existen amplios programas públicos que actualmente promueven la multiculturalidad y el reconocimiento de los valores de la población indígena en México, el 7 % considera que sus costumbres y tradiciones no son respetadas por el resto de la población mexicana.

### 3. REFLEXIONES GENERALES: LO QUE HAY Y LO QUE FALTA

El pasado prehispánico en México ha sido revalorado continuamente, destacando el legado cultural de las culturas originarias. De manera contradictoria, simultáneamente se han anclado prejuicios en el imaginario social contra los descendientes de esas poblaciones, con repercusiones para su integración en el proceso de desarrollo económico. Han corrido caminos paralelos, con más obstáculos para la población indígena mexicana, traducidos en exclusión social, económica y política, así también en la ausencia de cohesión social y de un desarrollo compartido.

La situación de la población indígena residente en la CDMX presenta características interesantes que permiten pensar en un proceso de selección respecto a la situación promedio que vive la población indígena en México. Quienes viven en CDMX están expuestos a grandes presiones para entrar al mercado de trabajo, o en su interacción cotidiana con el resto de la población. La discriminación existe, aunque la capacidad de denuncia o de hacerse presentes es mayor que la que podría tener la población indígena en áreas rurales mexicanas.

La discriminación y exclusión socioeconómica están ancladas en el imaginario social. Transformar ese imaginario y cambiar el relato y los comportamientos sociales requieren acciones fundamentales, integrales y continuas. Las políticas públicas han lanzado iniciativas y medidas para modificar el marco jurídico y el gasto público destinado a proporcionar atención a los pueblos indígenas de México. Pero es una tarea que compete también a la sociedad en su conjunto, tendiente a cambiar actitudes y valoraciones.

De acuerdo con los indicadores presentados hay un rezago evidente que denota exclusión social, económica y política. Los indicadores muestran la discriminación y la población indígena mexicana percibe esa discriminación, que proviene tanto de actores públicos como de actores privados. No cabe duda que es insoslayable un cambio institucional, principalmente de las instituciones informales que han alimentado y reproducido las conductas de exclusión socioeconómica hacia la población indígena mexicana. En el esquema de Williamson las decisiones que toma un sujeto obedecen a su contexto institucional, a las instituciones informales, a las instituciones formales y a la gobernanza. En el contexto de la discriminación y exclusión socioeconómica en México los cambios requeridos implican un proceso de cambio institucional de largo plazo, proceso que no es automático ni espontáneo. Un instrumento pertinente para la acción lo ofrece la información de la ENADIS sobre las tendencias en los comportamientos sociales relativos a la discriminación. El otro instrumento es la Ley para prevenir la discriminación, si bien es necesario fortalecer la infraestructura jurídica que vigile el cumplimiento de la ley. Actualmente existen iniciativas en el marco de las políticas públicas para fortalecer el marco jurídico para la población indígena mexicana, así también el gasto público, con la creación de infraestructura y apoyos que disminuyan la situación histórica de marginación a que se ha orillado a la población indígena en México. En este contexto se encuentra el Programa Nacional de los Pueblos Indígenas 2018-2024 que tiene como premisas el



fortalecimiento de la autonomía, la participación efectiva y el aprovechamiento sostenible de tierras y recursos naturales para combatir la pobreza y marginación en que se encuentran los pueblos indígenas.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Barba Solano, C. (2011). Revisión teórica del concepto de cohesión social: hacia una perspectiva normativa para América Latina. *Perspectivas críticas sobre la cohesión social: Desigualdad y tentativas fallidas de integración social en América Latina*, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), Buenos Aires.
- Bessis, S. (1995). De la exclusión social a la cohesión social. MOST. Documentos de Políticas Sociales 2, Universidad de Roskilde y Organización de las Naciones Unidas.
- Boettke, P.J., Coyne, Ch.J. y Leeson, P.T. (2008). Institutional Stickiness and the New Development Economics. *American Journal of Economics and Sociology*, 67 (2), 331-358.
- Cámara de Diputados. (2003). Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación
- Cámara de Diputados. (2024). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Castoriadis, C. (1985). Reflexiones en torno al racismo. *Racismo y Mestizaje. Debate Feminista*. doi 10.22201/cieg.2594066xe.2001.24.655
- Centro de Estudios Espinosa Yglesias (2019). Informe de Movilidad Social en México. Hacia la igualdad regional de oportunidades. México.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina). (2007). Cohesión social. Inclusión y sentido de pertenencia en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile
- CEPAL (2010). Cohesión social en América Latina. Una revisión de conceptos, marcos de referencia e indicadores, LC/G.2420, Naciones Unidas.
- Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED) (2023). Boletín 016 Encuesta Nacional sobre Discriminación 2022.
- CONEVAL (Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social). (2012). Informe de pobreza en México 2012. México.
- Diario Oficial de la Federación (DOF) (1992). Decreto Presidencial del 28 de enero.
- Fuentes, M.L. y Székely, M.(Compiladores). (2010). Un nuevo rostro en el espejo: percepciones sobre la discriminación en México. Centro de Estudios Espinosa Yglesias, A.C. México.
- Gall, O. (2004). Identidad, exclusión y racismo: reflexiones teóricas y sobre México. *Revista mexicana de sociología* 66(2).
- González Casanova, P. (2001). Los zapatistas del siglo XXI. *Revista OSAL Observatorio Social de América Latina*. Junio
- Haro Álvarez, G. y Vázquez Vázquez, J.D. (2018). La cohesión social desde una perspectiva no normativa: alternativa de un diseño instrumental. *Tla-Melaua*, 11(43), 132-154. México.
- INEGI (Instituto Nacional de Geografía, Estadística e Informática) (2020). Censo de Población y Vivienda 2020
- INEGI (2022). Encuesta Nacional sobre Discriminación (ENADIS) 2018 y 2023. México.
- INEGI (2022). Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares
- Instituto Nacional para los Pueblos Indígenas (INPI) (2017). ¿Sabes qué hacer en caso de sufrir actos de discriminación? <https://www.gob.mx/inpi/articulos/sabes-que-hacer-en-caso-de-sufrir-discriminacion>
- Martínez Betancourt, E. y Neira Milian, J. R. (2021). Renovando los supuestos de la cohesión social ¿cómo se construye? *Cuadernos Intercambio sobre Centroamérica y el Caribe*, 18(2), Universidad de Costa Rica.
- Mora Salas, M. (2015). Cohesión social: balance conceptual y propuesta teórico metodológica, CONEVAL, México.
- Sojo, A. (2018). La cohesión social democrática como guía de las políticas públicas: una perspectiva conceptual y metodológica renovada. *Serie Aprendizajes en cohesión social, Eurosocia*l Nº 1, Madrid.
- Torres Menárguez, A. y Castro, S. (2024, enero 15). Un 44,1% de los hombres cree que la promoción de la igualdad ha llegado tan lejos que ahora se les discrimina a ellos. *El País*. Recuperado de <https://elpais.com/sociedad/2024-01-15/un-441-de-los-hombres-cree-que-se-ha-llegado-tan-lejos-en-la-promocion-de-la-igualdad-de-las-mujeres-que-ahora-se-les-discrimina-a-ellos.html>
- INEGI (Instituto Nacional de Geografía, Estadística e Informática) (2022). Encuesta Nacional sobre Discriminación (ENADIS) 2018 y 2023. México



## Factores subyacentes en la exclusión socioeconómica de la población indígena en la ciudad de México

INEGI (Instituto Nacional de Geografía, Estadística e Informática) (2022). Encuesta Nacional sobre Discriminación (ENADIS) 2018 y 2023. México.

Williamson, O.E. (2000). The New Institutional Economics: Taking Stock, Looking Ahead. *Journal of Economic Literature*, 38 (3), 595-613.



# SEGREGACIÓN DIGITAL EN BOGOTÁ: ANÁLISIS DE LOCALIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE LAS TIC PARA EL ACCESO A INTERNET

DANIEL FELIPE DUARTE HERNÁNDEZ<sup>1</sup>  
EDWARD CAMILO GARNICA BERMÚDEZ<sup>2</sup>

*<sup>1</sup>Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá. dfduarteh@unal.edu.co*

*<sup>2</sup>Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá. ecgarnicab@unal.edu.co*

**Resumen:** La segregación digital territorial, una dimensión emergente de la segregación socioespacial, es un campo de estudio ampliamente abordado en los estudios sobre la difusión de las tecnologías de la información. Sin embargo, poco se ha explorado su manifestación en la ciudad de Bogotá. El objetivo del presente trabajo es presentar evidencias sobre las condiciones de segregación digital territorial en la capital colombiana y determinar que este es un fenómeno asociado a unas condiciones de segregación preexistentes. El estudio se centra en la dimensión de los estadios de segregación en la ciudad e identifica los elementos constitutivos de la infraestructura de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC). En segundo plano, se abordan las actividades para las cuales los ciudadanos usan internet; considerando estas como un factor determinante en el uso real de esta tecnología. En este sentido, se observa que la concentración de esta infraestructura se presenta de forma inversa a los hogares con mayores privaciones socioeconómicas, distribuidos principalmente en las zonas de periferia de la ciudad, en las franjas del suroriente y suroccidente. Aunque no es el único factor explicativo, esta distribución desigual de esta infraestructura está directamente relacionada con la segregación socioespacial.

**Palabras clave:** segregación espacial, segregación digital, tecnologías de la información y la comunicación (TIC), infraestructura, Bogotá.

## DIGITAL SEGREGATION IN BOGOTÁ: A REVIEW OF ICT INFRASTRUCTURE FOR INTERNET ACCESS

**Abstract.** Territorial digital segregation, an emerging dimension of socio-spatial segregation, is a field that is widely addressed in the studies about the diffusion of information technologies. However, with few exceptions, there has been little research into its manifestation in the city of Bogotá. The objective of this work is to present evidence on the conditions of territorial digital segregation in the Colombian capital and to determine that this is a phenomenon associated with pre-existing segregation conditions. The research focuses on segregation stages in the city and identifies the constituent elements of Information and Communication Technologies (ICT) infrastructure. Secondly, the study addresses the activities for which citizens use the internet, considering these activities as a determining factor in the actual use of this technology. In this sense, it is observed that the concentration of this infrastructure occurs inversely in households with greater socio-economic deprivation, primarily distributed in the peripheral areas of the city, the southeastern and southwestern fringes. Although it is not the only explanatory factor, this unequal distribution of infrastructure is directly related to socio-spatial segregation.

**Keywords:** spatial segregation, digital segregation, information and communication technologies (ICT), infrastructure, Bogotá.



## 1. INTRODUCCIÓN

A modo de introducción, para entender cómo el acceso a la información a través de tecnologías digitales es evidencia de una nueva dimensión en la segregación socioespacial sustentada en el acceso diferenciado a las Tecnologías de la Información y Comunicación o TIC. Para efectos del presente trabajo, nos basaremos en lo que Castells (1996) identifica como las brechas surgidas durante la Revolución de la tecnología de la información, un fenómeno relacionado con la conexión global a través de las Tecnologías de la Información. Al respecto, Castells reconoce que, en el caso del acceso a internet, se pueden identificar desigualdades que varían de un individuo a otro debido a condiciones distintivas, como su lugar de residencia (rural o urbano), origen étnico, nivel educativo, género, edad, capacidad adquisitiva, entre otros. Estas desigualdades tendían a acentuarse más cuando dichas condiciones se combinaban para el caso de un individuo en particular.

Rodríguez (2006) coincide con Castells (1996) en que el fenómeno de la brecha digital se deriva de la popularización de los ordenadores (dispositivos de acceso a la información) y de internet, así como de su uso para introducir la comunicación de las sociedades en un marco de globalización. La brecha es explicada a través de la visibilización de que el acceso a los dispositivos y a internet ha sido diferencial, de manera similar a otras coyunturas históricas y con otros elementos, ya que hay quienes tienen los recursos para acceder a las TIC y quienes no. Estos determinantes pueden resumirse en tres categorías. En primer lugar, los económicos: ingresos de los individuos/hogares, los costos de los dispositivos electrónicos (un ordenador) y la suscripción a internet. En segundo lugar, los demográficos: género, edad, origen étnico y su nivel de relacionamiento con las tecnologías. Finalmente, los culturales: el idioma en que debe ser consultada la información, el nivel educativo y la alfabetización, las condiciones de marginación, y la participación ciudadana.

De forma más reciente, Chaparro (2008a) desarrolla un corpus teórico al respecto de la difusión de las que denomina *Tecnologías digitales de la información y la comunicación* (TDIC), para explicar cómo la *segregación digital territorial* es producto de un sistema económico y político que permite la diferenciación socioterritorial (Chaparro, 2007b). El fenómeno se desarrolla en el marco de las tres *dimensiones* de análisis que explican la difusión de las TDIC a inicios del siglo XXI:

1. Una *dimensión multiescalar* que permite indagar en los distintos niveles geográficos de análisis (planetario, continental, estatal, regional, local) en los que se masifican las TDIC, con el fin de determinar la dinámica de la reproducción diferenciada de *segregación digital* entre una escala y otra.
2. Una *dimensión multisectorial* que no necesariamente implica la incorporación exclusiva de los sectores productivos clásicos (primario, secundario y terciario), sino que abarca una amplia gama de actividades humanas que incluye aquellas relacionadas con la innovación, cuya valoración se mide como resultado productivo intrínseco del alto desarrollo y relacionamiento con las TIC.
3. Una *dimensión estadal* que describe las capacidades de uso y aplicación de conocimiento de un individuo: a. Motivación de acceso, vinculada con el deseo de acceder a la tecnología. b. Acceso material, vinculada con la factibilidad de recursos y acceso a la tecnología. c. Acceso a las habilidades, vinculada a las habilidades intelectuales o experticia para el uso de la tecnología, d. Uso real, vinculado con las formas de uso de la tecnología, e. Innovación, que implica la transformación y retroalimentación.

El análisis sobre el acceso diferenciado a la información adquiere una condición relevante en la medida que su limitación, sumada a otras privaciones de las que puede ser objeto un individuo, agudiza las dificultades para encontrar soluciones a las condiciones de marginalización (Norris, 2001). Sin embargo, la difusión de las TIC y el internet no deben ser entendidas desde una postura superficial que implica la resolución definitiva a problemáticas estructurales que enfrenta la sociedad, sino como un camino hacia la masificación y democratización del conocimiento para ayudar a reconocer dichas problemáticas, apropiarse de ellas y superarlas.

Siguiendo esta línea de reflexión, van Dijk (2006) indica que se asume equivocadamente que la provisión generalizada de dicho acceso resolvería las problemáticas de una comunidad ubicada en un tiempo y espacio determinados, lo cual denota el desconocimiento de las problemáticas estructurales que caracterizan a las sociedades.

Esta noción es correspondida por Rodríguez (2006), quien indica que los desarrolladores de las tecnologías han acudido de forma optimista a la masificación de las TIC e internet, asignándoles un rol resolutivo y definitivo para atender problemáticas afincadas en las raíces de las sociedades. No obstante,



Rodríguez sostiene que esto no es posible dado que las soluciones deben adaptarse a las características intrínsecas de cada contexto, incluyendo su entorno, sus individuos y grupos sociales, y no deben ser asumidas como axiomas aplicables a cualquier situación.

Por lo tanto, se debe tener claro que el acceso a la información a través de las TIC e internet se vuelve beneficioso para las comunidades siempre y cuando se hagan esfuerzos por fortalecer la educación ofimática enfocada al manejo de dicha información para acceder a fuentes veraces y sustentadas. De esta forma, se abre la puerta a un tránsito que supone una necesidad para identificar y transformar las brechas digitales: el paso de la *sociedad de la información* (Castells, 1996), inmersa en una dinámica de consumo (Chaparro, 2007b) en que la generación, procesamiento y transmisión de la información se convierten en las fuentes fundamentales de productividad y poder (Castells, 1996), hacia una *sociedad del conocimiento*, inmersa en una dinámica que dota a los individuos de capacidades transformadoras (Chaparro, 2007a).

Si bien se ha desatado que la infraestructura para el acceso a las TIC y a internet no son el único eje de análisis para describir la *segregación digital*, sí se puede decir que su presencia o ausencia visibilizan un punto de partida para entender las bases de la diferenciación socioespacial en lo que refiere al acceso a la información. El acceso diferencial a internet y la utilización de la red, son los factores que el presente trabajo se propone analizar a escala local en la Ciudad de Bogotá. Esto implica que las formas de segregación emergentes, como la propuesta hasta ahora, se ven acentuadas por formas preexistentes de diferenciación socioespacial. El presente estudio aborda el concepto desde la premisa de que la implantación de la infraestructura disponible para el acceso a internet se ha dado de forma diferenciada en la ciudad. Esta dimensión emergente de la segregación socioespacial, la digital, comprende una trayectoria que para la ciudad de Bogotá identifica unas zonas que permiten visibilizar la presencia del fenómeno, dadas unas condiciones de infraestructura para las TIC.

## 2. FUENTES Y AREA DE ESTUDIO

El tipo de segregación del que se encargará este trabajo, ha sido ampliamente abordada en la literatura anglosajona desde finales del siglo XX con la primera edición de la obra de Castells (1996), y en los albores del nuevo milenio en las investigaciones de Bolt y Crawford (2002), Chen y Wellman (2003), Compaine (2001), Hoffman *et al.* (2000), Murelli (2002), Norris (2003) y Servon (2008), entre otros.

La tradición de los estudios sobre *segregación digital* en Iberoamérica ha sido desarrollada de forma más reciente, entre otros, por Chaparro (2007a; 2008a; 2008b) en Colombia y España, Toudert (2013) en México, Escuder (2019) en Uruguay, Anderete (2022) en Argentina, entre otros. Para el caso de Bogotá, Pinilla (2017) presenta un estudio que contextualiza la situación en el nivel educativo medio de la ciudad, y un estudio similar en la Sabana de Bogotá es desarrollado por Márquez y Chaparro (2014) en el municipio de Sesquilé.

A través de un análisis cartográfico descriptivo y con base en la *Encuesta Multipropósito Bogotá-Región 2021* del Departamento Nacional de Estadística (DANE, 2021), el presente estudio busca visibilizar cómo la disposición espacial desigual de la infraestructura de las Tecnologías de la información (TIC) ha acentuado las condiciones de segregación digital en Bogotá. De esta forma, el acceso a internet en la ciudad se ha dado de forma diferencial, evidenciando que la mayor concentración de hogares con privaciones de acceso a la red se ubica principalmente en una franja general al suroriente y suroccidente, identificadas como zonas de periferia urbana, y en correspondencia con la localización de los hogares con condiciones socioeconómicas más vulnerables de la ciudad. Esto visibiliza una forma de acentuación de unas condiciones de diferenciación territorial preexistentes en la ciudad. El análisis es alimentado con la visibilización del uso diferenciado de internet para propósitos especializados diferentes al ocio, que dan nociones sobre el grado de relacionamiento de la ciudadanía con una realidad urbana que hace del uso de la red un vehículo de acceso a los servicios que provee la ciudad.

Actualmente, Colombia cuenta con varios puertos y cables submarinos que dotan de internet al mercado colombiano. Entre estos se encuentra el cable submarino AMX-1 de la empresa Claro que conecta a Suramérica, el Caribe y Norteamérica. Además, existen cinco puertos de tráfico de internet que dotan de fibra óptica al interior del país, los cuales brindan cobertura a departamentos como Norte de Santander, Cundinamarca y Meta, además del Distrito Capital (Neira, 2021). En lo referente a la red de internet móvil en el país, para el año 2018, se contaba con aproximadamente 50 % de penetración, convirtiéndose en el



sector más dinámico de las TIC en Colombia. La mayoría de cobertura y tipos de red corresponden a la tecnología 4G, con una tendencia gradual a la incorporación de las nuevas redes 5G.

Pese a los avances del país en materia de infraestructura, persisten retos en lo referente a una política de acceso integral de internet para la población colombiana. Para ello, el gobierno nacional ha formulado proyectos encaminados al cierre de las brechas digitales y al fortalecimiento de un territorio conectado en su totalidad. Estas iniciativas están direccionadas a la modernización de redes, al tránsito a las 5G y a la priorización del despliegue de infraestructura TIC, según lo contemplado en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.

Como producto de la vocación económica hacia el sector de los servicios en ciudades como Bogotá y Medellín, la inversión en la infraestructura de las TIC derivó en un crecimiento sin precedentes, en lo relacionados a las telecomunicaciones y al fortalecimiento de la banda ancha de internet, según datos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para el año 2012. Estas dos ciudades han sido las que más han fortalecido los esfuerzos en política pública y planes de desarrollo para la consolidación de las tecnologías y la democratización del acceso a telecomunicaciones y la cobertura de telefonía celular e infraestructura física (IEU, 2017).

Neira (2021) en su tesis titulada *Bogotá Inteligente*, reconoce en la creación del Ministerio de las TIC en 2009, un instrumento político y gubernamental para la masificación y uso eficiente de la infraestructura dispuesta para dichas tecnologías. El papel del Ministerio en el ámbito de la innovación y la tecnología ha permitido que Bogotá haya construido un mercado fuerte en distritos de innovación, en la tercerización de la economía y en la digitalización de trámites. La infraestructura identificada indica la presencia de antenas radioeléctricas, cableado de internet de la ciudad y zonas wifi gratuitas; elementos sin los cuales no se podría entender que la ciudad estuviera conectada de forma eficiente.

Las antenas radioeléctricas son estaciones que cuentan con la infraestructura necesaria, como transmisores o receptores de datos, para soportar la telefonía celular y los datos móviles de la ciudad. Esta infraestructura modifica el paisaje de la ciudad y se convierten en una necesidad cada vez mayor para el acceso de cobertura y de conectividad de dispositivos móviles. Según datos de la Secretaría Distrital de Planeación (2022), a la fecha existen en la ciudad aproximadamente 4808 antenas, número que comprende las que han sido aprobadas por esta misma entidad y las que no se han sometido a ningún trámite o fueron instaladas de forma irregular.

De acuerdo con estos datos, territorialmente existe una mayor concentración de infraestructura de estaciones radioeléctricas en las localidades donde el DANE estima que los ciudadanos tienen menores necesidades básicas insatisfechas como Chapinero (1%), Usaquén (4%), Teusaquillo (0,23%) y Fontibón (3,32%). En este sentido, los estratos socioeconómicos 3, 4, 5 y 6, son los que cuentan con mayor cantidad de antenas y, por lo tanto, los que mejor conectividad a internet móvil tienen. Al ser el internet móvil un servicio en manos de agentes privados y de operadores de telefonía, la distribución espacial de dichas antenas tiende a corresponderse con patrones de mercado basados en la oferta del servicio y la capacidad de pago de un plan de datos que asume el ciudadano. Esta dinámica económica determina la capacidad de conectividad y acceso a la información a través de red móvil. A su vez, los patrones de localización de las antenas responderán a factores económicos que acentúan brechas digitales y fortalecen las desigualdades sociales preexistentes.

El servicio de fibra óptica y el cableado de internet, según datos del 2019, de la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá (ETB), pareciera estar distribuido de manera más homogénea en la ciudad en comparación con las antenas radioeléctricas. Sin embargo, sigue existiendo un entramado mucho más fuerte y consistente en el norte de la ciudad. En contraposición, la zona del sur de la ciudad es la más desprovista del servicio de fibra óptica con porcentajes no mayores al 3 % del total de su territorio, se destaca la localidad de Usme que, por su condición urbano-rural, ha sido históricamente la que menor acceso a servicios esenciales ha tenido, junto a la localidad rural de Sumapaz.

Por último, las Zonas wifi gratis para la gente en la ciudad se puede interpretar como un intento del distrito por cerrar las brechas digitales y romper el paradigma espacial entre norte y sur, y la ubicación socio espacial sectorizada. En comparación con los anteriores dos elementos de la infraestructura, el panorama muestra una distribución más equilibrada en términos espaciales que favorece a localidades como Ciudad Bolívar Kennedy o Tunjuelito. Este tipo de infraestructura posibilita el acceso sin costo para la población a través de bandas de libre utilización durante un lapso de hasta 60 minutos, antes de que el sistema requiera una autenticación periódica.



En conclusión, la distribución de la infraestructura disponible para el acceso a las TIC se ha dado de forma desigual, siendo las zonas periféricas, especialmente las ubicadas al sur y occidente de la ciudad, las que enfrentan mayor dificultad para acceder no solo a internet como herramienta, sino también a los nuevos retos urbanos que demanda una ciudad cada vez más cercana a la tecnología, las comunicaciones y los flujos de información. A pesar de que en 2021 se declaró que internet es un servicio público esencial, según sanción presidencial en Colombia, el acceso y la cobertura siguen estando limitados a las demandas del mercado de consumidores.

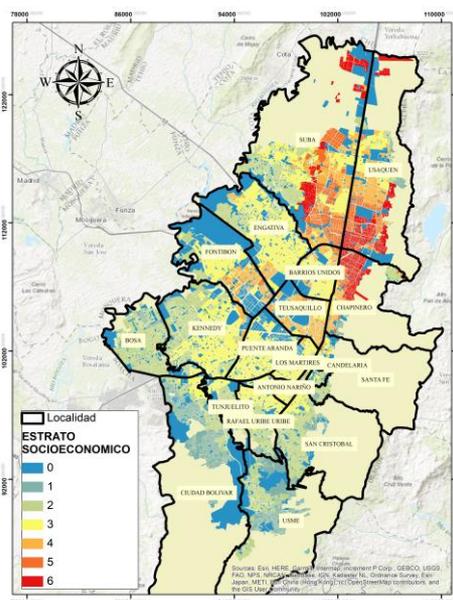
Estos patrones espaciales no son temas aislados y corresponden a desigualdades preexistentes en la ciudad. La razón de esto es que las zonas con mayor infraestructura disponible para el acceso a internet se encuentran principalmente en zonas urbanas consolidadas, con un buen acceso a servicios públicos, una vocación económica orientada a los servicios y al sector de la innovación y una mayor oferta de espacio público, así como de lugares de esparcimiento y recreación.

### 3. RESULTADOS

La ciudad de Bogotá sufre de una polarización urbana que ha permitido que se favorezca una segregación espacial a través de la clasificación de los territorios por estratos y clases sociales. “Esta estratificación se ha realizado con el fin de brindar precios diferenciales según los estratos y la capacidad de pago de los servicios públicos” (Fuentes, 2010, p. 116). Sin embargo, esta clasificación ha servido como escenario propicio para acentuar las brechas urbanas y la inequidad en la ciudad.

Sobre la dinámica de la segregación residencial en Bogotá a finales del siglo XX, Salas (2008) indica que existen tres indicadores básicos: Necesidades Básicas Insatisfechas, Índice de Condición Social e Índice de Disimilaridad; para identificar tendencias de la diferenciación socioespacial en la ciudad desde una noción de segregación. Como resultado, se evidencia que los hogares más vulnerables se ubican en el suroriente y suroccidente de la ciudad, marcando una tendencia en la que los nuevos asentamientos se localizan en los bordes occidentales, en las zonas de expansión emergentes de la ciudad y en algunos sectores centrales en las localidades de Barrios Unidos, Santa Fe, Teusaquillo, Puente Aranda y Fontibón. En contraste, las localidades de Chapinero, Usaquén y Teusaquillo muestran una tendencia de disminución (con algunas excepciones) del porcentaje de hogares más vulnerables. Bogotá, al igual que otras ciudades latinoamericanas, sigue un patrón segregador a gran escala en el que cohabitan grupos que comparten características socioeconómicas similares.

Figura 1. Estratificación Socioeconómica de Bogotá



Fuente: Datos Abiertos Bogotá, 2024. Elaboración Propia



Para Fuentes (2010), entre 1997 y 2004, en Bogotá, la política pública referente a la vivienda y el suelo urbano relegó el papel de la gestión del desarrollo urbanístico al sector privado. El mercado priorizó proyectos de vivienda destinados a grupos sociales de capacidad adquisitiva media y alta, que contribuyeron a la fragmentación física del espacio, la aparición de barreras que limitan la interacción en las comunidades y la construcción de un imaginario social de auto segregación socioespacial.

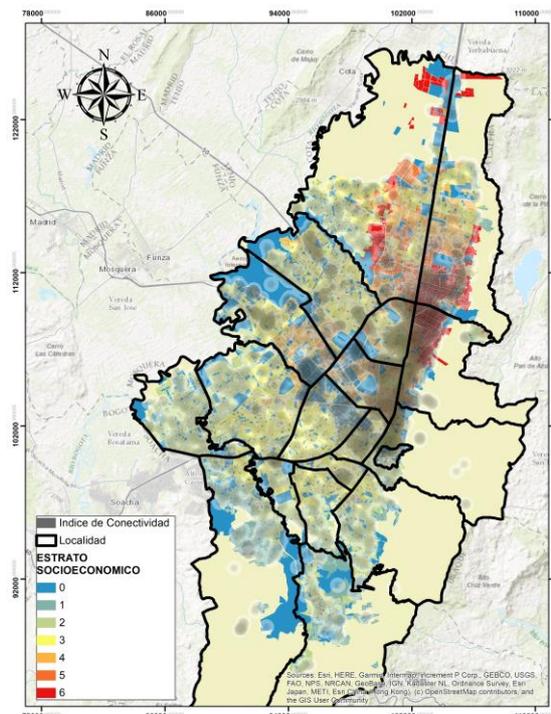
Sobre la segmentación del mercado inmobiliario y de arrendamiento, Parias (2006), al igual que Salas (2008), profundiza en la dinámica de establecimiento habitacional de los grupos diferenciados por capacidad adquisitiva localizados en zonas geográficas igualmente diferenciadas. Las tendencias identificadas demuestran que estos grupos se distancian en los sectores sur y norte, albergando a la población de menos recursos en el primero, y a los de mayor capacidad económica en el segundo. En este sentido, el fenómeno se corresponde con el mercado del suelo en la ciudad y su correspondiente establecimiento de precios.

En 2020 la ciudad de Bogotá presentó incrementos considerables en cuanto a los índices de pobreza multidimensional, pasando de 7.1 % en el 2018 a 7.5 % en 2020, principalmente en las privaciones básicas habitacionales en la ciudad, donde se destaca el incremento del trabajo informal (59.7 %), analfabetismo (2.3 %) y la deserción escolar, que pasó de 1 % a 6 %. A este análisis es importante agregar que, según datos de la Secretaría de Salud (2022), la localidad con mayor índice de pobreza monetaria extrema es la localidad de Usme con 33.85 % y la de menor índice es la localidad de Teusaquillo con 3.06 %. Estos datos evidencian las profundas desigualdades intraurbanas de la ciudad de Bogotá.

Con la llegada del internet como un servicio proporcionado principalmente por operadores privados, la estratificación y la clasificación de clases sociales jugaron un papel determinante en la calidad del servicio y la capacidad de conexión en determinados segmentos de la ciudad. Las variables socioeconómicas de Bogotá han sido las determinantes para entender cómo el acceso a las TIC se ha configurado de manera desigual y en concordancia con la capacidad de pago de la población.

A partir de un mapa de calor, se puede evidenciar en la figura 2 de qué forma los mejores índices de conectividad, en lo concerniente al servicio de internet móvil en la ciudad, corresponden a los estratos 4, 5 y 6, mientras aquellos más desprovistos de un sistema eficiente de internet se encuentran en las periferias que históricamente han correspondido a estratos 1, 2 y 3.

Figura 2. Índice de conectividad por estrato socioeconómico en la ciudad de Bogotá



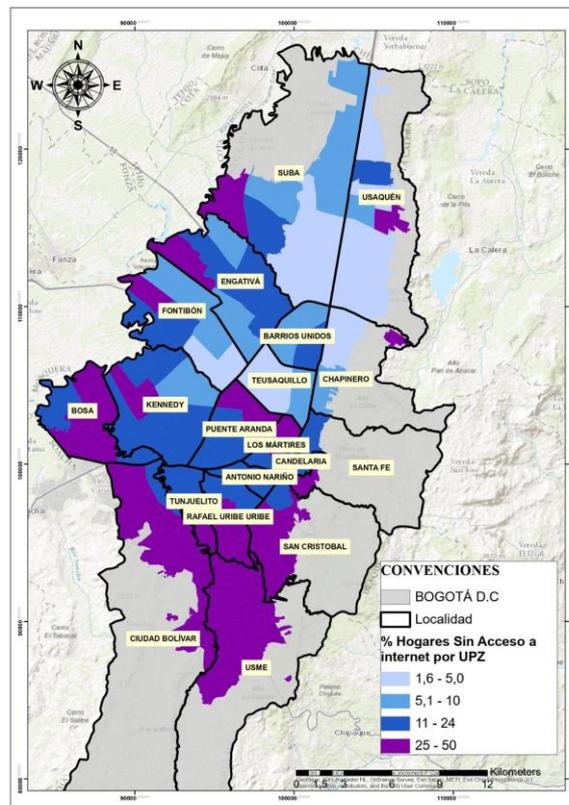
Fuente: Base de Datos Corporativa de la Secretaría Distrital de Planeación (Secretaría Distrital de Planeación, 2022). Elaboración Propia



Hasta ahora se ha podido determinar que la ciudad presenta unos patrones claros de segregación residencial que describe una dinámica de diferenciación socioespacial basada en dos aspectos de interés: los ingresos socioeconómicos y la oferta de infraestructura para servicios. Asimismo, el análisis sobre la infraestructura de las TIC permitió ver que existe una distribución desigual para el acceso a internet. En este sentido, se puede leer cómo la localización de dicha infraestructura se convierte en un limitante para el acceso a internet en los hogares bogotanos que, por tanto, provoca la *segregación digital*, un fenómeno acentuado por unas condiciones preexistentes de segregación socioespacial.

La territorialización de dicho fenómeno puede relacionarse con los datos presentados en la figura 3 que, apoyada en la Encuesta multipropósito Bogotá–Región 2021 (DANE, 2021)—, muestra cómo las localidades de Teusaquillo, Suba, Chapinero y Usaquén presentan un porcentaje mayor de hogares con acceso a internet. En contraposición, las localidades de la periferia sur de la ciudad, como Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, Ciudad Bolívar y Usme presentan los índices más bajos de hogares con conexión a internet con porcentajes menores al 50 % de su población. En este análisis se observa que los hogares que no cuentan con acceso a internet en las periferias de la ciudad, a su vez presentan menores ingresos económicos y se encuentran en zonas con degradación ambiental o amenaza por fenómenos naturales como el borde sur, las zonas cercanas a las rondas del río Bogotá y la cuenca baja de sus depositarios al occidente, o los asentamientos de origen informal sobre los cerros orientales.

Figura 3. Hogares sin acceso a internet por Unidades de Planeación Zonal (UPZ)



Fuente: Encuesta multipropósito Bogotá–Región 2021 (DANE, 2021). Elaboración Propia

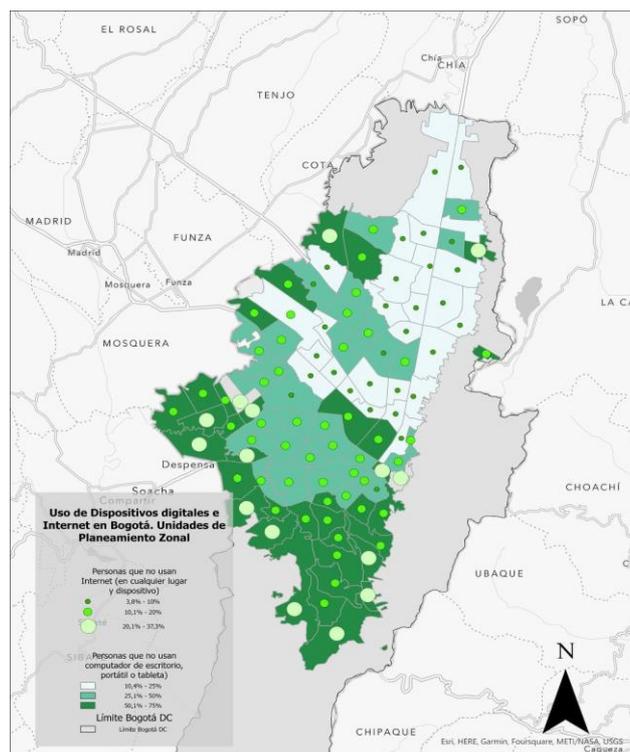
El acceso sectorizado a internet no es un fenómeno nuevo en la ciudad, aunque la literatura que estudia sus manifestaciones es escasa. El estudio que antecede al presente trabajo sobre segregación digital fue desarrollado por Chaparro (2010) a partir de los datos de la Encuesta de Calidad de Vida (ECV) de 2007. El autor relaciona este tipo de segregación en Bogotá y demuestra que la población de la ciudad presentaba un acceso limitado a la conexión a internet, niveles bajos de tenencia de un ordenador y aparatos digitales en el hogar. Asimismo, estas condiciones encuentran correspondencia con variables sociodemográficas que se expresan de forma territorial heterogénea en la ciudad y que describen una dinámica de diferenciación socioeconómica en lo que refiere al acceso y uso de las TIC.



Chaparro (2007b) indica también que existe una correlación entre el acceso de la infraestructura disponible para las TIC y el uso cotidiano de estas herramientas en la vida en la ciudad. En el 2021, de acuerdo con la *Encuesta multipropósito Bogotá–Cundinamarca*, aproximadamente el 58 % de la población usa de alguna manera internet con la ayuda de dispositivos como computadores de escritorio, tabletas, celulares y otros. El hecho de que solo un poco más de la mitad de la población bogotana use internet de forma activa, conlleva a cuestionarse sobre las dificultades y diferencias del uso y apropiación de esta herramienta en una de las ciudades más importantes del país.

Ahora bien, una vez se especializa el uso de los dispositivos digitales, se logra evidenciar en la figura 4 cómo los patrones socioespaciales de localización de infraestructura disponible para las TIC se correlacionan con el uso y apropiación del internet en la ciudad. Así, se logra determinar que en las zonas consolidadas del norte de la ciudad existe un uso de dispositivos digitales mayor al 75 %. Aquí mismo, se evidencia una franja espacial altamente tecnificada que se localiza en todo el corredor de la calle 26 hasta el aeropuerto El Dorado, sector que ha priorizado la vocación económica a la tercerización de la economía y la proliferación gradual de industria de las TIC. En contraposición, las periferias tienen los valores más bajos de uso de dispositivos móviles y, por lo tanto, menor uso del internet en la ciudad. Las zonas del Tunjuelo, Ciudad Bolívar, Bosa, Usme, Tibabuyes, Suba Rincón, Engativá y Fontibón San Pablo presentan porcentajes entre el 25 % al 40 % aproximadamente; sectores que han sido históricamente protagonistas de procesos de segregación económica y espacial.

Figura 4. Personas sin acceso a internet y personas sin acceso a dispositivos electrónicos diferentes a un teléfono móvil por UPZ



Fuente: Encuesta multipropósito Bogotá–Región 2021 (DANE, 2021). Elaboración Propia

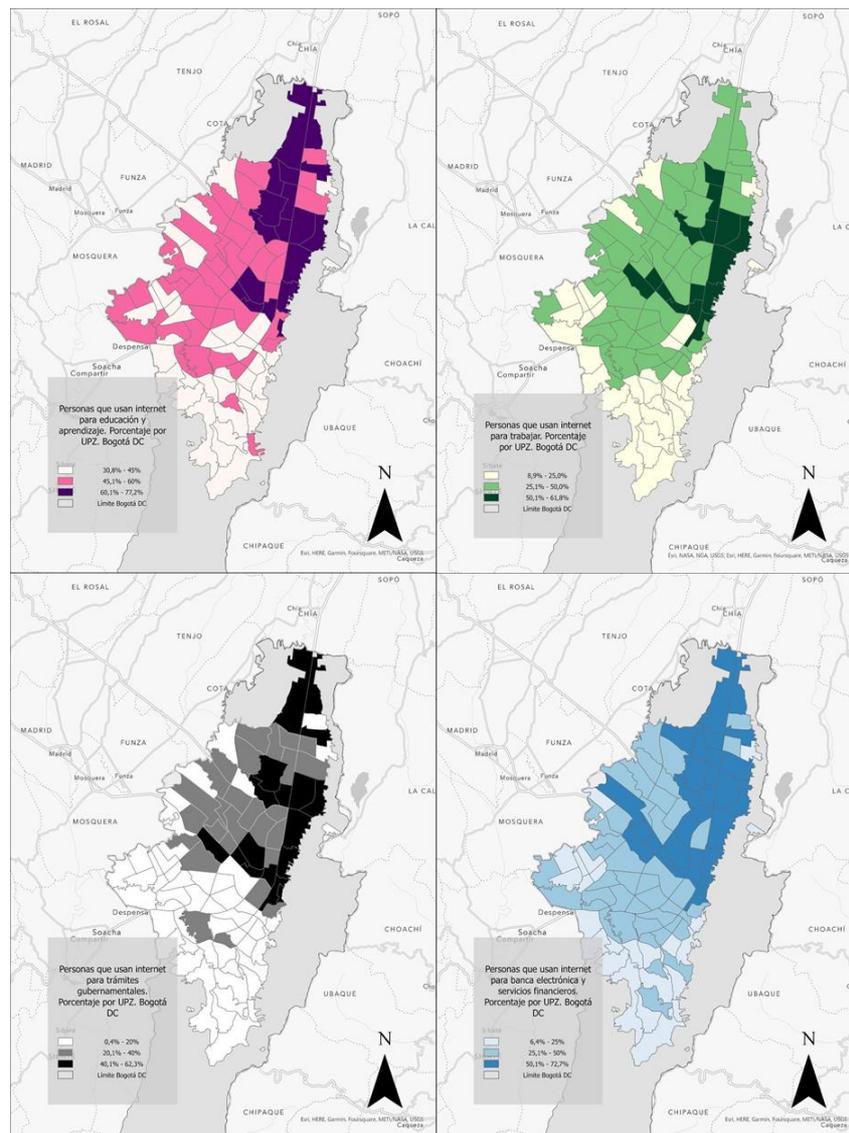
El uso de los dispositivos, visto desde una perspectiva netamente estadística parece no decir mucho más de lo evidenciado en análisis anteriores. Sin embargo, el hecho de que las periferias presenten menor grado de apropiación de las herramientas digitales corresponde con la exposición de estas comunidades a desigualdades históricas preexistentes de acceso a servicios básicos, a problemáticas habitacionales, a patrones de localización diferenciado y a dificultades en el acceso a la educación y a la participación ciudadana (Chaparro, 2007b).

Se sostiene la idea de que el acceso a las TIC refuerza las nociones de segregación urbana que ya existían en la ciudad y profundiza las brechas de acceso a la misma. La forma como se vive y se habita la ciudad, según los nuevos retos tecnológicos y los modelos de la sociedad de la información y el



conocimiento (Escobar, 2014), requiere del uso, conocimiento y apropiación de esta herramienta para acceder a la ciudad de forma más sencilla, menos segregada y más participativa. Al respecto, se abre un abanico de posibilidades que brinda el internet para los sistemas financieros (pagos electrónicos, transferencias en línea, aplicaciones de pago), la educación (teleeducación, acceso a la información), el trabajo (teletrabajo) y el gobierno (gobierno abierto, *big data*, presupuestos participativos). Con datos de la *Encuesta multipropósito Bogotá–Región 2021* (DANE, 2021), la figura 5 permite identificar el uso que los ciudadanos le dan al internet en la ciudad. Se estableció identificar las categorías de Educación y aprendizaje, Trabajo, Trámites gubernamentales y Usos de banca electrónica y servicios financieros, ya que estas permiten visibilizar un uso especializado en comparación con otras categorías acerca del uso que los encuestados le daban al internet.

Figura 5. Uso del internet (categorías especializadas, distintas al esparcimiento) por UPZ



Fuente: Encuesta multipropósito Bogotá–Región, 2021 (DANE, 2021). Elaboración Propia

Los resultados obtenidos muestran un patrón repetitivo de localización, el cual forma un clúster en torno a aquellas zonas urbanas que no solo usan el internet, sino que han apropiado esta herramienta de forma más eficiente para las diferentes labores del día a día. Estas aglomeraciones están ubicadas principalmente sobre el norte y nororiente de la ciudad. Estas zonas, al presentar mejor conectividad, presencia de mayores ingresos económicos, y mayor infraestructura disponible para las TIC, han sabido sacar provecho de estas herramientas y afrontar con mayor facilidad los nuevos retos de la ciudad. Este es un panorama urbano en



que el acceso a las TIC y el acceso a la ciudad digital se convierten en un privilegio condicionado principalmente por el poder adquisitivo y sustentado en las diferencias intraurbanas que han sido objeto de estudio por muchos años en la ciudad. Estas inequidades digitales están encerradas en lo que Cairo (2022) define como la estratificación digital, la cual se entiende como las diferencias de una sociedad para acceder a la información y el conocimiento, la adquisición de equipos de cómputo o celulares y la cobertura de la infraestructura de red.

Las posibilidades de acceso a una ciudad que ha apostado por la tecnificación y a la democratización del conocimiento se ven ampliamente limitadas por agentes mercantiles que determinan en qué grado se es participe de forma eficiente (en acceso, calidad y conocimiento) de la ciudad digital. Las brechas digitales que se han territorializado y profundizado a partir de las preexistentes desigualdades intraurbanas de Bogotá han provocado que la pobreza digital (Escobar, 2014) no solo sea una variable más de análisis respecto a las dificultades de acceso a las TIC, sino que, además, se configuran como limitantes en términos de habitabilidad e interacción social con los espacios urbanos cada vez más tecnificados. El rezago tecnológico que implica no tener conexión a internet se vuelve cada vez más significativo en cuanto a las ventajas que se tienen para acceder a servicios, portales de información, entre otros.

#### 4. CONCLUSIONES

El presente análisis evidencia cómo la sola tecnificación de las ciudades no sirve para contrarrestar y afrontar las desigualdades y profundas diferencias en los entornos urbanos; por el contrario, pone de manifiesto cómo la llegada de las tecnologías de la información a la ciudad solo se ha sumado a una de las muchas necesidades insatisfechas de gran parte de la población capitalina.

Estas profundas inequidades históricas en el acceso a la vivienda, a los servicios o al transporte y la evidente marginalización y segregación en Bogotá han construido los debates históricos sobre quién tiene derecho a la ciudad, en términos de espacio público, de calidad de vida, de acceso a la información y a la toma de decisiones. Sin embargo, estas discusiones solo han evidenciado las brechas urbanas existentes y han permitido concluir que el derecho a la ciudad se convierte en un privilegio sobre la ciudad, privilegio fundamentado sobre la diferenciación de clases y sobre el sistema del mercado urbano.

Ahora bien, las nuevas apuestas hacia consolidar ciudades inteligentes han volcado la mirada a la tecnificación de los centros urbanos y han permeado los territorios con el uso cada vez más intrusivo de las tecnologías de la información. Los discursos abren la puerta a la concepción de la ciudad digital, como una ciudad interconectada, eficiente y que mejore la calidad de vida del ciudadano. A pesar de esto, la evidencia demuestra que la infraestructura disponible para las TIC ha sido vinculada en la ciudad, en su mayoría, a través de empresas privadas y que su localización responde a intereses económicos particulares en función de la oferta y demanda del mercado. Esta situación ha resultado en una localización espacial que responde a las desigualdades urbanas preexistentes y hace que el discurso del derecho a la ciudad digital siga siendo un privilegio de pocos.

Los datos reflejan que los sectores con mejor conexión a internet y con mejor infraestructura disponible para el acceso a las TIC no solo han sido los sectores más beneficiados históricamente, sino que también han sido quienes mejor han incorporado el internet en su quehacer diario y han fundamentado en el uso de esta herramienta su vida laboral, su educación, su vida financiera y cada aspecto de la vida. Esto sobrepone un reto grandísimo para aquellos sectores segregados de herramientas que permitan su acercamiento a la digitalización de la información y a la tecnificación de la vida misma en la ciudad, ya que el desconocimiento y la poca instrumentalización de las herramientas ofimáticas se convierte en una nueva barrera para acceder a la ciudad.

Ante los grandes retos de las TIC en las ciudades y dada la particular velocidad con la que dichas tecnologías se han adentrado en cada aspecto de la vida en las ciudades, se hace necesario pensar el papel que los gobiernos urbanos jugarán en la construcción de políticas públicas y otras herramientas gubernamentales que sirvan para contrarrestar el impacto de las empresas privadas y privilegien el acceso a internet como un derecho que rompa los limitantes territoriales y se convierta en una herramienta para concebir ciudades más equitativas.



## REFERENCIAS

- Anderete, M. (2022). La brecha digital y la segregación educativa en el nivel secundario durante la pandemia por Covid-19. En L. Vaccarezza, M. Di Bello, D. Chiappe y M. E. Fazio (eds.), *Retratos y problemáticas contemporáneas en el campo de la ciencia, la tecnología y la sociedad* (pp. 13-24). Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Base de Datos Geográfica Corporativa (2022). Secretaria Distrital de Planeación. Bogotá, Colombia
- Bolt, D. B. y Crawford, R. A. (2000). *Digital divide: computers and our children's future*. New York: TV Books Incorporated.
- Cairo, H. (2002). *Democracia digital. Límites y Oportunidades*. Madrid: Trotta.
- Castells, (1996). *The rise of the network society, the information age: economy, society and culture* (Vol. I). Oxford: Blackwell.
- Chaparro, J. (2007a). La segregación digital en América Latina y el Caribe: reflejo de las inequidades sociales y la dependencia tecnológica. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 11(245). <https://raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/74050>
- Chaparro, J. (2007b). La segregación digital en contexto. *Ar@cne Revista Electrónica de Recursos en internet sobre Geografía y Ciencias Sociales*, (95). <https://www.ub.edu/geocrit/aracne/aracne-095.htm>
- Chaparro, J. (2007c). *Un mundo digital: segregación, territorio y retos asociados a las tecnologías digitales de la información y la comunicación a inicios del siglo XXI* Colección General - Biblioteca Abierta. Serie: Geografía. Universidad Nacional de Colombia. ISBN. 978-958-775-949-5
- Chaparro, J. (2008b). Una aproximación a la segregación digital metropolitana y urbana: las comarcas de la provincia de Barcelona y los distritos de la ciudad de Barcelona en el año 2000. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, (17), 39-61. <https://doi.org/10.15446/rcdg.n17.10898>
- Chaparro, J. (2010). Identificación de la segregación digital territorial en Bogotá, Colombia, a partir de la Encuesta de Calidad de Vida, 2007. *Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana de Geografía*, (19), 111-124.
- Chen, W., y Wellman, B. (2003). *Charting and bridging digital divides: comparing socio-economic, gender, life stage and rural-urban internet access and use in eight countries*. Toronto: Universidad de Toronto.
- Compaine, B. M. (2001). *The digital divide: Facing a crisis or creating a myth?* Mit Press.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2021). *Encuesta Multipropósito Bogotá-Región, 2021*. Obtenido de: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/encuesta-multiproposito>
- Escobar, J. (2014). *¿Sociedad de la información? Miradas sobre la apropiación social de las tecnologías*. Universidad Autónoma de Occidente. [https://red.uao.edu.co/bitstream/handle/10614/9150/Sociedad\\_de\\_la\\_informacion\\_Miradas\\_sobre\\_la\\_apropiacion\\_social.pdf?sequence=3](https://red.uao.edu.co/bitstream/handle/10614/9150/Sociedad_de_la_informacion_Miradas_sobre_la_apropiacion_social.pdf?sequence=3)
- Escuder, S. (2019). Regionalización de la brecha digital. Desarrollo de la infraestructura de las TIC en Latinoamérica y Uruguay. *PAAKAT: Revista de Tecnología y Sociedad*, (17), 1-23. <https://doi.org/10.32870/Pk.a9n17.356>
- Fuentes. H. (2010). Desigualdad, segregación socio-espacial y precios del suelo en la ciudad latinoamericana. El caso de Bogotá en los años noventa. *Revista UIS Humanidades*, 38(1), 109-126.
- Hoffman, D. L., Novak, T. P. y Schlosser, A. (2000). The evolution of the digital divide: How gaps in internet access may impact electronic commerce. *Journal of Computer-Mediated Communication*, 5(3). <https://doi.org/10.1111/j.1083-6101.2000.tb00341.x>
- Márquez, C. y Chaparro, J. (2014). Segregación digital territorial y educación en el municipio de Sesquillé, Colombia (2013). *Ar@cne Revista Electrónica de Recursos en internet sobre Geografía y Ciencias Sociales*, (188). <https://www.ub.edu/geocrit/aracne/aracne-188.htm>
- Mayorga, M (2019). Una revisión de la investigación sobre segregación urbana en Colombia en el siglo XX: una lectura crítica desde la geografía. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 6(2), 37-58. <https://doi.org/10.15446/cep.v6n2.83993>
- Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. (2017). Resolución 3436 de 2017. Por la cual se reglamentan los requisitos técnicos, operativos y de seguridad que deberán cumplir las zonas de acceso a internet inalámbrico de que trata el Capítulo 2, Título 9, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1078 de 2015. *D. O. 50 484*. [https://www.mintic.gov.co/portal/715/articles-135827\\_Res\\_3436\\_2017.pdf](https://www.mintic.gov.co/portal/715/articles-135827_Res_3436_2017.pdf)



- Murelli, E. (2002). *Breaking the digital divide: Implications for developing countries*. Commonwealth Secretariat. <https://doi.org/10.14217/9781848597471-en>
- Neira, J. P. (2021). Bogotá Inteligente: Una mirada a la Tecnópolis del siglo XXI desde el urbanismo de redes. [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia] Repositorio institucional Universidad Nacional de Colombia. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/79888>
- Norris, P. (2003). *Digital divide: Civic engagement, information poverty, and the internet worldwide*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9781139164887>
- Instituto de Estudios Urbanos (IEU). (2017). Bogotá y Medellín, las ciudades inteligentes de Colombia. *Debates de Gobierno Urbano*, (15). <http://ie.u.unal.edu.co/centro-editorial/lineas-editoriales/debates-gobierno-urbano/item/164-bogota-y-medellin-las-ciudades-inteligentes-de-colombia>
- Pinilla, K. (2019). La segregación digital en la educación "media" pública de Bogotá. (2007-2016) [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia]. Repositorio institucional Universidad Nacional de Colombia. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/77021>
- Rodríguez, A. (2006). *La brecha digital y sus determinantes*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Sabatini, F. (2006). La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina [En línea]. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/es/la-segregacion-social-del-espacio-en-las-ciudades-de-america-latina>
- Sabatini, F., Cáceres, G. y Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *Eure*, 27(82), 21-42. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612001008200002>
- Salas. (2008). Residential segregation and housing production in Bogota, between perceptions and realities [Doctoral dissertation, Université de Poitiers]. HAL open science. <https://theses.hal.science/tel-00303317>
- Servon, L. J. (2008). *Bridging the digital divide: Technology, community, and public policy*. Hoboken: John Wiley & Sons.
- Toudert, D. (2013). La brecha digital en los contextos de marginación socioterritorial en localidades mexicanas: exploración y discusión. *Comunicación y Sociedad*, (19), 153-180. <https://doi.org/10.32870/cys.v0i19.207>
- Van Dijk, J. A. (2006). Digital divide research, achievements and shortcomings. *Poetics*, 34(4-5), 221-235. <https://doi.org/10.1016/j.poetic.2006.05.004>



## ¿SEGREGADOS QUIÉNES, CUÁNDO Y DÓNDE?: LA HETEROGENEIDAD DE LA SEGREGACIÓN EN PAÍSES BAJOS

JAVIER SAN MILLÁN TEJEDOR<sup>1</sup>

CLÉMENTINE COTTINEAU<sup>2</sup>

MAARTEN VAN HAM<sup>3</sup>

*1Departamento de Urbanismo, Universidad Técnica de Delft, Julianalaan 134, 2628 BL Delft, j.sanmillantejedor@tudelft.nl*

*2Departamento de Urbanismo, Universidad Técnica de Delft, Julianalaan 134, 2628 BL Delft, C.Cottineau@tudelft.nl*

*3Departamento de Urbanismo, Universidad Técnica de Delft, Julianalaan 134, 2628 BL Delft, m.vanham@tudelft.nl*

**Resumen.** Este artículo ofrece una evaluación detallada y longitudinal de la desigualdad económica y la segregación residencial en todas las zonas urbanas de los Países Bajos, cubriendo el periodo de 2003 a 2010. Al utilizar microdatos que abarcan la totalidad de la población del país, estimamos el nivel de segregación por ingresos mediante el Rank-Order Information Theory Index (ROITI), un indicador avanzado que se adapta a la naturaleza continua de la variable y no necesita establecer categorías de renta arbitrarias. Además, el ROITI permite una desagregación de la estimación al nivel de cada percentil, de forma que nos capacita para estimar la segregación de la pobreza y la segregación de la riqueza como dos elementos diferenciados. Las estimaciones muestran una asociación positiva entre desigualdad y segregación, aunque existe una variación considerable entre zonas urbanas y su evolución en el tiempo. Además, nuestros hallazgos confirman que los hogares más acomodados tienden a estar más separados en el espacio que la población más pobre. Sin embargo, los niveles de segregación de los diferentes segmentos de la distribución de los ingresos han variado de manera muy dispar entre las zonas urbanas de Países Bajos. Estos resultados indican que la segregación constituye un fenómeno distinto entre diferentes áreas geográficas, a lo largo del tiempo y entre distintos grupos sociales.

**Palabras clave:** desigualdad, segregación, análisis espacial, estudios urbanos.

### SEGREGATED WHO, WHEN AND WHERE?: THE HETEROGENEITY OF SEGREGATION IN THE NETHERLANDS

**Abstract.** This article provides a detailed and longitudinal assessment of economic inequality and residential segregation across all urban areas in the Netherlands, covering the period from 2003 to 2010. By utilizing microdata that span the entire population of the country, we estimate the level of income segregation using the Rank-Order Information Theory Index (ROITI), an advanced indicator that adapts to the continuous nature of the variable and does not require setting arbitrary income categories. Furthermore, the ROITI allows for a disaggregation of the estimate at the level of each percentile, enabling us to estimate poverty segregation and wealth segregation as two distinct elements. The estimates show a positive association between inequality and segregation, although there is considerable variation among urban areas and their development over time. Additionally, our findings confirm that the more affluent households tend to be more spatially separated than the poorer population. However, the levels of segregation among different segments of the income distribution have varied quite significantly among the urban areas of the Netherlands. These results indicate that segregation constitutes a distinct phenomenon among different geographical areas, over time, and among different social groups.

**Keywords:** inequality, segregation, spatial analysis, urban studies.



## 1. INTRODUCCIÓN

La segregación residencial entre la población más rica y la población más pobre es un creciente problema. La desigualdad económica está en aumento en muchos países (OECD, 2015) y este proceso se refleja a su vez en el espacio: la distribución de la renta es cada vez más desigual entre barrios de una misma ciudad (Van Ham *et al.*, 2021). Este reparto dispar de los ingresos no solo entre individuos sino también entre territorios supone un desafío para la cohesión social. Al disminuir el contacto vecinal entre personas de distintos orígenes, la segregación se asocia con mayores prejuicios hacia personas en situación de pobreza y un menor apoyo a políticas redistributivas (Bailey *et al.*, 2013; Pettigrew & Tropp, 2006). Además, la segregación residencial perjudica desproporcionadamente a la población menos pudiente, que tiende a acabar concentrada en los lugares con peores recursos y servicios públicos. Esta doble penalización (tener ingresos bajos y simultáneamente residir en barrios con menores oportunidades) activa un círculo vicioso de retroalimentación entre desigualdad y segregación (Van Ham, Tammaru & Janssen, 2018).

Sin embargo, la relación entre estos dos fenómenos es compleja: existe una gran variabilidad en los niveles de desigualdad y segregación residencial (Veneri *et al.*, 2021; Glaeser, Resseger & Tobio, 2009), incluso a veces mostrando evoluciones divergentes (por ejemplo, Fujita & Hill, 2016; Mohamed & Stanek, 2021; Turok, Visagie & Scheba, 2021). Aunque por definición no puede existir segregación económica sin una previa desigualdad en el reparto de los recursos, la conexión entre ambos procesos parece estar enormemente condicionada por factores contextuales propios de cada área urbana (Musterd *et al.*, 2017). Asimismo, la segregación y la desigualdad económica constituyen fenómenos complejos porque su expresión puede ser diferente a lo largo de cada grupo poblacional. Por un lado, la desigualdad puede producirse por una concentración de los recursos en las élites económicas, pero también porque los sectores de ingresos medios disfruten de unos recursos desproporcionados frente a los hogares pobres (Cingano, 2014; Voitchovsky, 2005). De manera análoga, la heterogeneidad geográfica en la distribución de los ingresos dentro de una ciudad puede ser resultado de una especial segregación de los individuos más ricos frente a las grupos de ingresos medios y bajos, o, por el contrario, de una segregación únicamente del segmento más desfavorecido de la población frente al resto. Estos fenómenos de segregación son distintos no solo a nivel conceptual, sino también empíricamente (Reardon & Bischoff, 2011).

Sin embargo, existe escasa investigación sobre la diversidad de niveles de desigualdad y segregación entre ciudades del mismo país, a lo largo del tiempo y entre grupos poblacionales. Con excepciones (Cauvain *et al.*, 2022; Veneri *et al.*, 2021), los estudios a menudo se focalizan en una ciudad específica (por ejemplo, García-López, Nicolini & Roig, 2020; Grzegorzczak, 2013; Scarpa, 2015) o en una comparación entre capitales de distintos estados (Musterd *et al.*, 2017; Haandrikman *et al.*, 2023). Como consecuencia, parte de la investigación científica ha dejado de lado muchos de los territorios donde se concentra la mayor parte de la población. Además, parte de los análisis existentes recurren a datos censales de carácter decenal (Musterd *et al.*, 2017; Veneri *et al.*, 2021), impidiendo un escrutinio anual y a veces obligando a recurrir a *proxies* imperfectos de los ingresos como la educación o la ocupación (por ejemplo, Marcińczak *et al.*, 2015). Para el caso de la segregación, una proporción considerable de los análisis se ha orientado fundamentalmente al estudio de la segregación racial (Harris, Johnston & Manley, 2017). Así, los indicadores para la medición de la segregación están mayormente pensados para su estudio en función de una variable categórica, como la raza, en vez de una continua, como los ingresos. Este déficit metodológico, unido a la falta generalizada de microdatos geolocalizados, dificulta enormemente el estudio de la “segregación de la riqueza” y de la “segregación de la pobreza” (Reardon & Bischoff, 2011) como fenómenos diferenciados.

Tratando de resolver varias de estas limitaciones, este artículo calcula los niveles de desigualdad y segregación por ingresos en las 35 áreas metropolitanas de Países Bajos desde 2003 a 2010. Mediante el procesamiento de microdatos anuales y geocodificados para toda la población del país, esta investigación desagrega los cálculos de la distribución de ingresos y el perfil de segregación de cada área hasta la unidad percentil. Para ello, realiza una adaptación de los indicadores *Information Theory Index* (Theil & Finizza, 1971) y *Rank-Ordered Information Theory Index* (Reardon & Bischoff, 2011), mostrando su aplicabilidad no



solo para inferir valores a partir de datos censales, sino también para calcular los niveles de segregación de cada subgrupo poblacional a partir de datos de registros administrativos. Adicionalmente, se presenta una forma de visualización de estos datos a escala percentil. De este modo, este artículo desarrolla un método completo para analizar la evolución y los niveles de segregación (y desigualdad) que diferencia entre la “segregación de la riqueza” y la “segregación de la pobreza” (Reardon & Bischoff, 2011).

## 2. MARCO TEÓRICO Y REVISIÓN DE LA LITERATURA

La práctica totalidad de las ciudades están marcadas por la existencia de diferencias de ingresos entre los barrios que las componen. De hecho, la segregación en cualquiera de sus formas constituye un fenómeno prácticamente consustancial al proceso de urbanización (Nightingale, 2012; Vaughan & Arbaci, 2011). El desarrollo de asentamientos humanos de carácter permanente implica una necesidad de establecer criterios para repartir el territorio entre sus habitantes. En la medida en la que el suelo y la vivienda constituyan bienes de mercado, aquellos grupos con mayores recursos tenderán a monopolizar los lugares e inmuebles más atractivos de una urbe al poder competir en mejores condiciones que los individuos más pobres. Así, la segregación económica, entendida como la separación de la población dentro de un área urbana en función de su riqueza o ingresos, resulta predecible en cualquier ciudad contemporánea.

No obstante, la ubicuidad de la segregación no implica que este sea un fenómeno homogéneo e inevitable. Por un lado, la existencia de diferencias geográficas en la distribución de los ingresos requiere, por definición, de la existencia de cierto grado de desigualdad económica. De esta manera, las ciudades con menores niveles de disparidad de ingresos y riqueza tienden a registrar un grado menor de segregación (Mutgan & Mijs, 2023; Reardon & Bischoff, 2011; Watson, 2009). El creciente grado de separación espacial entre ricos y pobres en muchas de las ciudades del mundo (Van Ham *et al.*, 2021) no es, por lo tanto, una consecuencia natural del desarrollo urbano. Por el contrario, una mayor segregación residencial es probablemente el resultado del aumento de la desigualdad por la globalización, la reducción de la presión impositiva y la desregulación de la economía (Piketty, 2014). En tanto en cuanto existen indicios de que las ciudades de Países Bajos registran niveles de desigualdad diferentes (Dieleman & Wallet, 2003; Petrović, Manley & Van Ham, 2022), es probable que su grado de segregación también lo sea.

Por otro lado, la segregación no es solo un resultado incidental y espontáneo de la desigualdad. De acuerdo con la teoría de la renta del suelo urbano (Jaramillo, 1989), el propio funcionamiento del mercado está diseñado sobre la voluntad de la población más pudiente en aislarse geográficamente del resto. Como resultado, una parte del precio de los valores inmobiliarios refleja lo que podría denominarse un 'impuesto de segregación': un coste adicional en el que los más ricos están activamente dispuestos a incurrir para mantener su exclusividad social y geográfica. Este comportamiento intencionado, de carácter eminentemente sociopolítico, puede sin embargo restringirse a través de distintas iniciativas públicas. Por ejemplo, la creación de un parque de vivienda social distribuido equitativamente por la ciudad impide la creación de enclaves de riqueza concentrada, al garantizar cierta mezcla social en todos los barrios. En general, el grado de mercantilización de la vivienda y el suelo es el factor fundamental que permite o no permite activar procesos intencionados de segregación (Musterd *et al.*, 2017). Países Bajos es un país especialmente interesante en este sentido porque cuenta con el mayor porcentaje de vivienda social de los países de la OCDE (Andrews, Caldera Sánchez & Johansson, 2011) y, a la vez, la proporción de este tipo de inmuebles varía entre las diferentes zonas urbanas del país. Como resultado, es probable que la intensidad de la asociación entre desigualdad y segregación sea diferente en cada ciudad neerlandesa en función de la cantidad y la localización de la vivienda social de la que disponga, entre otros elementos.

La intencionalidad detrás de muchos de los procesos de separación geográfica pone de relieve cómo resulta preciso diferenciar entre distintos grupos poblacionales a la hora de analizar la desigualdad y la segregación. Empíricamente, los estudios realizados en la mayoría de las ciudades de las que contamos con datos muestran que la población más rica se encuentra más segregada que la población más pobre (Veneri *et al.*, 2021). Análogamente, un mismo valor de desigualdad económica puede ocultar formas de



distribución de los ingresos muy diferentes (Cingano, 2014; Voitchovsky, 2005). En particular, un reparto inequitativo de los recursos puede darse por una especial concentración de los ingresos en unos pocos individuos en lo alto de la pirámide socioeconómica. En cambio, la desigualdad también puede derivarse de un intenso grado de pobreza dentro de los sectores con menores ingresos, frente a una clase media, y no solo alta, particularmente próspera. El énfasis de la literatura urbana en el análisis de lo racial y étnico ha impedido en ocasiones el estudio de estas cuestiones en lo referido a la desigualdad y, sobre todo, a la segregación de carácter económico (Reardon & Bischoff, 2011). En el caso de Países Bajos, resulta notable el fenómeno de “residualización” de la vivienda social de los últimos años (Van Gent & Hochstenbach, 2020) por sus implicaciones en la segregación de únicamente la población con menos recursos. A medida que la vivienda social se circunscribe a unos pocos barrios y a los sectores más pobres de la sociedad, la denominada “segregación de la pobreza” es probable que aumente en mayor medida que la “segregación de la riqueza” (Reardon & Bischoff, 2011). Sin embargo, aunque existen estudios sobre la influencia del Estado de Bienestar neerlandés en la disminución de la desigualdad y la segregación (Musterd & Ostendorf, 2013; Musterd & van Gent, 2015), no existen análisis desagregados para cada segmento de la distribución de ingresos en el país.

### 3. METODOLOGÍA

#### 3.1 Propósito de la investigación, datos y método de agregación

Este artículo analiza la desigualdad y segregación por ingresos en las 35 áreas metropolitanas de Países Bajos para cada año del periodo 2003-2010. Este intervalo temporal resulta especialmente interesante porque incluye los dos años del siglo XXI con el mayor (2004) y el menor (2009) nivel de desigualdad en el país (Blanchet, Chancel & Gethin, 2020). Para llevar a cabo esta investigación, requerimos los microdatos correspondientes a la agencia estatal de estadística neerlandesa (Centraal Bureau voor de Statistiek, CBS), de acceso restringido. CBS puso a nuestra disposición una base de datos conocida como Integraal huishoudens inkomen con información de carácter anual para todos los hogares residentes en el país desde el 2003 hasta el 2010 (los datos posteriores no son comparables porque computan la riqueza inmobiliaria como parte de los ingresos de una manera diferente). Estos microdatos contienen información sobre el lugar de residencia de cada hogar, indicando las coordenadas de la cuadrícula de 500m x 500m donde reside. Cada hogar es asignado en función de su localización a una de las 35 áreas metropolitanas de Países Bajos (FUA, Functional Urban Area) siguiendo la clasificación de Dijkstra, Poelman, & Veneri (2019). Este estudio asume que las áreas metropolitanas constituyen el marco geográfico apto para el análisis de la desigualdad y la segregación. A diferencia de las divisiones municipales, de carácter político-administrativo, las áreas metropolitanas se delimitan según la extensión de los mercados urbanos de la vivienda, trabajo y transporte (Galland, Harrison & Tewdwr-Jones, 2020).

#### 3.2 Método de estimación

##### 3.2.1 Estimación de la desigualdad de ingresos

La desigualdad de ingresos se estima para cada una de las áreas metropolitanas y cada año mediante el coeficiente de Gini (Gini, 1936). Además, se calcula el porcentaje de la renta producida en las diferentes zonas urbanas que recibe cada grupo percentil de los ingresos. Así, este artículo computa un perfil de la distribución de los ingresos diferenciado para las 35 áreas metropolitanas. Los cálculos se realizan mediante el paquete DescTools en R (Andri *et al.*, 2023)

##### 3.2.2 Estimación de la segregación por ingresos

La segregación residencial por ingresos se estima adaptando la metodología de Reardon & Bischoff (2011) a datos exhaustivos de registros administrativos. En un primer lugar, se divide la población de cada área metropolitana en grupos percentiles en función de sus ingresos. A continuación, se realizan sucesivos cálculos de segregación dividiendo la población en dos partes: la población por debajo de un percentil  $p$  y



la población por encima de ese percentil  $p$ . De esta forma, este método arroja 99 valores de segregación por cada área metropolitana y año (uno por cada posible pareja consecutiva de divisiones percentiles). Cada uno de estos valores se obtiene mediante el cómputo del Information Theory Index (Theil & Finizza, 1971) comparando la composición poblacional de cada cuadrícula de 500 m x 500 m con la composición poblacional del área metropolitana en su conjunto, siguiendo la siguiente fórmula:

$$H(p) = 1 - \sum_j \frac{t_j E_j(p)}{TE(p)}$$

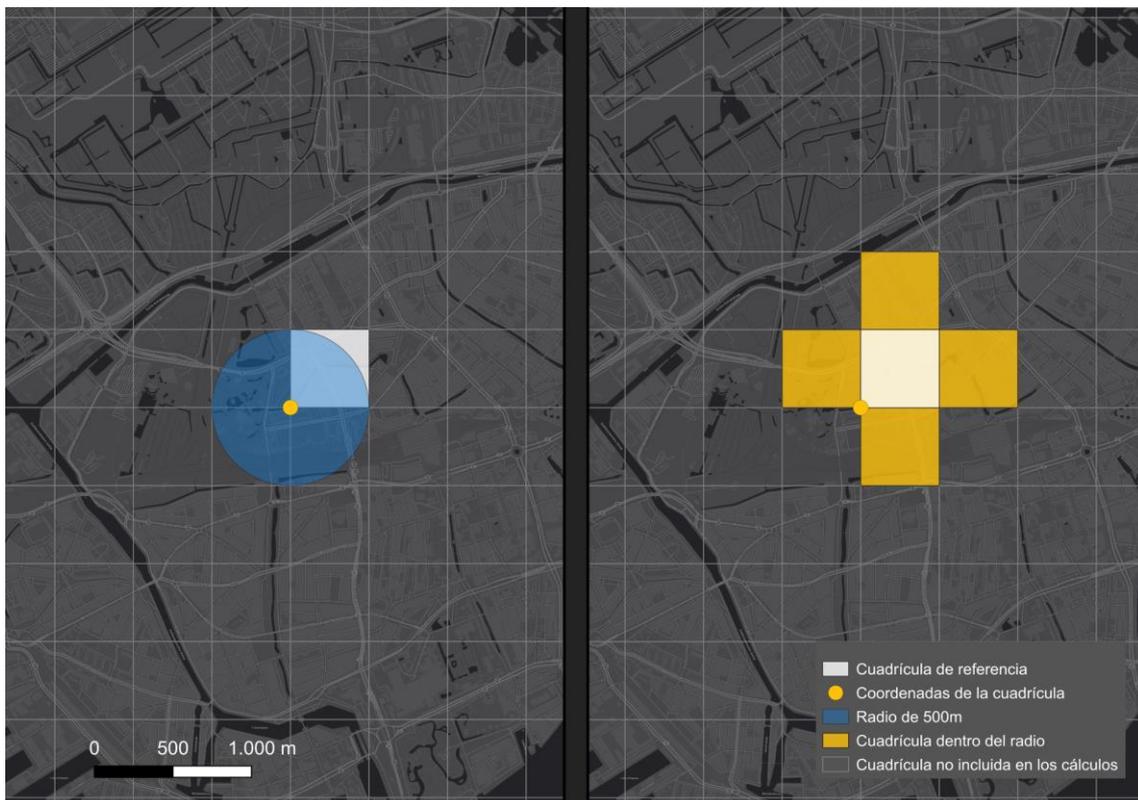
Donde:

- $H$ : se refiere al valor del *Information Theory Index* (ITI)
- $p$ : se refiere al percentil que se utiliza para dividir a la población en dos segmentos
- $j$ : se refiere a una cuadrícula de 500 m x 500 m
- $t_j$ : se refiere a la población de la cuadrícula  $j$
- $E_j$ : se refiere a la entropía de la cuadrícula  $j$
- $T$ : se refiere a la población del área metropolitana en su conjunto
- $E$ : se refiere a la entropía del área metropolitana en su conjunto

La entropía ( $E$ ) de cada valor de segregación medido por el *Information Theory Index* viene, a su vez, determinada por el percentil en el que se realiza el cálculo, siguiendo el método de Theil & Finizza (1971) y la siguiente fórmula:

$$E(p) = p \log_2 \frac{1}{p} + (1 - p) \log_2 \frac{1}{1 - p}$$

Figura 2. Medición espacial de la segregación



Fuente: Elaboración propia.

La división del espacio de un área metropolitana en cuadrículas de 500 m x 500 m es arbitraria y, por tanto, sujeta al Problema de Unidad de Área Modificable (Openshaw, 1984). Además, las mediciones de segregación no-espaciales se enfrentan al Problema del Tablero de Ajedrez (White, 1983). Este fenómeno



se refiere a la posibilidad de que un grupo social puede concentrarse en una zona amplia de una ciudad (originando una segregación a gran escala) o, por el contrario, puede distribuirse formando pequeños pero homogéneos enclaves por todo el territorio (una forma de micro-segregación que se asemeja a un tablero de ajedrez). Una medición que simplemente compare cada sub-área geográfica (en este caso, cada cuadrícula) con el área metropolitana en su conjunto no podría diferenciar estos dos tipos de segregación, que no obstante resultan intuitivamente diferentes. Para afrontar estos dos problemas, los cálculos de la segregación se realizan comparando la composición poblacional de la totalidad de cada área metropolitana (T) con la composición poblacional de cada área local resultante de agregar cada cuadrícula (j) junto con aquellas que la rodean. Para realizar esta operación, se tienen en cuenta las cuadrículas dentro de un radio de 500 metros calculado en torno a la coordenadas de la esquina inferior izquierda de la cuadrícula de referencia (j). La composición poblacional de cada área local se calcula mediante el paquete seg de R (Hong, O'Sullivan & Sadahiro, 2014), de forma que la contribución de cada cuadrícula a la composición del área se pondera a través de una función de densidad Kernel descendiente. La Figura 2 muestra con un ejemplo gráfico el procedimiento para calcular el área local en relación con una cuadrícula j aleatoria.

Para obtener un valor agregado de la segregación total en cada área metropolitana, los 99 valores del Information Theory Index obtenidos para cada división percentil se agregan mediante una media ponderada. Al contar con información completa sobre la distribución de los ingresos, este artículo no realiza ninguna imputación de valores como sí se realiza en Reardon & Bischoff (2011). Esta media ponderada, que denominamos Rank-Ordered Information Theory Index, viene dada por:

$$H^R = 2 \ln(2) \int_0^1 E(p) H(p) dp$$

Donde:

$H^R$ : valor del Rank-Ordered Information Theory Index (ROITI)

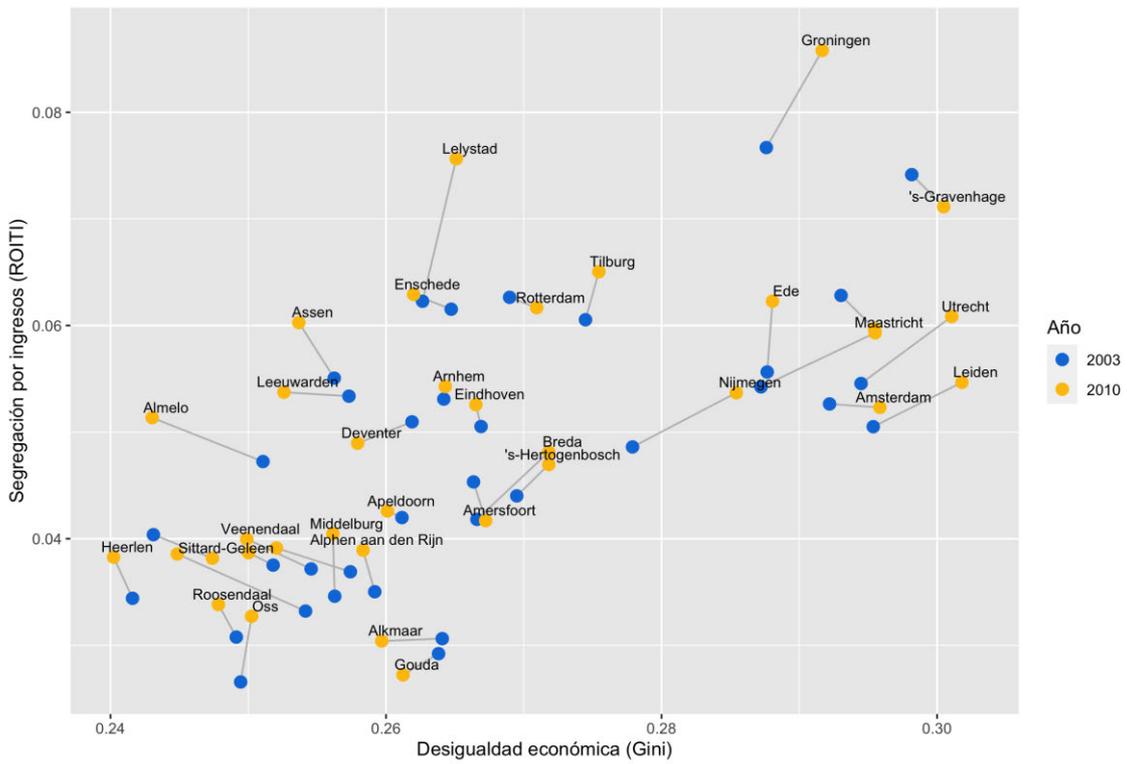
Esta medición permite un estudio adecuado de la segregación en función de una variable continua como es el ingreso. En lugar de optar por indicadores clásicos diseñados originalmente para el análisis de la segregación racial (ver Massey & Denton, 1988), nuestra elección metodológica evita el uso de umbrales categóricos y, por tanto, arbitrarios) en el caso de la segregación económica. Además, la medición a través del Rank-Ordered Information Theory Index permite un aprovechamiento total de la información procedente de microdatos de registros administrativos, posibilitando un análisis granular de la “segregación de la riqueza” y la “segregación de la pobreza” (Reardon & Bischoff, 2011) cuando se desagrega en 99 valores del Information Theory Index.

#### 4. RESULTADOS

La estimación realizada en este artículo revela diferencias notables en los niveles de desigualdad y segregación de las áreas metropolitanas de Países Bajos. Esto se refleja en una distancia considerable en los valores mínimos y máximos del índice de Gini (desde el 0.240 en Heerlen hasta el 0.302 en Leiden en 2010) y del *Rank-Ordered Information Theory Index* (del 0.027 en Oss en 2003 al 0.086 en Groningen en 2010). Asimismo, se observa una evolución diferenciada de la desigualdad y la segregación durante el periodo 2003-2010. A pesar de que la media del índice de Gini en las 35 áreas metropolitanas se mantuvo prácticamente estable (0,267 tanto en 2003 como en 2010), existe una alta variabilidad en el cambio de esta variable entre zonas urbanas: mientras que en 17 de ellas se observa un crecimiento, en las 18 restantes se registra una disminución. Por el lado de la segregación, se registra un incremento del 5,7% en el promedio del ROITI (de 0,048 a 0,050). Su evolución es, no obstante, algo más homogénea: en casi tres cuartas partes de las áreas metropolitanas (26) se observa un crecimiento de la segregación. La Figura 3 sugiere una asociación positiva entre desigualdad y segregación tanto en 2003 como en 2010, sin perjuicio de que la dirección de los cambios en las dos variables no es la misma en la mayoría (20) de las áreas metropolitanas.



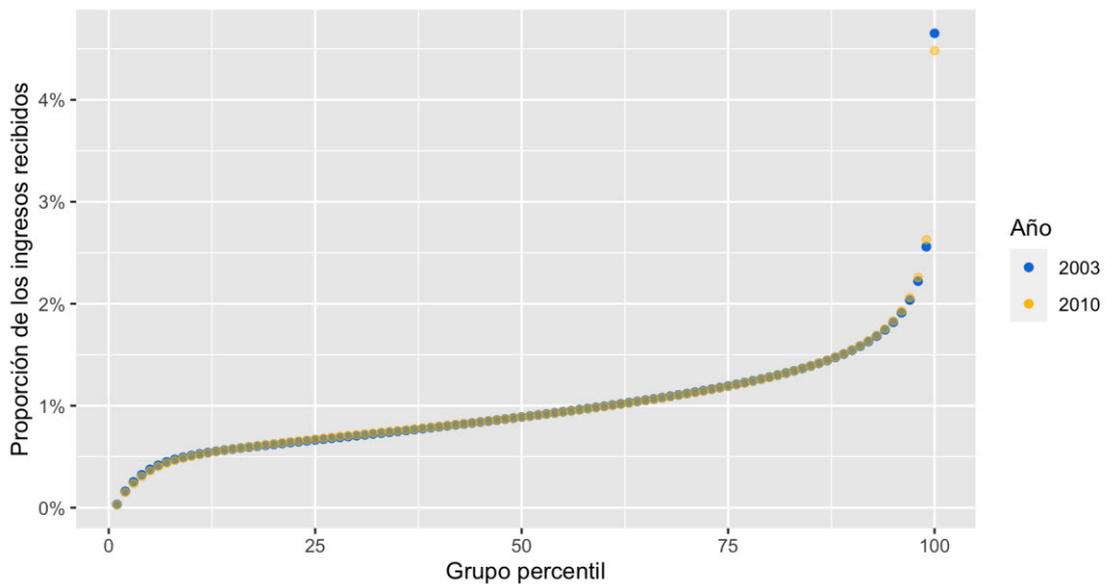
Figura 3. Evolución de la desigualdad y segregación por ingresos (2003-2010)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CBS.

La distribución de los ingresos por percentiles es relativamente similar en las 35 FUA en 2003. Asimismo, se mantiene relativamente estable en los años siguientes en la mayoría de las áreas metropolitanas, con dos salvedades. En primer lugar, se registra una caída de la renta recibida por el 1% más rico en la práctica totalidad de las áreas metropolitanas. En segundo lugar, se observa un pequeño crecimiento de las rentas más altas (en el entorno del percentil 90-99), simultáneo, en algunas ciudades, con un ligero descenso del porcentaje de los ingresos recibidos por los segmentos más bajos.

Figura 4. Distribución media de los ingresos en 2003 y en 2010

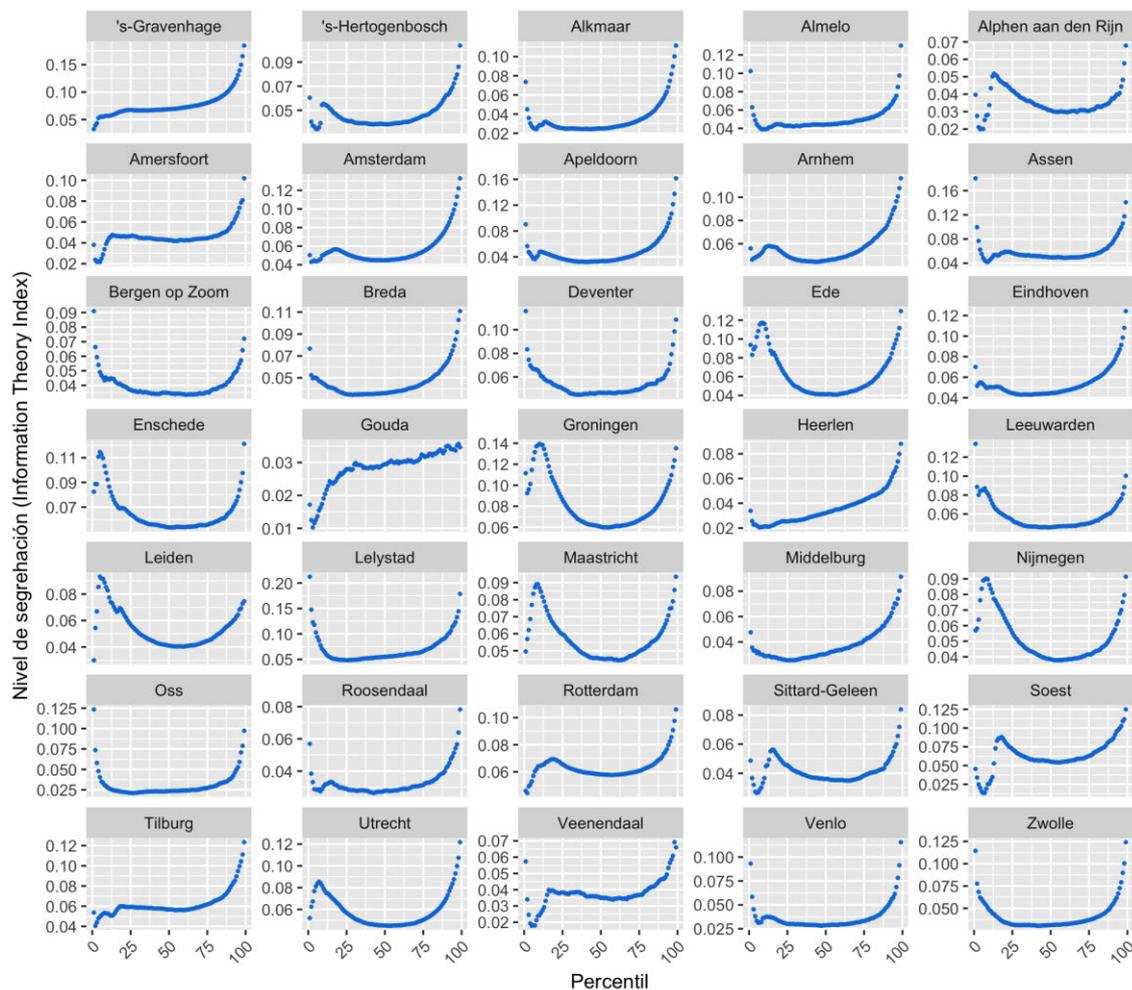


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CBS.



Por el contrario, el perfil de la segregación desagregado por cada división percentil muestra una heterogeneidad mucho más alta. Por una parte, en la mayoría (27, en 2003) de las áreas metropolitanas el mayor nivel de segregación se registra para el 1% más rico, pero existen 8 zonas urbanas donde los segmentos más pobres se encuentran más separados espacialmente que los grupos de mayores ingresos. Por otra parte, varias de las áreas metropolitanas (Alphen aan den Rijn, Amersfoort, Gouda, Rotterdam, Sittard-Geleen, Soest y Veenendaal) muestran una segregación especialmente alta para los grupos de ingresos medios.

Figura 5. Perfil de segregación de las 35 áreas metropolitanas de Países Bajos (2003-2010)

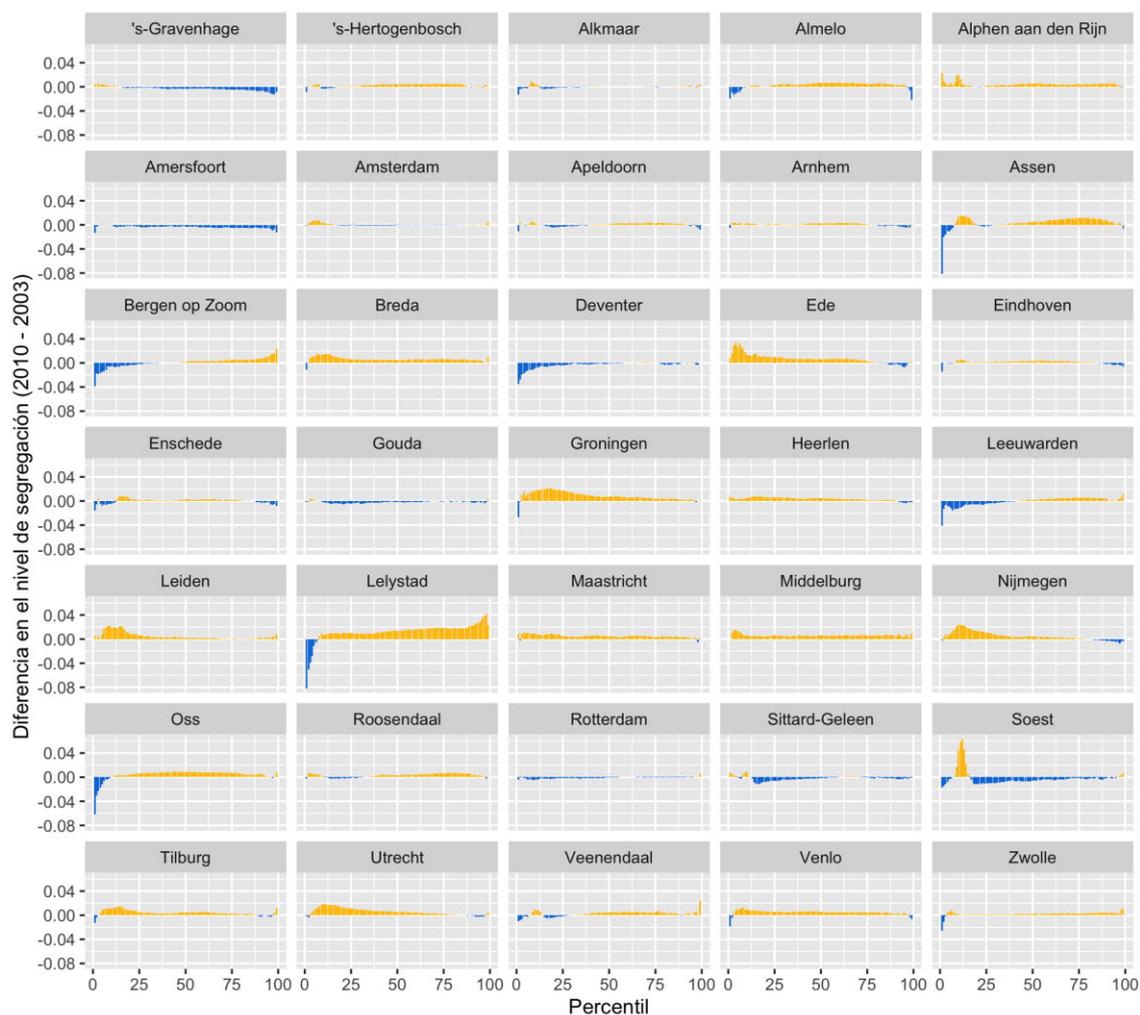


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CBS.

La disparidad en la segregación desagregada al nivel percentil es aún mayor cuando se amplía el análisis al periodo temporal completo. Mientras que a nivel agregado la mayoría de las áreas metropolitanas registran un aumento de la segregación, el ITI registrado en cada división percentil varía considerablemente entre 2003 y 2010 y entre FUA. La Figura 5 muestra las diferencias temporales e inter-urbanas del *Information Theory Index* calculado en cada división percentil entre 2010 y 2003. Se observa una gran diversidad de escenarios: mientras que varias áreas metropolitanas las desemejanzas entre el principio y el fin del periodo analizado son menores (e.g. Ámsterdam), en otras son muy intensas (Groningen, Lelystad o Soest) y, en ocasiones, en direcciones opuestas (ver, por ejemplo, Ede frente a Bergen op Zoom). Asimismo, el rango de variación es considerable, con órdenes de magnitud en el segundo decimal en muchos casos.



Figura 5. Evolución de la segregación en cada división percentil (2003-2010)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CBS.

## 5. DISCUSIÓN

Los resultados revelan una relación compleja entre desigualdad y segregación económica. En primer lugar, la evolución de los dos fenómenos en el periodo 2003-2010 refleja que un aumento de la segregación por ingresos puede producirse incluso en contextos de mantenimiento de los niveles de desigualdad. Dada la heterogeneidad de los cambios entre áreas metropolitanas, estos datos refuerzan la tesis de que elementos contextuales como el planeamiento urbano o las diferentes políticas de vivienda pueden exacerbar o reducir el vínculo entre desigualdad y segregación (Musterd *et al.*, 2017). En general, sin embargo, se observa una relación positiva entre estos dos elementos de acuerdo con parte de la literatura (Mutgan & Mijs, 2023; Reardon & Bischoff, 2011; Watson, 2009) y en contraste con lo encontrado con Cauvain *et al.* (2022).

En segundo lugar, la evidencia presentada respalda la existencia de una “segregación de la riqueza” diferenciada conceptual y empíricamente de la “segregación de la pobreza” (Reardon & Bischoff, 2011). En la línea de lo encontrado en investigaciones anteriores (Cauvain *et al.*, 2022; Reardon & Bischoff, 2011; Veneri *et al.*, 2021), la población con ingresos más altos constituye el grupo más segregado en la mayoría de las áreas metropolitanas neerlandesas en el periodo 2003-2010. No obstante, se identifican hasta 7 zonas urbanas donde los segmentos de ingresos medios registran un nivel de segregación superiores a algunos de los segmentos adyacentes. Estos valores resultan especialmente notables dado la fórmula para el cómputo del (*Rank-Ordered*) *Information Theory Index*, que al calcularse sucesivamente en cada



percentil tiende metodológicamente a arrojar valores en forma de U. No existen, al menos dentro del conocimiento de los autores del artículo, precedentes de este resultado.

Por último, el análisis de la evolución de la desigualdad y, sobre todo, la segregación muestra que estos fenómenos se manifiestan de forma diferente a lo largo de la distribución de los ingresos. En especial, se observa una enorme variabilidad en los grupos que experimentan un incremento o una disminución en el grado de separación espacial frente al resto de la población, así como en la magnitud del cambio. Este hallazgo contrasta con la investigación de Reardon & Bischoff (2011), que encontraban perfiles de segregación desagregados al nivel percentil relativamente estables tanto entre áreas metropolitanas como en diferentes décadas. La utilización de datos administrativos, más exhaustivos que los datos censales, puede explicar parte de esta paradoja. En su conjunto, estos resultados revelan que la desigualdad y la segregación varían entre ciudades, a través del tiempo y también entre grupos sociales.

## 6. CONCLUSIÓN

Este artículo ha realizado una estimación detallada de la desigualdad y la segregación por ingresos en Países Bajos. Mediante el uso de microdatos de registros administrativos, se ha estudiado la totalidad de las áreas metropolitanas neerlandesas en el periodo 2003-2010. Este ejercicio revela una considerable variación en los niveles tanto de desigualdad como de segregación dentro de las ciudades de un mismo estado, revelando la utilidad de incluir en los análisis de estas cuestiones regiones urbanas tradicionalmente relegadas en la literatura (Veneri *et al.*, 2021). Además, los resultados apoyan la tesis de que las ciudades más desiguales tienden a registrar niveles más altos de segregación (Mutgan & Mijs, 2023; Reardon & Bischoff, 2011; Watson, 2009). Sin embargo, el análisis longitudinal realizado en esta investigación indica que el contexto puede moderar, o intensificar, la relación entre desigualdad y segregación: un mismo nivel de reparto de los ingresos puede reflejarse en valores dispares de separación entre ricos y pobres no solo en diferentes ciudades, sino también en momentos distintos. Esta variabilidad inter-urbana y temporal sugiere que las políticas públicas pueden ser eficaces en un nivel local para reducir las desigualdades y su manifestación en el espacio.

Asimismo, este artículo proporciona un procedimiento para el empleo de microdatos exhaustivos junto con indicadores avanzados para el análisis de la segregación económica. A través de una adaptación del *Rank-Ordered Information Theory Index* (Reardon & Bischoff, 2011) y el *Information Theory Index* (Theil & Finizza, 1971), la metodología de esta investigación ilumina una fórmula para el aprovechamiento de la riqueza de los datos administrativos. Para el caso concreto de la segregación económica, el uso de este tipo de indicadores sin necesidad de inferir valores ausentes en la muestra permite un estudio completo de la segregación de cada grupo de ingresos. En particular, la granularidad de los datos permite estimar con precisión la evolución de la segregación de los distintos segmentos de ingresos a lo largo del tiempo. Así, los resultados revelan que la “segregación de la riqueza” y la “segregación de la pobreza” (Reardon & Bischoff, 2011) constituyen fenómenos dinámicos, no estáticos. De este modo, este artículo destaca que la segregación es un proceso que puede variar en tres dimensiones: el espacio, el tiempo y entre grupos sociales.

Información necesaria sobre los datos utilizados: Resultados basados en cálculos realizados por TU Delft utilizando microdatos no públicos de Statistics Netherlands (Agencia de Estadística de Países Bajos). Bajo ciertas condiciones, estos microdatos están disponibles para investigaciones estadísticas y científicas. Para más información: [microdata@cbs.nl](mailto:microdata@cbs.nl).

## REFERENCIAS

- Andrews, D., Caldera Sánchez, A. & Johansson, Å. (2011). Housing Markets and Structural Policies in OECD Countries. OECD Economics Department Working Papers, No. 836, OECD Publishing, Paris. DOI <https://doi.org/10.1787/5kgk8t2k9vf3-en>
- Bailey, N., Gannon, M., Kearns, A., Livingston, M., & Leyland, A. H. (2013). Living apart, losing sympathy? How neighbourhood context affects attitudes to redistribution and to welfare recipients. *Environment and planning A*, 45(9), 2154-2175. DOI: <https://doi.org/10.1068/a45641>



- Blanchet, T., Chancel, L., & Gethin, A. (2022). Why is Europe more equal than the United States?. *American Economic Journal: Applied Economics*, 14(4), 480-518. DOI: <https://doi.org/10.1257/app.20200703>
- Cauvain, J., Long, G., Whiteley, T., & Farcot, E. (2022). Show me the money: Income inequality and segregation in UK cities. *Area*, 54(4), 591-601. DOI: <https://doi.org/10.1111/area.12784>
- Cingano, F. (2014). Trends in Income Inequality and its Impact on Economic Growth. OECD Social, Employment and Migration Working Papers, No. 163, OECD Publishing. DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/5jxrnjcxwv6j-en>
- Dieleman, F. M., & Wallet, C. (2003). Income differences between central cities and suburbs in Dutch urban regions. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 94(2), 265-275. DOI: <https://doi.org/10.1111/1467-9663.00254>
- Dijkstra, L., Poelman, H., & Veneri, P. (2019). The EU-OECD definition of a functional urban area. OECD Regional Development Working Papers, No. 2019/11, OECD Publishing, Paris. DOI: <https://doi.org/10.1787/d58cb34d-en>
- Fujita, K., & Hill, R. C. (2016). Residential income inequality in Tokyo and why it does not translate into class-based segregation. In *Residential segregation in comparative perspective* (pp. 37-68). Routledge.
- Galland, D., Harrison, J., & Tewdwr-Jones, M. (2020). What is metropolitan planning and governance for? In K. Zimmermann, D. Galland, & J. Harrison (Eds.), *Metropolitan Regions, Planning and Governance* (pp. 237-256). Springer. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-3-030-25632-6\\_14](https://doi.org/10.1007/978-3-030-25632-6_14)
- García-Lopez, M. À., Nicolini, R., & Roig, J. L. (2020). Segregation and urban spatial structure in Barcelona. *Papers in Regional Science*, 99(3), 749-772. DOI: <https://doi.org/10.1111/pirs.12484>
- Gini, C. (1936). On the measure of concentration with special reference to income and statistics, Colorado College Publication. General series, 208(1). DOI: No disponible
- Glaeser, E. L., Resseger, M., & Tobio, K. (2009). Inequality in cities. *Journal of Regional Science*, 49(4), 617-646. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-9787.2009.00627.x>
- Grzegorzczak, A. (2013). Social and ethnic segregation in the Paris metropolitan area at the beginning of the 21st century. *Miscellanea Geographica*, 17(2), 20-29. DOI: <https://doi.org/10.2478/v10288-012-0040-3>
- Haandrikman, K., Costa, R., Malmberg, B., Rogne, A. F., & Sleutjes, B. (2023). Socio-economic segregation in European cities. A comparative study of Brussels, Copenhagen, Amsterdam, Oslo and Stockholm. *Urban Geography*, 44(1), 1-36. DOI: <https://doi.org/10.1080/02723638.2021.1959778>
- Harris, R., Johnston, R., & Manley, D. (2017). The changing interaction of ethnic and socio-economic segregation in England and Wales, 1991–2011. *Ethnicities*, 17(3), 320-349. DOI: <https://doi.org/10.1177/1468796815595820>
- Hong, S. Y., O'Sullivan, D., & Sadahiro, Y. (2014). Implementing spatial segregation measures in R. *PloS one*, 9(11), e113767. DOI: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0113767>
- Jaramillo, S. (1989). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Centro de Estudios Sobre Desarrollo Económico.
- Marcińczak, S., Tammaru, T., Novák, J., Gentile, M., Kovács, Z., Temelová, J., ... & Szabó, B. (2015). Patterns of socioeconomic segregation in the capital cities of fast-track reforming postsocialist countries. *Annals of the Association of American Geographers*, 105(1), 183-202. DOI: <https://doi.org/10.1080/00045608.2014.968977>
- Massey, D. S., & Denton, N. A. (1988). The dimensions of residential segregation. *Social forces*, 67(2), 281-315. DOI: <https://doi.org/10.1093/sf/67.2.281>
- Mohamed, A. A., & Stanek, D. (2021). Income inequality, socio-economic status, and residential segregation in Greater Cairo: 1986–2006. *Urban Socio-Economic Segregation and Income Inequality*, 49.
- Musterd, S., & Ostendorf, W. (Eds.). (2013). *Urban segregation and the welfare state: Inequality and exclusion in western cities*. Routledge.
- Musterd, S., & Van Gent, W. (2015). Changing welfare context and income segregation in Amsterdam and its metropolitan area. In *Socio-economic segregation in European capital cities* (pp. 55-79). Routledge.
- Musterd, S., Marcińczak, S., Van Ham, M., & Tammaru, T. (2017). Socioeconomic segregation in European capital cities. Increasing separation between poor and rich. *Urban geography*, 38(7), 1062-1083. DOI: <https://doi.org/10.1080/02723638.2016.1228371>
- Mutgan, S., & Mijs, J. (2023). Income Inequality and Residential Segregation in “Egalitarian” Sweden: Lessons from a Least Likely Case. *Sociological Science*, 10, 348-373. DOI: <https://doi.org/10.15195/v10.a12>



- Nightingale, C. H. (2012). *Segregation: A global history of divided cities*. University of Chicago Press. DOI: <http://dx.doi.org/10.7208/chicago/9780226580777.001.0001>
- OECD (2015). *In It Together: Why Less Inequality Benefits All*, OECD Publishing, Paris. DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264235120-en>.
- Openshaw, S. (1984). Ecological fallacies and the analysis of areal census data. *Environment and planning A*, 16(1), 17-31. DOI: <https://doi.org/10.1068/a160017>
- Petrović, A., Manley, D., & Van Ham, M. (2022). Multiscale contextual poverty in the Netherlands: Within and between-municipality inequality. *Applied Spatial Analysis and Policy*, 15(1), 95-116. DOI: <https://doi.org/10.1007/s12061-021-09394-3>
- Pettigrew, T. F., & Tropp, L. R. (2006). A meta-analytic test of intergroup contact theory. *Journal of personality and social psychology*, 90(5), 751. DOI: <https://doi.org/10.1037/0022-3514.90.5.751>
- Piketty, T. (2014). *Capital in the twenty-first century*. Harvard University Press.
- Scarpa, S. (2015). The impact of income inequality on economic residential segregation: The case of Malmö, 1991–2010. *Urban Studies*, 52(5), 906-922. DOI: <https://doi.org/10.1177/0042098014529347>
- Theil, H., & Finizza, A. J. (1971). A note on the measurement of racial integration of schools by means of informational concepts. *The Journal of Mathematical Sociology*, 1(2), 187-193. DOI: <https://doi.org/10.1080/0022250X.1971.9989795>
- Turok, I., Visagie, J., & Scheba, A. (2021). Social inequality and spatial segregation in Cape Town. *Urban Socio-Economic Segregation and Income Inequality: A Global Perspective*, 71-90.
- Van Ham, M., Tammaru, T., & Janssen, H. J. (2018). A multi-level model of vicious circles of socio-economic segregation. *Divided cities: understanding intra-urban disparities*. OECD, Paris. DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264300385-en>
- Van Ham, M., Tammaru, T., Ubarevičienė, R., & Janssen, H. (2021). Urban socio-economic segregation and income inequality: A global perspective (p. 523). Springer Nature. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-030-64569-4>
- Vaughan, L., & Arbaci, S. (2011). The challenges of understanding urban segregation. *Built Environment*, 37(2), 128-138. DOI: <https://doi.org/10.2148/benv.37.2.128>
- Veneri, P., Comandon, A., Garcia-López, M. À., & Daams, M. N. (2021). What do divided cities have in common? An international comparison of income segregation. *Journal of Regional Science*, 61(1), 162-188. DOI: <https://doi.org/10.1111/jors.12506>
- Voitchovsky, S. (2005). Does the profile of income inequality matter for economic growth? Distinguishing between the effects of inequality in different parts of the income distribution. *Journal of Economic Growth*, 10, 273-296. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10887-005-3535-3>
- Watson, T. (2009). Inequality and the measurement of residential segregation by income in American neighborhoods. *Review of Income and Wealth*, 55(3), 820-844. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1475-4991.2009.00346.x>
- White, M. J. (1983). The measurement of spatial segregation. *American Journal of Sociology*, 88(5), 1008-1018. DOI: <https://doi.org/10.1086/227768>



# DIFERENCIACIÓN SOCIO-RESIDENCIAL ENTRE PROCESOS DE REGIONALIZACIÓN Y CRISIS ECONÓMICA EN LA REGIÓN URBANA DE MILÁN

ANDREA VISIOLI<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Barcelona, andrea.visioli@uab.cat*

**Resumen.** Las regiones urbanas europeas son marcadas por diferencias históricas entre los territorios que las componen, resultado de las diferentes fases económico-territoriales de expansión y contracción que han sedimentado en el territorio los recursos de manera desigual. La presente comunicación analiza las relaciones entre los procesos de regionalización y las múltiples crisis que marcan la actual fase económica. En particular, el análisis se centra en las consecuencias de la crisis económica del 2008 sobre la concentración de capital privado y público en el territorio de la región urbana de Milán, intentando comprender cómo la crisis actuó tanto en la esfera productiva, afectando directamente la distribución de los ingresos, cuanto en la capacidad redistributiva de las instituciones públicas. La investigación, construyendo una base de datos referidas a más de 3 millones de residentes y 133 municipios, ha producido un mapa de la diferenciación socio-residencial y de la distribución de recursos públicos mediante el cual ha profundizado la relación entre las características geo-históricas del espacio metropolitano y las dinámicas analizadas, aportando la imagen de una región urbana marcada por profundas rupturas socio-territoriales que plantean preguntas urgentes sobre cuales actores, políticas y recursos deben movilizarse para frenar y revertir el proceso en acto.

**Palabras clave:** Diferenciación socio-residencial, Especialización, Regionalización, Crisis económica, Recursos públicos

## SOCIO-RESIDENTIAL DIFFERENCE BETWEEN REGIONAL PROCESSES AND ECONOMIC CRISIS IN THE URBAN REGION OF MILAN

**Abstract.** European urban regions are marked by historical differences between the territories that make them up, as a result of the different economic-territorial phases of expansion and contraction that have deposited resources in the territory in an unequal manner. This paper analyses the relationship between regionalisation processes and the multiple crises that mark the current economic phase. In particular, the analysis focuses on the consequences of the economic crisis of 2008 on the concentration of private and public capital in the territory of the urban region of Milan, trying to understand how the crisis acted both in the productive sphere, directly affecting the distribution of income, and on the redistributive capacity of public institutions. The research, building a database of more than 3 million residents and 133 municipalities, has produced a map of socio-residential differentiation and distribution of public resources, through which it has deepened the relationship between the geo-historical characteristics of the metropolitan space and the dynamics analysed. The research provides a picture of an urban region marked by profound socio-territorial ruptures that raise urgent questions about which actors, policies and resources must be mobilised to halt and reverse the process in progress.

**Keywords:** Socio-residential differentiation, Specialization, Regionalisation, Economic crisis, Public resources



## 1. INTRODUCCIÓN

Durante los últimos diez años Milán ha vivido un período reconocido por buena parte de la opinión pública como positivo, resultado de un "buen gobierno" que ha sabido guiar la ciudad a lo largo de la última década a través de desafíos y oportunidades, abriéndola al mundo. Milán ha atravesado la crisis económica y financiera que ha afectado la economía mundial desde 2008, trabajando en las relaciones de largo alcance. La capital lombarda es cada vez más una ciudad internacional, capaz de consolidar las relaciones con el Estado Central (el Pacto de Milán en ocasión del EXPO 2015, el Human Technopole, los Juegos Olímpicos de Invierno Milán-Cortina 2026) con la Unión Europea (el desempate para la asignación de la Agencia Europea de Medicamentos, la propuesta en desarrollo para trasladar el Tribunal Unificado Europeo de Patentes a Milán) y con las grandes marcas multinacionales, a partir de la tecnología y la restauración (la *flagstore* de Apple o los primeros Starbugs italianos). A partir de los indicadores económicos anteriores a la llegada del Covid-19, la narración institucionalizada (Tozzi, 2020) afirmaba que Milán había vuelto definitivamente a los niveles de producción y de empleo anteriores a la crisis, reestructurando su base económica y enlazando vínculos a nuevas escalas geográficas.

Sin embargo, esta narración puede ser puesta en tensión por lo menos en dos direcciones; por un lado, al mencionar Milán se evoca un ensamblaje multiescalar cuyas fronteras no coinciden ni con los límites municipales, ni con los de su *hinterland* más cercano. La región urbana de Milán puede ser mejor descrita como una nebulosa (Amin & Thrift, 2002) en la que se pierden los límites entre lo urbano y lo rural, el centro y los suburbios o entre un municipio y otro (Soja, 2011). Milán debería leerse más correctamente como una ciudad-región global (Scott, 2001) en la que el núcleo metropolitano, que sigue concentrando la industria terciaria, proyecta la entera megalópolis del valle del Po en el espacio global (Bonomi, 2013).

Por otra parte, más allá de los indicadores económicos agregados, es imprescindible observar el impacto real que la crisis económico-financiera ha tenido sobre el tejido social de la región urbana. En primer lugar, la crisis ha ralentizado el sistema productivo, generando, en el contexto de un mercado laboral desregulado, efectos diferenciales en la distribución de los ingresos (Camera di Commercio, 2016; 2021). En segundo lugar, las políticas de reducción del gasto público implementadas por el Estado Central en respuesta a la crisis, han implicado limitaciones en la capacidad redistributiva de las administraciones locales. Poner en diálogo los efectos de estas dos dinámicas, ambas derivadas de la misma crisis, permite comprender el estado de la cohesión social una vez superada la crisis, revelando dinámicas socio-espaciales normalmente ocultas detrás de indicadores como el producto interior bruto o la tasa de empleo.

Esta comunicación analiza la evolución del patrón de diferenciación socio-residencial de la región urbana milanesa, atendiendo el cruce entre los procesos de regionalización que afectan al territorio y los impactos de la crisis económica y financiera en la esfera de la producción y redistribución de recursos. La hipótesis que se plantea es que, al observar la diferenciación desde la articulación de estos dos procesos, sea posible revelar el papel activo del espacio en la estructuración de los impactos sociales de los procesos económicos en curso. En particular, la comunicación muestra cómo, durante la crisis, el espacio fue un agente activo en la concentración del capital en unos pocos enclaves seleccionados por la élite metropolitana como lugares de residencia y, al mismo tiempo, en la extensión territorial de las áreas de vulnerabilidad socioeconómica. La inconsistencia entre la fijeza de los límites administrativos y la movilidad de los procesos económico-territoriales, como parte de la más amplia dialéctica entre *fixity and motion* (Harvey, 1985) que se da en el espacio, es una ulterior fuente de acumulación de desigualdades entre los territorios que componen la región urbana y, en consecuencia, entre las poblaciones en ella establecidas.

## 2. LOS FACTORES QUE ESTRUCTURAN LOS PROCESOS DE SEGREGACION RESIDENCIAL. UN ESTADO DE LA CUESTIÓN

### 2.1 Las transformaciones del territorio post-metropolitano

A través de la exploración de las características del proceso de urbanización planetaria en curso, es posible poner en tensión la principal producción teórica inherente a la diferenciación socio-residencial y reflexionar sobre los vínculos entre los procesos de segregación residencial y las dinámicas de



transformación territorial, insertando estas últimas en un marco más amplio de procesos económico-territoriales de carácter multi-escalar (Soja, 2004).

Como se suele destacar como premisa en cualquier debate sobre las ciudades: un número cada vez mayor de personas en el mundo vive en áreas metropolitanas. Las dinámicas de expansión urbana y de concentración demográfica en grandes aglomeraciones son objeto de atención tanto de los principales organismos internacionales, como de expertos de diferentes disciplinas cuyos análisis se consideran clásicos de los estudios urbanos, recogidos en amplias reseñas sobre la urbanización del siglo XXI como la coordinada por Oriol Nel·lo y Renata Mele (2016). Los estudios advierten de que, dentro de diez o veinte años, más del 70% de la población mundial vivirá en zonas urbanas (Banco Mundial, 2021), con todo lo que eso implica en términos de deterioro de las condiciones esenciales para la sostenibilidad de la vida (Haraway, 2008). De este modo, la proporción entre los habitantes de las aglomeraciones urbanas y de las zonas rurales se habrá invertido respecto a la de hace apenas un siglo. Sin embargo, autores como Neil Brenner (2010) cuestionan la identificación de lo urbano únicamente con la ciudades y áreas metropolitanas. Para Brenner, la ciudad y lo urbano no son elementos territorialmente delimitables y empíricamente verificables, sino, por el contrario, son fruto de abstracciones y proyecciones teóricas continuamente reproducidas y actualizadas durante la producción espacial del capitalismo. Las diferentes disciplinas que se ocupan del estudio del territorio suelen delimitar lo urbano en antítesis con el territorio no-urbano, asumiendo este último como la alteridad ontológica del primero y considerando las ciudades, campos de investigación neutros y coherentes (Ibid.). Son ejemplos, tanto los modelos económicos regionales desarrollados durante el siglo XX por académicos como Walter Christaller (1966) o William Alonso (1964), como los aportes de la sociología urbana desarrollados a partir de la Escuela de Chicago (Fariás, 2009).

Frente al desarrollo teórico del siglo XX, Soja (2011), en sus estudios sobre los procesos de regionalización, destaca el proceso de *density convergence* que han experimentado los territorios urbanos y suburbanos. En la actualidad, la densidad urbana adquiere un perfil irregular dictado por las transformaciones, conmutaciones y densificaciones que se producen de forma dispersa a lo largo del territorio regional (Perrone, Paba, & Perulli, 2017). Densidad, tamaño y heterogeneidad (Whirt, 1938), las tres características que a partir de la Escuela de Chicago han sido empleadas para medir y clasificar las ciudades, en el actual proceso de urbanización se fusionan (Perrone, Paba, & Perulli, 2017) perdiendo su capacidad analítica y explicativa (Martinotti, 1993). Autores como McFarlane y Tonkiss problematizan el concepto de densidad, yendo más allá de su carácter de indicador demográfico (McFarlane, 2016; Tonkiss, 2013). Es así como, a partir de estos autores, la densidad se enriquece de componentes topológicos, volumétricos, experienciales y perceptivos (McFarlane, 2016), a través de los cuales se puede observar más coherentemente lo urbano como un proceso selectivo de intensificación de ámbitos territoriales en la frontera entre lo local y lo global, donde el criterio de ensamblaje no es la proximidad física, sino la proximidad relacional (Latour, 2005; Perulli, 2012).

Estudiosos de la región urbana milanés, como Pasqui y Bonomi, sostienen que es necesario observar Milán por lo menos a través de tres escalas territoriales distintas e intersecadas: la municipal, la de las primeras coronas de la ciudad central y finalmente la región urbana, una red de ciudades medianas y pequeñas conectadas entre sí y con el centro metropolitano, mediante el cual acceden a los servicios raros y al mercado global (Pasqui, 2018; Bonomi, 2013). Por lo tanto, para comprender los procesos que tienen lugar en el territorio milanés es necesario reconocer su carácter de ciudad-región global (Scott, 2001), es decir, una red de redes (Perulli, 2012) con una profundidad global, pero que se estructura internamente en el territorio de la región urbana.

Los procesos de urbanización, tal como los interpretan estudiosos como Brenner, McFarlane, Scott y Soja, alteran las jerarquías urbanas tradicionales, aplanan las diferencias entre lo urbano y lo no-urbano, entre centros y periferias y al mismo tiempo generan ensamblajes que superan las barreras territoriales, por muy extensas que se puedan presentar (Soja, 2011). Sin embargo, esta homogeneización del territorio, tanto en términos morfológico-paisajísticos como en términos de estilo de vida, no se traduce en un aplanamiento de las desigualdades socioespaciales, que siguen siendo elemento esencial de lo que Bernardo Secchi (2013) ha definido como la nueva cuestión urbana. Una cuestión renovada, dictada no sólo por la expansión del territorio metropolitano (Balducci, Fedeli, & Curci, 2017), que, con la terminología de Soja, podemos definir como post-metropolitano (Soja, 2011), si no sobre todo por un salto cualitativo en la estructuración de su dinámica interna, caracterizada por la trans-escalaridad de los procesos de formación urbana. Es en este horizonte exploratorio que esta comunicación analiza los procesos de



segregación residencial que, durante la década 2008-2018 que comenzó con el estallido de la crisis económica y financiera, fracturaron la post-metrópolis milanese, generando nuevos patrones de diferenciación socio-residencial.

## 2.2 Determinantes estructurales de la diferenciación socio-residencial

Las consecuencias de los procesos de regionalización sobre la cohesión socio-territorial quedan en gran medida aún por comprender. Dependiendo de las investigaciones, de los territorios estudiados y de las metodologías elegidas, los resultados varían notablemente. Desde la perspectiva de algunos estudiosos, la regionalización de lo urbano puede leerse como un proceso de creciente diversificación social, de usos y funciones del suelo debida a la progresiva extensión planetaria de la complejidad de las ciudades (Lefebvre, 2003 [1974]). Sin embargo, otros estudios leen en ella un riesgo de extrema especialización y segregación de los territorios y un consiguiente aumento del flujo de bienes y personas (Estèbe, 2008).

La teorización y las primeras investigaciones empíricas sobre los procesos de separación de la población en el espacio se dieron en la escuela de ecología humana que se desarrolló en la Universidad de Chicago a principios del siglo XX, bajo el concepto de segregación urbana. (White, 1983). La aproximación teórica de esa escuela fue fuertemente criticada por una segunda corriente interpretativa que se desarrolló a partir de los años 60's y que utilizó la doctrina marxista para profundizar en los fenómenos urbanos (Castells, 1974; Harvey, 1977). La crítica a la corriente funcionalista se dirige en primer lugar al concepto de segregación como resultado de la agregación de elecciones individuales como si hubieran sido tomadas sobre de un plano isotrópico, en ausencia de relaciones de poder y desvinculadas de la estructura económica y superestructuras culturales. De acuerdo con Massey, Denton (1988) y Marcuse (2001), para comprender los procesos de segregación, es fundamental profundizar en los factores que actúan sobre la división de la población en el espacio, para comprender en qué medida estos factores son coercitivos y en qué medida se deben a libres elecciones. Los mismos estudiosos han propuesto un uso más "cauteloso" del concepto de segregación. Precisamente por ello, en la presente comunicación se utilizará el término diferenciación socio-residencial (Marcuse, 2001) para indicar la disposición de la población en el espacio, mientras que el término segregación se utilizará para indicar el proceso de concentración espacial de grupos sociales (Massey & Denton, 1988) y el complementario proceso de especialización socio-residencial de los territorios analizados. Es importante a efectos de esta investigación, no centrarse únicamente en los segmentos de la población socioeconómicamente más vulnerables ya que, como informan múltiples fuentes (Petsimeris & Rimoldi, 2015; Musterd, Marcińczak, Ham, & Tammaru, 2017), Milán es un claro ejemplo de la tendencia de los grupos acomodados a aislarse del resto de la población.

El texto "The Truly Disadvantaged: the Inner City, the Underclass and Public Policy" (Wilson, 1987), importante contribución sobre la relación entre la globalización, el post-fordismo y las desigualdades, se considera una de los primeros estudios en reconocer como factor clave en la explicación de las condiciones de los individuos, las características del ambiente que los grupos sociales habitan, a partir del barrio donde residen. Asumiendo este cambio giro epistemológico, varios autores (Sampson, 2004; Jencks & Mayer, 1990; Hastings, 2009a ;2009b; Nel-lo, Donat 2017; Donat, 2021) han planteado y verificado la existencia de dinámicas recursivas que agravan las desigualdades ya presentes en un determinado territorio. Estos efectos de reproducción de las brechas sociales, denominados efecto barrio, tienen que ver con factores sociales, económicos, culturales, tanto endógenos como exógenos a los grupos sociales y a sus contextos de vida (Hastings, 2009; Hastings, 2009; Jencks & Mayer, 1990; Soja, 2010).

El análisis contenido en esta comunicación profundiza en una dimensión del efecto barrio que Jencks y Mayer (1990) han denominado *Neighborhood institutional resource models* y, en particular, el foco del análisis son los mecanismos de *institutional rationing* tal como han sido introducidos por Annette Hastings (2009a). Con *institutional rationing*, se hace referencia a los mecanismos de aumento de las desigualdades relacionados con los patrones de distribución de los recursos públicos, a menudo servicios públicos, (Hastings, 2009b) entre diferentes territorios y grupos sociales. La relación entre segregación residencial y administración pública ha sido un tema muy tratado por los estudios urbanos, sobre todo en los años '90 en relación a las que Massey ha definido urbanización de pobreza (1996), es decir el proceso que se dio principalmente en los Estados Unidos, de concentración de la población racializada y de baja renta en los centros urbanos y la dispersión de la clase media en los suburbios pertenecientes a otros municipios. Sin



embargo, a partir de la crisis económica, nuevas investigaciones han vuelto a centrarse sobre el tema. Un destacado ejemplo es la trilogía de volúmenes Barrios y crisis (Blanco & Nel-lo, 2018), Efecto Barrio (Nel-lo, 2021) y Vidas segregadas (Blanco & Gomà, 2022), que profundizan la multidimensionalidad de las desigualdades en el territorio de la región urbana de Barcelona y en otros principales centros urbanos españoles.

Una línea de investigación contenida en estos volúmenes profundiza la relación entre la disposición de la población en el territorio regional y los mecanismos de asignación de recursos públicos a los entes municipales para la producción de equipamientos y oferta de servicio a sus residentes. Los análisis destacan las dinámicas recursivas entre los procesos de segregación residencial y la capacidad de gasto de los Ayuntamientos (Nel-lo, Donat 2017; Donat, 2021; Checa, Donat, Nel-lo, 2022).

### **2.3 Mecanismos de asignación de recursos para los entes locales en Italia**

A partir de la relevancia de los mecanismos de transferencia y asignación de los recursos públicos a las administraciones locales destacada por la literatura hasta ahora citada, a seguir se presenta un marco de la principal normativa en materia de recursos de los entes locales en el área de estudio.

Centrando la mirada en el caso italiano, es el conjunto de reformas aprobadas a partir de los años '90 que contribuye de forma preponderante a delinear los mecanismos de distribución de los recursos públicos entre las diferentes administraciones locales. Estas primeras leyes fueron acompañadas y modificadas por una serie de reformas de la capacidad fiscal de los entes locales emitidas durante la crisis económica y financiera, a partir del 2011, dirigidas a aumentar la autonomía fiscal de los ayuntamientos y, en general, los entes locales italianos.

Con las leyes n.142/1990 y n.158/1990 del 1990 se diseña en Italia un nuevo sistema de autonomías locales, mediante el cual se atribuye una mayor autonomía a las administraciones locales para determinar sus propios ingresos. Necesidad que en los años siguientes se traduce en un notable fortalecimiento del poder tributario de las autoridades locales, mediante el establecimiento de nuevos impuestos regionales y locales. La subsidiariedad, sin embargo, se convierte en parte propia de la estructura jurídico-administrativa italiana solo con la reforma del Título V que tiene lugar en 2001, cuando la mayoría de las funciones administrativas vienen transferidas a los municipios, provincias y comunidades de montaña. El apartado 4 del título reformado declara que los recursos recogidos mediante impuestos directamente por los entes locales permiten financiar íntegramente las funciones públicas que se les atribuyen. Aunque la reforma se remonta a 2001, es el Decreto Legislativo nº 23 de 2011 el que se centra en el mecanismo de supresión de las transferencias por parte del Estado a las autoridades locales y en la posibilidad real de que los municipios se sostengan únicamente mediante sus propios ingresos y tramite un fondo de solidaridad municipal que se alimenta mediante transferencias horizontales entre ayuntamientos. A partir del 2011, las numerosas reformas en materia de financiación de los entes locales generarán una reducción de las transferencias entre entes locales, se trate de subsidiariedad vertical o horizontal, aumentando la recaudación directa de los impuestos por parte de los ayuntamientos (SOSE, 2015).

### **3. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA**

A partir de la literatura explorada en el anterior apartado, el análisis recogido en la presente comunicación analiza la evolución del patrón de diferenciación socio-residencial de la región urbana milanesa, atendiendo el cruce entre los procesos de regionalización que afectan al territorio y los impactos de la crisis económico-financiera en la esfera de la producción y redistribución de recursos. Por un lado, se analizan los impactos de la crisis sobre la disposición espacial de la población según su renta, y por el otro, los mecanismos de reproducción y agravamiento de los procesos de segregación residencial debidos a los mecanismos de asignación de recursos públicos a los Ayuntamientos.

El objetivo general se desarrolla mediante dos objetivos específicos:

Analizar cómo se distribuye la población en la región urbana según sus ingresos y comprender si ha habido variaciones en el patrón de división espacial entre grupos sociales durante el período de tiempo analizado. Es decir, comprobar si, como en otros contextos similares al milanés, existe una tendencia a la especialización socio-residencial en algunos ámbitos metropolitanos.



Comprobar las relaciones entre las dinámicas observadas a través del primer objetivo y los recursos económicos a disposición de las administraciones municipales.

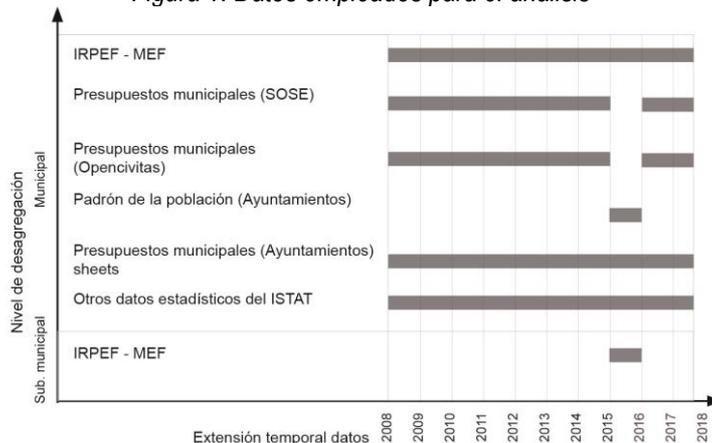
El ámbito de análisis es el territorio correspondiente a los 133 municipios que componen la Ciudad Metropolitana de Milán, ámbito en el que residen más de 3,2 millones de personas, manteniendo sin embargo la división entre Vermezzo y Zelo Surrigone para los años en los que los dos municipios aún no se habían fusionado.

Los datos utilizados para abordar el primer objetivo (Figura 1), proceden de la base de datos de las declaraciones de impuestos de personas físicas (IRPEF), puesta a disposición de la ciudadanía por el Departamento de Finanzas del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) italiano. Los datos recogen los ingresos totales de los contribuyentes divididos por municipio. A las variables de tipo económico se agregaron las variables demográficas de la base de datos ISTAT necesarias para calcular la renta per cápita de los contribuyentes y de los residentes.

Los datos relativos a los presupuestos de los 133 municipios de la Ciudad Metropolitana de Milán, utilizados para responder al segundo objetivo, proceden de diferentes fuentes. 1) De la base de datos gestionada por la Fundación Openpolis, que recoge datos de la situación financiera de las administraciones locales, 2) de los datos gestionados por la empresa SOSE (Soluzioni per il Sistema Economico) propiedad del Banco de Italia y MEF; 3) de la consultación directa de las actas de los municipios.

Los análisis, tanto del primero, como del segundo objetivo específico, se desarrollan mediante herramientas clásicas del análisis económico como el índice de Gini, análisis por deciles y análisis de las series históricas, a las cuales se añade la georreferenciación de las variables socio-económicas antes mencionadas. Antes de las operaciones de análisis propiamente dichas, ha sido necesario incorporar los efectos de la inflación sobre las rentas vinculándolo el valor real del euro al índice nacional de precios al consumo (NIC) elaborado por el ISTAT (Istituto Nazionale di Statistica italiano).

Figura 1. Datos empleados para el análisis



Fuente: elaboración propia.

## 4. ESPECIALIZACIÓN SOCIO-RESIDENCIAL EN LA POST-METRÓPOLIS DE MILÁN. RESULTADOS DEL ANÁLISIS

### 4.1 Crisis económica, concentración de rentas y diferenciación socio-residencial

El territorio de la Ciudad Metropolitana (CM) en 2018 acababa de salir de la crisis económica y financiera, cuyos efectos duraron cerca una década, y aún no había sido tocado por las múltiples crisis surgidas a raíz de la pandemia del virus Covid-19 en 2020. Observando el área metropolitana en esa fracción de tiempo y comparándola con el área metropolitana al inicio de la crisis económica, es posible avanzar algunas hipótesis relativas al impacto de la crisis en la disposición espacial de las desigualdades.

El área de la CM en 2018 cuenta con 3.250.077 residentes, la renta media por residente se sitúa en 21.342,28 €, mientras que aumenta hasta 29.633,65 € repartiendo la renta total únicamente entre los contribuyentes. La diferencia entre el municipio con mayor y menor renta per cápita es de casi 22.000 € por



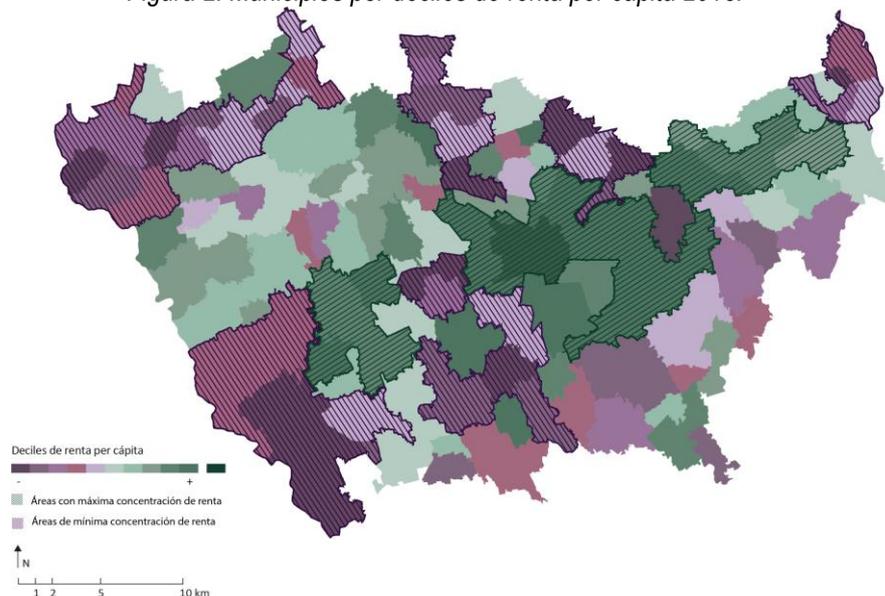
habitante, es decir, los vecinos del municipio menos rico tienen una renta media anual igual al 36% de la de los vecinos del municipio más rico. Al clasificar los municipios en cuantiles según su renta per cápita, se observa que aquellos en el primer decil tienen una renta per cápita equivalente al 47% de los del décimo decil. Sin embargo, al comparar el primer decil con los deciles intermedios, la brecha se reduce significativamente. En comparación con el quinto y noveno decil, el primer decil cuenta con ingresos equivalentes al 90.7% y 77.4%, respectivamente. Estos datos iniciales revelan una marcada disparidad entre los municipios pertenecientes al 10% más acomodado y el resto del área metropolitana, lo que sugiere un alto grado de concentración de ingresos en territorios específicos.

La distribución geográfica de los grupos sociales según su nivel económico es claramente legible a nivel metropolitano. Aunque el patrón es complejo y diverso, se pueden identificar cuatro áreas principales de concentración de ingresos en la región urbana (Figura 2). Los municipios de la primera corona, ubicados en el sureste y oeste, que se extienden también hacia una parte de los municipios de la segunda corona en la zona de Magenta, el eje Martesana hasta Gessate, y en menor medida algunos municipios del noroeste de Milán. A estos se suman los barrios del centro de Milán, que es el área con mayor concentración de ingresos de la región.

Asimismo, los municipios con baja renta per cápita se distribuyen en el espacio con relaciones de interés. Las áreas del noroeste y suroeste de la Ciudad Metropolitana, a diferencia de la riqueza media de los municipios de la primera y segunda corona al oeste de Milán, albergan una parte significativa de los municipios con baja renta per cápita. Se observa cómo algunos barrios económicamente vulnerables en la periferia norte de Milán, como Adriano, Affori, Quarto Oggiaro o Gallarate, se entrelazan con los primeros municipios del cinturón metropolitano, como Cologno, Cormano, Baranzate y Pero. Lo mismo ocurre en el sur de Milán, donde barrios como Baggio, Olmi o Giambellino forman una unidad con los municipios de Cesano Boscone y Corsico, o incluso donde los barrios de Stadera y Gratosoglio se conectan con los barrios de baja renta de Rozzano.

Aunque varios municipios de baja renta pertenecen a la primera corona metropolitana, al observar el territorio a una escala mayor, parece haber una relación entre la distancia geográfica del núcleo metropolitano y los bajos ingresos per cápita. Superponiendo a estos resultados lo que el ISTAT definió en 2011 como el sistema laboral local (SLL) de Milán, se desprende que los territorios de bajos ingresos en el borde del área metropolitana coinciden en gran medida con los territorios no incluidos en el SLL, es decir, territorios que quedan incluidos en la CM pero que entretienen la mayoría de sus relaciones funcionales con polos urbanos externos a ella.

Figura 2. Municipios por deciles de renta per cápita 2018.



Fuente: elaboración propia a partir de Ministero dell'Economia e delle Finanze italiano, Banca d'Italia y ISTAT.



Comparando los datos de 2018 con los de 2008, se puede observar cómo la crisis ha afectado las desigualdades metropolitanas en tres direcciones. En primer lugar, disminuyendo las rentas medias de aquellos territorios que ya se caracterizaban por su vulnerabilidad económica antes de la crisis y aumentando la concentración de rentas en los municipios de la auto-segregación acomodada. En segundo lugar, incorporando en los territorios de la vulnerabilidad, municipios que no lo eran antes de la crisis. Y, finalmente, acercando las condiciones económicas de los residentes en municipios con rentas medias-bajas y medias-altas. Las tendencias ilustradas son confirmadas por el índice de Gini aplicado a la renta promedio per cápita de los municipios (Figura 3).

Figura 3. Índice de Gini renta per cápita municipios 2008-2018.



Fuente: elaboración propia a partir de Ministero dell'Economia e delle Finanze italiano, Banca d'Italia y ISTAT.

A lo largo de la década, los residentes de los municipios del 10% económicamente más rico se distancian cada vez más del resto de la región urbana. Una vez superada la crisis, los vecinos de los municipios del 10% menos acomodado tienen una renta media per cápita equivalente al 47% de aquellos que residen en los municipios más acomodados, lo que representa una disminución de tres puntos porcentuales en comparación con 2008. Los municipios del décimo decil son también los que también albergan la mayor proporción de residentes con altos ingresos en comparación con el total de la población. A estos municipios se suman los barrios del centro de Milán, en los que la concentración de rentas altas es máxima. Si los territorios donde reside la población acomodada en 2018 son en su mayoría los mismos que en 2008, durante los últimos diez años se ha observado una expansión de las áreas de bajos ingresos. Abbiategrosso y sus alrededores han experimentado una reducción en sus ingresos, consolidándose como zonas de baja renta. Asimismo, la franja de municipios con bajos ingresos en la zona alta de Milán que se ha expandido a lo largo de la década, formando un continuo lineal desde Turbigo hasta Rescaldina. También se ha observado un empobrecimiento y una expansión geográfica de las áreas de bajos ingresos tanto en el sur de Milán, alrededor de Rozzano, como en el norte, entre Cologno y Cinisello Balsamo.

#### 4.2 Crisis económica y capacidad redistributiva de los entes locales

Si la disminución de la renta es consecuencia del impacto de la crisis sobre el sistema productivo, la misma crisis también ha generado consecuencias en el ámbito redistributivo, del que las administraciones locales son un elemento fundamental. Manteniendo constante el valor del euro, en 2008, los recursos per cápita disponibles para los municipios fueron de 2.366,53 € incluyendo Milán y de 1.068,25 € sin él. Desde el comienzo de la crisis hasta 2014, se observa un significativo descenso en los recursos disponibles para las autoridades locales. Para 2014, estos habían disminuido a 1.603,65 € por habitante contando con Milán y 877,83 € sin, lo que corresponde a una reducción anual del 2.9% al 4.5% (excluyendo a Milán, cuyos ingresos disminuyen de manera más drástica). En los últimos tres años de la década, se registró un aumento en los recursos per cápita que en gran medida recuperó los niveles anteriores a la crisis. Al valor fijo del euro en 2008, en el 2018 los ingresos fueron un 29,3% inferiores a los de hace diez años teniendo en cuenta a Milán, mientras que prácticamente se mantuvieron sin cambios (44 euros menos) sin considerar la capital. Mediante un ejercicio hipotético, se puede argumentar que si los ingresos no hubieran disminuido durante la crisis, se habría contado con aproximadamente 1,370 € más por residente a lo largo de la década, sin incluir a Milán, y 6,500 € más incluyéndola.



Al clasificar los municipios por deciles según sus recursos per cápita, en 2018, el primer decil concentra el 29.6% de los recursos disponibles para los municipios del décimo decil, excluyendo al Municipio de Milán, y el 24.6% si consideramos a la capital. En 2008, este mismo índice era del 40% sin incluir a Milán, mientras que era del 18.6% incluyéndola. Estos datos evidencian tanto la marcada disminución de los recursos del municipio capital como la creciente brecha entre los demás municipios. Esta tendencia se confirma mediante el índice de Gini aplicado a los recursos municipales per cápita, el cual disminuye durante la primera mitad de la década debido a la reducción general de los recursos de las administraciones locales y aumenta en la segunda mitad.

### **4.3 Mecanismos circulares acumulativos y geografías de la concentración de recursos**

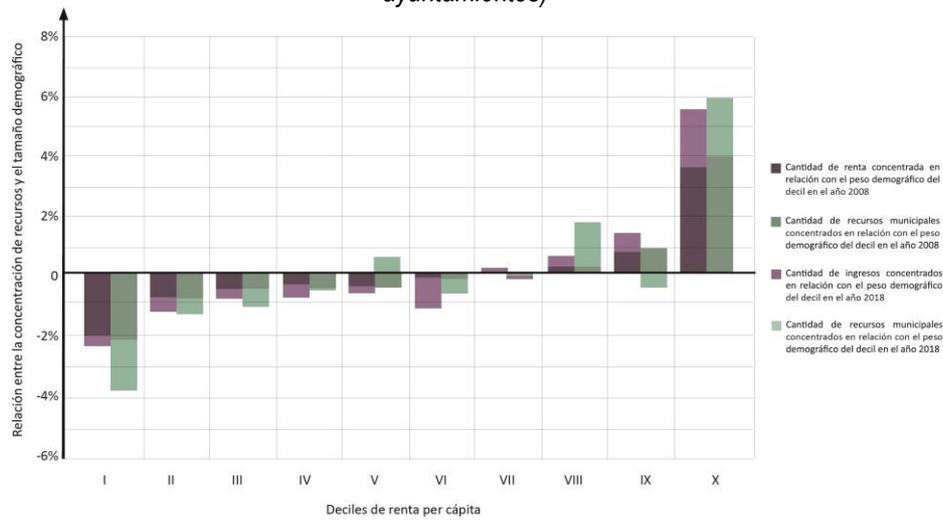
Al analizar la relación entre las rentas per cápita de los residentes de los municipios y los recursos disponibles para los ayuntamientos, se destacan algunos puntos importantes. Al dividir nuevamente los municipios en deciles según su renta per cápita y examinar los recursos promedio disponibles para los municipios de cada decil, encontramos que los municipios en el primer decil de renta tienen un promedio de 975.80 € por habitante, mientras que los municipios en el décimo decil, excluyendo a Milán, tienen un 26% más, es decir, 1,318.78 €. Aunque no hay una relación directa y constante entre estas dos variables, se observa claramente un aumento progresivo de la renta según el decil. Los primeros tres deciles tienen menos recursos (aunque los deciles sexto y noveno parecen tener ligeramente más recursos). El impacto de la crisis en los recursos municipales amplifica las disparidades entre los municipios ubicados en los extremos opuestos en términos de niveles de renta, de manera que los recursos de los ayuntamientos en el primer decil de renta per cápita disminuyen un 16% durante la década, mientras que los de los municipios en el décimo decil disminuyen solo un 4%.

Para investigar la posible asincronía entre los efectos de la crisis sobre las rentas de la población metropolitana y los efectos de la crisis y de las políticas de recortes del gasto público, sobre los recursos municipales, se han analizado los recursos de los ayuntamientos en 2018 divididos según los niveles de renta per cápita que tenían sus residentes en el 2008. Los resultados de este análisis adicional revelan que, durante la crisis económica, los ayuntamientos cuyos residentes tenían ingresos per cápita bajos en 2008 experimentaron una reducción mucho más pronunciada en sus recursos en comparación con los municipios de ingresos altos. En 2018, los municipios en los tres primeros deciles de renta registraron una disminución en sus ingresos del 10.6%, 5.8% y 11.3%, respectivamente, en comparación con 2008, mientras que en los municipios de los tres deciles superiores, la disminución de recursos se limitó al 1.5%, 3.1% y 3.1%, respectivamente. Este análisis pone de manifiesto cómo el territorio, influenciado por regulaciones, límites administrativos y sistemas de distribución de recursos, ha exacerbado los efectos de la crisis tanto en la concentración de ingresos como en la capacidad de las autoridades locales para satisfacer las necesidades de sus residentes.

Considerando conjuntamente las desigualdades generadas por la crisis en la distribución de la renta y en la de los recursos públicos, se observa que, en 2018, los habitantes de los municipios del 10% más vulnerable económicamente tienen aproximadamente un 4% menos de recursos de los que tendrían en una distribución equitativa de los recursos entre los territorios (Figura 4).



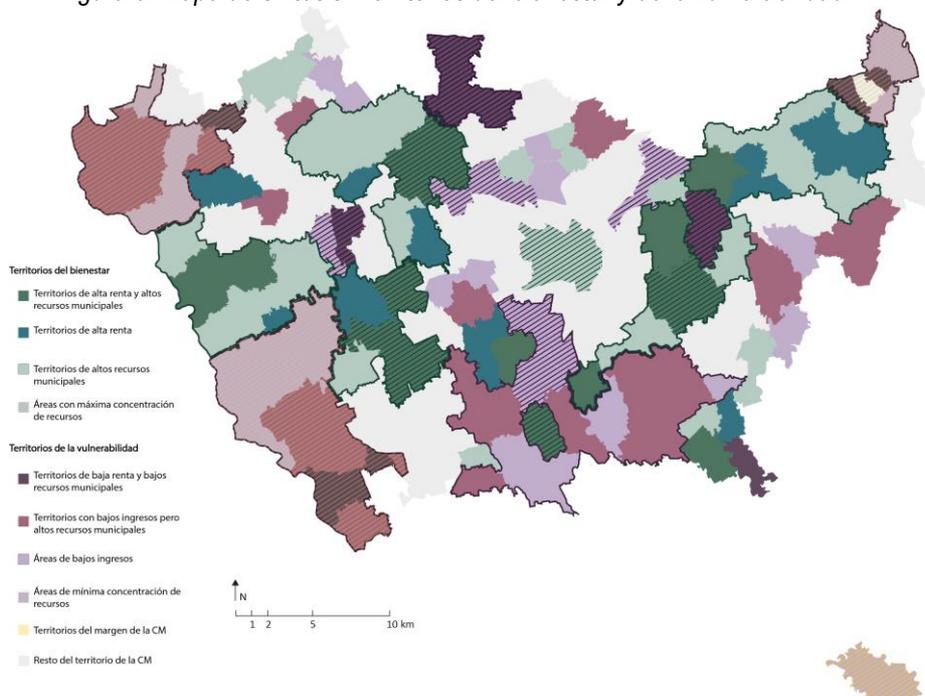
Figura 4. Acumulación de las desigualdades en la concentración de los recursos (renta + recursos ayuntamientos)



Fuente: elaboración propia a partir de Ministero dell'Economia e delle Finanze italiano, Banca d'Italia, ISTAT, SOSE, Opencivitas, presupuestos de los Ajuntamientos

Por el contrario, los municipios del 10% más acomodado cuentan con casi un 6% más de recursos en comparación con una situación hipotética de igualdad en la distribución de ingresos y recursos municipales en los territorios. Esta disparidad en la distribución espacial de los recursos ha aumentado durante la crisis, con una brecha creciente de 2 puntos porcentuales entre el primer y el décimo decil durante la década analizada. El mapa presentado en la figura 5 sintetiza la distribución desigual de rentas y recursos públicos entre los diferentes territorios que componen la CM de Milán. Se destaca como tanto los territorios que concentran recursos como los que cuentan con rentas y presupuestos municipales inferiores se encuentren agregados en clusters de escala sobre municipal.

Figura 5. Mapa de síntesis. Territorios del bienestar y de la vulnerabilidad.



Fuente: elaboración propia a partir de Ministero dell'Economia e delle Finanze italiano, Banca d'Italia, ISTAT, SOSE, Opencivitas, presupuestos de los Ajuntamientos



## 5. REFLEXIONES FINALES

El análisis presentado en este documento ha explorado el estado de la diferenciación residencial en una región urbana madura como la de Milán, enfocándose en la relación entre los procesos de segregación exacerbados por la crisis económica y los mecanismos de redistribución de recursos operados a través de las administraciones municipales. Los resultados obtenidos complejizan y ponen en tensión los datos clásicamente utilizados en la descripción de la crisis económica de 2008. La región urbana de Milán, lejos de haber completado un ciclo y haber regresado a la situación anterior a la crisis, ha vivido un proceso de degradación progresiva de su cohesión interna, generado por la combinación de al menos dos dinámicas investigadas en este trabajo.

1. Una primera es el aumento de la distancia, en términos de renta, entre los grupos sociales situados en los dos extremos de la escala reditua, debido a un doble proceso de empobrecimiento de los grupos sociales económicamente más vulnerables y de progresiva abstracción de los sectores de alta renta respecto al resto de la región urbana. A nivel espacial, esta dinámica se traduce en un aumento de la especialización socio-residencial de los territorios, de modo que, a medida que renta se concentra en los territorios elegidos como residencia por la élite metropolitana, los ámbitos de pobreza se expanden geográficamente y exacerbando su vulnerabilidad.

2. Una segunda dinámica se debe a la desigual capacidad de las administraciones municipales para poner en marcha los servicios necesarios para satisfacer las necesidades de sus habitantes. El análisis ilustra la existencia de un mecanismo circular acumulativo de reproducción y aumento de las desigualdades económicas entre grupos sociales, generado por los mecanismos de adquisición de los recursos por parte de los ayuntamientos y cuyo resultado es un efecto multiplicador de las brechas entre los territorios vulnerables y acomodados.

De forma transversal a los resultados expuestos, resulta de interés remarcar dos elementos que vinculan estrechamente las dinámicas analizadas y el espacio y el tiempo en que ocurren.

Por un lado, las dos dinámicas ilustradas acentúan la especialización socio-residencial de los ámbitos territoriales que componen la CM al actuar sobre patrones que se han construido a lo largo de las diferentes fases económico-territoriales que han afectado a la región urbana milanesa. Los territorios *gated*, que emergen en el análisis, son porciones del área metropolitana afectadas desde los años 1970 por procesos de salida del núcleo metropolitano de familias de alta renta, en busca de contextos más adecuados a sus renovadas necesidades. Por el contrario, muchos de los territorios que vieron empeorar sus condiciones durante la crisis han sido históricamente residencia de poblaciones socioeconómicamente vulnerables. La reconfiguración socioespacial del área metropolitana se produce, por lo tanto, a partir de patrones de disposición de recursos que ya existen desde hace mucho tiempo.

El segundo elemento de interés tiene que ver con la granularidad del patrón de diferenciación residencial. Del análisis presentada en esta comunicación emerge un área metropolitana fragmentada en grandes territorios, similares a los bautizados por Philippe Estèbe (2008) como territorios clubs. Territorios claramente legibles a escala metropolitana-regional, que trascienden las fronteras administrativas, tanto municipales como metropolitanas y que tienden a conformarse internamente y diferenciarse externamente.

En conclusión, es fundamental renovar el interrogante inherente a cómo estructurar políticas capaces de frenar los procesos de segregación en curso y los consecuentes efectos de reproducción y aumento de las desigualdades. Qué actores, con qué recursos y a través de qué mecanismos, son preguntas a las cuales esta investigación no responde y que requieren proseguir profundizando los estudios, con una renovada conciencia de los riesgos que implica la creciente fragmentación socioespacial en el área metropolitana de Milán.

## REFERENCIAS

- Alonso, W. (1964). Location and land use: toward a general theory of land rent. Harvard university press.
- Amin, A., & Thrift, N. (2002). Cities, Reimagining the Urban. Cambridge: Polity.
- Balducci, A., Fedeli, V., & Curci, F. (2017). Ripensare la questione urbana Regionalizzazione dell'urbano in Italia e scenari di innovazione. Guerini.
- BANCO MUNDIAL (2021): Desarrollo urbano. Espacio web  
<https://www.bancomundial.org/es/topic/urbandevelopment/overview#2>
- Bonomi, A. (2013). Oltre le mura dell'impresa. Roma: Derive e approdi.



- Bonomi, A., & Masiero, R. (2014). *Dalla smart city alla smart land*. Venezia: Marsilio.
- Brenner, N. (2010). *The "Cityness" of the city: what is the appropriate unit of analysis for comparative urban studies?* Lugano: USI-Lugano.
- Camera di Commercio di Milano. (2016). *26° rapporto della Camera di Commercio di Milano*. Retrieved from Assolombarda.
- Camera di Commercio di Milano Monza Brianza e Lodi. (2020). *MP/ A 2020*. Milano.
- Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. Messico: Siglo XXI.
- Christaller, W. (1966) "Central Places in Southern Germany". Englewood Cliffs, N.J.: Prentice Hall. Traducción del texto original "Die Zentralen Orte in Süddeutschland".
- Donat, C. (2021) Segregación residencial, recursos públicos y políticas municipales, in *Efecto Barrio*. Valencia: Tirant Humanidades.
- Estèbe, P. (2008). *Gouverner la ville mobile. Intercommunalité et démocratie locale*. Parigi: PUF.
- Fariás, I. (2009). Introduction. Decentering the object of urban studies. In I. Fariás, & T. Bender, *Urban Assemblage: How Actor-Network Theory Changes Urban studies* (p. 1-24). London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203870631>
- Haraway, D.J. (2008). *When species meet*. Minneapolis: Universidad de Minnesota
- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI España.
- Harvey, D. (1985). *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*. Oxford: Blackwell.
- Hastings, A. (2009). Neighbourhood Environmental Services and Neighbourhood 'Effects': Exploring the Role of Urban Services in Intensifying Neighbourhood Problems. *Housing Studies* 24(4), 2907-2927. doi:<https://doi.org/10.1080/02673030902938389>
- Hastings, A. (2009). Poor Neighbourhoods and Poor Services: Evidence on the 'Rationing' of Environmental Service Provision to Deprived Neighbourhoods. *Urban Studies* 46(13), 2907-2927. doi: <https://doi.org/10.1177/0042098009344995>
- Jencks, C., & Mayer, S. E. (1990). The social consequences of growing up in a poor neighbourhood. In L. Lynn, & M. McGeary, *Inner-city Poverty in the United States* (p. 111-185). Washington DC: National Academy Press.
- Latour, B. (2005). *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press.
- Le Galès, P., & Harding, A. (1998). Cities and states in Europe. *West European Politics*, 21:3, 120-145. doi: <https://doi.org/10.1080/01402389808425260>
- Lefebvre, H. (2003 [1974]). *The Urban Revolution*. Minneapolis, London: University of Minnesota Press.
- Marcuse, P. (2001). *Enclaves yes, Ghettoes no: segregation and the State*. Presentación al International Seminar on Segregation in the City. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.
- Martinotti, G. (1993). *Metropoli. La nuova morfologia sociale*. Bologna: Il Mulino.
- Massey, D., & Denton, S. (1988). The Dimensions of Residential Segregation. *Social Forces*, vol. 67, n°2, 281-315. doi:<https://doi.org/10.1093/sf/67.2.281>
- McFarlane, C. (2016). The geographies of urban density: Topology, politics and the city. Volume 40, Issue 6. *Progress in Human Geography*, 629-648. doi:<https://doi.org/10.1177/0309132515608694>
- Musterd, S., Marcińczak, S., Ham, M. v., & Tammaru, T. (2017). Socioeconomic segregation in European capital cities. Increasing separation between poor and rich. *Urban Geography*, 38:7, 1062-1083. doi:<https://doi.org/10.1080/02723638.2016.1228371>
- Nel-lo, O., & Mele, R. (2016). *Cities in the 21st Century*. New York: Routledge.
- Nel-lo, O., Donat, C. (2017) Segregación residencial y gasto municipal en la región metropolitana de barcelona: la necesidad de políticas supramunicipales. XXV Congreso de la AGE. *Naturaleza, territorio y ciudad en un mundo global*. Madrid.
- Pasqui, G. (2018). *Raccontare Milano. Politiche, progetti, immaginari*. Milano: Franco Angeli.
- Perrone, C., Paba, G., & Perulli, P. (2017). Post-metropoli - tra dotazioni e flussi, luoghi e corridoi, fixity and motion. In A. Balducci, V. Fedeli, & F. Curci, *Ripensare la questione urbana. Regionalizzazione dell'urbano in Italia e scenari di innovazione* (p. 23-52). Milano: Guerini Editore.
- Perulli, P. (2012). *Nord*. Bologna: il Mulino.
- Petsimeris, P., & Rimoldi, S. (2015). Socio-economic divisions of space in Milan in the post-fordist era. In T. Tammaru, S. Marcińczak, M. van Ham, & S. Musterd, *Socio-Economic Segregation in European Capital Cities: East Meets West* (p. 186-213). London: Routledge.



- Sampson, R. (2004). "Neighbourhood and community. Collective. New Economy, 106-113. doi: <https://doi.org/10.1111/j.1468-0041.2004.00346.x>
- Scott, A. J. (2001). *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*. OUP Oxford: Oxford.
- Secchi, B. (2013). *La città dei ricchi e la città dei poveri*. Roma-Bari: Laterza.
- Soja, E. (1980). The socio-spacial dialectic. *Annals of the association of american geographers* 70 (2), 207-225. doi: <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1980.tb01308.x>
- Soja, E. (2010). *Seeking Spacial Justice*. Minnesota: University of Minnesota Press.
- Soja, E. (2011). Beyond Postmetropolis. *Urban Geography*, 32 (4), 451-469. doi:<https://doi.org/10.2747/0272-3638.32.4.451>
- Timms, D. (1975). *The urban mosaic: towards a theory of residential differentiation*. Oxford: Cambridge University Press.
- Tonkiss, F. (2013). *Cities by Design: The Social Life of Urban Form*. Cambridge: Polity Press.
- Tozzi, L. (2020, settembre 21). IL SOGNO INTERROTTO DELLA 'GLOBAL CITY'. MILANO E L'INGIUSTIZIA SPAZIALE. Retrieved from *Critica Urbana*: [https://cri\[1\]ticaurbana.com/il-sogno-interrotto-della-global-city-milano-e-lingiustizia-spa\[1\]ziale](https://cri[1]ticaurbana.com/il-sogno-interrotto-della-global-city-milano-e-lingiustizia-spa[1]ziale)
- Van Kempen, E. (1994). The Dual City and the Poor: Social Polarisation, Social Segregation and Life Chances. *Urban Stud* 1994 31: 995, 995-1015. doi: <https://doi.org/10.1080/00420989420080911>
- White, M. J. (1983). The Measurement of Spatial Segregation. *The American Journal of Sociology*, vol. 88, n°5, 1008-1018.
- Wirth, L. (1938). Urbanism as a Way of Life. *American Journal of Sociology* vol. 44, n°1, p. 1-24
- Wilson, W. J. (1987). *The Truly Disadvantaged: the Inner City, the Underclass and Public Policy*. Chicago: University of Chicago Press.





# ANÁLISIS MULTIDIMENSIONAL DE LA VULNERABILIDAD URBANA: CONSTRUCCIÓN DE UN ÍNDICE SINTÉTICO PARA LA CAPV

ITZIAR AGUADO MORALEJO<sup>1</sup>

NAGORE DÁVILA CABANILLAS<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Prehistoria y Arqueología, Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, Facultad de Letras, C/ Tomás y Valiente, s/n, 01006 Vitoria-Gasteiz, itziar.aguado@ehu.eus*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Prehistoria y Arqueología, Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, Facultad de Letras, C/ Tomás y Valiente, s/n, 01006 Vitoria-Gasteiz, nagore.davila@ehu.eus*

**Resumen.** La vulnerabilidad se refiere a la susceptibilidad de un individuo o comunidad a sufrir mayores impactos ante un riesgo o situaciones adversas. Comprender los patrones de distribución de la vulnerabilidad urbana en el territorio resulta de utilidad para implementar medidas preventivas y políticas de protección que ayuden a mitigar los riesgos y proteger a las comunidades más vulnerables. Por este motivo, este estudio se enfoca en la comprensión y medición de la vulnerabilidad urbana en la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) abordándola desde una perspectiva social. Considerando la multidimensionalidad de este concepto, se propone la metodología AHP (Analytic Hierarchy Process-Proceso Analítico Jerárquico) como un método lógico y estructurado para la construcción de un índice sintético de vulnerabilidad. Asimismo, se procede con la visualización cartográfica de las secciones clasificadas según sus niveles de vulnerabilidad, con la intención de destacar las áreas de mayor riesgo y también aquellas con menores niveles de vulnerabilidad urbana. Para ello, el estudio se ha aplicado a las 1714 unidades censales que forman la CAPV, utilizando una base de datos que incluye 28 indicadores, que previamente han sido depurados y ponderados en función de su importancia relativa. El índice pretende recoger la multidimensionalidad de la vulnerabilidad urbana, por lo que se han combinado indicadores de la dimensión demográfica, económica y residencial. Nos interesará observar si este índice muestra algún patrón de distribución específico, sobre todo, si se dan casos de agrupamiento espacial de las secciones que muestran mayor vulnerabilidad. Su aplicación permitirá una evaluación más detallada de los niveles de vulnerabilidad para identificar patrones de distribución y áreas específicas con mayor vulnerabilidad.

**Palabras clave:** Vulnerabilidad Urbana, Índice Sintético de Vulnerabilidad, Proceso Analítico de Jerarquía, Euskadi.

## MULTIDIMENSIONAL ANALYSIS OF URBAN VULNERABILITY: CONSTRUCTION OF A SYNTHETIC INDEX FOR THE CAPV.

**Abstract.** Vulnerability refers to an individual's or community's susceptibility to experiencing greater impacts from risks or adverse situations. Understanding the patterns of urban vulnerability distribution in the territory is useful for implementing preventive measures and protection policies that help mitigate risks and protect the most vulnerable communities. For this reason, this study focuses on understanding and measuring urban vulnerability in the Autonomous Community of the Basque Country (CAPV) from a social perspective. Considering the multidimensionality of this concept, the AHP (Analytic Hierarchy Process) methodology is proposed as a logical and structured method for constructing a synthetic vulnerability index. Additionally, cartographic visualization of classified sections according to their vulnerability levels is carried out, with the intention of highlighting areas of higher risk as well as those with lower levels of urban vulnerability. To achieve this, the study has been applied to the 1714 census units that make up the CAPV, using a database that includes 28 indicators, which have been previously refined and weighted based on their relative importance. The index aims to capture the multidimensionality of urban vulnerability, thus combining indicators of demographic, economic, and residential dimensions. It will be of interest to observe



whether this index shows any specific distribution patterns, particularly if there are cases of spatial clustering of sections that exhibit higher vulnerability. Its application will allow for a more detailed assessment of vulnerability levels to identify distribution patterns and specific areas with higher vulnerability.

**Keywords:** Urban Vulnerability, Synthetic Vulnerability Index, Analytic Hierarchy Process, Basque Country.

## 1. DE LA SEGREGACIÓN RESIDENCIAL A LA VULNERABILIDAD URBANA

La implementación de políticas neoliberales y la reestructuración económica global han convertido a las grandes ciudades en centros estratégicos de acumulación de capital y gestión empresarial (Sassen, 1991; Harvey, 2013). Esto ha llevado a una mayor polarización social en los entornos urbanos, ya que, aunque las metrópolis concentran cada vez un mayor número de empleos altamente cualificados y remunerados en los servicios avanzados de las empresas multinacionales, aumenta también la demanda de trabajadores de baja cualificación en el sector servicios de bajo valor añadido (Koch, 2017; Bentolila et al., 2019; Martínez et al., 2022).

El decreciente Estado de bienestar como consecuencia de las políticas de austeridad y control del gasto público aplicados en las últimas décadas no amortigua dichos impactos y conduce a un aumento de la precariedad y la exclusión social y al consecuente incremento de los niveles de vulnerabilidad en áreas urbanas (Ranci et al., 2014; Pavolini et al., 2015; Hassenteufel & Palier, 2016; Farnsworth, 2021) A esto se suma el impacto de las crisis económicas, como la de 2008 y la crisis sanitaria de 2020, que han golpeado con especial virulencia a los grupos sociales más desfavorecidos, exacerbando las desigualdades preexistentes (Piasek et al., 2022). Por este motivo, el concepto de vulnerabilidad está cobrando cada vez mayor relevancia en las ciencias sociales, expandiendo su significado para abarcar desventajas sociales y demográficas relacionadas con el modelo de desarrollo basado en la liberalización económica (Temes, 2014). Existen además varias variables que influyen en la mayor o menor resiliencia de los barrios como son las características de la población (envejecimiento, nivel educativo, presencia de grupos sociales en riesgo, etc.), la estructura y la dinámica del sector inmobiliario, el nivel de ingresos o la ocupación de la población (Altuzarra et al., 2018).

De este modo, la vulnerabilidad tiende a concentrarse en áreas urbanas desfavorecidas, influenciadas por factores como la segregación residencial y la discriminación, especialmente aquella que afecta a la población migrante y las minorías étnicas (Martori y Hoberg, 2004; Sánchez-González & Egea-Jiménez, 2011). Inicialmente, la vulnerabilidad se asociaba mayormente con la exposición a peligros externos (Cutter, 1996; Naudé et al., 2009), pero estudios más recientes la han abordado como una respuesta de las distintas comunidades a estos peligros, considerando factores sociales, políticos y económicos subyacentes y poniendo el énfasis en la resiliencia y en la capacidad de respuesta (Navarro et al., 2020).

Así, podemos entender la vulnerabilidad en el ámbito urbano como una ampliación del concepto de pobreza, abordando la exposición y la capacidad para protegerse frente a riesgos externos, proporcionando una visión más completa de las condiciones de vida de las personas (Ochoa-Ramírez y Guzmán-Ramírez, 2020). La vulnerabilidad se puede entender también como el resultado de la relación entre varios tipos de debilidades o carencias, o combinaciones de procesos sociales, culturales y económicos que dan forma a experiencias diferenciales (Spielman et al., 2020). Pero la vulnerabilidad no es simplemente una característica inherente de las personas o comunidades, sino que es una construcción social que está influenciada por la distribución desigual de recursos, el acceso a servicios básicos, el nivel socioeconómico, la gobernanza y otros factores contextuales (Nance, 2022). Por lo tanto, entender la vulnerabilidad implica considerar no solo la exposición a peligros, sino también las capacidades de adaptación y respuesta de las comunidades, así como los sistemas de apoyo institucionales y sociales disponibles (Gorur, 2015; Mah et al., 2023).

La medición de la vulnerabilidad urbana resulta fundamental para identificar áreas y poblaciones que presentan mayores riesgos y necesidades, lo que permitirá destinar recursos y elaborar políticas públicas focalizadas en los sectores más vulnerables. Sin embargo, esta medición entraña dificultades al tratarse de un concepto que carece de una definición precisa y que es aplicable a distintos contextos (Barnett, Lambert & Fry, 2008). Conlleva también importantes obstáculos metodológicos derivados de la dificultad para



acceder, integrar y gestionar la gran cantidad de datos heterogéneos necesarios para analizar este fenómeno multidimensional. Entre las principales dificultades se encuentra la de integrar distintos tipos de datos y el elevado número de indicadores proxy considerados, lo que hace preciso adoptar un enfoque integral que permita mapear y comparar niveles de vulnerabilidad mediante métodos estandarizados (Rufat, 2013).

Sin embargo, conocer los niveles de vulnerabilidad es clave para la planificación y gestión de riesgos, incluyendo la implementación de medidas de mitigación y adaptación ante desastres naturales, crisis económicas o emergencias de salud pública (Handayani et al., 2017). La cuantificación de la vulnerabilidad de forma periódica también proporciona un diagnóstico para el diseño de políticas orientadas a reducir la exclusión social y la desigualdad, así como para monitorear la efectividad de las intervenciones (Naudé et al. 2009). Por ello, nuestra investigación propone la construcción de un Índice de Vulnerabilidad Urbana para la Comunidad Autónoma del País Vasco con el objetivo de identificar las áreas que presentan mayor vulnerabilidad socioespacial. Para ello, se emplea una metodología basada en el uso de Sistemas de Información Geográfica (SIG) y la aplicación del Proceso Analítico Jerárquico (AHP), una herramienta ampliamente utilizada en la toma de decisiones que permite priorizar y evaluar las alternativas basándose en una estructura jerárquica de criterios y subcriterios (Vaidya & Kumar, 2006).

El trabajo se estructura acorde al modelo IMRyD en los siguientes apartados: tras la introducción, se presenta la metodología detallando la selección de indicadores, el procedimiento de aplicación del método AHP y el uso de SIG para la elaboración del índice. A continuación, se exponen los principales resultados obtenidos representados en un mapa a nivel de sección censal. Por último, se discuten los patrones espaciales identificados y sus implicaciones para el desarrollo de políticas públicas orientadas a reducir las desigualdades socio-territoriales. Se cierra la comunicación con un breve apartado de conclusiones donde se sintetizan las ideas principales y se presentan futuras líneas de investigación.

## 2. METODOLOGÍA

### 2.1 Fuentes y datos

La cuantificación de la vulnerabilidad social nos ayuda a comprender el entorno social no solo como un descriptor, sino como un predictor de vulnerabilidad relativa a cambios en el ambiente, circunstancias sociales, desastres o estado de salud. Un enfoque común para estimar la vulnerabilidad social es a través de un índice que agregue indicadores sociales, lo que ofrece ventajas como la inclusión de variables de diferentes categorías de factores sociales o la posibilidad de considerar distintos grados o niveles de vulnerabilidad social. Será importante decidir qué factores sociales incluir debido al amplio número de variables existentes o a que pueden depender del contexto territorial, por lo que la selección de indicadores para el cálculo de un índice sintético de vulnerabilidad urbana requiere mantener un equilibrio entre inclusividad y especificidad (Mah et al., 2023).

Por este motivo, en la base de datos inicial de indicadores se incluyeron 45 indicadores intentando abordar el criterio de inclusividad, pero posteriormente se depuraron y se consideraron, en función del criterio de especificidad, 28 indicadores agrupados en tres dimensiones: demográfica, económica y relativa a la vivienda. La dimensión demográfica incluye 12 indicadores referentes a salud, estructura de la población, origen de la población e instrucción. La dimensión económica consta de 9 indicadores sobre desigualdad de rentas, actividad laboral y número de perceptores de renta de garantía de ingresos. Finalmente, la dimensión de vivienda incorpora 7 indicadores concernientes a hogares, tipo y características de las viviendas. Estos indicadores se han obtenido a partir de múltiples fuentes estadísticas. Las principales fueron el Instituto Nacional de Estadística (INE), Instituto Vasco de Estadística (EUSTAT), el Departamento de Salud del Gobierno Vasco, el Ministerio de Hacienda y el Servicio Vasco de Empleo (Lanbide). Asimismo, se han calculado indicadores específicos como coeficientes de localización a partir de datos de renta facilitados por EUSTAT. La capa cartográfica de referencia proviene del geportal de datos espaciales de Euskadi, Geoeuskadi. Los datos hacen referencia al año 2021 y tienen como unidad de análisis la sección censal.



Tabla 1. Indicadores y variables seleccionadas de las tres dimensiones consideradas

DIMENSIÓN	INDICADOR	VARIABLE
DEMOGRÁFICA	Indicadores de salud	Esperanza de vida Riesgo de mortalidad
	Indicadores de estructura demográfica	Sex-ratio Edad media Tasa de Juventud Tasa de Dependencia Tasa de Vejez Sobreenvejecimiento
	Origen de la población	Origen en función del nacimiento Porcentaje de población Extranjera
	Nivel de instrucción	Población con estudios inferiores Población con estudios superiores
ECONÓMICA	Indicadores de Desigualdad de renta	Renta familiar Perceptores de RGI Distribución de la renta percentil 80/20 Índice de Gini Coeficientes de Localización de las rentas provenientes del trabajo, de la actividad económica y de las transferencias
	Población según relación con la actividad	Tasa de actividad Tasa de paro
VIVIENDA	Indicadores relativos al hogar	Hogares unipersonales
	Tipo y características de las viviendas familiares principales	Número de residentes Antigüedad Superficie de la vivienda Disponibilidad de Calefacción Coeficiente de localización de las viviendas familiares Porcentaje viviendas principales

Fuente: Elaboración propia.

## 2.2 Metodología

El AHP (Analytic Hierarchy Process) es una metodología desarrollada por Thomas Saaty en la década de 1970 para la toma de decisiones y resolución de problemas complejos, mediante una estructura jerárquica, empleando juicios cualitativos que se traducen en valores numéricos para realizar comparaciones y sintetizar prioridades. Se trataría de un proceso sistemático de evaluación que contendría las siguientes cuatro fases principales (Saaty, 1987):

1. Estructurar el problema como una jerarquía, que parte del objetivo general. Luego se definen los criterios y subcriterios que contribuyen a alcanzar ese objetivo. En el nivel más bajo están las alternativas entre las que se debe elegir.

2. Realizar comparaciones pareadas entre los elementos de cada nivel en cuanto a su importancia. Las comparaciones se representan numéricamente usando una escala propuesta por Saaty. Esto da lugar a una matriz de comparación pareada.

3. Calcular los vectores de prioridad o ponderaciones. Se obtienen a partir del autovector principal de las matrices de comparación. Representan la importancia relativa de los elementos de ese nivel.

4. Sintetizar las prioridades para obtener un vector de prioridad final de las alternativas. Se multiplican las prioridades de cada nivel y se suman para cada alternativa.



# LA CIUDAD "VEINTE-TREINTA". MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI

Al entender que no todos los factores contribuyen de igual manera, hemos procedido otorgando ponderaciones diferenciadas a cada una de las variables. Procedemos a comparar la importancia relativa de cada variable aplicando a cada par de variables la escala de Saaty (1987), mediante la asignación de valores numéricos que reflejan la intensidad de la relación entre ellas. La escala, que va desde 1 hasta 9, permite calificar la importancia de una variable sobre otra en términos de igualdad (1), ligera (3), moderada (5), fuerte (7) o extrema (9). Además, se consideran relaciones recíprocas mediante el cálculo de pesos inversos. Tras la asignación de la ponderación y recopilación de la misma en una matriz, se elabora una nueva matriz en el que cada uno de los valores se obtienen de dividir la ponderación de cada par de variables entre la suma de las ponderaciones de la variable correspondiente. A continuación, se suman las filas de esta nueva matriz y se divide entre el número de variables consideradas en nuestro caso n = 28. El resultado obtenido es el siguiente (Figura 1).

Figura 1. Cálculo de las ponderaciones de las variables

VARIABLES	Espervida	Riesgomort	PorcEstInf	PorcEstSup	SexRatio	EduVMedia	TasaUv	TasaDip	TasaVoz	Sobreenvej	PorcNacCCAA	PorcExtran	RentaDip	TasaActv	TasaPari	RGI	IG	DistribRenta	CRtrabajo	CRActEc	CRTransfe	HogarUnip	Residentes	Antigüedad	SuperViv	Calefac	CLVivFami	PorcVivPri
Espervida	1	1/3	1/5	1	9	1	1	1	1/3	1/5	1/3	1/9	1/9	1/5	1/9	1/9	1/7	1/5	1/5	1/3	1/3	1	3	7	5	5	9	7
Riesgomort	3	1	1/5	1/3	9	3	5	7	5	5	3	1/5	1/7	1/3	1/9	1/9	1/7	1/5	1/3	1	1	1	3	7	5	5	9	7
PorcEstInf	5	5	1	5	9	7	7	7	5	5	3	1	1	5	1	1	1	3	5	7	7	3	5	9	5	5	9	7
PorcEstSup	1	3	1/5	1	3	1	3	3	3	3	1/3	1/7	1/7	1	1/7	1/9	1/7	1/5	3	5	5	3	3	3	3	3	9	9
SexRatio	1/9	1/9	1/9	0,333	1	1/5	1/5	1/5	1/7	1/7	1/9	1/9	1/9	1/5	1/9	1/9	1/7	1/5	1/5	1/3	1/3	1	3	7	5	5	9	7
EduVMedia	1	1/3	1/7	1	5	1	1	1	1	1	1/5	1/7	1/9	1/3	1/9	1/9	1/7	1/7	1/3	1	1	1	1	1	1	1	5	7
TasaUv	1	1/3	1/7	0,333	5	1	1	1	1/3	1/3	1/5	1/9	1/9	1/3	1/9	1/9	1/7	1/7	1/3	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TasaDep	1	1/7	1/7	0,333	5	1	1	1	1/3	1/3	1/7	1/9	1/9	1	1/9	1/9	1/7	1/7	1/3	1	1	1	1	1	1	1	3	3
TasaVejez	3	1/5	1/5	0,333	7	1	3	3	1	1/3	1/7	1/9	1/9	1/5	1/9	1/9	1/7	1/7	1/3	1	1	1	1	1	1	1	5	5
Sobreenvej	5	1/5	1/5	0,333	7	1	3	3	1	1/5	1/7	1/9	1/9	1/3	1/9	1/9	1/7	1/7	1/3	1	1	1	1	1	1	1	3	3
PorcNacCCAA	3	1/3	1/3	3	9	5	5	7	7	5	1	1/5	1/7	3	1/7	1/7	1	3	5	5	5	5	5	5	5	5	9	9
PorcExtran	9	5	1	7	9	7	9	9	9	9	1	1	1	7	1	1	1	3	5	7	7	7	9	9	9	9	9	9
RentaDip	9	7	1	7	9	9	9	9	9	9	7	1	1	9	3	1	3	5	5	7	7	9	9	9	9	9	9	9
TasaActv	5	3	1/5	1	5	3	3	1	5	3	0,333	0,143	1/9	1	1/9	1/9	1/5	1/5	1/5	1/3	1/3	1	1	1	1	1	1	1
TasaPari	9	9	1	7	9	9	9	9	9	9	7	1	1/3	9	1	1	3	3	5	7	7	9	9	9	9	9	9	9
RGI	9	9	1	9	9	9	9	9	9	9	7	1	1	9	1	1	5	5	7	9	9	9	9	9	9	9	9	9
IG	7	7	1	7	7	7	7	7	7	7	1	0,333	1/3	5	1/3	1/5	1	3	5	7	7	9	9	9	9	9	9	9
DistribRenta	5	5	1/3	5	5	7	7	7	7	7	0,333	0,333	1/5	5	1/3	1/5	1/3	1	3	7	7	9	9	9	9	9	9	9
CRtrabajo	5	3	1/5	0,333	5	3	3	3	3	3	0,333	0,2	1/5	5	1/5	1/7	1/5	1/3	1	3	3	5	5	5	5	5	5	5
CRActEc	3	1	1/7	0,2	5	1	1	1	1	1	0,2	0,143	1/7	3	1/7	1/9	1/7	1/7	1/3	1	1	1	3	3	3	3	3	3
CRTransfe	3	1	1/7	0,2	5	3	1	1	1	1	0,2	0,143	1/7	3	1/7	1/9	1/7	1/7	1/3	1	1	3	3	3	3	3	3	3
HogarUnip	1	1	1/3	0,333	3	1	1	1	1	1	0,2	0,143	1/9	1	1/7	1/9	1/9	1/5	1/5	1/3	1	1	3	3	5	5	5	5
Residentes	1/3	1/3	1/5	0,333	5	1	1	1	1	1	0,2	0,111	1/9	1	1/9	1/9	1/9	1/5	1/3	1/3	1/3	1/3	1	1	3	1	3	3
Antigüedad	1/7	1/7	1/9	0,333	5	1	1	1	1	1	0,2	0,111	1/9	1	1/9	1/9	1/9	1/5	1/3	1/3	1/3	1/3	1	3	1	3	1	1
SuperViv	1/5	1/5	1/5	0,333	5	1	1	1	1	1	0,2	0,111	1/9	1	1/9	1/9	1/9	1/5	1/3	1/3	1/3	1/5	1	3	1	3	3	3
Calefac	1/5	1/5	1/5	0,333	3	1	1	1	1	1	0,2	0,111	1/9	1	1/9	1/9	1/9	1/5	1/3	1/3	1/3	1/5	1	3	1	3	3	3
CLVivFami	1/9	1/9	1/9	0,111	3	0,2	1	0,333	0,2	0,333	0,111	0,111	1/9	1	1/9	1/9	1/9	1/5	1/3	1/3	1/3	1/5	1	3	1	3	3	3
PorcVivPri	1/7	1/7	1/7	0,111	3	0,143	1	0,333	0,2	0,333	0,111	0,111	1/9	1	1/9	1/9	1/9	1/5	1/3	1/3	1/3	1/5	1	3	1	3	3	3
SUMA	90,2	63,0	10,2	58,6	164,0	85,5	95,2	95,9	91,5	83,0	38,3	8,5	7,4	74,9	10,2	7,8	20,1	29,1	46,7	75,9	74,5	80,7	96,4	117,2	103,2	108,0	145,3	141,3

a) Aplicación de la escala de Saaty para cada par de variables.

Fuente: Elaboración propia

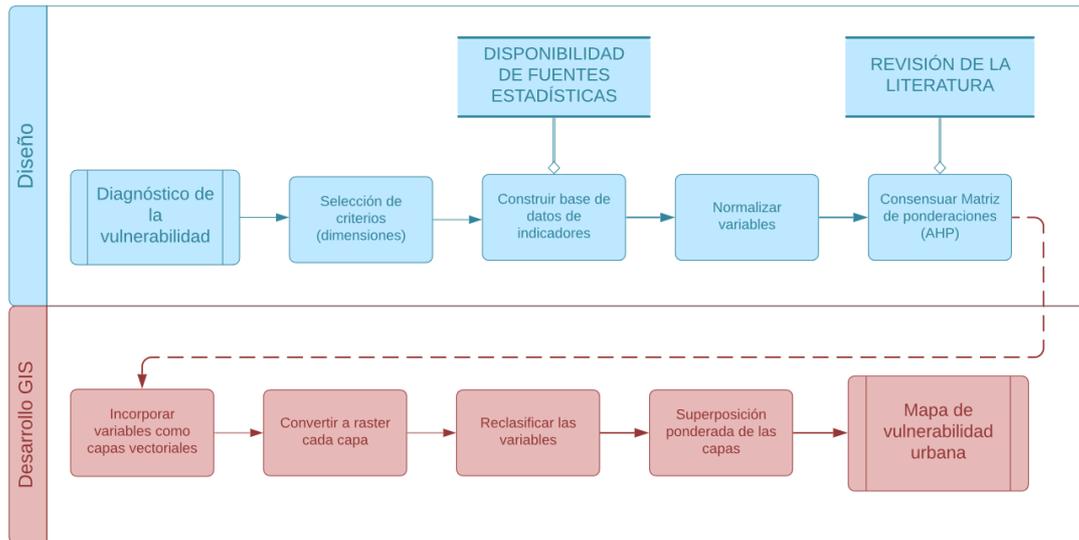
VARIABLES	Espervida	Riesgomort	PorcEstInf	PorcEstSup	SexRatio	EduVMedia	TasaUv	TasaDip	TasaVoz	Sobreenvej	PorcNacCCAA	PorcExtran	RentaDip	TasaActv	TasaPari	RGI	IG	DistribRenta	CRtrabajo	CRActEc	CRTransfe	HogarUnip	Residentes	Antigüedad	SuperViv	Calefac	CLVivFami	PorcVivPri	ponderaciones
Espervida	0,01	0,01	0,02	0,02	0,05	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,01	0,03	0,06	0,05	0,05	0,06	0,05	0,02
Riesgomort	0,03	0,02	0,02	0,01	0,05	0,04	0,05	0,07	0,05	0,06	0,08	0,02	0,02	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,03	0,06	0,05	0,05	0,06	0,05	0,03
PorcEstInf	0,06	0,08	0,10	0,09	0,05	0,08	0,07	0,07	0,05	0,06	0,08	0,12	0,13	0,07	0,10	0,13	0,05	0,10	0,11	0,09	0,09	0,04	0,05	0,08	0,05	0,05	0,06	0,05	0,08
PorcEstSup	0,01	0,05	0,02	0,02	0,01	0,03	0,03	0,03	0,04	0,01	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,06	0,07	0,07	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03	0,06	0,06	0,03	
SexRatio	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
EduVMedia	0,01	0,01	0,01	0,02	0,03	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,03	0,01
TasaUv	0,01	0,00	0,01	0,01	0,03	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
TasaDep	0,01	0,00	0,01	0,01	0,03	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02
TasaVejez	0,03	0,00	0,02	0,01	0,04	0,01	0,03	0,03	0,01	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,03	0,04
Sobreenvej	0,06	0,00	0,02	0,01	0,04	0,01	0,03	0,03	0,03	0,01	0,01	0,02	0,01	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02
PorcNacCCAA	0,03	0,01	0,03	0,05	0,05	0,06	0,05	0,07	0,08	0,06	0,03	0,02	0,02	0,04	0,01	0,02	0,05	0,10	0,06	0,07	0,07	0,06	0,05	0,04	0,05	0,05	0,06	0,06	0,05
PorcExtran	0,10	0,08	0,10	0,12	0,05	0,08	0,09	0,09	0,10	0,08	0,13	0,12	0,13	0,09	0,10	0,13	0,15	0,10	0,11	0,09	0,09	0,09	0,09	0,08	0,09	0,08	0,06	0,06	0,10
RentaDip	0,10	0,11	0,10	0,12	0,05	0,11	0,09	0,09	0,10	0,11	0,18	0,12	0,13	0,12	0,29	0,13	0,15	0,17	0,11	0,09	0,09	0,11	0,09	0,08	0,09	0,08	0,06	0,06	0,11
TasaActv	0,06	0,05	0,02	0,02	0,03	0,04	0,03	0,01	0,05	0,04	0,01	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
TasaPari	0,10	0,14	0,10	0,12	0,05	0,11	0,09	0,09	0,10	0,11	0,																		

Para trabajar con los factores, los indicadores se introducen primero como capa vectorial y se convierten a capa raster, lo que permite la superposición de capas. Para obtener el mapa final resultante se aplica la técnica de la sumatoria lineal ponderada de los factores, que se expresa mediante la ecuación

$$r_i = \sum_{j=1}^n w_j x_{ij}$$

donde  $r_i$  es el índice de vulnerabilidad de la sección  $i$ ,  $w_j$  es el peso de la variable  $j$  y  $x_{ij}$  es el valor ponderado de la variable  $i$  en la sección  $j$ . Para una mejor comprensión, se recoge la síntesis del procedimiento metodológico en la Figura 2.

Figura 2. Proceso metodológico



Fuente: Elaboración propia.

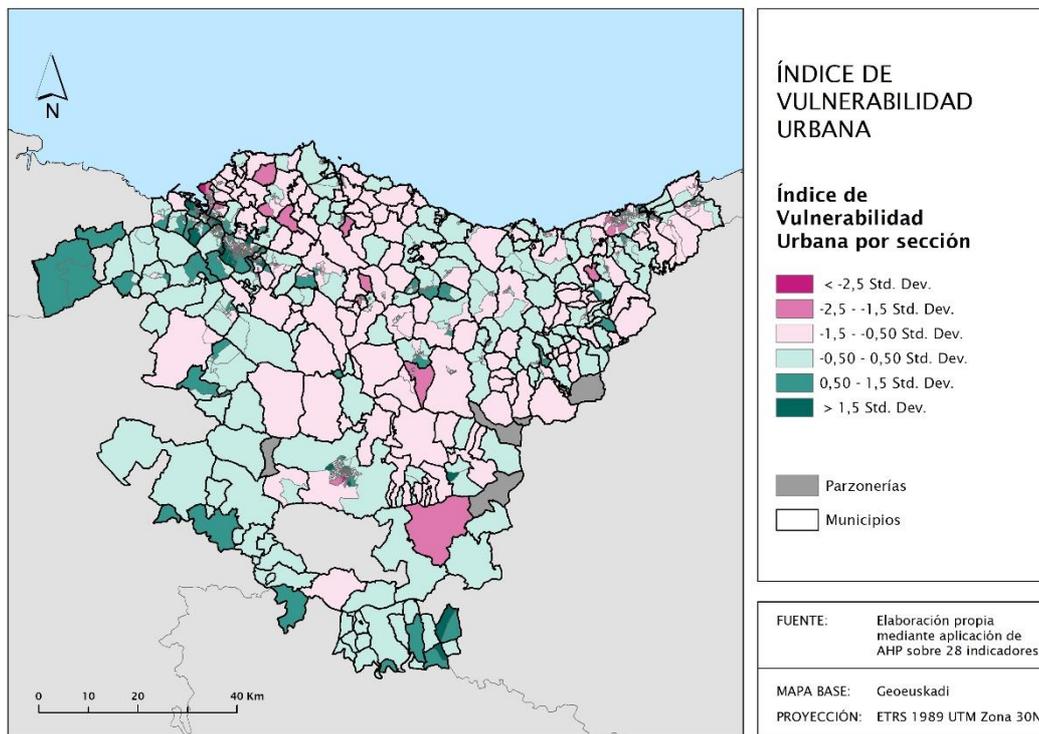
### 3. RESULTADOS DEL AHP

Tras este proceso se ha obtenido un Índice Sintético de Vulnerabilidad Urbana que queda recogido en el siguiente mapa (Figura 3). Este mapa recoge en tonos verdes oscuros, las secciones censales que presentan valores más altos en el índice de vulnerabilidad urbana. Los tonos rosas más fuertes, por el contrario, muestran las secciones censales que presentan una mayor resiliencia a la vulnerabilidad.

En Álava, contrasta la zona sur de la provincia, que presenta mayores niveles de vulnerabilidad, con los municipios situados al norte de la capital que, en su mayoría, presentan niveles de vulnerabilidad inferior a la media. En Vitoria-Gasteiz, el patrón de diferenciación claramente es la localización de las áreas menos vulnerables en el suroeste de la ciudad. Es aquí donde se encuentra el barrio de Mendizorrotza, con una predominancia de viviendas unifamiliares con jardín y urbanizaciones cerradas y que es uno de los barrios que presentan las rentas más altas del Estado. El ensanche vitoriano también presenta niveles muy bajos de vulnerabilidad. Este barrio tiene el entramado típico de ensanche decimonónico y concentra rentas altas, aunque presenta una población envejecida y cada vez más reducida. En cambio, la vulnerabilidad se concentra principalmente en los barrios periféricos que presentan distintas tipologías residenciales en función de su época de construcción que varían desde viviendas adosadas de baja calidad en los años sesenta, bloques de altura aislados más propio de los años setenta y ochenta hasta manzanas abiertas a partir de los noventa, siendo claramente visible en los barrios de Abetxuko y Sansomendi. También en las secciones situadas en los conocidos como barrios de Oro vitorianos, que son los barrios que surgieron en los años cincuenta, sesenta y setenta con la industrialización acelerada que presentó la ciudad y que presentan un entramado basado en la manzana cerrada principalmente, y en las secciones situadas en la zona más central de la Almendra Medieval con el característico entramado medieval.



Figura 3. Índice de vulnerabilidad urbana por sección censal de la CAPV



Fuente: Elaboración propia.

En Bizkaia, predominan las secciones censales con mayores niveles de vulnerabilidad en los barrios periféricos de Bilbao y en los municipios de la Margen Izquierda. Esta vulnerabilidad se ve principalmente en los municipios de Sestao y de Santurtzi que cuentan con la gran mayoría de sus secciones con niveles altos o muy altos de vulnerabilidad. En la Margen Derecha, Erandio también presenta una situación de alta vulnerabilidad con todas sus secciones coloreadas en distintos tonos de verde. En cambio, en otros municipios encontramos diferencias notables entre las secciones que conforman el mismo municipio. Por ejemplo, en el municipio de Leioa, contrasta las secciones que forman los barrios de Ibaiondo, Lamiako y Txorierra (barrios donde predominan bloques de viviendas de baja altura y que presentan una complicada accesibilidad y proximidad a áreas industriales), con altos niveles de vulnerabilidad, frente a las secciones del barrio de Negurigane (donde se da una mayor diversidad edificatoria, con presencia de viviendas unifamiliares y bloques de vivienda de baja altura), con bajos niveles de vulnerabilidad. El municipio de Getxo (donde predominan tipologías relacionadas con la ciudad jardín con alta presencia de urbanizaciones cerradas y viviendas unifamiliares con jardín), presenta, en cambio, la mayoría de sus barrios con niveles de vulnerabilidad muy bajos, aunque en su interior también se encuentran algunas pequeñas secciones, principalmente en la zona de las Arenas, que muestran niveles altos de vulnerabilidad, pero que se encuentran muy concentradas y que disponen de muy pequeña superficie.

En Bilbao destaca claramente la vulnerabilidad de la periferia, especialmente de las secciones pertenecientes a los barrios de Otxarkoaga, Uribarri, Iturrigorri-Peñascal y Masustegi-Monte Caramelo que son polígonos residencial que se construyeron para dar residencia a la población inmigrante nacional llegada con la industrialización de mediados del siglo XX y donde predominan bloques lineales de vivienda con bajos estándares de calidad, mala accesibilidad e infraestructuras de transporte que actúan de frontera y desconectan estos barrios con el centro de la ciudad. También muchas de las secciones pertenecientes a los barrios de San Francisco y Zabala, barrios más antiguos y céntricos que concentran altos porcentajes de inmigración extranjera y presentan una muy alta vulnerabilidad. Las secciones menos vulnerables se localizan principalmente en los barrios de Abando e Indautxu, aunque también encontramos una sección de esta tipología en Deusto en la zona más próxima a Campo Volantín, todos ellos con entramado de ensanche, orografía más amable y proximidad a la Ría.

En Gipuzkoa, el municipio de Eibar, con un marcado carácter industrial, alta densidad de población y un urbanismo donde se mezclan usos residenciales con usos industriales, destaca por presentar niveles



altos de vulnerabilidad en la mayoría de sus secciones, mientras que en Durango, villa que todavía conserva su trama medieval y con sucesivas ampliaciones bien ordenadas y con viviendas de calidad a modo de ensanche o ciudad jardín, predominan los tonos rosas que indican baja vulnerabilidad. Aun así, encontramos unas pocas secciones que presentan niveles altos de vulnerabilidad. Hernani también muestra cierto grado de vulnerabilidad, aunque en este caso principalmente es un contraste de tipo centro periferia, donde las secciones periféricas como las pertenecientes al barrio de Anciola-Villas, construido a modo de polígono residencial, presentan valores altos de vulnerabilidad.

Por último, en el municipio de Donostia-San Sebastián contrastan las secciones más orientales con las situadas al suroeste de la ciudad. En el municipio predominan los tonos rosados que indican baja vulnerabilidad, pero también se encuentran algunas secciones con alta vulnerabilidad en los barrios de Intxaurren, Altza o Ategorrieta-Ulía, barrios situados en el corredor submetropolitano y enmarcados por infraestructuras de transporte y zonas industriales que les aíslan del núcleo central de Donostia/San Sebastián. En contraposición, las secciones con menor grado de vulnerabilidad se encuentran en Miramon-Zorroaga, Aiete, Antiguo, Añorga o Ibaeta, que surgieron siguiendo el modelo de ensanche con trazados regulares, calles amplias y viviendas con altos estándares de calidad.

#### 4. DISCUSIÓN

La metodología del AHP en combinación con la utilización de los SIG permite la construcción de un índice sintético de vulnerabilidad urbana de gran utilidad debido a su capacidad para condensar un amplio número de variables en una sola métrica, aportando una representación del estado de vulnerabilidad urbana en todas las secciones censales del País Vasco. Su visualización cartográfica refleja la gradación territorial de la vulnerabilidad de forma visual y sencilla, facilitando la toma de decisiones y la implementación de políticas públicas y actuaciones que intenten contrarrestar los niveles más altos de vulnerabilidad. La inclusión de indicadores sociales agrupados en tres dimensiones (demográfica, económica y de vivienda) es consistente con los enfoques multidimensionales recomendados por investigaciones previas (Mah et al., 2023) que destacan la importancia de considerar múltiples factores para comprender la vulnerabilidad urbana de manera integral. Su aplicación práctica permite que sea fácilmente modificable en la actualización de indicadores permitiendo realizar un seguimiento temporal de los valores derivados de este índice. Esto facilitará la evaluación de los avances y retrocesos experimentados en las diferentes áreas y podrá guiar las políticas públicas para que se centren en las regiones que muestran una mayor vulnerabilidad.

No obstante, aunque la metodología basada en el AHP y en la aplicación de SIG resulta apropiada, podría mejorarse incorporando indicadores específicos relacionados con la resiliencia comunitaria o la accesibilidad a servicios básicos. De este modo, el análisis podría considerar también la capacidad de las comunidades para hacer frente y recuperarse de situaciones adversas (Gorur, 2015). Asimismo, aunque la asignación de valores numéricos basados en la escala propuesta por Saaty (1987) permite capturar las relaciones de importancia relativa entre los indicadores de manera sistemática y transparente, conlleva un alto grado de subjetividad que podría solucionarse con una mayor participación de agentes en la elaboración de las ponderaciones.

La existencia de disparidades en los niveles de vulnerabilidad dentro de las áreas urbanas analizadas, como lo evidenciado en Álava, Bizkaia y Gipuzkoa, refleja un fenómeno comúnmente observado en la investigación sobre polarización socioespacial en entornos urbanos (Sassen, 1991; Harvey, 2013; Koch, 2017; Bentolilla et al., 2019). Esta disparidad se manifiesta con mayor claridad en la concentración de la vulnerabilidad en áreas periféricas de las ciudades, un fenómeno atribuible a la segregación residencial y a dinámicas socioeconómicas inducidas por políticas económicas y de planificación urbana (Ranci et al., 2014). Así, en el caso de Bilbao se observa ese patrón de diferenciación, que puede explicarse en parte por las políticas de regeneración urbana implementadas en las últimas décadas. Estas se han centrado principalmente en la rehabilitación física de áreas centrales de la ciudad, lo que ha generado mayores divisiones socioespaciales reforzando el patrón tradicional de centro-periferia según el cual las áreas centrales de la ciudad se asocian a un estatus social más alto y las periferias a un estatus social más bajo (Altuzarra et al., 2021; Martínez et al., 2022).



En particular, la identificación de ciertos barrios o secciones con niveles más altos de vulnerabilidad, como los barrios periféricos en Vitoria-Gasteiz y Bilbao, coincide con los hallazgos de autores que señalan la concentración de la vulnerabilidad en áreas desfavorecidas, caracterizadas por la falta de acceso a servicios básicos y la exclusión social (Martori y Hoberg, 2004; Piasek et al., 2022). Asimismo, la presencia de áreas con altos niveles de vulnerabilidad en municipios como Sestao y Eibar se alinea con las investigaciones que destacan los riesgos socioeconómicos específicos enfrentados por ciertos municipios, en este caso, relacionados con procesos de reconversión industrial y alta concentración de población obrera (Pavolini et al., 2015; Rufat, 2013).

Además, la literatura sugiere que la vulnerabilidad urbana tiende a concentrarse en áreas influenciadas por la segregación residencial, especialmente afectando a la población migrante y a las minorías étnicas (Martori & Hoberg, 2004). Estudios previos para el Área Metropolitana de Bilbao (Aguado, 2021) donde se analizaba la concentración de la población inmigrante concluyeron que se había producido una relocalización de estos grupos de población, constatándose que había existido un desplazamiento de la población inmigrante que a comienzos del milenio se concentraban principalmente en la capital vizcaína hacia los municipios de la periferia del área metropolitana en las dos décadas siguientes. Por este motivo, sería interesante explorar cómo el estatus migratorio puede estar contribuyendo a los patrones de vulnerabilidad observados en los diferentes municipios y barrios en todo el territorio vasco.

Sin embargo, el caso vasco también revela particularidades que le hacen distinguirse de otros contextos territoriales. Por ejemplo, en Vitoria-Gasteiz, la existencia de áreas con altos niveles de vulnerabilidad en los llamados barrios de Oro –barrios surgidos durante la industrialización acelerada de la ciudad en los años cincuenta, sesenta y setenta y que recibieron mucha inmigración nacional con escaso nivel formativo–, puede considerarse como un fenómeno específico de la historia y la estructura urbana de la ciudad (Echebarria et al., 2023).

Por este motivo, podemos afirmar que los factores históricos que determinan el desarrollo urbano pueden explicar, al menos parcialmente, la presencia de determinados grupos de población más vulnerables en diferentes áreas, lo que lleva a que dichas áreas sean más vulnerables. Posteriormente, las propias dinámicas demográficas pueden modificar gradualmente esas características iniciales, pero debido a la reducida movilidad residencial asociada al alto porcentaje de viviendas en propiedad, las características socioeconómicas que definen un barrio en sus inicios tienden a perpetuarse en el tiempo. Pueden producirse procesos disruptivos, como intervenciones de regeneración urbana o procesos de gentrificación que alteren el perfil socioeconómico de los barrios, pero se observa que la vulnerabilidad urbana y la segregación residencial que caracterizan a la mayoría de los barrios se transmiten a las generaciones futuras.

Por último, es importante tener en cuenta que este análisis hace referencia a momento de tiempo determinado y que para comprender la evolución de las dinámicas de vulnerabilidad socioespacial a lo largo del tiempo, se requiere un análisis dinámico que permita identificar cambios y tendencias en diferentes periodos de tiempo. En este punto, la actualización del índice propuesto puede servir para realizar ese estudio diacrónico.

## 5. CONCLUSIONES

Nuestra investigación aporta un Índice Sintético de Vulnerabilidad Urbana para el conjunto de la CAPV, cuyos resultados muestran patrones de polarización socioespacial, con una mayor concentración de vulnerabilidad en áreas periféricas y barrios desfavorecidos. Estos patrones coinciden con los resultados obtenidos en otras investigaciones, pero también se han observado particularidades relacionadas con el devenir histórico y urbano de la CAPV. Así, se identifica una mayor vulnerabilidad en secciones que se construyeron a mediados del siglo XX coincidiendo con procesos de industrialización acelerada y que acogieron inmigración nacional con bajos niveles educativos. También, son especialmente vulnerables algunas secciones que han sido objeto de reconversión industrial, pero que no han perdido su originaria población obrera y que presentan escasez de equipamientos y un tejido residencial deteriorado que precisa de rehabilitación.

Nuestro índice ha permitido cartografiar los patrones de distribución de la vulnerabilidad urbana a nivel de sección censal en todo el territorio vasco. No obstante, presenta algunas limitaciones que permiten



establecer futuras líneas de investigación. En primer lugar, convendrían explorar mecanismos que permitan incorporar la opinión de un mayor número de agentes en el proceso de ponderación de los indicadores con lo que se reduciría la subjetividad. Esto se podría realizar a través de metodología Delphi o a través de elaboración de encuestas que recojan la opinión de un amplio abanico de sensibilidades. En segundo lugar, sería recomendable desarrollar estudios específicos de las secciones más vulnerables, a modo de estudios de caso pormenorizados, lo que contribuiría a entender mejor cuáles han sido los factores históricos y urbanísticos que han propiciado esos mayores niveles de vulnerabilidad relativos. Por último, resultaría conveniente monitorear la evolución de la vulnerabilidad mediante investigaciones que incorporen la dimensión temporal para proponer actuaciones correctoras que garanticen una mayor justicia espacial y mitiguen los niveles más altos de vulnerabilidad. En este punto, al margen de políticas sociales y económicas, desde el urbanismo se podría actuar sobre el espacio público y el equipamiento comunitario, garantizando una densidad de infraestructura social mínima que cohesione a la población y refuerce la identidad y el sentido de comunidad.

**Agradecimientos:** Se agradece el apoyo financiero de la UPV/EHU (Convocatoria de ayudas para el desarrollo académico del profesorado de la UPV/EHU, GAITUZ 2024), del Gobierno Vasco (Grupo de Investigación en Patrimonio Construido; Subvención: IT1617-22), del Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación orientada a los retos de la sociedad (SUDIAP; Subvención: PID2019-108120RB-C32) y del Gobierno de España y FEDER-A way of making Europe (MCIN/AEI/10.13039/501100011033; Subvención: PID2021-123686OB-I00).

## REFERENCIAS

- Aguado-Moralejo, I. (2021). La política de vivienda protegida frente a la segregación de los inmigrantes: ¿parte del problema o parte de la solución? Comunicación presentada en la XLVI Reunión de Estudios Regionales: International Conference on Regional Science "Ciudades llenas, territorios vacíos", noviembre 24-26 de 2021, Universidad Autónoma de Madrid, Madrid.
- Altuzarra Artola, A., Álvarez González, I., Martínez Tola, E., & Rodríguez Álvarez, A. (2018). Diferenciación socio-espacial urbana: mapa sintético de la estratificación de los barrios de Bilbao. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 22(601). <https://doi.org/10.1344/sn2018.22.21273>
- Barnett, J., Lambert, S., & Fry, I. (2008). The Hazards of Indicators: Insights from the Environmental Vulnerability Index. *Annals of the Association of American Geographers*, 98(1), 102-119. <https://doi.org/10.1080/00045600701734315>
- Bentolila, S., Dolado, J. J., & Jimeno, J. F. (2019). Dual labour markets revisited. CESifo Working Paper, 7479. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3338834>
- Cutter, S. (1996). Vulnerability to environmental hazards. *Progress in Human Geography*, 24(4), 529-539. <https://doi.org/10.1177/030913259602000407>
- Echebarria, C., Aguado-Moralejo, I., & Barrutia, J. M. (2023). Analyzing spatial vulnerability in cities by combining the analytic hierarchy process and geographic information systems: The case of Vitoria-Gasteiz, Spain. *Journal of Urban Affairs*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1080/07352166.2023.2226875>
- Farnsworth, K. (2021). Retrenched, Reconfigured and Broken: The British Welfare State after a Decade of Austerity. *Social Policy and Society*, 20(1), 77-96. <https://doi.org/10.1017/S1474746420000524>
- Gorur, R. (2015). Vulnerability: Construct, Complexity and Consequences. In K. t. Riele & R. Gorur (Eds.), *Interrogating Conceptions of "Vulnerable Youth" in Theory, Policy and Practice* (pp. 3-15). *Innovations and Controversies: Interrogating Educational Change*. Rotterdam: SensePublishers. [https://doi.org/10.1007/978-94-6300-121-2\\_1](https://doi.org/10.1007/978-94-6300-121-2_1)
- Handayani, W., Rudiarto, I., Setyono, J. S., Chigbu, U. E., & Sukmawati, A. M. (2017). Vulnerability assessment: A comparison of three different city sizes in the coastal area of Central Java, Indonesia. *Advances in Climate Change Research*, 8(4), 286-296. <https://doi.org/10.1016/j.accre.2017.11.002>
- Hassenteufel, P., & Palier, B. (2016). Still the sound of silence? Towards a new phase in the Europeanization of welfare state policies in France. In C. De La Porte, & E. Heins (Eds.), *The Sovereign Debt Crisis, the EU and Welfare State Reform* (pp. 181-205). Palgrave Macmillan. [https://doi.org/10.1057/978-1-137-58179-2\\_8](https://doi.org/10.1057/978-1-137-58179-2_8)
- Koch, M. (2017). *Roads to post-Fordism: labour markets and social structures in Europe*. Routledge.



- Mah, J. C., Penwarden, J. L., Pott, H., Theou, O., & Andrew, M. K. (2023). Social vulnerability indices: a scoping review. *BMC public health*, 23(1), 1253. <https://doi.org/10.1186/s12889-023-16097-6>
- Martínez, E., Rodríguez, A., Altuzarra, A., & Álvarez, I. (2022). Remaking urban divides: Shifting patterns of neighborhood differentiation in Bilbao, Spain. *Journal of Urban Affairs*. <https://doi.org/10.1080/07352166.2022.2057319>
- Martori Cañas, J. C., & Hoberg, K. (2004). Indicadores cuantitativos de segregación residencial. El caso de la población inmigrante en Barcelona. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 8(157-180). <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/801>
- Matas, M. I. (2024). Beyond residential segregation: Mapping Chilean social housing project residents' vulnerability. *Journal of Urban Management*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1016/j.jum.2023.12.003>
- Nance, E. (2022). Social Construct of Vulnerability. In J. Semien & E. Nance (Eds.), *Hazard Mitigation Training for Vulnerable Communities: A K.A.P.S. (Knowledge, Attitude, Preparedness, Skills) Approach*. New York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003177005>
- Naudé, W., Santos-Paulino, A. U., & McGillivray, M. (2009). Measuring Vulnerability: An Overview and Introduction. *Oxford Development Studies*, 37(3), 183-191. <https://doi.org/10.1080/13600810903085792>
- Navarro, D., Vallejo, I., & Navarro, M. (2020). Análisis de la vulnerabilidad social a los riesgos naturales mediante técnicas estadísticas multivariantes. *Investigaciones Geográficas*, 74, 29-49. Universidad de Alicante. <https://doi.org/10.14198/INGEO2020.NVN>
- Ochoa-Ramírez, J. A., & Guzmán-Ramírez, A. (2020). La vulnerabilidad urbana y su caracterización socio-espacial. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, 15(27). <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=477963263004>
- Pavolini, E., León, M., Guillén, A. M., & Ascoli, U. (2015). From austerity to permanent strain? The EU and welfare state reform in Italy and Spain. *Comparative European Politics*, 13, 56-76. <https://doi.org/10.1057/cep.2014.41>
- Piasek, G., Fernández Aragón, I., Shershneva, J., & Garcia-Almirall, P. (2022). Assessment of Urban Neighbourhoods' Vulnerability through an Integrated Vulnerability Index (IVI): Evidence from Barcelona, Spain. *Social Sciences*, 11(10), 476. <https://doi.org/10.3390/socsci11100476>
- Ranci, C., Brandsen, T., & Sabatinelli, S. (2014). New Social Risks and the Role of Local Welfare: An Introduction. In C. Ranci, T. Brandsen, & S. Sabatinelli (Eds.), *Social Vulnerability in European Cities. Work and Welfare in Europe* (pp. 3-30). Palgrave Macmillan. [https://doi.org/10.1057/9781137346926\\_1](https://doi.org/10.1057/9781137346926_1)
- Rufat, S. (2013). Spectroscopy of Urban Vulnerability. *Annals of the Association of American Geographers*, 103(3), 505-525. <http://www.jstor.org/stable/23485403>
- Saaty, R. W. (1987). The Analytic Hierarchy Process - What It Is and How It Is Used. *Math Modelling*, 9(3-5), 161-176.
- Sánchez-González, D., & Egea-Jiménez, C. (2011). Enfoque de vulnerabilidad social para investigar las desventajas socioambientales: Su aplicación en el estudio de los adultos mayores. *Papeles de población*, 17(69), 151-185. [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-74252011000300006&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252011000300006&lng=es&tlng=es)
- Sassen, S. (1991). *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press.
- Spielman, S. E., Tuccillo, J., Folch, D. C., Schweikert, A., Davies, R., Wood, N., & Tate, E. (2020). Evaluating social vulnerability indicators: criteria and their application to the Social Vulnerability Index. *Natural Hazards*, 100, 417-436. <https://doi.org/10.1007/s11069-019-03820-z>
- Temes, R. R. (2014). Valoración de la vulnerabilidad integral en las áreas residenciales de Madrid. *EURE (Santiago)*, 40(119). <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000100006>
- Vaidya, O. S., & Kumar, S. (2006). Analytic hierarchy process: An overview of applications. *European Journal of Operational Research*, 169(1), 1-29. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2004.04.02>





## AVANCES EN LA COMBINACIÓN DE ENFOQUES PARA DIFERENCIAR ESPACIOS SOCIALES EN CIUDADES

JESUS GARCÍA ARAQUE<sup>1</sup>

RAFAEL TEMES-CORDOVEZ<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Valladolid, Plaza del Campus s/n. email: [jesus.garcia@uva.es](mailto:jesus.garcia@uva.es)*

<sup>2</sup>*Departamento de Urbanismo, Universitat Politècnica de València, Camino de Vera s/n. email: [rtemesc@urb.upv.es](mailto:rtemesc@urb.upv.es)*

**Resumen.** Son muchos los métodos utilizados para diferenciar espacios sociales en ciudades. La tendencia habitual es que cada investigador utilice sus propias técnicas, que pueden ser de corte estadístico o cualitativo, además de mixto o híbrido, unificando los dos primeros. Los estudios mixtos o híbridos se encuentran en auge en las últimas dos décadas, sin embargo, los expertos en establecer diferenciaciones socioespaciales no han prestado atención a los procedimientos de combinación y cada autor los conjunta como estima oportuno, generalmente otorgando predominio a las cuestiones numéricas. Se plantea en este documento un análisis de las diferentes posibilidades de combinación y se ofrece una perspectiva metodológica novedosa. Tras detectar que los estudios sobre el tema combinan los enfoques cualitativo y cuantitativo de cuatro formas diferentes, se muestran los resultados de una investigación en curso consistente en encadenar dichas cuatro posibilidades, de forma que, tras su aplicación sucesiva, cada una complemente las carencias de la anterior. Testado el procedimiento en un espacio concreto, se ha observado que el resultado final ofrece mayor detalle que aplicando un solo método.

**Palabras clave:** vulnerabilidad urbana, combinación de enfoques, mixto, híbrido.

### ADVANCES IN THE COMBINATION OF APPROACHES FOR DIFFERENTIATING SOCIAL SPACES IN CITIES

**Abstract.** There are many methods used to differentiate social spaces in cities. The usual tendency is for each researcher to use his or her own techniques, which can be statistical or qualitative, as well as mixed or hybrid, unifying the first two. Mixed or hybrid studies have been booming in the last two decades; however, experts in establishing socio-spatial differentiations have not paid attention to the combination procedures and each author combines them as he or she sees fit, generally giving predominance to numerical questions. This paper presents an analysis of the different combination possibilities and offers a novel methodological perspective. After detecting that studies on the subject combine qualitative and quantitative approaches in four different ways, we show the results of an ongoing investigation consisting of linking these four possibilities in such a way that, after their successive application, each one complements the shortcomings of the previous one. After testing the procedure in a specific space, it has been observed that the final result offers greater detail than by applying a single method.

**Keywords:** urban vulnerability, combination of approaches, mixed, hybrid.



## INTRODUCCIÓN

El desafío de identificar colectivos vulnerables en los espacios urbanos con frecuencia atiende al uso de dos métodos que pueden ser distinguidos por la naturaleza y origen de sus datos. Por un lado, tenemos los conocidos como métodos con enfoque local, que emplean metodologías cualitativas basadas en un conocimiento cercano de la realidad del municipio. Por otro lado, tenemos los métodos de escala regional basados normalmente en datos estadísticos que permiten abarcar análisis amplios con valores homogéneos.

Los enfoques locales proporcionan un mayor acercamiento a la realidad y calidad en las delimitaciones, pero son difíciles de generalizar y comparar entre barrios o municipios. Por el contrario, los enfoques regionales garantizan la homogeneidad de las fuentes y una base común para evaluar la vulnerabilidad, pero pueden perder detalle y enmascarar la visualización de la vulnerabilidad.

Ante la paradoja de que los métodos estadísticos pierden eficacia al acercar el zoom y trabajar a gran escala y los cualitativos al alejarnos y emplear pequeña escala, surge la pregunta de cómo aprovechar lo mejor de ambos enfoques.

Desde hace unos años hemos emprendido una línea de investigación crítica que trata de profundizar en las metodologías empleadas para la identificación de las áreas vulnerables en los entornos urbanos. Una dimensión del trabajo trata de preguntarse por la diversidad de métodos cuantitativos de corte estadístico empleado por los especialistas y el grado de coincidencia en sus resultados. Otra dimensión es la que explora la posible combinación de enfoques cuantitativos y cualitativos para la identificación de la vulnerabilidad de una manera más contrastada. En este trabajo se propone un método mixto que combine lo cualitativo y lo cuantitativo para identificar la vulnerabilidad urbana. Este método debe permitir "percibir" aspectos que podrían pasar desapercibidos y mantener la capacidad de comparación en territorios con mayor superficie, facilitando un proceso competitivo para la adjudicación de ayudas.

Después de haber hecho una primera aproximación a su potencial en una sección censal de la ciudad de Alicante (Temes, García-Araque, 2024), se ofrece en este documento una segunda comprobación en una sección censal de Gandía, municipio perteneciente a la provincia de Valencia.

## 1. TRASCENDENCIA DE LA COMBINACIÓN DE ENFOQUES

Como se explica a continuación, los métodos combinados o la combinación de enfoques para identificar entornos urbanos vulnerables suponen una perspectiva de aplicación relativamente reciente encaminada a distinguir en ciudades espacios situados en la antesala de la exclusión (Alguacil, 2006; Hernández et al., 2018). Se trata de un tema de gran relevancia por partida doble. Por un lado, debido a la gran importancia que se dan en la actualidad a las políticas dirigidas a la mejora de la cohesión social y territorial, tanto en la UE (Hernández et al., 2020), como en países latinoamericanos (Aguiar, 2016; Thodes, 2016). Por otro, motivado por el aumento de las desigualdades y de los riesgos de exclusión que se denuncian en nuestras ciudades. Haciéndonos eco de los resultados definitivos de la Encuesta de Condiciones de Vida (ECV) publicada en febrero de 2024, el porcentaje de población en riesgo de pobreza o exclusión social (tasa AROPE) aumentó hasta el 26,5%, desde el 26,0% de 2022.

### 1.1 Métodos mixtos para detectar vulnerabilidad o segregación urbana

No existe consenso sobre como distinguir espacios sociales en ciudades. La tendencia más habitual es que cada autor aplique una metodología y unas variables propias, que tienen como resultado un mapa social circunscrito al ámbito objeto de estudio en cada caso. Este proceder dificulta replicar el método en otra ciudad y efectuar comparaciones.

Lo más habitual es recurrir a variados procedimientos numéricos de corte estadísticos, mediante los que se distinguen unos espacios de otros en función de sus características. Entre otros, son aplicados análisis factorial, de componentes principales, Clúster, K medias, Índice de Morán y Correlación; además de otros procedimientos más simples, como la comparación con datos de referencia. Generalmente la finalidad de estos estudios es señalar los entornos más desfavorecidos, que pueden ser denominados bajo



los más diversos nombres. Lo más común es trabajar bajo la óptica de los conceptos segregación, marginalidad y vulnerabilidad.

Un enfoque de gran tradición en España es el trabajado por el equipo de Hernández Aja para el Gobierno de España (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2024); de necesaria referencia por haber sido aplicado en más de un centenar de ciudades nacionales y en diferentes rangos temporales. En sus versiones de 1997 y 2007 –con base en datos de los censos de 1991 y 2001, respectivamente–, diferenciaron los espacios urbanos más vulnerables por medio de la combinación de enfoques cuantitativo y cualitativo. Comienzan con una diferenciación socioespacial a partir de la comparación de datos de diferentes variables con la media nacional, lo que posibilita diferenciar se territorios que poseen cifras bajo determinados rangos. Seguidamente, se comprueban los resultados obtenidos en entrevistas a técnicos y especialistas en urbanismo de cada ciudad, hasta obtener la delimitación final. En la versión de 2012 –a partir de información censal de 2011–, se redujo todo a un análisis netamente numérico.

Pocos son los trabajos que en España han aplicado un enfoque mixto, pese a su reconocido interés para investigar el tema que nos ocupa, como se detalla más adelante. Aparte de los primeros trabajos de Hernández Aja (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2024), solo se ha detectado su uso en la diferenciación de espacios sociales en Pérez (2007), que señala barrios desfavorecidos tras comparar 6 variables con valores de referencia y establecer la delimitación definitiva después de una verificación cualitativa.

En otros países, se puede destacar, por su dimensión nacional, la diferenciación de Zonas Urbanas Sensibles (ZUS) del Observatorio Nacional del Gobierno francés, (ANCT, 2023), donde apreciaciones de agentes locales permitieron ajustar la delimitación cuantitativa.

Sí que es más habitual en el contexto nacional emplear técnicas cualitativas para analizar espacios vulnerables después de haber sido delimitados por medio de técnicas estadísticas, con objeto de conocer en profundidad territorios que han sido identificados como más vulnerables que el resto de la ciudad. En este supuesto, se aplicaría una metodología de investigación mixta, pero no estaríamos ante una diferenciación socioespacial por medio de métodos mixtos.

Así lo hacen, entre otros, Fuentes et al (2011), González y Piñeira (2020), Moreno (2021), que analizan problemáticas de barrios previamente señalados como vulnerables de Sevilla, Palma de Mallorca y Sevilla, respectivamente. Fuera de España se pueden mencionar las investigaciones de Wridt (2010), que incide en la salud infantil de un barrio desfavorecido de Denver, y Rácz, Csák y Lisznyai (2014), que estudian pautas de toxicómanos en un barrio marginal de Budapest.

## 1.2 Beneficios de combinar enfoques

La perspectiva mixta o híbrida está siendo reclamada ampliamente en los últimos años. Está extendida la idea de que genera una mejor comprensión de los problemas que aplicando un único enfoque por separado (Sánchez-Gómez, Rodrigues y Costa, 2018). Esta demanda no se restringe exclusivamente al ámbito de la vulnerabilidad urbana. Temas como la pobreza energética o estudios vinculados con la salud en la ciudad han demandado también estas aproximaciones mixtas para mejorar su acierto. La combinación de enfoques es una práctica de nacimiento reciente. Sitúa los primeros intentos Acosta (2023) en la década de 1960, mientras que ubica su expansión entre finales de 1990 y comienzos del siglo XXI.

Entre los muchos motivos que pueden explicar su progresivo crecimiento, destaca la idea de que la realidad social se torna progresivamente cada vez más compleja y difícil de comprender, aglutinando gran cantidad de factores y una multidimensionalidad anteriormente poco considerada. Dada esta complejidad, se hace obligatorio abrirse a considerar formas de aproximación que sean igualmente complejas y diversificadas.

Afirma Acosta (2023) que el enfoque mixto surge ante la necesidad de los investigadores de abordar escenarios complejos, ante los que los expertos encuentran dificultades trabajando mediante enfoques de aproximación convencionales. De esta forma, la integración de aspectos cualitativos y cuantitativos se constituye como un método a aplicar cuando las vías clásicas resultan insuficientes para generar la comprensión total del tema analizado.

Considera Mendizabal (2018) que esta opción es recomendable solamente en ocasiones determinadas, que tendrían lugar solo en el momento en que, tanto los problemas como las preguntas de investigación, sean complejos y requieran de equipos multidisciplinares para alcanzar su completa comprensión. Esta circunstancia motiva que las formas tradicionales de tratamiento, exclusivamente cuantitativas o



cualitativas, no sean suficientes. Por tanto, bajo este prisma, no se trataría de una perspectiva que pudiera aplicarse en cualquier situación.

Otra motivación diferente para su uso, aunque muy relacionada con la anterior, es la ofrecida por Sánchez-Gómez, Rodrigues y Costa (2018), quienes opinan que la investigación actual se ha vuelto más competitiva, de manera que los investigadores se ven obligados a fundamentar sus estudios en metodologías que sean novedosas e innovadoras, en muchos casos con base en la multidisciplinariedad para, así, destacar en el momento de solicitar una financiación.

En realidad, en estos casos se realiza una identificación reduccionista de los enfoques mixtos con la concurrencia de múltiples perspectivas aportadas por equipos multidisciplinares. Este reclamo a la innovación se refleja en el uso de métodos de corte y tratamiento estadístico junto con otros, más propios de las ciencias sociales, basados en encuesta y trabajo de campo.

Sin duda son mayoría los que opinan que los equipos interdisciplinarios son necesarios ante problemas sociales densos o de difícil comprensión, que suscitan preguntas complejas que no pueden responderse desde una sola disciplina (Mendizabal, 2018). Sobre todo, sería altamente recomendable este recurso cuando los estudios tienen una finalidad práctica, destinada a elaborar políticas sociales, mejorar territorios desfavorecidos o repartir ayudas económicas, lo que obliga a alcanzar la máxima precisión en cada investigación.

### 1.3 Métodos de combinación en la diferenciación socioespacial

Pese a la progresiva expansión de la perspectiva mixta, en escasas ocasiones se han tenido en cuenta cuales son las diferencias existentes para combinar los enfoques cualitativo y cuantitativo. Si bien algunos estudiosos en el tema plantean una aproximación desde el conjunto de las ciencias sociales, no se han localizado documentos que analicen esta cuestión en relación con la diferenciación de espacios sociales en ciudades, ni mucho menos con la detección de espacios desfavorecidos o vulnerables.

Algunos expertos en el análisis de métodos mixtos en las ciencias sociales apuntan hacia la existencia de 5 métodos de combinación (Muñoz, 2013; Mendizabal, 2018), que denominan: a) Triangulación; b) Expansión; c) Desarrollo; d) Complementariedad; e) Iniciación.

En relación con la aplicación de métodos mixtos para la diferenciación de espacios sociales con el objetivo de identificar vulnerabilidad socio-espacial, tras analizar estudios sobre vulnerabilidad urbana que se han estimado relevantes, se detecta la aplicación de 4 métodos de los 5 métodos de combinación existentes, quedando de lado el conocido como “Iniciación” (Temes, García-Araque, 2024).

*Tabla 1. Metodologías de combinación de enfoque aplicados a la detección de vulnerabilidad urbana*

Método de combinación de enfoques	Aplicación a la vulnerabilidad urbana
Triangulación	Superposición o búsqueda de convergencia entre resultados cualitativos y cuantitativos
Expansión	Combinación de indicadores numéricos y cualitativos en análisis único
Desarrollo	Cualitativo aplicado para ajustar límites de cuantitativo
Complementariedad	Cualitativo utilizado para comprender/corroborar el análisis estadístico

Fuente: Elaboración propia a partir de análisis documental de estudios sobre vulnerabilidad urbana, modificado a partir de Temes-Cordovez, García-Araque (2024).

Cada una de estas metodologías para mezclar cualitativo-cuantitativo otorga mayor o menor importancia a uno de los dos enfoques. El método denominado “Triangulación” es el que integra con mayor igualdad lo cualitativo con lo cuantitativo, al superponer los resultados de ambos para determinar coincidencias y otorgar similar trascendencia a las dos tipologías de datos. Así lo hacen Thodes (2016) al revisar la superposición de un análisis estadístico y trabajo de campo en busca de correlaciones en Antofagasta, Chile, y Moreno (2021) en el barrio Tiro de Línea, de Sevilla.

En segundo lugar, en cuanto a la intensidad de la integración metodológica se encuentra la “Expansión”, por combinar datos de ambos en un análisis único, con prevalencia de datos numéricos. La Cámara



Municipal de Lisboa (2024) combinó con cifras estadísticas un indicador subjetivo denominado “sentimiento de seguridad”.

En tercera posición de este particular ranking se sitúa el “Desarrollo”, que otorga prioridad a la estadística para aplicar la subjetividad con fines redelimitativos. Este procedimiento es el realizado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (2024), anteriormente explicado.

La “Complementariedad” utiliza lo cualitativo para comprender o comprobar el análisis estadístico, pero sin la intención redelimitativa que posee el enfoque del Desarrollo. Ya han sido mencionados con anterioridad en este sentido los casos de Fuentes et al (2011), González y Piñeira (2020) y Moreno (2021).

## **2. NOVEDOSA PROPUESTA PARA COMBINAR CUALITATIVO-CUANTITATIVO.**

Partiendo de la base de que para comprender problemas complejos es precisa una aproximación que atienda a múltiples dimensiones, y ante la extendida idea de que la detección de territorios vulnerables o desfavorecidos es un asunto que requiere de una aproximación multidimensional (Alguacil, 2006; Temes-Cordovez, 2014) hemos propuesto la combinación de diferentes procedimientos destinados a unificar cualitativo y cuantitativo. Ante la duda que surge en el momento de seleccionar entre las metodologías de combinación Triangulación, Expansión, Desarrollo y Complementariedad para mezclar datos numéricos y cualitativos, ofrecemos un método sistematizado (Método de Identificación Mixta de Vulnerabilidad Urbana-IMVU), que potencia el perfil de cada uno de ellos sobre su uso por separado.

### **2.1 Bases metodológicas y área de estudio**

Bajo la premisa de que en este documento se plantea un procedimiento y se constata su aplicación teórica en un territorio concreto, no se ha efectuado una recogida de datos exclusiva para este trabajo, sino que se ha partido de la información de estudios anteriores para combinar sus resultados y alcanzar el conocimiento en profundidad de un espacio concreto.

El territorio escogido para comprobar la fiabilidad del método IMVU es una sección censal de la ciudad de Gandía, ubicada al sudeste de España y perteneciente a la Comunidad Autónoma de Comunitat Valenciana. Fue seleccionado este ámbito urbano por contar con estudios anteriores que descienden a escala inframunicipal, tanto de corte cuantitativo como cualitativo, con lo que podían utilizarse sus datos para efectuar una aproximación a la combinación de perspectivas IMVU sin necesidad de recabar nueva información.

De entre las 3.472 secciones censales con las que cuenta la Comunitat Valenciana, para aplicar la metodología en cuestión se escogió la SC-4613107002, en base a su complejidad. Se trata de una sección censal situada en el barrio de Beniopa al noroeste de Gandía, junto a los pies de la montaña de Santa Ana. El barrio de Beniopa fue municipio independiente, con ayuntamiento propio hasta el 1965, en que quedó anexionada a Gandía como consecuencia del crecimiento urbano y demográfico de la capital de la Safor, limita al norte con la calle de los Jurados, la calle Muntanya, el Calvario de Beniopa, una zona de campos actualmente en explotación y al sur con el barranco de Sant Nicolau. Tanto el barrio de Beniopa como el adyacente de Santa Anna se caracterizan por estar concentrada la mayor parte de los habitantes de etnia gitana del municipio. Se trata de la zona más conflictiva de la ciudad fruto de una realidad compleja con un nivel de deterioro urbano, económico y social importante. Tal y como se cita en la Memoria de la iniciativa URBAN para la ciudad de Gandía, los motivos que han llevado a la situación de concentración de inmigración y población marginal en la zona se deducen de:

- La situación del Barranco de Sant Nicolau que ejerce de barrera física provocando el aislamiento que desde hace años vienen sufriendo los barrios de Santa Anna y Beniopa con respecto del resto del municipio, contagiando las características del tejido urbano y social a las zonas colindantes como Plaza Elíptica.

- El deterioro urbano que ha motivado los bajos precios de las viviendas y el tejido social cada vez más degradado provocando la instalación de mayor población con escasez de medios económicos o ingresos. Desde hace años, son múltiples las actuaciones que desde el Ayuntamiento se han llevado a cabo para solucionar los problemas de deterioro, exclusión social, situación de la vivienda, infraestructuras y tejido económico. Una de ellas fue la emprendida por la Iniciativa URBAN (Ayuntamiento de Gandía, 2008), que mejoró considerablemente algunos déficits de urbanización del barrio y entorno de Sant Nicolau,



accesibilidad y dotaciones de la zona e impulsó programas de formación y de mejora de servicios para la población. Aún con ello la zona no ha conseguido salir de su condición de marginalidad y continúa dando muestras de espacio orillado respecto al resto de la ciudad. Los estudios previos que se detallan a continuación han determinado resultados diferentes en cuanto a su vulnerabilidad.

La aplicación del método cuantitativo que se ha considerado a partir del uso del conocido como VEUS (Visor de Espacios Urbanos Sensibles) (Temes-Cordovez, 2020). Se trata de una herramienta estadística que compara con la media regional cifras de 2011-2019 de todas las secciones censales de la Comunitat Valenciana. Considera variables relativas a las dimensiones socio-económica, socio-demográfica y residencial consultables en: <https://calab.es/observatorio-del-habitat/veus/>, para establecer 4 niveles de vulnerabilidad integral (ver Fig. 1a). Cataloga la SC-4613107002 como área de "Polivulnerabilidad baja", al estimar que solo una de las tres dimensiones mencionadas supera umbrales predeterminados. Por su puntuación no alcanza para ser considerada área urbana sensible.

La metodología cualitativa que vamos a combinar con la anterior es la aplicada por el estudio llevado a cabo por los servicios del Ayuntamiento de Gandía para la preparación de la memoria presentada a la iniciativa URBAN en 2008. Sus datos proceden de trabajo de campo realizado por distintos servicios del Ayuntamiento para caracterizar este barrio junto con el de Santa Anna y Plaza Elíptica que fueron objeto de la iniciativa. Dicho trabajo, que abarca dimensiones sociales, residencial y ambientales principalmente se acerca más al detalle que el VEUS al distinguir 4 zonas dentro de SC-4613107002: barrio del carrer de la Muntanya, zona más conflictiva y deteriorada; manzanas en torno a la plaza del Taburio, zona caracterizada por la presencia de numerosos solares; manzanas en torno al carrer Bou, mejorada en cuanto a su urbanización, pero con importantes problemas de accesibilidad; manzanas de frente de San Nicolau, la zona en mejor situación de las analizadas. A diferencia del VEUS, en este trabajo se identifica el barrio de la Muntanya como el ámbito más deteriorado (Fig. 1b).

## 2.2 Fundamentos del método IMVU

El método IMVU plantea combinar información cualitativa y cuantitativa por medio de la aplicación encadenada de los 4 métodos de combinación mencionados en el apartado 1.3. Con ello, se persigue que se complementen entre sí y refuercen cada uno de ellos las carencias que pudieran tener los rivales para dar lugar a una combinación de enfoques más efectiva.

Simulada más adelante en detalle la aplicación en el espacio concreto que supone la sección censal SC-4613107002, para otros casos se puede, como aquí se ha hecho, partir de series de datos cuantitativos y cualitativos procedentes de estudios anteriores, pero, también, se puede trabajar con información obtenida *ex profeso* para la investigación o combinar otros trabajos previos con el propio, en función de las posibilidades de cada equipo investigador. Una vez que se tienen los datos, el procedimiento a seguir para unificarlos es el siguiente:

- 1) Triangulación: en primer lugar, se sugiere superponer las delimitaciones estadísticas y subjetivas en busca de coincidencias y divergencias.
- 2) Desarrollo: a partir de los resultados obtenidos, se debería efectuar una redelimitación de las áreas coincidentes por medio de conocimiento local y cercano del entorno estudiado.
- 3) Expansión: se plantea la posibilidad de integrar datos en un análisis único, que hace necesaria la transformación de datos cualitativos en cuantitativos para efectuar un estudio unificado.
- 4) Complementariedad: finalizada la fase delimitativa, sería altamente recomendable pasar a una segunda fase destinada a comprender y corroborar los resultados obtenidos, para conocer en profundidad los espacios que han quedado identificados, merced tanto a la revisión de datos estadísticos como a visitas presenciales, entrevistas, etc...

## 3 APROXIMACIÓN DESCRIPTIVA A LA APLICACIÓN DEL MÉTODO IMVU EN GANDÍA

Siguiendo el orden del método IMVU, tras delimitar el espacio, comienza la fase de "Triangulación", donde se superponen dos enfoques para analizar las posibles convergencias. De una parte están los resultados cuantitativos de VEUS (Temes-Cordovez, 2020), que otorgan a la totalidad de la SC la categoría "Polivulnerabilidad baja" (Fig. 1a). Por otro lado están los cualitativos de URBAN (Fig. 1b). La superposición

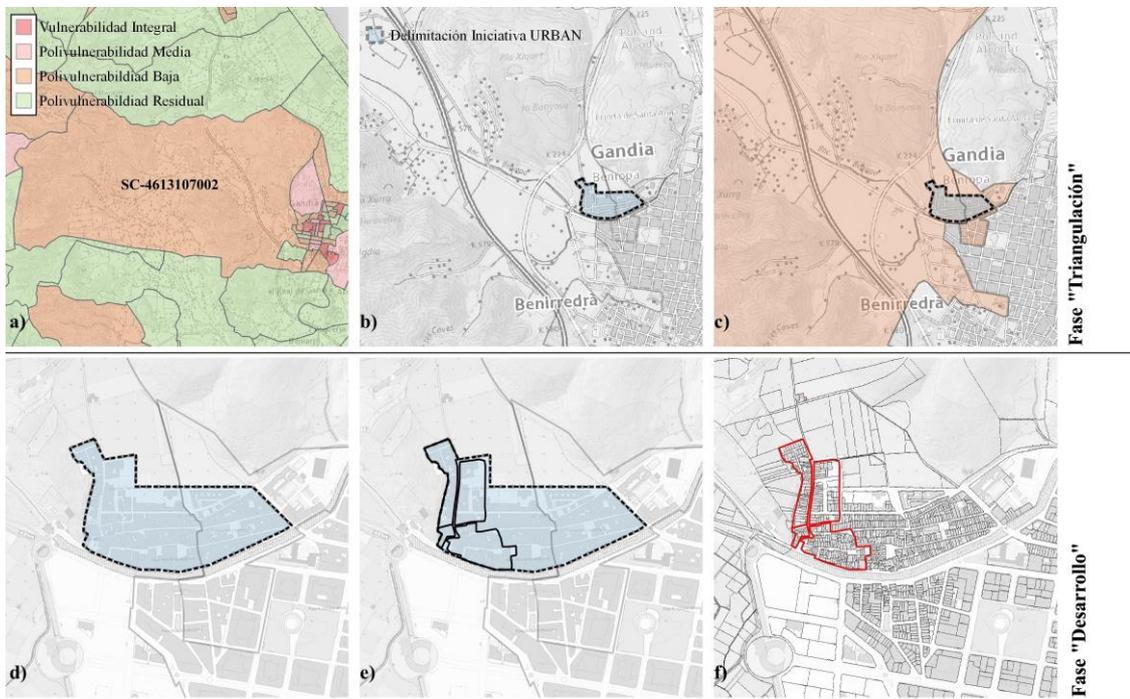


de ambos destaca áreas cruciales para la vulnerabilidad urbana, mostrando el resultado de la fusión en Fig. 1c y Fig. 1d.

En este caso, los espacios identificados se encuentran en su totalidad dentro del recinto dado por la SC considerada en VEUS. Si hubiera falta de coincidencia escalar entre trabajos, se deberían incorporar igualmente todas las zonas en esta etapa, para ser valoradas con mayor detalle en las próximas fases. Este caso de estudio muestra una situación habitual en la que se trabaja con una SC de grandes dimensiones que abarca zonas de naturaleza muy distinta (barrio de Beniopa y zona de urbanizaciones), lo que desdibuja el resultado del análisis estadístico de VEUS, mientras que la identificación cualitativa de URBAN ofrece mayor detalle.

Una vez superpuestas las diferentes identificaciones, en la fase de "Desarrollo" se redelimitan las áreas resultantes con criterios de homogeneidad y conocimiento local, ajustando los límites estadísticos regionales a una delimitación morfológica local (Fig. 1e). Esta aproximación a la delimitación de áreas urbanas vulnerables es inicial, destinada a identificar zonas problemáticas. Sin embargo, para una delimitación definitiva, se requiere un estudio integral más profundo considerando otros factores. El estudio de SC-4613107002 a partir del URBAN identifica cuatro zonas, todas ellas de carácter residencial (Fig. 1f).

Figura 1. Aplicación práctica de método IMVU: fases de "Triangulación" y "Desarrollo".



Fuente: Elaboración propia.

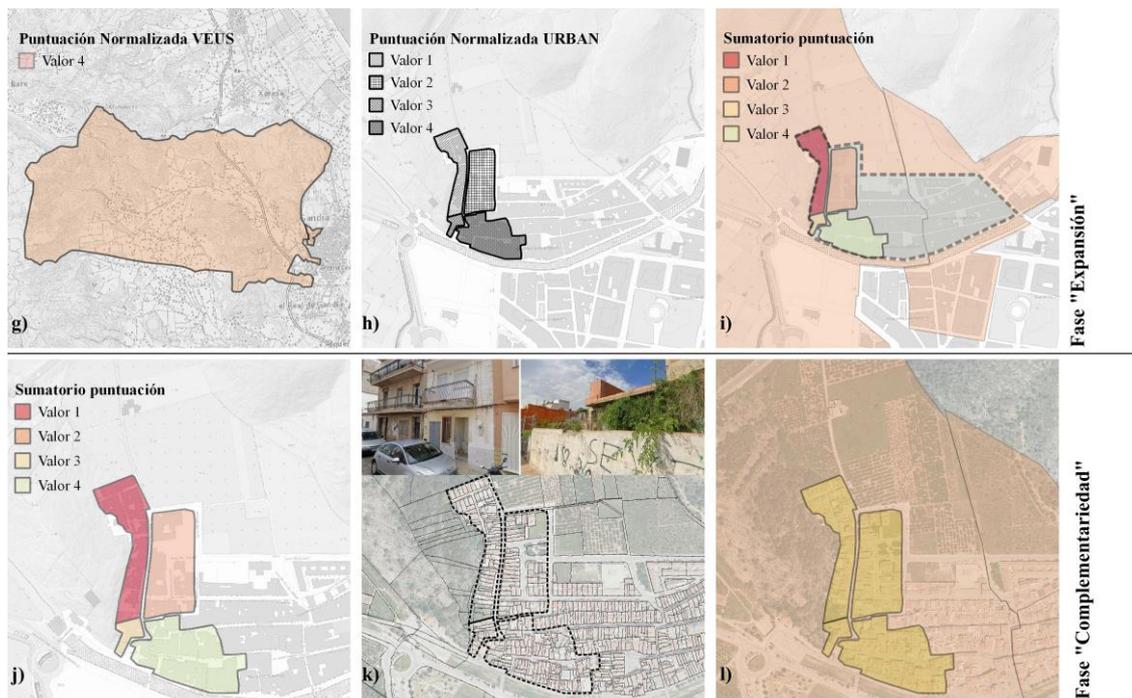
La siguiente fase de "Expansión", detallada gráficamente en la Figura 2, implica transformar datos cualitativos en cuantitativos para lograr una integración efectiva. Para ello, una actuación recomendable sería normalizar los datos para estandarizar unidades de medida y limitar la naturaleza y peso de cada variable y enfoque. Esta fase busca integrar diversas fuentes para una delimitación y valoración precisa del área de estudio. Cabe la posibilidad de que en algún entorno sometido al proceso IMVU existieran datos estadísticos locales de gran precisión no disponibles a escala de SC. Si así ocurriera, no sería recomendable desaprovecharlos incorporándolos al análisis, con su ponderación correspondiente.

En nuestro estudio hemos decidido establecer una puntuación normalizada en VEUS (Fig. 2g) y URBAN (Fig. 2h), unificándolos en una suma ponderada para clasificar zonas según su vulnerabilidad. El resultado se ofrece en Fig. 2i y, más detallado en Fig. 2j. El proceso implica que los datos estadísticos se adapten a una escala común mientras que los cualitativos se categorizan. Finalmente, se diferencian niveles de vulnerabilidad ordenando la puntuación resultante. Este enfoque garantiza la precisión y especificidad de la información, manteniendo equilibrio con la valoración de otros espacios analizados y permitiendo la comparación a escala SC.



Finalmente, en la fase de "complementariedad", se busca comprender, verificar, validar y enriquecer los resultados obtenidos a partir de las aproximaciones previas. Es especialmente necesario conocer en detalle la identificación realizada cuando dicha valoración se emplee para el reparto de fondos o ayudas. Este proceso de acercamiento a la realidad puede implicar una nueva combinación de enfoques objetivos y subjetivos, para realizar un inventario detallado de los espacios identificados como vulnerables. Para ello, pueden utilizarse aproximaciones numéricas para datos demográficos y socioeconómicos, y aproximaciones cualitativas, como visitas, fotografías y entrevistas (Fig. 2k). El resultado final no necesariamente implica ningún tipo de redelimitación, como se observa en Fig. 2l, con el resultado final, sino que ambiciona una perfecta comprensión de los problemas reales de la población, de sus viviendas y del entorno urbanístico.

Figura 2. Aplicación práctica de método IMVU: fases de "Expansión" y "Complementariedad".



Fuente: elaboración propia.

#### 4 CONCLUSIONES

Dentro de esta línea de investigación en curso, como adelantamos en la introducción, las conclusiones han de extraerse con la precaución de un proceso no terminado. Entre ellas destacamos:

Los enfoques cualitativos y cuantitativos de investigación pueden perder eficacia según la escala de aplicación, con la posibilidad de pasar por alto territorios problemáticos según afirman varios autores.

La perspectiva escalar del problema es crucial para abordar el análisis de vulnerabilidad urbana, siendo difícil aplicar métodos cualitativos en territorios de gran superficie o cuantitativos en espacios pequeños.

La combinación de métodos estadísticos y cualitativos para analizar la vulnerabilidad a nivel nacional ha sido aceptado y utilizado desde mediados de los años noventa. Hemos revisado numerosos estudios que en los últimos cinco lustros han combinados las dos perspectivas para descubrir que, la controversia surgía en la importancia aplicada a cada enfoque tras unificarse. En función del método de combinación elegido, se aporta diferente importancia a uno u otro enfoque. No se observaba un método de integración perfecto.

Se propone el método IMVU que aplica cuatro niveles de integración de manera correlativa, demostrando una mejor delimitación y comprensión de la realidad identificada.



Los métodos combinados pueden ser útiles para lograr resultados más ajustados a la realidad, especialmente en contextos de distribución de presupuestos para reducir la minimización de la vulnerabilidad urbana. En este sentido el método IMVU puede dar pasos a favor de una mejor justicia distributiva.

## REFERENCIAS

- [Acosta, S. F. \(2023\). Los enfoques de investigación en las ciencias sociales. Revista latinoamericana Ogmios, 8, 82-95. Doi: <https://doi.org/10.53595/rlo.v3.i8.084>](#)
- [Aguar, S. \(2016\). Acercamiento a la segregación urbana en Montevideo \[Tesis doctoral, Universidad de la República\]. \[https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/bitstream/20.500.12008/9905/6/TD\\\_AguarSebastian-1.pdf\]\(https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/bitstream/20.500.12008/9905/6/TD\_AguarSebastian-1.pdf\)](#)
- [Ayuntamiento de Gandía \(2008\). Memoria Iniciativa URBAN para la ciudad de Gandía. Gandía \(Valencia\): Ayuntamiento de Gandía.](#)
- [Alquacil, J. \(2006\). Barrios desfavorecidos: diagnóstico de la situación española. In Exclusión social y estado de bienestar en España \(pp. 155–168\). <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=2007660>](#)
- [ANCT \(Agence Nationale de la Cohésion des Territoires\) \(2024\). Observatoire National de la Politique de la ville. Recuperado 2 de febrero de 2024, de ANCT: <http://www.onpv.fr/>](#)
- [Câmara Municipal de Lisboa \(2023\). Bairros e zonas de intervenção prioritaria de Lisboa. Recuperado 5 de febrero de 2024, de Câmara Municipal de Lisboa: <https://bipzip.lisboa.pt/index.htm>](#)
- [Fuentes et al \(2011\). Diagnóstico de barrios desfavorecidos en la ciudad de Sevilla. Sevilla: REDES.](#)
- [González, J. M.; Piñeira, M. J. \(2020\). La ciudad desigual en Palma \(Mallorca\). Geografía del confinamiento durante la pandemia de Covid-19. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 87, 1-42. doi: <https://doi.org/10.21138/bage.2998>](#)
- [Hernández, A., Diez, A., Matesanz, Á., Córdoba, R., Rodríguez, I., Sánchez-Toscano, G., & Álvarez, L. \(2020\). Informe sobre otros Observatorios de la Vulnerabilidad Urbana y su vinculación con las políticas urbanas de regeneración de barrios en Europa y España. doi: <https://oa.upm.es/66041/#.ZBiIPbsx9h8.mendeley>](#)
- [Hernández, A., Rodríguez, R., & Rodríguez, I. \(2018\). Barrios vulnerables de las grandes ciudades españolas. 1991/ 2001/ 2011. Madrid: Ministerio de Fomento.](#)
- [Mendizabal, N. \(2018\). La osadía en la investigación: el uso de los métodos mixtos en ciencias sociales. Espacio abierto, 27\(2\), 5-20. <https://www.redalyc.org/journal/122/12260698001/html/>](#)
- [Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible \(2024\). Observatorio de la vulnerabilidad urbana. Recuperado 2 de febrero de 2024, de Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible: <https://www.mitma.es/arquitectura-vivienda-y-suelo/urbanismo-y-politica-de-suelo/observatorio-de-la-vulnerabilidad-urbana>](#)
- [Moreno, J. L. \(2021\). Una aproximación metodológica a la persistencia de la vulnerabilidad social: el barrio de Tiro de Línea \(Sevilla\). Boletín AGE, 90, 1-53. doi: <https://doi.org/10.21138/bage.3127>](#)
- [Muñoz, C. \(2013\). Métodos mixtos. Una aproximación a sus ventajas y limitaciones en la investigación de sistemas y servicios de salud. Rev Chil Salud Pública, 17\(3\), 218-223. <https://revistasaludpublica.uchile.cl/index.php/RCSP/article/view/28632/30389>](#)
- [Pérez, J. M. & Piñeira, M. J. \(2020\). La ciudad desigual en Palma \(Mallorca\). Geografía del confinamiento durante la pandemia de Covid-19. Boletín AGE, 89, 1-42. doi: <https://doi.org/10.21138/bage.2998>](#)
- [Pérez, V. \(2007\). Estudio sobre los barrios desfavorecidos de Madrid. Madrid: Fundación de estudios ciudadanos.](#)
- [Rácz, J.; Csák, R. & Lisznyai, S. \(2014\). Transition from old injected drugs to mephedrone in an urban micro segregate in Budapest, Hungary: a qualitative analysis. Journal of Substance Use, 20, 178-186. doi: <http://dx.doi.org/10.3109/14659891.2014.895872>](#)
- [Sánchez-Gomez, M. C.; Rodrigues, A. I. & Costa \(2018\). Desde los métodos cualitativos hacia los métodos mixtos: tendencia actual de investigación en ciencias sociales. RISTI, 28, 9/2018. doi: 10.17013/risti.28.0](#)
- [Temes-Cordovez, R. \(2014\). Valoración de la vulnerabilidad integral en las áreas residenciales de Madrid. EURE-Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, 40\(119\), 119–149. doi: <https://doi.org/10.4067/S0250-71612014000100006>](#)
- [Temes-Cordovez, R. \(2020\). Visor de Espacios Urbanos Sensibles \(VEUS\). Una nueva herramienta para intervenir en la ciudad. En Urios, D.; Colomer, J. & Portales, A. \(Coord.\), Ciudad Compacta Vs. Ciudad](#)



[Difusa: III Congreso Internacional ISUF-H \(pp. 454-461\). Valencia: Universitat Politècnica de València. doi: <https://doi.org/10.4995/ISUFh2019.2019.9006>](#)

[Temes-Cordovez, R.; García-Araque, J. \(2024\). Método de identificación mixta de vulnerabilidad urbana \(IMVU\). Fusión de enfoques a escala local y regional. EURE-Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, 151 \(en prensa\).](#)

[Thodes, E. \(2016\). Segregación socioespacial en ciudades mineras: el caso de Antofagasta. Notas de población, 102, 203-229. doi: <https://doi.org/10.18356/f1ce7ca6-es>](#)

[Wridt, P. \(2010\). A Qualitative GIS Approach to Mapping Urban Neighborhoods with Children to Promote Physical Activity and Child-Friendly Community Planning. Environment and Planning B Planning and Design, 37\(1\), 129-14. doi: <https://doi.org/10.1068/b35002>](#)



## FRAGMENTACIÓN URBANA EN LA LITERATURA GLOBAL. UN ESTADO DEL ARTE

VÍCTOR PICÓ GUTIÉRREZ<sup>1</sup>

BIEL HORRACH ESTARELLAS<sup>2</sup>

FEDERICO E. GONZÁLEZ-RAMÍREZ<sup>3</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universitat de Barcelona, Carrer Montalegre 6, 08001 Barcelona vpico12@ub.edu*

<sup>2</sup>*Grupo de Investigación de Urbanismo, Sostenibilidad y Turismo, Universitat de les Illes Balears, Carretera de Valldemossa, km 7,5, 07121 Palma biel.horrach@uib.cat*

<sup>3</sup>*Departamento de Psicología, Sociología y Trabajo Social, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Calle Juana de Arco, 1, 35003 Las Palmas de Gran Canaria federico.gonzalez@ulpgc.es*

**Resumen.** La fragmentación urbana es un concepto emergente que pretende describir un fenómeno cada vez más común en ciudades de todo el mundo. Su definición, hasta el momento, es confusa y ha recibido diferentes aportaciones que le dan entidad propia, pero el consenso en la comunidad científica aún no está consolidado, así como la producción literaria sobre este proceso, lejos de términos cercanos como la segregación urbana. El presente trabajo analiza en diferentes ámbitos culturales la bibliografía producida alrededor de este concepto y extrae las principales claves del mismo distinguiendo la escuela francesa, la anglosajona y la de habla hispana, sus autores principales y los vértices que tiene este polisémico término, además de los temas más tratados. De esta manera, se dibujan las líneas sobre las que puede desarrollarse la aplicación de este concepto en España y su territorio, en un contexto urbano caracterizado por la desigualdad social, étnica y económica, entre otras. Los resultados reflejan corrientes de análisis diferenciadas que aplican diferentes metodologías, escalas y enfoques en el análisis de las ciudades y sus procesos de fragmentación con una fuerte tradición en la literatura francófona y anglófona, un cierto recorrido en el ámbito de América Latina, mientras que en España queda mucho camino por recorrer para que este concepto y sus métodos arraiguen en su propio análisis urbano.

**Palabras clave:** fragmentación urbana, segregación, desigualdad, ciudades, bibliografía.

URBAN FRAGMENTATION AND URBAN SEGREGATION IN GLOBAL LITERATURE. A STATE OF THE ART.

**Abstract.** Urban fragmentation is an emerging concept addressing a prevalent phenomenon in cities worldwide. It lacks a universally agreed-upon definition, leading to a diverse array of contributions shaping its identity. Unlike the well-established discourse on urban segregation, consensus on urban fragmentation remains elusive. This study examines the scholarly output on this concept across various cultural contexts, delineating distinctions among french, anglo-saxon, and spanish-speaking schools. Through an exploration of key authors and perspectives, the analysis reveals varied approaches to this polysemic term. The research underscores the potential applications of the concept in spain, emphasizing its relevance in an urban landscape characterized by social, ethnic, and economic disparities. Findings reveal disparate analytical currents, employing different methods, scales, and topics in the study of cities and their fragmentation processes. While french and anglophone literature show robust tradition, the latin american context is characterized by a moderate presence, and spain exhibits a notable gap in both conceptual development and integration of this concept into urban sciences.

**Keywords:** urban fragmentation, urban segregation, inequality, cities, bibliography



## 1. INTRODUCCIÓN

En la geografía moderna, el debate urbano siempre ha sido uno de los temas de mayor peso en la literatura científica. Por los constantes cambios de este espacio en las últimas décadas, se ha abierto paso un fenómeno que caracteriza estas transformaciones: la fragmentación urbana, como categoría analítica centrada en la organización espacial de la ciudad, tratándola desde una perspectiva geográfica.

Dicho concepto nace muy ligado a la segregación urbana, en un marco de desigualdad creciente y vulnerabilidad en muchos espacios de la ciudad (Veiga, 2004), que ahora presenta una manifestación en lo físico muy marcada. De esta manera, se acentúan los procesos de segregación social a través de la existencia de límites físicos poco permeables que dividen los grupos sociales y sus actividades, dados los diferentes estilos de vida y dinámicas relacionales que tienen, manifestadas en el espacio (Burgess, 2018); en tanto que la segregación se manifiesta geográficamente, siendo así fragmentación urbana.

El propio Burgess (2009) propone una definición para este término, señalándolo como un fenómeno espacial que resulta de la ruptura, separación o desconexión de la forma y estructura preexistente de la ciudad. Desde este punto de partida, esta desunión se va haciendo latente tanto en lo social como en lo físico y de manera complementaria, destapan los problemas de desigualdad y pobreza urbana en espacios que aglutinan cada día a mayor parte de la población mundial (Veiga y Rivoir, 2009).

Dicho proceso nace en la segunda mitad del siglo XX, con ciudades cada vez más complejas y mayor dinamismo humano, hecho que las han hecho aumentar de tamaño en poco tiempo. Estas nuevas unidades urbanas crecen con una relación física pero opuestas en su dinámica en muchos casos, divididas entre sí por motivos sociales, étnicos, económicos, etc. (Morin, 1977). A este escenario de grandes cambios se le suma la globalización y los cambios tecnológicos de los sistemas productivos y la comunicación humana, cosa que intensifica las transformaciones (Bridge y Watson, 2003).

Por tanto, este fenómeno de alcance global se puede vincular a varias dinámicas que lo acentúan: la metropolización y aumento de la movilidad en las ciudades; la gentrificación y elitización de los centros urbanos; la globalización y el diferente acceso a la tecnología (Prévot-Schapira y Cattaneo-Pineda, 2008) y la aparición de urbanizaciones cerradas y espacios de mayor seguridad (Link, 2008). Todo, relacionado con una gobernanza más compleja y un mayor número de agentes implicados (Kozak, 2018).

En las últimas décadas autores de todo el mundo estudiaron las diferentes escalas, perspectivas y consecuencias de la fragmentación urbana, variando su aproximación según la realidad territorial o el contexto temporal. El presente artículo tiene como objetivo desglosar los principales corrientes de análisis, ver sus especificidades y extraer las teorías que se derivan de sus obras más relevantes.

## 2. METODOLOGÍA Y FUENTES

El siguiente trabajo se nutre de un vaciado bibliográfico en la literatura global referida a la fragmentación urbana, yendo hasta la génesis del término, su auge en el ámbito académico y la diversidad de perspectivas con que se afronta en la actualidad (Szupiany, 2018).

Se ha diversificado la búsqueda en tres corrientes de publicación, dados sus diferentes enfoques y autores principales: la escuela anglosajona, la escuela francesa y autores relacionados francófonos y, finalmente, los hispanos, reuniendo tanto el marco ibérico como el hispanoamericano. El alcance temporal de la búsqueda se enmarca desde la década de 1980, cuando el término se populariza y entra en el ámbito científico hasta hoy, con definiciones actualizadas y un estado de la fragmentación urbana en el ámbito geográfico más próximo y las diferentes aproximaciones teóricas que se realizan.

Se han analizado los contenidos de las obras de mayor relevancia a partir de la producción científica contenida en las bases de datos WoS, Scopus y Google Scholar; extrayendo las principales claves del cuerpo teórico de cada campo para poder establecer comparaciones y análisis globales.

Así, se obtiene una perspectiva amplia de los temas tratados en la fragmentación, las principales tendencias de pensamiento que la analizan y el desarrollo terminológico que tiene, desde su génesis hasta las aproximaciones planteadas en la actualidad. A lo largo del documento se detalla la bibliografía extraída, siendo esta comentada y comparada según el corriente en el que se enmarca.



### 3. RESULTADOS

#### 3.1. Aportaciones desde la escuela anglosajona

La literatura académica anglosajona está en el origen de la aplicación del concepto de fragmentación a los estudios urbanos. El *Arcades Project* de Benjamin (2003), investigación sobre los orígenes de la cultura burguesa y la modernidad desde los Pasajes del París transformado por Haussman, supone una “pedagogía de fragmentos”, que permite su resignificación (McFarlane, 2018).

Antes, Simmel (1896) había abordado lo fragmentario y su vínculo con el espacio para el análisis de la modernidad. En este caso, el objeto de la sociología deben ser las formas de la interacción, constituida por los fragmentos fortuitos de la realidad social y sus imágenes fragmentarias (Frisby, 1992). Es una propuesta de teoría del espacio, donde el margen se ubica en la centralidad del análisis sociológico. El análisis de lo fragmentario, la ciudad y la modernidad en Simmel y Benjamin sigue vigente (Mele, 2023).

En su análisis sobre urbanismo fragmentado y sus cristalizaciones políticas en los márgenes de la ciudad, McFarlane (2018) propone como ideas fuerza que la fragmentación es un concepto crucial para el pensamiento crítico, que los procesos de urbanización lo son de forma inherente de fractura social, económica, política y material, y que la fragmentación, en lugar de detener esos procesos de urbanización, permite su avance. Considera vinculados a la fragmentación análisis próximos: sobre enclaves cerrados (Alsayyad y Roy, 2006), gentrificación (Lees, Slater, y Wily, 2008) y, principalmente, *urbanismo astillado* o *splintering urbanism* (Graham y Marvin, 2001).

Su propuesta es más amplia. Dado que la fragmentación permite la continuidad de los procesos de urbanización y que lo urbano se ha constituido en una “geografía de fragmentos”, propone su análisis no como productos pasivos, sino como sujetos activos generadores de procesos. Esa interpretación deriva en el análisis de una política de fragmentos, constituidos en activos políticos de los procesos urbanos y centro del estudio, cada uno por sus particularidades y sus interrelaciones.

Los tres ámbitos para esa interpretación que propone son los de la atención a los casos, a cada fragmento, que denomina fragmento material; la transformación que generan los fragmentos materiales en otros fragmentos; y la relación de los fragmentos materiales con la totalidad del proceso urbano. Lo hace apoyado en Lefebvre, quien abre una particular línea de trabajo (Stanek, 2013), y para quien los fragmentos espaciales como productos de la urbanización capitalista se encuentran en tensión con la posibilidad de convertirse en espacios generativos de desafíos de otros procesos de fragmentación, que pueden hacerse y rehacerse mediante diferentes formas de politización.

La primera dimensión, la de la atención a los fragmentos materiales, los estudios de caso, cuenta con investigaciones sobre infraestructuras o provisiones comunitarias deterioradas, del Sur global, sea en Belo Horizonte (Amín, 2014) o en Kinshasa (De Boeck, 2012); el acceso al agua en Mumbai (Björkman, 2015) o a los contadores prepago para agua y luz en Sudáfrica (Schnitzler, 2013), y las infraestructuras de saneamiento en Ciudad del Cabo (McFarlane y Silver, 2016). El *urbanismo astillado* de Graham y Marvin (2001), centrado precisamente en el acceso a la infraestructura pública, es útil para evaluar la relación entre urbanismo y desigualdad.

La segunda dimensión, la fragmentación como generadora de transformación, es abordada por Robins (2014) y McFarlane y Silver (2016), al investigar la marginalidad racial de Sudáfrica y los efectos que produjo en las relaciones entre fragmentos urbanos la separación social y las reivindicaciones de las clases fragmentadas.

La tercera dimensión, la de la relación del fragmento material con el conjunto del proceso urbano. El activismo feminista supone la cristalización de esta dimensión, en la que el fragmento material, en este caso la población femenina, se relaciona con la totalidad, reclamando sus derechos como mujeres en toda la ciudad.

Soja (2008) ya había realizado su diagnóstico conceptual de la ciudad de la sociedad postindustrial y el capitalismo informacional. En casi todas, de forma inherente o específica, está la fragmentación: cosmópolis, exópolis, ciudad fractal, archipiélagos carcelarios o *simcities*.

De forma expresiva, el espacio urbano postmetropolitano propicia la emergencia de la *suburbia* (Muller, 1975), una fragmentación inherente, que se fue transformando, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, en el desarrollo de una nueva forma, la ciudad exterior (*outer city*); surgida de la urbanización de los suburbios y la articulación de grandes áreas metropolitanas, sobre todo en el ámbito anglosajón.



Más clara aún es la vinculación del concepto de *ciudad fractal*, una socialidad recompuesta igualmente fluida, fragmentada, descentralizada y reorganizada en complejos patrones. Esa ciudad fractal, que Soja denomina “metropolaridades”, describe e interpreta un mosaico social reestructurado y sus complejos patrones, una geometría social mucho más polimórfica y fracturada, a partir de la reestructuración de las fronteras sociales y de las lógicas categóricas de aspectos como la clase, renta, ocupación, etnia, profesión, etc. (Soja, 2008).

La ciudad fragmentada debido a “la ecología del miedo” es la que cristaliza en el concepto de *archipiélagos carcelarios* de Davis (1990), un paisaje postmetropolitano repleto de distintos tipos de espacios protegidos y fortificados de protección preventiva contra los peligros, tanto reales como imaginarios, de la vida diaria (Soja, 2008).

Aunque la literatura académica francófona establece que el concepto de la fragmentación surgió hace aproximadamente un cuarto de siglo (Cary y Fol, 2013), define su “doble avance” en aportaciones de la escuela anglosajona: la fragmentación como discontinuidad del tejido urbano (Dear, 2000), o incentivadora de fenómenos de autoaislamiento y evitación, con fenómenos de cierre urbano (Sorkin, 1992).

El mencionado *urbanismo astillado* de Graham y Marvin (2001) supuso un “giro infraestructural” en las ciencias sociales, como señalan Wiig et al. (2022), quienes abordan su influencia tras veinte años desde su publicación, estableciendo tres inventarios: el de las obras previas, las investigaciones a partir del propio *urbanismo astillado*, y la ampliación de una gramática más amplia de la fragmentación, con nuevos términos y enfoques de estudio.

El *urbanismo astillado* surgió cuando ya existía un corpus de investigaciones sobre infraestructuras y lo urbano: grandes sistemas técnicos (Summerton, 1994), urbanismo y sociedades en red (Castells, 1996), infraestructuras en la planificación urbana y la gobernanza (Tarr y Dupuy, 1988), entre otros.

La ampliación de la gramática de la fragmentación se hace incorporando términos como desagregación, *dumping* social, espacios premium en red, *bypass*, o ideal de infraestructura, entre otros. Y la ampliación de sus temas: la politización de las desigualdades (Bakker, 2010), vinculación entre infraestructuras, medio ambiente y producción de desigualdades (Graham, 2015); diversos materiales y su vinculación con el entorno humano y la política (McFarlane, 2011; Coutard y Rutherford, 2015).

### 3.2. Aportaciones desde la escuela francesa

Los autores que provienen del habla francófona representan uno de los grandes referentes en materia de fragmentación urbana y su debate, que se ha abierto en otros ámbitos geográficos gracias a la difusión de los discípulos de franceses en otras partes del mundo.

La génesis de la utilización del término *fragmentation* se establece en los años 1960 en geografía, sociología y ciencias políticas, con el fin de designar el fraccionamiento de los espacios metropolitanos (que empezaban a emerger como tal) y de los diferentes agentes políticos que participan en el proceso de periurbanización (Navez-Bouchanine, 2002). Esta será una de las acepciones que se pueden asociar con la obra de Fogelson (1967) sobre la historia de la metrópoli de Los Ángeles, que sienta las bases sobre la teoría de fragmentación.

Este proceso se relaciona con otros términos en las obras de sus diferentes autores, como pueden ser racimo, puzle o mosaico; tratando de definir un nuevo paisaje fracturado y que refuerza la idea de una ciudad no unitaria y desconectada de entre sus diferentes partes.

En la literatura francófona en concreto, este concepto gana relevancia desde trabajo como los de Préteceille (1987) y Lefebvre (1989), compartiendo aportaciones desde la geografía y la sociología, siempre con un enfoque crítico cercano a lo social. El término, a causa de la variedad de aportaciones, tiende a la polisemia, cosa que ha aumentado su debate en el ámbito científico desde la década de los 80 hasta la actualidad, donde las aproximaciones son más diversas.

Derivado de sus enfoques sociales críticos, dicho término ha sido adaptado y utilizado en países del Sur Global para describir realidades urbanas específicas, pasando de un significado más formalista a un intento de superar la visión “dualista” de la ciudad. Algunos espacios de análisis paradigmáticos son Sudáfrica y sus conflictos raciales (Dupont y Houssay-Holzschuch, 2003), el Magreb y sus problemas de desarrollo urbano dual (Abu-Lughod, 1980) o las realidades urbanas de Brasil, con una fuerte vulnerabilidad en determinados espacios (Santos, 1990 y Caldeira, 1992).

Carrel et al. (2013), también trata la fragmentación con una perspectiva espacial, tratando la distribución urbana desde la especialización del territorio y cómo este incomunica y fragmenta las partes de la ciudad.



Analizar la compartimentación de una ciudad dirige a la investigación hacia un escenario de proximidad y énfasis en trayectorias individuales de personas, grupos o espacios concretos.

Tras años de diferentes aportaciones, Lanne (2023) realiza una definición que intenta aunar varios puntos de vista en torno a la fragmentación en el diccionario Geoconfluéce. Sintetiza cuatro grandes formas de partición en las que el espacio urbano se fragmenta: la privatización o autonomización de una parte del resto del tejido urbano, las barreras físicas, la ausencia de espacios de cohesión social y representación colectiva y finalmente, la multiplicidad de agentes administrativos y la coordinación deficiente del espacio. En las diferentes aproximaciones, el carácter espacial de la fragmentación siempre se destaca, siendo importantes las separaciones físicas erigidas en el espacio.

En la actualidad, los principales corrientes o posicionamientos teóricos en el ámbito de la fragmentación urbana y sus diferentes aproximaciones se podrían dividir en tres:

- Urbanisme de l'agencement (Assemblage Urbanism):

Este primero se basa en teorías del actor-red y la sociología, destacando la interacción de los agentes en el medio urbano y la especificidad del fragmento urbano como objeto de estudio. Destacan como autores clave B. Latour, M. Callon, G. Deleuze o F. Guatari y otros con influencia en desde el mundo anglosajón, como C. McFarlane, I. Farías o T. Bender.

- Urbanismo astillado (Splintering Urbanism):

Esta teoría nace desde la relación con las redes de servicios e infraestructuras y las tecnologías de la información. Se trata la perspectiva de un mundo cada vez más globalizado con carencias en la cohesión urbana a nivel local. Aunque basado en el ámbito anglosajón (Graham, Marvin), tiene influencia en la esfera francesa actual, con O. Coutard o S. Jaglin.

- Geografía Social Urbana Crítica y City Science:

Finalmente, esta perspectiva se asocia más a los clásicos enfoques radicales, centrados en las desigualdades urbanas y los procesos de segregación clásicos entre los que se ubica Lefebvre. Se diferencian dos grupos: aquellos positivistas que usan metodologías cuantitativas para analizar los procesos espaciales y los constructivistas o críticos, orientados hacia los métodos cualitativos.

En lo que se refiere a la metodología en la escuela francófona, se relacionan bastante con la división expresada anteriormente, pudiéndose hacer algunas puntualizaciones: los análisis estadísticos de datos socioeconómicos que ofrecen una aproximación cuantitativa de la dinámica de fragmentación (Oberti y Pretecéille, 2016), con una bifurcación:

- El análisis de datos univariantes con índices sintéticos: índice S, índice Q Índice de Moran, etc.

- El análisis multivariante con metodologías más complejas como análisis clúster, clasificación según tejidos urbanos, análisis de componentes principales, etc.

Por otra parte, destacan autores que optan por metodologías más cualitativas de carácter clásico (Dorier y Dario, 2018), como son las entrevistas semiestructuradas, los mapas mentales, los mapas de actores, la observación directa, etc. En todo caso, estas herramientas son minoritarias en comparación con las cuantitativas, dominantes aún en este campo científico.

Finalmente, se pueden señalar algunos trabajos innovadores que apuestan por metodologías mixtas, como pueden ser el análisis de redes de actores y algunos métodos experimentales antropológicos situados (*place-based*) que se centran en el componente personal de la fragmentación y el fragmento en sí. Se relacionan contextos territoriales diferentes y se analiza el fragmento urbano (McFarlane 2018 y 2021). Dependiendo del paradigma teórico-conceptual que se use, la metodología de investigación variará significativamente.

En el ámbito francófono existe un uso variado de la fragmentación, desde vulgarizado hasta polisémico. Por tanto, se define esta parte de la investigación como un camino a recorrer en el futuro, clarificando la propia terminología usada antes de su empleo. Aunque este término surgió de manera clara en la portada de los estudios urbanos hace cuarenta años, no ha habido una verdadera innovación en la conceptualización, usándose muchas veces con segregación de manera intercambiable.

### 3.3. La fragmentación en el ámbito hispano

#### 3.3.1. Fragmentación urbana en Hispanoamérica

El estudio del fenómeno de la fragmentación urbana en el ámbito de Hispanoamérica ha experimentado una evolución de su visión en función del momento en que se ha analizado. En primer lugar, cabe destacar



Los principales antecedentes de estudio de la fragmentación urbana, que se centra en algunas de sus principales metrópolis como son los trabajos de Pírez, (2002) sobre Buenos Aires o de Vidal (1997) con el estudio de diferentes ciudades de América Latina. Cabe destacar como el trabajo de algunos de los autores de Hispanoamérica, que introducen el estudio sobre fragmentación urbana, se inicia después de una estancia en universidades europeas o norteamericanas, donde ya se había iniciado la investigación sobre este campo. Tal hecho refuerza la teoría de las escuelas francófona y anglosajona como piedras angulares de esta teoría, que se ha ido desarrollando por el globo a causa de la recurrencia de dichos procesos en las ciudades de todo el mundo, con especial énfasis en América Latina.

La temática de las urbanizaciones cerradas o condominios y las fuertes desigualdades urbanas en las ciudades son uno de los aspectos más recurrentes en esta literatura; en el marco de profundos cambios que afectan a la organización espacial de las grandes ciudades de Latinoamérica y del mundo, a raíz de la reestructuración del capitalismo a nivel global (Pérez-Peñuelas, 2021).

Durante el siglo XX, en las ciudades de América Latina se establecieron patrones clásicos de segregación urbana, influenciados por el fordismo periférico y la industrialización por sustitución de importaciones (Cuenya, 2018). Destacan la concentración de élites en el centro histórico y en un cono de suburbanización, las amplias zonas periféricas con servicios deficientes y los barrios de clase media mezclados con élites y enclaves de asentamientos populares. A nivel local, los barrios ricos son menos segregados que los pobres, ya que las élites comparten espacios con otros grupos sociales.

Los patrones contemporáneos de fragmentación urbana se han acentuado debido a la globalización y la polarización social (Sabatini, 2006). Se produce una ruptura del patrón tradicional de la segregación, donde la fragmentación urbana, permite entender estos nuevos fenómenos como:

- El surgimiento de condominios cerrados para élites y sectores medios, que ocupan grandes áreas en las periferias y a muchas veces colindando con barrios pobres.
- Polígonos de vivienda social periférica, alejados de la ciudad y concentrando a los pobres en enormes conjuntos residenciales.
- La intensificación de la segregación a pequeña escala, difícil de captar con índices clásicos.
- Barreras físicas como muros y rejas electrificadas, separando no solo barrios ricos y pobres, sino también entre barrios ricos y de clase media.
- La aparición de grandes artefactos urbanos dispersos, como condominios, centros comerciales y complejos de oficinas, creando islas espaciales, sociales y culturales.

Por otro lado, cabe destacar las diferentes manifestaciones físico-espaciales del carácter fragmentado de las metrópolis contemporáneas con un fuerte componente global, reconociéndose nuevas formas en el ámbito hispano, como ciudad archipiélago, ciudad partida, cuarteada (*quartered city*), metropolaridades o el ya mencionado Urbanismo astillado (Kozak, 2018).

Las ciudades globales son el resultado de transacciones que fragmentan el espacio, de modo que ya no podemos seguir hablando de ciudades como enteras, sino que tenemos partes de ciudades altamente globalizadas y otras yuxtapuestas excluidas. En este sentido, algunas áreas de la ciudad pueden tener más en común con zonas de otras ciudades globales que con las partes de la ciudad que se encuentran más próximas, generando una situación de paradoja (Bridge y Watson, 2003). Finalmente, esta separación tan clara entre partes de la ciudad genera un nuevo contexto de socialización, en el que se crea una desconfianza entre fragmentos y una relación de dependencia (Elguezabal, 2015).

### 3.3.2 Fragmentación urbana en España

La investigación sobre fragmentación urbana en España, aunque reciente, aún carece de una precisión conceptual definitiva. Los estudios se han centrado principalmente en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona (Nel-lo, 2018 y Jiménez Blasco et al., 2020), con menos atención en otras capitales importantes como Sevilla, Valencia, Málaga, Bilbao o Palma (Batista-Zamora y Natera-Rivas, 2018; Antolín-Iría y Fernández-Sobrado, 2021). La producción científica sobre fragmentación en ciudades medianas es aún más limitada, especialmente cuando se relaciona con el crecimiento de las grandes capitales (Escolano et al., 2018 y Escudero, 2018).

Se ha sugerido una distinción inicial de cuatro tipos de fragmentación urbana: física, simbólica, sociodemográfica y socioeconómica. La fragmentación física ha sido la más estudiada y generalmente está ligada a modelos de crecimiento urbano (González-Pérez et al., 2023). Se destacan aspectos como los barrios centrales de grandes ciudades, el análisis intraurbano a nivel de barrios o secciones censales, así



como la fragmentación en puntos específicos de la ciudad y en los distritos de la periferia residencial fordista. Además, se ha observado fragmentación urbana a nivel de áreas o regiones metropolitanas.

A diferencia de las investigaciones sobre la fragmentación urbana en América latina, en el ámbito español no se identifican de forma significativa casos de estructuras urbanas físicas fragmentadas, como por ejemplo los condominios, aunque el contexto de desigualdad y su manifestación en las dinámicas urbanas es igualmente palpable (García-Esparza et al., 2023).

El estudio de la fragmentación urbana desde una mirada sociodemográfica, en España ha estado muy vinculada al fenómeno de segregación, haciéndose un uso indistinto de segregación y fragmentación. Las investigaciones desarrolladas sobre casos españoles desde el concepto segregación urbana sí presentan una nutrida contribución, en comparación con las publicaciones referidas a la fragmentación urbana.

Cabe mencionar que las aportaciones realizadas a la segregación en España tienen un claro carácter multidimensional, cosa que ha generado un precedente de análisis a estos fenómenos urbanos en varias disciplinas del ámbito de las Ciencias Sociales. Una de las grandes diferencias recae en lo metodológico, dado que la segregación se centra en indicadores de desigualdad y índices agregados; intentando la fragmentación tener una visión más mixta en lo que se refiere a técnicas de estudio, con la incorporación de técnicas cualitativas y un importante peso del análisis espacial.

Finalmente, en lo territorial la mayoría de los estudios realizados hasta la fecha se decantan por la escala de ciudad o municipio como el área de análisis, avanzando con la fragmentación hacia nuevos alcances y horizontes territoriales como puede ser el área metropolitana, en un fenómeno urbano que desafía la configuración espacial de las ciudades, sus dinámicas internas y su relación con su alrededor.

#### 4. SÍNTESIS

La revisión bibliográfica de este estudio revela una gran diversidad, polisemia y un uso casi ambivalente del concepto de fragmentación, sin distinción incluso entre este concepto y el de segregación (González-Pérez et al., 2023); cuando las técnicas de análisis utilizadas se adecúan más al primer término. La fragmentación y la ciencia que lo estudia están en permanente evolución, adaptados por las escuelas que lo estudian dentro de la diversidad de perspectivas de análisis actual.

Tabla 1. Obras de referencia de la bibliografía analizada.

Publicaciones de referencia	
Escuela Anglosajona	<i>Fragments of the City: Making and remaking urban worlds.</i> C. McFarlane, 2021. <i>The fragmented Metropolis.</i> R. Fogelson, 1967.
Escuela Francesa	<i>La fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale.</i> F. Navez-Bouchanine, 2002. <i>Crise urbaine et fragmentation sociale.</i> E. Préteceille, 1987.
Escuela Iberoamericana	América <i>Desigualdades sociales y fragmentación urbana: obstáculos para una ciudad democrática.</i> D. Veiga, 2004. <i>Fragmentación Urbana y Neoliberalismo Global.</i> Kozak, 2011.
	Ibérica <i>Fragmentación urbana en la ciudad española. Las viejas periferias urbanas del desarrollismo.</i> J.M. González-Pérez, et al., 2023. Urbanismo neoliberal y fragmentación urbana: Zaragoza (España) en los primeros quince años del siglo XX. S. Escolano-Utrilla et al., 2018. Efecto barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas. O. Nel-lo, 2021.

Fuente: elaboración propia.

Dicha evolución está relacionada con los fenómenos y dinámicas socioeconómicas de los diversos territorios de análisis, sobre todo en las áreas urbanas. Por tanto, el análisis regional subyace en muchos de los trabajos existentes, amoldados a diferentes escalas y casuísticas.



En el marco de estos cambios terminológicos y teóricos, se puede identificar un uso del término de fragmentación urbana de manera prácticamente ambivalente con el de segregación urbana, sobre todo en el ámbito hispano y más concretamente en España, por herencia de la tradición teórica que ha habido hasta la actualidad. Este concepto continúa aún sin un marco teórico claro y consolidado, así como sin una estructura de publicación definida, en la que diferentes autores (en España) lo hayan tratado con diferentes perspectivas y con un número amplio de publicaciones en diferentes estudios de caso.

En este sentido se pone en evidencia la evolución que ha experimentado el concepto en función del ámbito cultural, distinguiéndose la escuela francesa, la anglosajona y la de habla hispana. Las dos primeras desarrollan la base teórica inicial para entender la fragmentación urbana de la ciudad industrial y postindustrial, las grandes infraestructuras urbanas y las dinámicas socioeconómicas experimentadas tras las grandes migraciones y la Segunda Guerra Mundial. En buena parte, la producción de habla hispana se nutre de los dos corrientes primigenios, desarrollando con las nuevos procesos y problemas de la ciudad una temática ya inaugurada en la segunda parte del siglo XX.

Las dictaduras experimentadas en el ámbito hispano retrasan la llegada del estudio de este fenómeno hasta los años 90. Las fuertes problemáticas de desigualdad y desequilibrio territorial de las ciudades latinoamericanas hacen que estas hayan llegado a convertirse en uno de los principales laboratorios de experimentación de la fragmentación urbana.

Tabla 2. Cuadro resumen de las escuelas estudiadas y sus principales características.

	CORRIENTES SOBRE FRAGMENTACIÓN URBANA			
	ESCUELA ANGLOSAJONA	ESCUELA FRANCESA	ESCUELA IBEROAMERICANA	
			AMÉRICA	IBÉRICA
<b>Autores principales</b>	C. McFarlane, R. Burgess, E. Soja	F. Navez-Bouchanine, E. Pretecéille, H. Lefevbre	D. Kozak, D. Veiga, E. Elguezabal P. Pérez, R. Vidal, F. Sabatini	J.M. González-Pérez, J.M. Parreño-Castellano, O. Nel-lo,
<b>Diferencias metodológicas</b>	Análisis de redes y antropología experimental, análisis de políticas.	Análisis de redes, cuantitativo (con índices sintéticos y multivariante), análisis cualitativo crítico (neo-marxista).	Análisis cuantitativo y estudio de casos, análisis de redes.	Análisis cuantitativo y cualitativo, técnicas de análisis espacial, estudio de casos.
<b>Aproximaciones teóricas</b>	Urbanismo astillado o <i>splintering urbanism</i> . <i>Ciudad fractal</i> .	Geografía crítica clásica, <i>urbanisme de l'agencement</i> .	Geografía crítica, urbanismo astillado, ciudad archipiélago.	Análisis holístico, aproximación intraurbana, geografía crítica.
<b>Foco temático</b>	Análisis integral del <i>fragmento</i> como centro del estudio. Efecto barrio.	Desigualdad social en la ciudad, conflictos raciales, desequilibrio urbano, activismo social.	Suburbanización y nuevos patrones de fragmentación (condominio, urb. cerradas, polígonos de vivienda, etc.).	Desigualdad urbana y desequilibrio territorial, efecto barrio, turismo, <i>urban sprawl</i> .

Fuente: elaboración propia.



La fragmentación urbana ha utilizado las metodologías en indicadores estadísticos, siendo la perspectiva cuantitativa la principal aproximación geográfica a este proceso. Por tanto, queda abierta la puerta a un giro hacia enfoques mixtos, que incorporen otras metodologías más cualitativas que puedan complementar a las anteriores, definiendo mejor una realidad urbana que es multivariante y compleja, difícilmente abarcable con datos numéricos y análisis espaciales.

Las últimas décadas han sido de gran impacto en las geografías urbanas, especialmente en los espacios occidentales y por tanto para la ciencia que lo analiza. De esta manera, la burbuja inmobiliaria y el crecimiento urbano; la crisis económica financiera asociada y la consecuente recuperación son claves para entender la fragmentación actual (Parreño-Castellano et al., 2021). Los efectos que tendrá la crisis del Covid-19 y la reconfiguración de las dinámicas urbanas están por determinar, cosa que aumentará la producción científica en este campo; redefiniendo la fragmentación urbana y las dinámicas que se desarrollan en nuestras ciudades.

Agradecimientos: este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto “Ciudades en transición. Fragmentación urbana y nuevos patrones socioespaciales de desigualdad en el contexto pospandemia” (PID2021-122410OB-C31), financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033 y por “FEDER Una forma de hacer Europa”.

## REFERENCIAS

- Abu-Lughod, J. (1980). *Rabat, urban apartheid in Morocco*. Princeton.
- Alsayyad, N., y Roy, A. (2006). 'Medieval modernity: On citizenship and urbanism in a global era', *Space and Polity*, 10(1), 1–20.
- Antolín-Irúa, J. E., & Fernández-Sobrado, J. M. (2020). Segregación residencial, políticas de vivienda y rentas familiares en épocas de transformación urbana: Bilbao 1991-2011. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(205), 529-544. <https://doi.org/10.37230/cytet.2020.205.06>
- Bakker, K. (2010). *Privatizing Water: Governance Failure and the World's Urban Water Crisis*. Ithaca: Cornell University Press.
- Batista-Zamora, A. E., & Nátera-Rivas, J. J. (2018). La diferenciación residencial reciente en el municipio de Málaga. Una aplicación del Índice de Theil. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 38 (2), 289-311. <https://doi.org/10.5209/aguc.62481>
- Benjamin, W. (2003) [1982]. *The Arcades Project*. Harvard University Press: University of Harvard (translated by Howard Eiland and Kevin McLaughlin).
- Björkman, L. (2015) *Pipe politics, contested waters: Embedded infrastructures of millennial Mumbai*. Duke University Press.
- Blasco-Jiménez, C., García, R., Peñas, M., & Luiz, S. S. (2020,). Inmigración y segregación residencial en la ciudad de Madrid. *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, 40 (2), 393-402. <https://doi.org/10.5209/AGUC.72980>
- Bridge, G., & Watson, S. (2003). *City publics*. In *A Companion to the City*, 369-379. Wiley-Blackwell: New Jersey.
- Burgess, R. (2009). Violencia y la ciudad fragmentada. En A. Falú (ed.). *Mujeres en la ciudad. De violencia y derechos* (99-126). Santiago de Chile: Ediciones SUR, Red Mujer y Hábitat de América Latina.
- Burgess, R. (2018). Segregación y fragmentación urbana: algunos comentarios. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (14), 79-86.
- Caldeira, T. (1992). *City of walls : crime, segregation and citizenship in São Paulo*. Tesis doctoral, Berkeley.
- Cary, P. & Fol, S. (2013). Introduction. Les métropoles soumises à des transformations socio-spatiales, pp. 11-34. En Marion Carrel, Paul Cary & Jean Michel Wachsberger (dir.), *Ségrégation et fragmentation dans les métropoles. Perspectives internationales*. Presses Universitaires du Septentrion. Sociologie. <https://doi.org/10.4000/books.septentrion.7800>
- Chétry, M. (2013). La fragmentation: un nouveau regard sur la ville brésilienne? 121-136. En Carrel, M. Cary, P. & Wachsberger, J.M. (dir.), *Ségrégation et fragmentation dans les métropoles. Perspectives internationales*. Sociologie. <https://doi.org/10.4000/books.septentrion.7800>
- Castells, M. (1996). *The Rise of the Network Society*. London: Blackwell.
- Coutard, O., & Rutherford, J. eds, (2015). *Beyond the Networked City: Infrastructure Reconfigurations and Urban Change in the North and South*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315757612>



- Cuenya, B. (2018). Editorial: Consensos y puntos de debate en torno a los conceptos de segregación y fragmentación urbanas. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 14, 1-4.
- Davis, M. (1990). *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*, Londres & Nueva York. Verse: New York.
- Dear, M. J. (2000). *The Postmodern Urban Condition*. Oxford: Blackwell Publishers.
- De Boek, F. (2012) *Spectral Kinshasa: Building the City through an Architecture of Words*. In Edensor, T. and Jayne, M. (Eds) *Urban Theory Beyond the West: A World of Cities*. Routledge: London.
- Dorier, É., & Dario, J. (2018). Les espaces résidentiels fermés à Marseille, la fragmentation urbaine devient-elle une norme? *L'Espace géographique*, 47(4), 323-345. <https://doi.org/10.3917/eg.474.0323>
- Dupont V. & Houssay-Holzschuch M. (2003). Fragmentation et accès à la ville : une étude comparative entre Le Cap et Delhi. En P. Gervais-Lambony, F. Landy & S. Olfield, *Espaces arc-en-ciel : identités et territoires en Afrique du Sud et en Inde*. Ed. Karthala, 271-304.
- Elguezabal, E. (2015). *Frontières urbaines. Les mondes sociaux des copropriétés fermées*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/sdt.426>
- Escolano-Utrilla, S., López-Escolano, C., & Pueyo-Campos, Á. (2018). Urbanismo neoliberal y fragmentación urbana: el caso de Zaragoza (España) en los primeros quince años del siglo XXI. *EURE*, 44(132), 183-210. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612018000200185>
- Escudero, L.A. (2018). Proceso de urbanización difusos y estructuras urbanas fragmentadas: el caso de Toledo (Castilla-La Mancha, España). *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, 50 (197), 517-538. <https://doi.org/10.17811/er.3.2018.327-343>
- Fogelson, R. (1967). *The Fragmented Metropolis: Los Angeles, 1850-1930*. University of California Press.
- Frisby, D. (1992) [1985]. *Fragmentos de la modernidad*. Madrid: Visor.
- García-Esparza, J.A. Altaba, P. Huerta, J. (2023). Examining urban polarization in five Spanish historic cities through online datasets and onsite stakeholders' perceptions. *Habitat International*, 139, 1 <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2023.102900>
- González-Pérez, J.M., Parreño-Castellano, J.M., & Sánchez-Aguilera, D. (2023). Fragmentación urbana. Marco conceptual para el análisis de la desigualdad en España. En Arnáez, J. et al. (Eds.), *Geografía: cambios, retos y adaptación*. Actas del XXVIII Congreso de la Asociación Española de Geografía 811–820. Asociación Española de Geografía. DOI: <https://doi.org/10.21138/CG/2023.lc>
- Graham, S. (2015). Life Support: The Political Ecology of Urban Air. *City*, 19(2), 192–215.
- Graham, S. & Marvin, S. (2001) *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London: Routledge.
- Jiménez-Blasco B. C., Resino García R., Mayoral Peñas M. y Sassano Luiz S. (2020). Inmigración y segregación residencial en la ciudad de Madrid. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 40(2), 393-418. <https://doi.org/10.5209/aguc.729800>
- Kozak, Daniel Matías. (2008). *Urban fragmentation in Buenos Aires: The case of Abasto*. PhD Thesis, Oxford Brookes University.
- Kozak, Daniel. (2011). Fragmentación Urbana y Neoliberalismo Global. En Pradilla Cobos E. (ed.) *Ciudades compactas, dispersas, fragmentadas*, 13-62 México DF: Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco y Miguel Angel Porrúa Editor.
- Kozak, D. (2018). Revisitando el debate sobre la fragmentación urbana: una década y media después de "Splintering Urbanism". *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (14), 15-22.
- Lanne, J.-B. (2023). Fragmentation urbaine (ISSN:2492-7775) [Término]. *Géoconfluences; École normale supérieure de Lyon*. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/fragmentation-urbaine>
- Lees, L., Slater, T. y Wyly, E. (2008). *Gentrification*. Routledge: New York.
- Lefebvre, H. (1989). *Les illusions de la modernité*. Paris: Le Monde Diplomatique.
- Link, F. (2008). De la policentralidad a la fragmentación en Santiago de Chile. *Centro-h*, (2), 13-24.
- McFarlane, C. (2011). *Learning the City: Knowledge and Translocal Assemblage*. Oxford: Wiley-Blackwell. <https://doi.org/10.1002/9781444343434>
- McFarlane, C. (2018). Fragment urbanism: Politics at the margins of the city. *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(6), 1007–1025. <https://doi.org/10.1177/0263775818777496>
- McFarlane, C. (2021). *Fragments of the City: Making and remaking urban worlds*. Univ of California Press. <https://doi.org/10.1525/9780520382251>
- McFarlane, C. and Silver, J. (2016) *The political city: 'seeing sanitation' and making the urban political in Cape Town*. *Antipode*. <https://doi.org/10.1111/anti.12264>



- Mele, V. (2023). *City and Modernity in Georg Simmel and Walter Benjamin: Fragments of Metropolis*. Springer Nature. [https://doi.org/10.1007/978-3-031-18184-9\\_2](https://doi.org/10.1007/978-3-031-18184-9_2)
- Muller, P. (1975). *The Outer City: Geographical Consequences of the Urbanization of the Suburbs*. Resource Paper, 75-2.
- Morin, E. (1977). *La Méthode. 1 - La nature de la nature*. Paris: Éditions du Seuil.
- Navez-Bouchanine, F. (Ed.) (2002). *La fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale?* L'Harmattan.
- Nel-lo, O. (2016). Segregació residencial, gentrificació urbana i dret a la ciutat : una lectura des de Barcelona. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, 60, 48-61,
- Nel-lo, O. (ed.) (2018). *Efecto barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas*. València: Tirant Humanidades.
- Oberti, M., & Préteceille, E. (2016). *La ségrégation urbaine*. La Découverte. <https://doi.org/10.3917/dec.edmon.2016.01>
- Parreño-Castellano, J.M.; Piñeira-Mantiñán, M.J.; González-Pérez, J.M. (2021). *Urban Geographies in Transition. A Vision from Spain*. *Urban Sciences*, 5, 71. <https://doi.org/10.3390/urbansci5040071>
- Pérez-Peñuelas, B. (2021). Problemática en la delimitación de fragmentación urbana por compartir procesos con otros impactos urbanos. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 8(2), 91-97. <https://doi.org/10.15446/cep.v8n2.91937>
- Pírez, P. (2002). Buenos Aires: fragmentation and privatization of the metropolitan city. *Environment & Urbanization*, 14(1), 145-158.
- Préteceille, E. (1987). Crise urbaine et fragmentation sociale. *City and Region*, (13), 27-37.
- Prévôt-Schapira, M., & Cattaneo Pineda, R. (2008). Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. *EURE*, 34(103), 73-92. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612008000300004>
- Robins, S. (2014). Poo wars as matter out of place: Toilets for Africa in Cape Town. *43. Anthropology Today*, 30(1), 1-3. <https://doi.org/10.1111/1467-8322.12081>
- Sabatini, F. (2006) *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*, BID. Departamento de Desarrollo Sostenible, División de Programas Sociales. Disponible en: <https://publications.iadb.org/handle/11319/5324>
- Santos, M. (1990). *Metropole corporativa e fragmentada. O caso de São Paulo*. Secretaria de estado da cultur: Nobel.
- Simmel, G. (1896). *Soziologische Aesthetik, Die Zukunft*, vol. 17. Springer: Vieswaden.
- Simmel, G. (1986) [1972]. *El espacio y la sociedad*. pp. 643-671. En Simmel, G. *Sociología 2. Estudios sobre las formas de socialización*. Alianza Universidad.
- Schnitzler, A. (2013). 'Traveling Technologies: Infrastructure, Ethical Regimes, and the Materiality of Politics in South Africa'. *Cultural Anthropology*, 28(4), 670-693.
- Soja, E. W. (2008) [2000]. *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traficante de sueños.
- Sorkin M. (dir.) (1992), *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*. NewYork: Hill and Wang.
- Stanek, L. (2013). *Henri Lefebvre on Space: Architecture, Urban Research, and the Production of Theory*. University of Minnesota Press: Minnesota. <https://doi.org/10.5749/minnesota/9780816666164.003.0001>
- Summerton, J. ed. (1994). *Changing Large Technical Systems*. Boulder, CO: Westview.
- Szupiany, E. B. (2018). La ciudad fragmentada: una lectura de sus diversas expresiones para la caracterización del modelo latinoamericano. *Revista de Estudios Sociales Contemporáneos, Universidad Nacional de Cuyo*, 19, 99-116.
- Tarr, J., & Dupuy, G. (eds.) (1988). *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*. Philadelphia: Temple University Press.
- Veiga, D. (2004). *Desigualdades sociales y fragmentación urbana: obstáculos para una ciudad democrática*. En A.C.Torres (Ed.) *El rostro urbano de América Latina*. CLACSO. Buenos Aires.
- Veiga, D., & Rivoir, A. L. (2009). Fragmentación socioeconómica y segregación urbana en Montevideo. *Revista de Ciencias Sociales*, 22 (25), 106-119. <https://doi.org/10.12957/tamoios.2010.1162>
- Vidal, R. (1997). *Metrópolis en recomposición: elementos para una teoría de la fragmentación urbana*. En 6º Encuentro de Geógrafos de América Latina, Buenos Aires, marzo 1997.



Wig, A., Karvonen, A., McFarlane C., y Rutherford, J. (2022). Splintering Urbanism at 20: Mapping Trajectories of Research on Urban Infrastructures. *Journal of Urban Technology*, 29(1), 1-11. <https://doi.org/10.1080/10630732.2021.2005930>



# DISCONTINUIDADES, LÍMITES Y BARRERAS EN EL ESPACIO URBANO: UNA METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE LA INTENSIDAD DE LAS RUPTURAS

JOSÉ LASALA FORTEA<sup>1</sup>

CARME BELLET SANFELIU<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departament de Geografia, Història i Història de l'Art, Universitat de Lleida, Pl. Víctor Siurana 1, 25003, Lleida, [jose.lasala@udl.cat](mailto:jose.lasala@udl.cat)*

<sup>2</sup>*Departament de Geografia, Història i Història de l'Art, Universitat de Lleida, Pl. Víctor Siurana 1, 25003, Lleida, [carme.bellet@udl.cat](mailto:carme.bellet@udl.cat)*

**Resumen.** Las discontinuidades, límites y barreras son elementos inherentes al espacio geográfico. Precisamente la existencia de estas es lo que da sentido y cuerpo a la ciencia geográfica. En esta comunicación presentaremos una metodología para el cálculo a través de tecnologías SIG de la intensidad de los procesos de ruptura en los límites situados entre las secciones censales contiguas. El método presenta nuevas aproximaciones que tienen en cuenta las principales aportaciones teóricas recientes en el estudio de estos procesos y su caracterización, con el objetivo de presentar un índice cuantitativo que las refleje. El estudio de la acumulación y profundidad de los límites puede ayudar a comprender el proceso de fragmentación socioespacial urbana contemporánea y las implicaciones que tiene en los procesos de segregación socioresidencial.

**Palabras clave:** discontinuidad, límite, barrera, fragmentación socioespacial, ruptura.

## DISCONTINUITIES, BOUNDARIES, AND BARRIERS IN URBAN SPACE: A METHODOLOGY FOR CALCULATING THE INTENSITY OF RUPTURES

**Abstract.** Discontinuities, boundaries, and barriers are inherent elements of geographical space. Precisely the existence of these is what gives sense and substance to geographical science. In this paper, we will present a methodology to calculate, through GIS technologies, the intensity of rupture processes at boundaries located between contiguous census tracks. The method introduces new approaches that consider the main recent theoretical contributions in the study of these processes and their characterization, with the aim of presenting a quantitative index that reflects them. Studying the accumulation and depth of boundaries can help to understand the process of contemporary urban socio-spatial fragmentation and its implications for socio-residential segregation processes.

**Keywords:** Discontinuity, boundary, barrier, socio-spatial fragmentation, income.



## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1 La anisotropía y la fragmentación del espacio

Uno de los elementos fundamentales de la geografía y de toda organización espacial es la anisotropía del espacio, expresada en la discontinuidad: “el espacio geográfico es fundamentalmente discontinuo” (Di Méo & Veyret, 2002, p.8). Desde los albores de la civilización hemos necesitado comprender el espacio cotidiano que nos rodea, empujando a la humanidad a compartimentar y estructurar los impulsos cognitivos experimentados a través del uso de nuestros cuerpos en una serie de categorías cognitivas (Jones, 2009). La creación de estas categorías conlleva la definición de límites que permiten su propia identificación y distinción respecto a las demás. Las categorías son, y por ende sus límites, una construcción social en continua articulación y definición por los agentes que las construyen (Jones, 2009).

Como destaca Bourdieu, el poder reside en la habilidad de trazar e identificar estas categorías a través de la legitimación de una serie de límites entre ellas (Bourdieu, 1991). El poder las institucionaliza mediante la repetición y estabilización de las relaciones sociales a través de instituciones como la familia, la educación o la religión, entre otros, asegurando la permanencia o movilidad de estas en la esfera social (Berger & Luckmann, 1966). La definición de las categorías es complementada a través de mecanismos coercitivos (Foucault, 1975) para asegurar la ortodoxia en la definición del concepto.

La discontinuidad del espacio se extiende de forma continua por este y tiene una elevada complejidad para su legibilidad, lo que nos induce a generar categorías cognitivas para clasificarlo (Mark et al., 1999). Entendemos pues el espacio como un mosaico de teselas que se ordenan de forma jerárquica (Tversky, 1993), en las que cada una de estas teselas o categorías que lo componen, devienen conjuntos homogéneos y diferenciados del resto que los rodea.

Los bordes y los límites han sido ampliamente estudiados en el campo de la geografía, con una incidencia particular en la geografía política (Jones, 2009). No obstante, como hemos mencionado anteriormente, el concepto de límite es inherente a la geografía y aparece reflejado en cualquier trabajo de este carácter, pues el objeto de la disciplina es la comprensión de los fenómenos espaciales a través de su categorización.

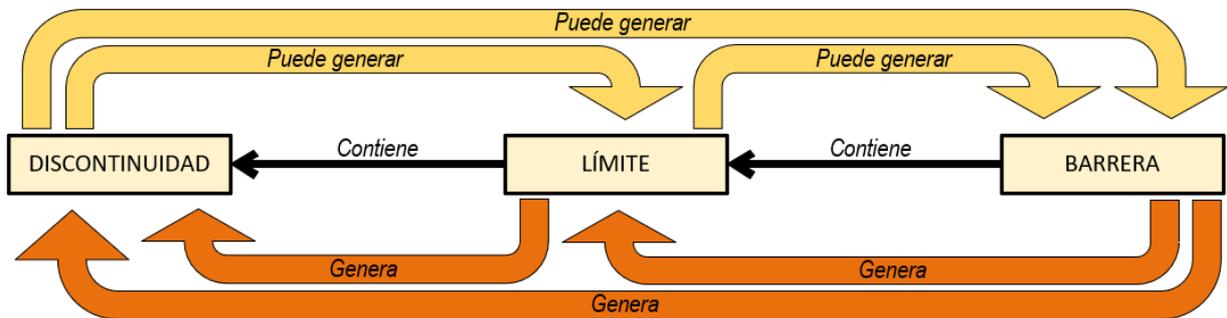
Uno de los primeros ejemplos del estudio de estas categorías cognitivas lo encontramos a principios del siglo XX con los trabajos de Trowbridge (1913). No obstante, para alcanzar el primer punto de referencia tenemos que llegar al conocido *‘Cognitive maps in rats and man’* de Tolman (1948), donde el autor relaciona el comportamiento experimental de animales de laboratorio por un lado y las habilidades de orientación y navegación de la gente por otro; así como *‘The child conception of space’* de Piaget y Baerbel (1956), centrado en cómo los niños perciben el espacio en sus procesos de aprendizaje. Ambos estudios partían de puntos de vista muy cuantitativos que no permitían desarrollar una reflexión ontológica. Habrá que esperar a la quiebra del positivismo durante finales de la década de los 50 para ver resurgir la fenomenología y el existencialismo que llevó a la recuperación de la experiencia personal (Capel, 2012). En este nuevo marco, destacan los trabajos de la geografía del comportamiento, y en particular, la obra de Kevin Lynch (1960), en la que nos centraremos más adelante. Se distinguen también otros proyectos relacionados con las imágenes medioambientales (Lowenthal, 1961), así como con los procesos de toma de decisiones (Wolpert, 1964). A partir de los años 70, se produjo un amplio esfuerzo para comprender cómo los espacios eran mentalmente representados mediante las diferentes distorsiones que se producían entre la realidad y la categorización cognitiva del espacio, cómo se ordenaban jerárquicamente y sus relaciones con sus funciones y límites (Mark et al., 1999). El giro postmodernista de la década de los 90 incidió en un interés creciente sobre la cuestión. Si la producción académica geográfica tradicional sobre los límites y las barreras había abordado principalmente las cuestiones de las demarcaciones (fronteras) y de las barreras físicas (Hartshorne, 1933, Jones, 1943, Kristoff, 1959), desde el giro posmodernista se trataron de incorporar cuestiones más abstractas como la identidad, la diferencia y la otredad (Newman, 2006, Newman & Paasi, 1998).



## 1.2 De discontinuidades, límites y barreras

Los conceptos de discontinuidad, límite y barrera están fuertemente interrelacionados. Presentan un desarrollo de carácter acumulativo, pues las barreras no pueden existir sin la existencia de los límites, y estos, a su vez, no pueden existir sin la presencia de una discontinuidad que permita dibujarlos. No obstante, esto no quiere decir que la construcción de una barrera no cree límites y discontinuidades nuevas, al contrario; simplemente afirmamos que su mera existencia implica la presencia de los anteriores. Ahora bien, una discontinuidad, no tiene por qué tener su reflejo en un límite, y un límite, no tiene por qué comportar la existencia de una barrera. En algunos casos precisamente estos límites, o bordes como los llama Lynch, pueden devenir puntos de sutura entre diferentes sectores de la ciudad, mientras que, en otros casos, pueden constituir auténticos muros infranqueables (Lynch, 1960).

Figura 1. Interacciones entre los conceptos de discontinuidad, límite y barrera. Fuente: Elaboración propia.

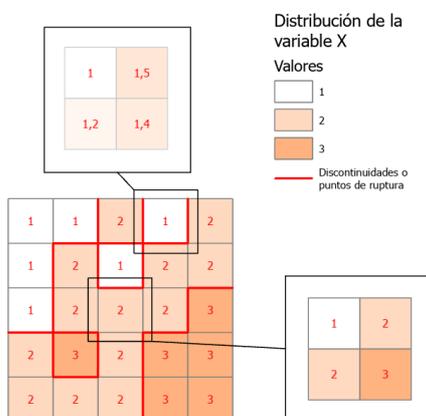


Fuente: Elaboración propia.

### 1.2.1 Acerca de las discontinuidades

Las discontinuidades configuran realidades espaciales cotidianas y particulares, en tanto que devienen trascendentales, ya que condicionan a priori el conocimiento geográfico (Hubert, 1993). Las principales aportaciones sobre el término provienen de la escuela francesa, partiendo del principio de que la discontinuidad es un lugar dónde se produce un cambio abrupto de nivel, refiriéndose al valor de una determinada variable (François, 2002). Las discontinuidades se estructuran alrededor de dos formas elementales: las de área, dónde se produce una zona de transición entre dos umbrales, y las lineales, dónde el umbral es único (François, 2002). No obstante, estas discontinuidades no tienen por qué expresarse en una lógica estructurada en el espacio. Precisamente, aunque en los espacios fragmentados no se puedan observar las discontinuidades de una forma organizada, tampoco se pueden asemejar a un espacio homogéneo (François, 2002).

Figura 2. Ejemplo de discontinuidades.



Fuente: Elaboración propia.

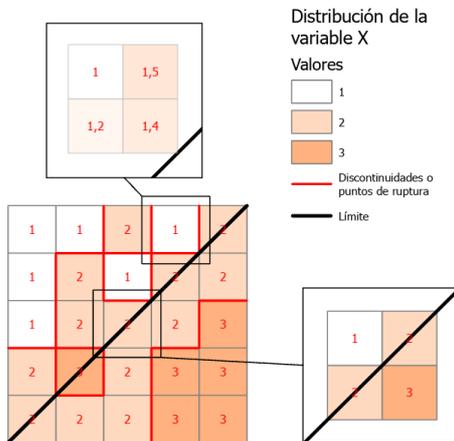
Cómo podemos observar en la Figura 2, las discontinuidades se expresan de forma continua en el espacio, y están fuertemente relacionadas con la escala de observación y de medida, propiciando implicaciones en los resultados obtenidos (Haandrikman et al., 2023) ligados a otros problemas clásicos como el problema de la unidad muestral modificable (Roberto, 2018). Al reducir la escala, podemos apreciar y agregar detalles en los espacios que en otras escalas se consideran homogéneos. Es por tanto la discontinuidad una evidencia de la ruptura de las características de una variable en el espacio en función de su escala. Estas escalas conforman nuestra realidad y la moldean, ya que vivimos en una discontinuidad constante en el tiempo y en el espacio. En cualquier caso, las discontinuidades son, como hemos dicho anteriormente, particularmente sensibles a la escala de observación, pudiendo devenir ésta de gran importancia ya que se mide y



cobra sentido a una escala determinada. Éstas pueden ser analizadas a través de 3 dimensiones: las organizativas (en función de la dimensión espacial), estructurales (en función de la dimensión social), o temporales (Duroudier, 2014; François, 2002).

### 1.2.2 Acerca de los límites y los bordes

Figura 3. Ejemplo de límite.



Fuente: Elaboración propia.

La cuestión de los límites ha sido ampliamente estudiada desde la geografía del comportamiento y de la percepción. En su propuesta para la lectura de los mapas cognitivos, Lynch (1960), ya describía los límites (él llama bordes) como una parte fundamental de la estructura de los mapas mentales y esquemas de las ciudades. En Lynch los bordes son definidos como aquellos elementos lineales que separan dos fases, estableciendo rupturas en la continuidad. El límite (en inglés, *boundary*) y el borde (en inglés, *edge*) son conceptos muy cercanos. Su diferencia descansa en la escala. El límite se refiere a la "línea" divisoria que separa territorios o espacios diferentes, mientras que el borde es el área o la región contigua al límite, un espacio inmediato donde la sociedad, sus dinámicas y el paisaje están marcados por la presencia de un límite (Ayala, 2015). Es la propia existencia de un límite lo que define las diferentes categorías del objeto geográfico

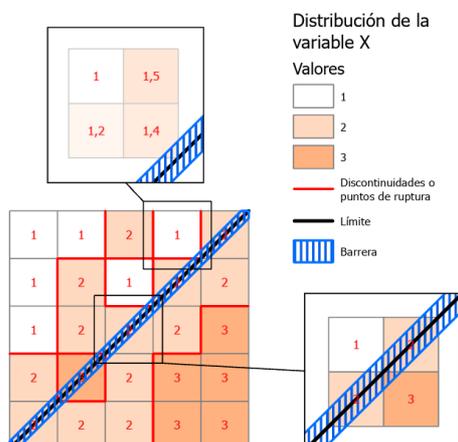
(Smith & Mark, 1998), marcando su inicio y su final. Lo que es, y lo que no es.

Así pues, la definición del límite es una construcción social. A diferencia de la discontinuidad que puede existir por naturaleza propia, aunque como posteriormente veremos tiene diferentes inferencias por parte de la estructura dada (Pullan, 2013), los límites tienen un carácter social y político. El poder reside entonces en la capacidad de dibujar la línea de éste (Bourdieu, 1991). La multidimensionalidad de las discontinuidades produce diferentes tipos de manifestaciones de límites (Duroudier, 2014), pudiendo tipificarse en: sociales, morfológicas, funcionales, políticas y simbólicas.

Pongamos el caso de la Figura 3: si quisiéramos clasificar la distribución de nuestra variable en dos categorías o fases diferentes (valores altos y valores bajos), muy probablemente el límite lo situaríamos justo en el punto medio de las discontinuidades. No obstante, la delimitación de estas categorías depende del consenso al que se llegue en su construcción social por parte de los agentes interpelados, aunque de nuevo la escala (tanto de medida como de extensión), vuelve a jugar un papel fundamental en la definición de estos límites.

### 1.2.3 Acerca de las barreras

Figura 4. Ejemplo de barrera.



Fuente: Elaboración propia.

Las barreras tienen como característica más destacable la provisión de impedimento o dificultad para atravesarlas. Son pues elementos con ciertos grados de impermeabilidad cuya función es impedir o dificultar el libre paso, privando el acceso a otros espacios, dificultando la construcción de redes y siendo un freno para la integración de los diferentes grupos sociales (Low, 2001). La lógica de la amenaza y el miedo, acompañada de la distinción entre un "nosotros – ellos" es crucial en el mantenimiento y promoción de estas barreras y fronteras, tanto espacialmente como simbólicamente (Van Houtum & Strüver, 2002).

Las barreras, cuando existen, se estructuran alrededor de los límites definidos. Así pues, para que exista una barrera debe existir un límite que diferencie dos fases, sin cuya existencia la barrera no tendría sentido. La finalidad



de una barrera es impedir o dificultar la transición entre las dos fases contiguas, y por lo tanto, tiene su reflejo en una realidad del espacio físico: avenidas, carreteras, autovías, líneas de ferrocarril, cursos hídricos, pastillas de equipamientos, etc. Son los grandes elementos fraccionadores del espacio urbano, y su alcance puede tener mella más allá del espacio físico inmiscuyendo otros aspectos de la estructuración cognitiva del espacio cómo las barreras simbólicas o la categorización de este mismo. Si nos fijamos en la Figura 4, el límite localizado alrededor de nuestra discontinuidad es reforzado por la existencia de una barrera.

## 2. OBJETIVOS Y METODOLOGIA

### 2.1 Objetivos y hipótesis

El incremento de la desigualdad, debido a la reestructuración socioeconómica y la globalización neoliberal (Piketty, 2019), ha puesto de relieve el incremento de la segregación urbana (Porcel López, 2020) que habrían podido incidir en una mayor fragmentación. Françoise Navez-Bouchanine (2002) distingue dos enfoques de la fragmentación urbana: el primero es social y basado en un proceso que agrupa poblaciones con una identidad común por afinidad o atribución; el otro es espacial y presenta la fragmentación a través de la privatización, la fragmentación política, el aislamiento y la construcción de barreras físicas. El enfoque, en términos de fragmentación socioespacial, por lo tanto, atraviesa diferentes dimensiones para dar cuenta de la separación social y física, a menudo atribuidas a las transformaciones locales asociadas a procesos más generales derivados de la metropolización, globalización y cambios sociotécnicos y productivos (Burgess, 2018).

En esta comunicación tomamos la misma acepción que despliegan González, Parreño y García que relacionan la fragmentación “con el incremento de la desigualdad social y la limitación de la permeabilidad territorial entre grupos diferenciados” (González et al, 2023, p. 14). En cualquier caso, el concepto aún está en desarrollo por parte de los científicos sociales, y es difícil clasificar las tipologías de fragmentación y su definición. Al hilo de estos supuestos creemos importante ensayar metodologías que nos permitan aproximarnos al estudio de las discontinuidades, los límites y barreras que podrían ser entendidas como posibles manifestaciones de ese proceso de fragmentación socioespacial.

El objetivo de la comunicación es presentar una aproximación metodológica a la identificación y medición de estos procesos de ruptura en el espacio urbano, calculando la intensidad de ruptura de los valores de diferentes variables sobre los límites colindantes de las secciones censales (SSCC). La intensidad y acumulación de rupturas en los límites darían un primer indicio de fragmentación sobre el que podría investigarse con mayor profundidad a otra escala. En estos casos cuando las diferencias entre sectores contiguos son importantes y profundas (o acumulativas), éstas pueden traducirse en barreras más o menos permeables (Bellet, 2021), configurándose nuevas discontinuidades estructurales en el conjunto urbano (François, 2002).

El método que se propone de medición estandarizada tiene la bondad que permite su comparación entre áreas urbanas diferentes, y permite establecer jerarquías y caracterizaciones intraurbanas de las rupturas. Para este cálculo se parte de la metodología establecida en el artículo “*Cauces socioespaciales: la segregación y el arraigo en Madrid*” (Sorando & Ariza de la Cruz, 2018), donde se establece una formulación para medir la desigualdad de renta en los barrios colindantes en Madrid. Para esta comunicación su formulación ha sido modificada para atender diferentes cuestiones. En primer lugar, con la nueva formulación, se procura establecer una metodología que refleje el carácter multidimensional de los límites, pues en el índice propuesto originalmente los valores se toman brutos y no se realiza ningún tipo de estandarización en el cálculo, lo que impide poder añadir otras variables en su cómputo. En segundo lugar, se quiere llegar a establecer una metodología que permita comparar de forma cuantitativa diferentes espacios urbanos, atendiendo las características propias de cada uno de ellos. En tercer lugar, nuestro índice corrige las restricciones en el reflejo de grandes diferencias de renta contiguas en el cálculo propuesto por Sorando y Ariza, pues cuando el rango de las rupturas es muy grande su indicador no refleja tal realidad.



Para la aplicación del nuevo índice se utiliza el caso de la ciudad de Lleida, por su calidad de ciudad intermedia relativamente compacta. Como ya ha sido mostrado en otros trabajos, en el caso de las ciudades intermedias, debido a la compacidad, la continuidad de la fábrica urbana y su espacio urbano menos extenso, existen mayores oportunidades para que los diferentes extremos socioeconómicos sean continuos en el espacio (Duroudier, 2014; Bellet, 2021). En estos casos la distancia social, si existente, no se manifiesta tanto en distancia física; apareciendo otros mecanismos espaciales para expresar la distancia y diferencia social como los procesos de segregación (concentración de la población) y la producción de barreras (contención) (Bellet, 2021) como manifestación de los límites (físicos, políticos, simbólicos, etc.) que podrían producir nuevas rupturas estructurales en el conjunto (François, 2002).

## 2.2 Cálculo de la intensidad del límite

Como se ha señalado anteriormente, se pretende presentar una nueva aproximación metodológica para el cálculo cuantitativo de las rupturas y los procesos de fragmentación. En esta nueva aproximación, se pueden integrar el número de variables que se prefiera, entendiendo que los procesos de ruptura se manifiestan de forma multidimensional. En este caso se ha partido de seis variables: porcentaje de población nacida en el extranjero, porcentaje de población sin educación obligatoria, porcentaje de población con estudios superiores, porcentaje de población de renta alta (población por encima del 160% de los ingresos medios del área urbana), porcentaje de población de renta baja (población por debajo del 60% de los ingresos medios del área urbana) y renta media por unidad de consumo. Todas las variables refieren al año 2021 y sus fuentes son el Censo de Población y Viviendas y el Atlas de Distribución de la Renta del INE. La selección de estas variables se realiza a partir de las indicaciones de varios autores que apuntan la importancia de estas en la estructuración y observación de los procesos de segregación residencial (Musterd, 2020; Porcel, 2020). El alcance del área urbana viene descrito en la delimitada por Andrés, Bellet y Cebrián (2023). En este caso se ha realizado un recorte a los suelos urbanos y urbanizables del núcleo central del municipio de Lleida.

En primer lugar, se ha calculado la diferencia para cada variable entre las SSCC; este resultado se ha incorporado al límite que define las secciones correspondientes. En total se han contabilizado un conjunto de 217 límites en el área de estudio. A continuación, se han estandarizado los resultados para las diferentes variables siguiendo el método de estandarización sólida a puntuaciones Z. La expresión sigue la siguiente forma.

$$x_i = x_1 - x_2 \Rightarrow x_1, x_2 \in \Omega$$

$$Z_i = \frac{x_i - \tilde{X}}{IQR(x)}$$

$x_i$  = Diferencia entre las secciones censales en  $i$  límite.

$x_1$  = Valor de la variable de la sección censal (SC) A (máximo).

$x_2$  = Valor de la variable de la sección censal (SC) B (mínimo).

$\tilde{X}$  = Mediana aritmética de las variables en el área analizada

$IQR(x)$  = Rango intercuartílico de la variable

$Z_i$  = Puntuación Z de la variable en  $i$  límite

La ventaja de utilizar el procedimiento de la estandarización robusta, que utiliza el rango intercuartílico y la mediana en vez de la desviación estándar y la media para su cálculo, es que se reduce el impacto de los valores atípicos en la distribución (Chanal et al., 2021). El objetivo de la estandarización es hacer que los datos de las variables puedan ser comparadas a pesar de su diferente rango y tamaño. Posteriormente, con las seis variables estandarizadas, se procede a realizar un análisis de componentes principales para solamente incorporar aquellas variables que tengan un peso relevante en el comportamiento del conjunto analizado. Se ha utilizado el método de análisis de componentes principales basado en autovalores mayores que 0,4 con rotación Varimax. Los resultados se pueden observar en la Tabla 1 y la Figura 5. Como se puede ver en la tabla 1, se han localizado 3 componentes principales que dan coherencia al modelo. De estos 2 componentes podemos localizar 3 grandes grupos de variables explicativas (% de nacidos en el extranjero, % de población de renta baja y un tercer grupo de variables de renta y estudios.

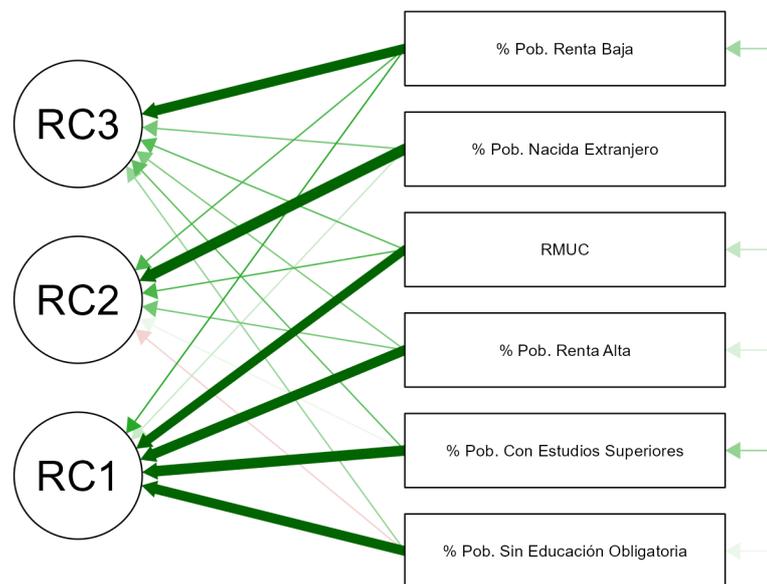


Tabla 1. Resultados de la matriz de componente rotado. Fuente: Elaboración propia

Cargas de Componentes				
Variable	PC1	PC2	PC3	Unicidad
% Pob. Con Estudios Superiores	0.936			0.058
% Pob. Renta Alta	0.903			0.094
% Pob. Sin Educación Obligatoria	0.893			0.171
Renta Media por Unidad de Consumo	0.834			0.153
% Pob. Nacida Extranjero		0.956		0.031
% Pob. Renta Baja			0.896	0.000

Fuente: Elaboración propia

Figura 5: Diagrama de ruta de las variables y los componentes



Fuente: Elaboración propia

Finalmente, en este ejemplo, para el cálculo de la intensidad de la ruptura se han elegido las siguientes variables:

1. Porcentaje de población nacida en el extranjero, pues ella sola articula el componente 2.
2. Porcentaje de población de renta baja, pues ella sola articula el componente 1.
3. Porcentaje de población con estudios superiores, pues es la variable con mayor valor de extracción para el grupo 3.

Para proceder con el cálculo de la intensidad de la ruptura, se ha realizado el promedio de las Z de las variables seleccionadas *a*, *b* y *c* para cada uno de los límites. Al indicador lo llamaremos Índice de Intensidad de la Ruptura (IIR).

$$IIR = \frac{\sum_a^b Z_i}{n}$$

*IIR* = Índice de Intensidad de la Ruptura.  
*a* = Primera variable seleccionada  
*b* = Última variable seleccionada  
*Z<sub>i</sub>* = Valor Z de la variable en *i* límite  
*n* = nº de variables seleccionadas



Así pues, la expresión general del procedimiento queda descrita como el promedio de las puntuaciones Z sólidas calculadas en los límites a partir de las diferencias entre SSCC de todo el universo muestral, para el conjunto de variables seleccionadas de la siguiente forma:

$$IIR = \frac{\sum_a^b (x_1 - x_2) - \tilde{X}}{n \cdot IQR(x)} \Rightarrow x_1, x_2 \in \Omega$$

$x_1$  = Valor de la variable de la sección censal (SC) A (máximo).  
 $x_2$  = Valor de la variable de la sección censal (SC) B (mínimo).  
 $\tilde{X}$  = Mediana aritmética de las variables en el área analizada  
 $IQR(x)$  = Rango intercuartílico de la variable  
 $a$  = Primera variable seleccionada  
 $b$  = Última variable seleccionada  
 $n$  = nº de variables seleccionadas

El método de estandarización sólida también se ha aplicado a las variables de las SSCC, para mejorar la legibilidad de la cartografía y la comprensión de los límites. No obstante, en este caso las variables no son absolutas (como en el caso de los límites), y su signo en el promedio necesita ser determinado en función de si articulan un indicador de que nos hallamos en un sector favorecido, o por el contrario, que nos hallamos en un sector desfavorecido.

Tabla 2. Determinación del signo promedio Z para cada una de las secciones censales (SSCC).

<b>Determinación signo promedio Z para SSCC</b>			
<b>Evolución de la puntuación Z</b>	<b>% Pob. Nacida Extranjero</b>	<b>% Pob. de Renta Baja</b>	<b>% Pob. con Estudios Superiores</b>
Incremento de la puntuación Z	Sector desfavorecido	Sector desfavorecido	Sector favorecido
Decremento de la puntuación Z	Sector favorecido	Sector favorecido	Sector desfavorecido

Nota. Sólo para el cálculo del promedio de las Secciones Censales.

Fuente: Elaboración propia

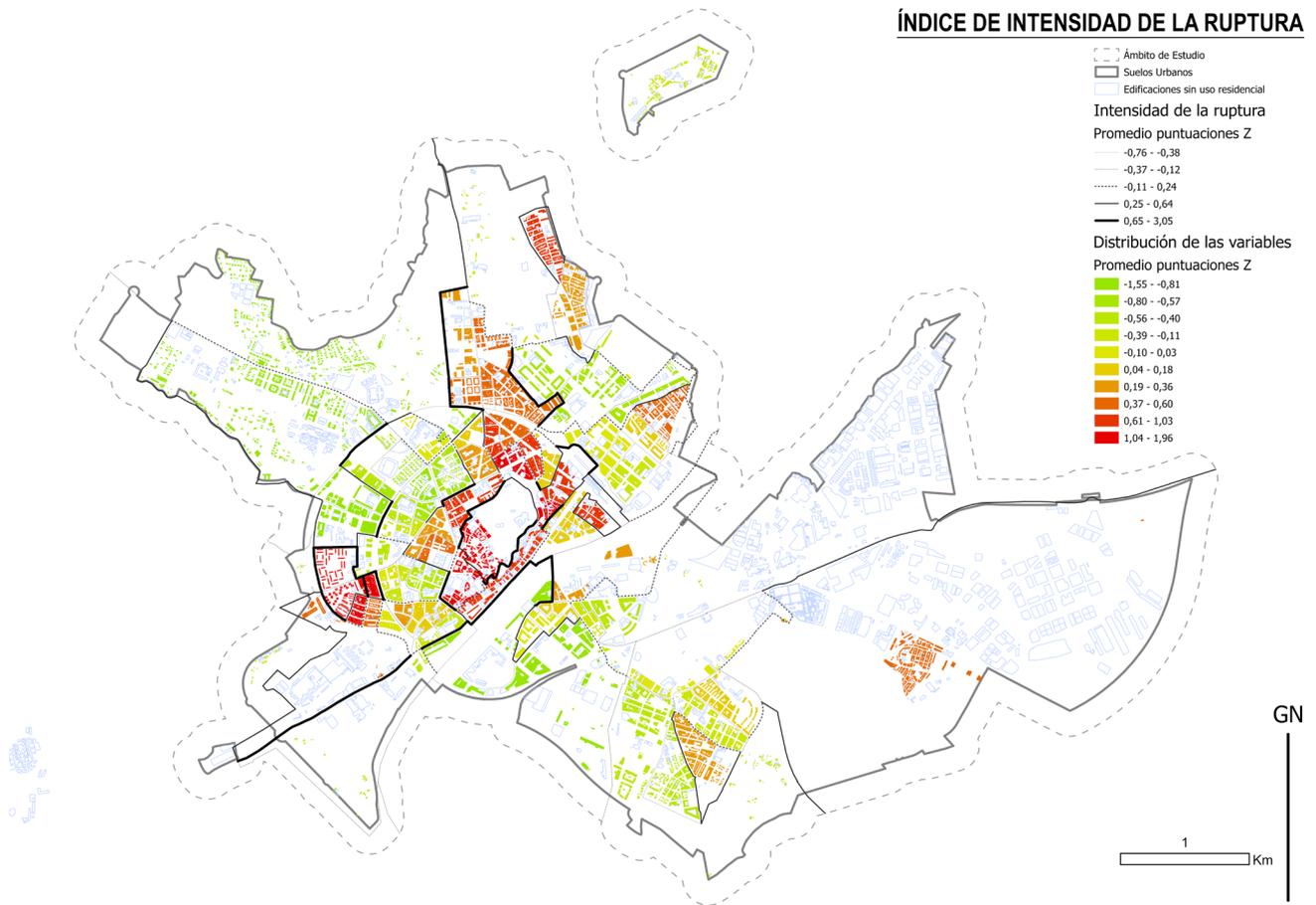
### 3. RUPTURAS Y FRAGMENTACIÓN ESPACIAL EN LA CIUDAD DE LLEIDA

El proceso de análisis desarrollado con la metodología propuesta permite identificar los límites que ayudarían a detectar los procesos de ruptura intraurbanos como un primer indicio de la existencia de fragmentación socioespacial, en este caso aplicado a la ciudad de Lleida. La distribución de los intervalos de las puntuaciones Z está estructurada en quintiles para la intensidad de la ruptura y en deciles para la distribución de la variable. Los resultados para el cálculo de la intensidad de la ruptura entre las diferentes SSCC se pueden observar en la Figura 7.

En el caso de Lleida se puede observar cómo la intensidad de la ruptura de los límites es más intensa cuando los extremos de las variables socioeconómicas (en nuestro caso renta, niveles de estudio y población nacida en el extranjero) entran en contacto, con contiguos en el espacio (Figura 6). Esta observación va en consonancia con los resultados obtenidos a nivel de SSCC, expresándose estos límites más intensos de forma mayoritaria en los puntos de contacto entre los dos extremos socioeconómicos. En vez de encontrar una estructura claramente dualizada, que queda únicamente restringida a los escasos puntos de contacto directo entre los sectores favorecidos y desfavorecidos, lo que encontramos es que cuando el espacio social se traslada al espacio físico, el modelo de ciudad centro-periferia carece de expresión completa, dando lugar a un modelo más teselado compuesto por diferentes piezas urbanas que se imbrican de forma irregular. Este factor nos lleva a pensar que probablemente, el modelo de ciudad fragmentada responde mejor a la estructura socioresidencial de la ciudad de Lleida, un modelo al que también apuntan ciudades de mayor entidad cómo detallan Van Kempen (2009) y Porcel (2020).



Figura 6. Resultados del cálculo del Índice de Intensidad de la Ruptura.



Fuente: Elaboración propia a partir de las SSCC del INE y datos de los límites calculados.

En cualquier caso, lo que podemos observar es que se articulan dos grandes expresiones de las discontinuidades, en la línea que indicaba François (2002):

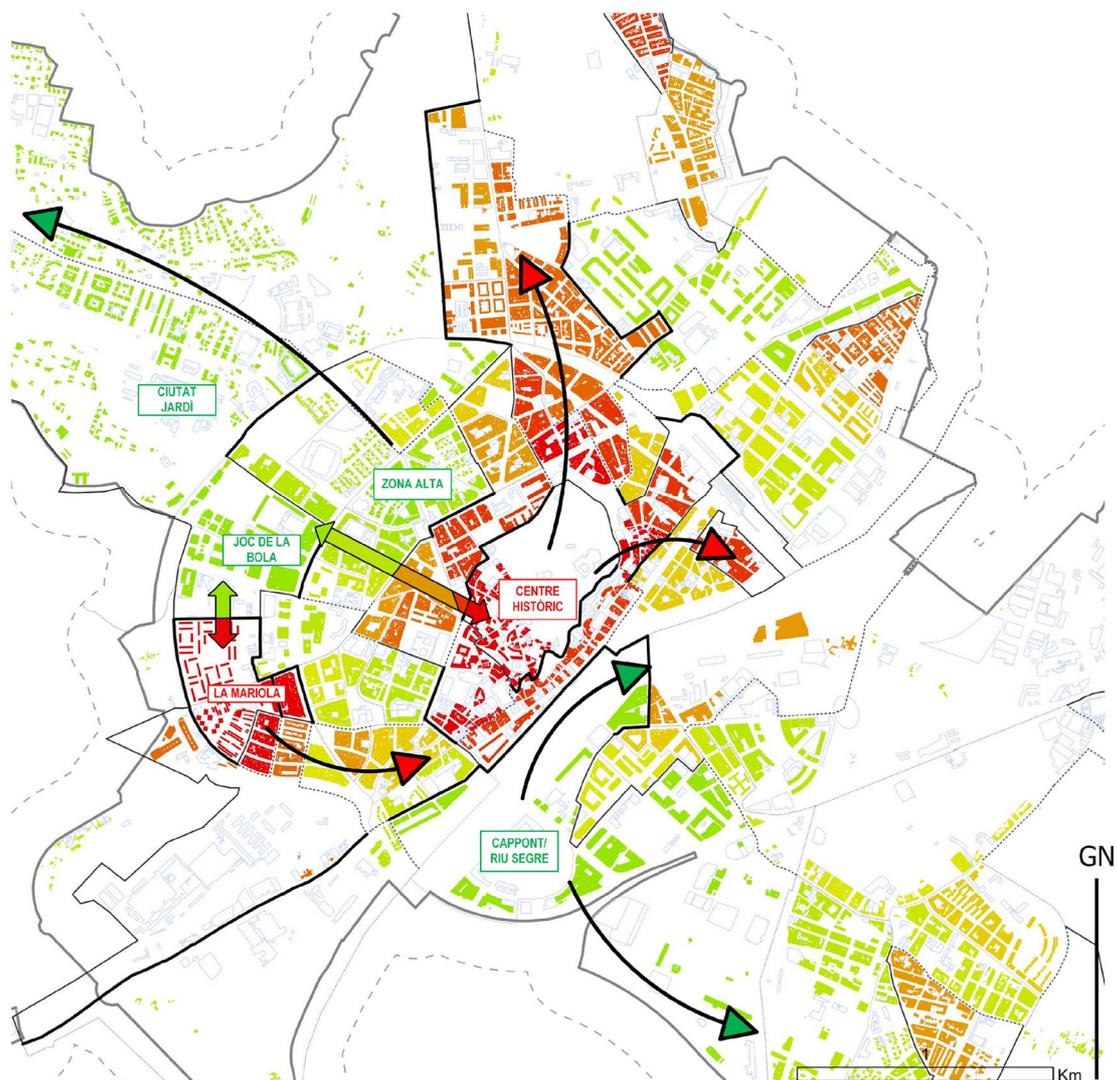
1. Líneas de fractura, caracterizadas por ser límites de una profunda intensidad.
2. Áreas de gradiente, donde las discontinuidades se expresan de forma más paulatina, articulándose pequeños escalones que sirven de transición entre los dos extremos socioeconómicos.

Se puede ver cómo los límites que manifiestan una mayor intensidad se articulan, en primer lugar, en los puntos de contacto que existen entre los sectores más favorecidos y desfavorecidos, o, en segundo lugar, en el espacio intersticial que se articula entre ambos generando una serie de escalones que manifiestan la transición entre estos.

En el primero de los casos es donde se localizan los valores de IIR más elevados. Como ejemplo esto se ve de forma clara alrededor del barrio de la Mariola, localizado en el suroeste de la ciudad y cuyas SSCC interiores corresponden a varias promociones de polígonos de vivienda de la Obra Sindical del Hogar edificadas entre 1941 y 1974 (Bellet, 2021). En estas secciones es donde se concentran los índices de población con niveles más bajos de renta y porcentajes menores de estudios superiores en la ciudad. Además, en algunas de estas secciones también se encuentra un elevado porcentaje de personas nacidas en el extranjero. Estas secciones limitan al norte con otras de características inversas (total o parcialmente). Se trata del barrio Joc de la Bola, uno de los más favorecidos de la ciudad. Entre estos barrios se encuentra el límite que mayor puntuación obtiene en el cálculo del IIR, con un valor de 3,05Z. El valor mínimo se sitúa en -0,76Z y se localiza en el barrio de Cappont, en los bloques Zafer (una promoción de vivienda pública unitaria dividida por el límite de dos SSCC).



Figura 7. Sectores favorecidos/desfavorecidos localizados.



Fuente: *Elaboración propia a partir de la Fig. 6.*

En este caso, también observamos la conformación de estos límites intensos en el centro histórico, otra área de concentración de población con indicadores socioeconómicos desfavorables, particularmente con el sector más septentrional donde se ubica uno de los sectores más favorecidos del primer ensanche, denominado Zona Alta, sector que aún conserva funciones de centralidad. Por el contrario, hacia el sector austral del mismo barrio nos encontramos con la fachada del río, donde se puede observar la presencia y consolidación de un nuevo sector favorecido alrededor de las nuevas construcciones realizadas en las inmediaciones del campus de la Universitat de Lleida, así como hacia los nuevos crecimientos orientados a conectar la trama urbana entre el barrio de La Bordeta y Cappont.

En segundo lugar, el caso de la gradación más paulatina de los límites, se aprecia una progresión más paulatina de los límites hacia el norte, caracterizada por el eje que se dibuja hacia Joc de la Bola y Ciutat Jardí. Este proceso genera una tendencia al decremento de las variables que indican la existencia de un sector desfavorecido hacia los sectores más favorecidos, afectando en primer lugar a los primeros ensanches del Centro Histórico. No obstante, también encontramos procesos de difusión de carácter contrario, cómo por ejemplo el eje que se articula a partir de la carretera de Vielha, dejando a cada uno de sus laterales barrios de construcción más reciente, caracterizados por residir población de media-alta renta, buenos niveles educativos y un bajo índice de población nacida en el extranjero.

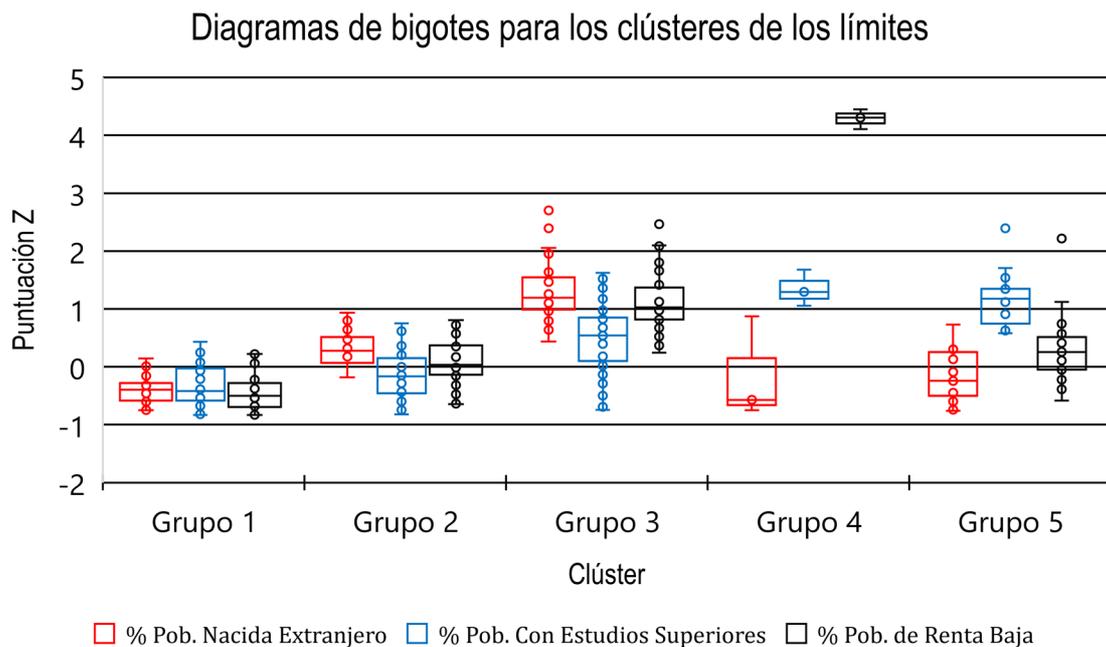


En este segundo caso, también podemos observar la difusión más gradual de las variables partiendo de La Mariola hacia el sur-suroeste. Como se puede ver en la Figura 7, a diferencia del límite situado en el norte con Joc de la Bola, no existen unos límites muy intensos, sino que el proceso de discontinuidad se extiende de una forma más gradual, de forma análoga a lo que sucede en el Centro Histórico. Estos cambios graduales, en el caso de Lleida, se podrían explicar a partir de la antigüedad de la vivienda y su calidad morfológica, pues se puede observar a simple vista cómo los nuevos crecimientos urbanos están dirigidos hacia sectores de rentas y niveles educativos más elevados.

Esta metodología de cálculo del IIR presenta algunas ventajas en comparación con otros métodos. Como ejemplo, el índice nos puede ayudar a comprender los procesos de fragmentación espacial desde una óptica cuantitativa que respeta la multidimensionalidad de estos. Al tratarse de un procedimiento estandarizado, permite la adición de múltiples variables independientemente de sus unidades o escala de medida. En otro orden, al partir de variables estandarizadas, posibilita la comparación entre diferentes espacios y áreas, eliminando el posible sesgo que pudiera surgir en comparar ámbitos estructuralmente diferentes. Por ejemplo, si trabajamos con variables de renta, elimina el sesgo comparativo que se podría producir en comparar una ciudad industrial con otra de carácter de prestación de servicios o con otra de carácter turístico.

Una de las ventajas más destacable es que el IIR está compuesto por diferentes variables estandarizadas, lo que permite clasificar y estudiar la propia naturaleza del límite. Hasta ahora hemos hablado de los límites como categorías únicas y de naturaleza homogénea. No obstante, la multidimensionalidad a la que apunta el marco teórico tiene su reflejo en el indicador calculado, lo que permite clasificar o establecer tipologías en la expresión de los límites en función de las dimensiones que se manifiestan con una mayor vehemencia. Fijémonos cómo aparecen nuevos límites profundos en sectores que parecen a simple vista homogéneos (caso de La Mariola). Aunque esta comunicación no tenga como objetivo el desarrollo de estos aspectos, si realizamos una clasificación por clústeres de los límites podemos observar cómo se establecen diferentes tipologías en función de la intensidad que manifiesta cada una de las variables. A partir de la Figura 8, identificamos un primer grupo de límites de intensidad por debajo de la media, un segundo grupo de límites de intensidad sobre la media, un tercer grupo de límites intensos caracterizados por diferencias de población nacida en el extranjero, un cuarto grupo de límites intensos caracterizado por diferencias de renta, y un quinto grupo de límites intensos caracterizado por diferencias en el nivel educativo de la población.

Figura 8. Clasificación de los límites en 5 clústeres en función de sus variables.



Fuente: Elaboración propia a partir del análisis clúster de los datos de los límites calculados.



#### 4. CONCLUSIONES

En esta comunicación se ha propuesto una aportación metodológica cuantitativa para la identificación de las rupturas e intensidad de diferentes variables para hacer operativo el estudio de la fragmentación socioespacial intraurbana. Aunque falta mucho para construir un campo teórico y metodológico propio y sólido, la comunicación pretende avanzar en la identificación y medición de las rupturas para poder así identificar posibles procesos de fragmentación. Se presenta para ello un índice que permite calcular la intensidad de ruptura de los valores de diferentes variables sobre los límites de áreas colindantes, que para nuestro caso son las secciones censales de una ciudad. La intensidad y la acumulación de las rupturas en los límites alrededor de una entidad espacial determinada darían un primer indicio de fragmentación espacial. Cuando las rupturas en los límites entre sectores contiguos son importantes y profundas (o acumulativas), estas pueden traducirse en barreras más o menos permeables, configurándose nuevas discontinuidades estructurales en el conjunto urbano (François, 2002). Son estos límites y discontinuidades más estructurales, definidos por rupturas intensas y acumulativas, los que nos permitirían identificar los diferentes “fragmentos” y avanzar junto a otros enfoques y metodologías a la caracterización del proceso de fragmentación.

Acerca de la metodología presentada en esta comunicación, en primer lugar, supera algunas de las limitaciones establecidas por otros indicadores en el cálculo de la intensidad de los procesos de ruptura, como la adición de múltiples variables que permiten reflejar la multidimensionalidad de los procesos de fragmentación socioespacial. Gracias a su procedimiento estandarizado, permite superar los obstáculos que representan la incorporación de diferentes variables medidas en diferentes escalas y unidades.

En segundo lugar, al tratarse de un cálculo estandarizado para un espacio delimitado (sea una ciudad, un área urbana, una región, etc.), permite la comparación entre diferentes espacios, eliminando así el posible sesgo. No sólo permite la comparación por tipología, sino también a diferentes escalas.

Finalmente, permite analizar con un mayor grado de detalle la composición y naturaleza en que los límites se manifiestan, a través de la aplicación de otros métodos de clasificación estadística que pueden facilitar la comprensión y observación de los procesos de ruptura espacial, caracterizando y describiendo la multidimensionalidad en que se manifiestan estos procesos.

Esta metodología presentada pretende ser un aporte más para el estudio de los procesos de fragmentación a partir de los límites. No obstante, cabe destacar que, para conseguir tal objetivo, se debe desplegar esta metodología con mayor profundidad, añadiendo otras posibles variables (dimensiones) y otras escalas.

**Agradecimientos:** Los resultados de este trabajo de investigación forman parte del proyecto financiado por la convocatoria pública del Ministerio de Ciencia e Innovación (MCIN): “Segregación socioespacial y Geografías de la vida cotidiana en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas (PID2021-124511NB-C21)”.

#### REFERENCIAS

- Andrés López, G., Bellet Sanfeliu, C., & Cebrián Abellán, F. (2023). Buscando límites a la urbanización dispersa: metodología para la delimitación de áreas urbanas en las ciudades medias españolas. *Ciudades*, (26), 143–166. <https://doi.org/10.24197/ciudades.26.2023.143-166>
- Ayala, L. S. (2015, July 1). De territorios, límites, bordes y fronteras: Una conceptualización para abordar conflictos sociales. *Revista de Estudios Sociales*, Vol. 53, pp. 175–179. Universidad de los Andes, Bogotá Colombia. <https://doi.org/10.7440/res53.2015.14>
- Bellet Sanfeliu, C. (2021). La producción de un barrio desfavorecido en los márgenes de una ciudad media: La Mariola (Lleida). *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 25(2), 75–103. <https://doi.org/10.1344/sn2021.25.32421>



- Berger, P. L., & Luckmann, T. (1966). *The Social Construction of Reality*. England: Penguin Books.
- Bourdieu, P. (1991). *Language and symbolic power* (J. B. Thompson, Ed.). Polity Press.
- Burgess, R. (2018). Segregación y fragmentación urbana: algunos comentarios. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 14. <http://hdl.handle.net/2117/130405>
- Capel, H. (2012). *Filosofía y ciencia en la Geografía Contemporánea* (2a ed.). Barcelona: Ediciones El Serbal.
- Chanal, D., Steiner, N. Y., Chamagne, D., & Pera, M. C. (2021). Impact of standardization applied to the diagnosis of LT-PEMFC by Fuzzy C-Means clustering. *2021 IEEE Vehicle Power and Propulsion Conference, VPPC 2021 - ProceedingS*. Institute of Electrical and Electronics Engineers Inc. <https://doi.org/10.1109/VPPC53923.2021.9699234>
- Di Méo, G., & Veyret, Y. (2002). Problématiques, enjeux théoriques et épistémologiques pour la géographie. In *Limites et discontinuités en géographie* (pp. 5–26). Paris: CDU SEDES.
- Duroudier, S. (2014). The Social and Spatial Divisions of Intermediate Cities in the United States. *L'Espace Géographique*, 43(2), 134–147. <https://doi.org/10.3917/eg.432.0134>
- Focault, M. (1975). *Vigilar y castigar: nacimiento de la prisión* (1era ed.). Madrid (2022): Siglo XXI.
- François, J. C. (2002). Ressemblances et proximités : un point de vue sur le contexte théorique de la notion de discontinuité géographique. *Cybergeo: Revue Européenne de Géographie*, 241, 1–16.
- González Pérez, J. M., Parreño Castellano, J. M., & Sanchez Aguilera, D. (2023). Fragmentación urbana. Macro conceptual para el análisis de la desigualdad en España. . XXVIII Congreso de La Asociación Española de Geografía, 811–820. <https://doi.org/10.21138/CG/2023.lc>
- Haandrikman, K., Costa, R., Malmberg, B., Rogne, A. F., & Sleutjes, B. (2023). Socio-economic segregation in European cities. A comparative study of Brussels, Copenhagen, Amsterdam, Oslo and Stockholm. *Urban Geography*, 44(1), 1–36. <https://doi.org/10.1080/02723638.2021.1959778>
- Hubert, J.-P. (1993). *La discontinuité critique*. Paris: Publications de la Sorbonne.
- Jones, R. (2009). Categories, borders and boundaries. *Progress in Human Geography*, 33(2), 174–189. <https://doi.org/10.1177/0309132508089828>
- Low, S. M. (2001). The Edge and the Center: Gated Communities and the Discourse of Urban Fear. *American Anthropologist*, 103(1), 45–58. <https://doi.org/10.1525/aa.2001.103.1.45>
- Lowenthal, D. (1961). Geography, Experience, and Imagination: Towards a Geographical Epistemology. *Annals of the Association of American Geographers* (Vol. 51). <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1961.tb00377.x>
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad* (3rd ed.). Massachusetts: Editorial Gustavo Gili.
- Mark, D. M., Freksa, C., Hirtle, S. C., Lloyd, R., & Tversky, B. (1999). Cognitive models of geographical space. *International Journal of Geographical Information Science*, 13(8), 747–774. <https://doi.org/10.1080/136588199241003>
- Musterd, S. (2020). Urban segregation: Contexts, domains, dimensions and approaches. En *Handbook of Urban Segregation* (pp. 2–17). Edward Elgar Publishing Ltd. <https://doi.org/10.4337/9781788115605.00007>
- Navez-Bouchanine, F. (2002). La fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale? In *La fragmentation en question*. L'Harmattan.
- Piaget, J., & Inhelder, B. (1956). *The Child's Conception Of Space*. London: Routledge and Kegan Paul.
- Piketty, T. (2019). *Capital e ideología*. Barcelona: Deusto.
- Porcel López, S. (2020). *Desigualdad social y segregación residencial, una relación compleja*. Madrid: Cáritas Española Editores.
- Pullan, W. (2013). Spatial Discontinuities: Conflict Infrastructures in Contested Cities. En *Locating Urban Conflicts* (pp. 17–36). [https://doi.org/10.1057/9781137316882\\_2](https://doi.org/10.1057/9781137316882_2)
- Smith, B., & Mark, D. M. (1998). Ontology and Geographic Kinds. *Proceedings of the 8th International Symposium on Spatial Data*.
- Sorando, D., & Ariza de la Cruz, J. (2018). Cauces socioespaciales: la segregación y el arraigo en Madrid. *Revista Española de Sociología (RES) / Spanish Journal of Sociology*, 32(4), 1–20. <https://doi.org/10.22325/fes/res.2023>
- Tolman, E. C. (1948). Cognitive maps in rats and men. *Psychological Review*, 55(4), 189–208. <https://doi.org/10.1037/h0061626>



- Trowbridge, C. C. (1913). On Fundamental Methods of Orientation and "Imaginary Maps". *Science*, 38(990), 888–897. <https://doi.org/10.1126/science.38.990.888>
- Tversky, B. (1993). Cognitive Maps, Cognitive Collages, and Spatial Mental Models. En *Lecture Notes in Computer Science* (Vol. 716). Springer. [https://doi.org/10.1007/3-540-57207-4\\_2](https://doi.org/10.1007/3-540-57207-4_2)
- Van Houtum, H., & Strüver, A. (2002). Borders, Strangers, Doors and Bridges. *Space and Polity*, 6(2), 141–146. <https://doi.org/10.1080/1356257022000003590>
- Van Kempen, R., & Murie, A. (2009). The new divided city: Changing patterns in European cities. *Tijdschrift Voor Economische en Sociale Geografie*, 100(4), 377–398. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2009.00548.x>
- Wolpert, J. (1964). The Decision Process in Spatial Context. *Annals of the Association of American Geographers* (Vol. 54). <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1964.tb01783.x>



# DESAFÍOS PARA LA “RECONVERSIÓN” DE LA LÓGICA FRAGMENTARIA. UN ANÁLISIS DESDE EL COTIDIANO DE RESIDENTES DE ÁREAS PERIFÉRICAS

MAÍRA CRISTO DAITX<sup>1</sup>

*<sup>1</sup>Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente-SP, Brasil, mairadaitx@gmail.com*

**Resumen.** El concepto de fragmentación de la ciudad ha ganado relevancia en las últimas décadas con el agravamiento de las desigualdades sociales urbanas. En su formato fragmentado, la ciudad es reordenada por la diferenciación socioespacial que divide y jerarquiza el espacio en porciones cada vez más desarticuladas. En un contexto en el que la figura del Estado como proveedor del bienestar social también se debilita, las políticas públicas más recientes presentan fallos estructurales en su búsqueda por garantizar el acceso a los derechos urbanos. Este artículo se centra en analizar una política pública brasileña de acceso a la vivienda (Programa “Minha Casa, Minha Vida”) e identifica dos desafíos para “reconvertir” la fragmentación: el debilitamiento de la conciencia política sobre los derechos urbanos y los conflictos sobre los deberes de la provisión y mantenimiento de los espacios colectivos. Para abordar estos desafíos, se analizan los discursos recopilados a través de grupos focales en complejos residenciales en dos contextos socioespaciales: el distrito de Pimentas en Guarulhos, SP, y el municipio de Chapecó, SC.

**Palabras clave:** Fragmentación socioespacial, crisis, periferia, vivienda social, espacio colectivo

## CHALLENGES FOR THE “RECONVERSION” OF THE FRAGMENTARY LOGIC. AN ANALYSIS OF THE DAILY LIVES OF PERIPHERAL INHABITANTS

**Abstract.** The concept of urban fragmentation has gained relevance in recent decades with the worsening of urban social inequalities. The fragmented city rearranges the space under the logics of socio-spatial differentiation, dividing and hierarchizing space into uncommunicable partitions. In a context where the role of the State as provider of social welfare is also weakened, the most recent public policies present structural flaws in their quest to guarantee access to the right to the city. This article focuses on analyzing a Brazilian housing public policy (“Minha Casa, Minha Vida” Program) and it identifies two challenges to “reconvert” fragmentation: the weakening of political awareness regarding urban rights, and conflicts over the duties of provision and maintenance of collective spaces. To address these challenges, popular discourses were analysed in residential complexes in two socio-spatial contexts: the district of Pimentas in Guarulhos, SP, and the municipality of Chapecó, SC.

**Keywords:** Socio-spatial fragmentation, crisis, periphery, social housing, public space



## 1. INTRODUCCIÓN - FRAGMENTACIÓN Y DIFERENCIACIÓN SOCIOESPACIAL

La fragmentación socioespacial es un proceso contemporáneo y multiescalar de reproducción espacial que abarca numerosas formas de diferenciación social, fuerzas de transformación y resistencia, así como temporalidades urbanas. En su formato fragmentado, la ciudad se redivide y se reordena en nuevos territorios con experiencias urbanas desiguales, que ahora reflejan el agravamiento de las desigualdades y de la pobreza urbana, el aumento de la percepción de la violencia y las disputas territoriales, y el debilitamiento de las estructuras de gestión política preexistentes, como el Estado y la democracia. La entrada del mercado global de las finanzas en la reproducción del espacio urbano, con sus fuerzas de construcción y destrucción, intensifica los conflictos socioespaciales, dando lugar, por un lado, a nuevas figuras políticas asistencialistas y, por otro, a movimientos que luchan por el derecho a la ciudad.

La fragmentación de la ciudad puede estar representada por: **1)** la formación de nuevos agentes y la dispersión de los actores urbanos (conglomerados inmobiliarios internacionales, empresas del sector financiero, asociaciones de condominios y vecinos, corporaciones de mantenimiento urbano, movimientos de lucha social, colectivos creativos, milicias y grupos de crimen organizado) que operan en múltiples escalas e interfieren en las lógicas de distribución espacial, en diálogo o en oposición a las formas previas de gestión espacial (gobierno y Estado), fragmentando las luchas por derechos en disputas individuales y alterando los modelos previos de gobernanza y regulación urbana; **2)** desconexiones físicas y discontinuidades morfológicas que atienden a una lógica especulativa del espacio y que surgen de la ubicación (impuesta a los otros o a sí mismo) de estratos socioespaciales polarizados en el espacio urbano, asegurando el distanciamiento y la diferenciación por intermedio de barreras físicas o sociales, cuyos ejemplos son los espacios residenciales para personas de alto ingreso (condominios) y los barrios populares en las franjas del tejido urbano; y **3)** la formación de zonas exclusivas, controladas y autónomas, desconectadas e indiferentes a los espacios y sujetos del resto de la ciudad, que incitan a experiencias espaciales homogéneas y con escasa o nula apertura a la alteridad, como las comunidades cerradas, sus entornos comerciales, los espacios tematizados y los centros comerciales controlados (*shopping centers*).

Este escenario resulta de las versiones contemporáneas de las fuerzas de diferenciación y jerarquización socioespacial, y es típico de una sociedad compuesta por individuos que compiten entre sí y buscan estar cerca solo de sus iguales, algo que el capitalismo ha sabido explotar y superar en numerosas ocasiones en las últimas décadas. En la realidad cotidiana, esta coyuntura conduce al agravamiento del desgaste popular, a una participación desigual de los estratos sociales en los procesos de toma de decisiones políticas y, en última instancia, al debilitamiento del derecho a la ciudad (SPOSITO, 2011).

El desafío impuesto por estos problemas causadores y resultantes de la fragmentación de la ciudad, sin respuesta correcta o solución fácil, han puesto en evidencia la noción de "crisis". Ella viene con múltiples complementos, como "ambiental", "social", "política", "económica", "urbana", y siempre en la escala global. Los discursos sobre la crisis se han multiplicado también en los espacios de discusión académica, y las causas o significados de estas, aunque no logren encontrar unicidad, tienen un denominador común: el sistema capitalista y su forma de cambiar el espacio (natural o construido).

Ante este escenario, el objetivo inicial de este artículo es, en primer lugar, relacionar el repertorio de las "crisis" con el surgimiento del concepto de fragmentación urbana, y cómo esta representa una transformación tanto del espacio como de la sociedad y sus representaciones políticas, resultando en una superposición de órdenes y relaciones de dependencia. Para ejemplificar este proceso, se presenta una política pública estatal construida en este siglo y dentro de este discurso de "enfrentamiento a la crisis" —el programa "Minha Casa, Minha Vida" (MCMV), plan de recuperación económica y de acceso a la vivienda— y la consecuencia de su aplicación en masa en los índices de desigualdad social. Su segundo objetivo es ejemplificar dos desafíos hasta la "reconversión" de la lógica fragmentaria de reproducción urbana en la realidad brasileña contemporánea, haciendo un recorte dentro de la lucha por el acceso a la vivienda: 1) el reto de enfrentar el debilitamiento de la conciencia política acerca del proceso de acceso a ese derecho y las limitaciones estructurales del programa habitacional brasileño; y 2) el reto de mejorar y mantener mecanismo de conciencia social acerca de los deberes del Estado por la provisión adecuada y equitativa de los equipamientos públicos en los territorios vulnerables creados en este programa. Para este análisis, se hace uso de los discursos populares recopilados en los complejos residenciales creados por el programa MCMV (utilizando el método de los grupos focales), dentro de dos contextos socioespaciales distintos (en escala, complejidad de agentes y actores, tipología, ritmos urbanos): el distrito de Pimentas, en el municipio



de Guarulhos, región metropolitana de São Paulo; y el municipio de Chapecó, en el interior del estado de Santa Catarina.

## 2. LA "CRISIS" URBANA Y EL CONCEPTO DE FRAGMENTACIÓN

Bauman y Bordoni (2016, p. 7), en su obra *Estado de Crisis*, argumentan que la palabra "crisis" ha sido utilizada en los discursos políticos, económicos y mediáticos como una forma tenue y vaga de expresar las consecuencias negativas de los ciclos del capital. Esta palabra "transmite la imagen de un momento de transición [...] que necesariamente se presta al crecimiento, como preludio a una mejora hacia un estatus diferente, un paso adelante decisivo." Sin embargo, los repetidos modelos de exploración en respuesta a las "crisis económicas" han exacerbado la precarización de las formas de reproducción de la vida y han demostrado que la Crisis (de la desigualdad, la injusticia, la inequidad) es mucho más profunda y permanente.

Prévôt Schapira (2001) señala que es justamente el agravamiento de las desigualdades y la pobreza que darán forma a la ciudad fragmentada. Para ella, la "crisis urbana" es un término genérico, ambiguo y flexible, que se ha popularizado en los años 80 y que puede representarse, desde una perspectiva histórica, como un momento crítico que desencadena la reestructuración de los ideales de unicidad y de integración urbana, o, desde una perspectiva social, como el sentimiento permanente de Crisis, caracterizado por la insuficiencia y la escasez de los servicios urbanos básicos para la población más pobre, típica del contexto latinoamericano.

Esta "crisis urbana" histórica dentro de la Crisis permanente, que ha delineado cambios drásticos en la realidad cotidiana de los habitantes de las ciudades latinoamericanas (PRÉVOT-SCHAPIRA & PINEDA, 2008), también dio lugar al surgimiento de un nuevo concepto que pudiera abarcar la realidad urbana más compleja que se había formado: la fragmentación. El uso del término es polisémico (PRÉVÔT SCHAPIRA, 2001; GUZMÁN & HERNÁNDEZ, 2013; SPOSITO & SPOSITO, 2020) y comprende una disociación de las partes urbanas con el todo, en la cual la ruptura puede ser total, reemplazando la sociedad urbana unitaria por una "sociedad en archipiélago" (PRÉVÔT SCHAPIRA, 2001; NAVEZ-BOUCHANINE, 2002), cuya construcción identitaria con el espacio se basa en la construcción de las diferencias y en la jerarquización (LEFEBVRE, 1999). Así, la fragmentación es un proceso social y espacial que se manifiesta tanto en la forma en que los sujetos se organizan políticamente y se identifican (o se diferencian) en grupos, como en el espacio que es producido por estos sujetos y que cambia el proceso de subjetivación.

Este momento de ruptura socioespacial de las partes con un todo unitario también sigue otras reflexiones que señalan el crecimiento del individualismo en el contexto del aumento de la competitividad (DARDOT & LAVAL, 2016), del debilitamiento del Estado como proveedor del bienestar social después de la globalización y de la ausencia de una figura política sustituta suficientemente fuerte que pueda responder al "llamado a la acción" (BAUMAN & BORDONI, 2016, p. 12) que demanda esta Crisis más permanente. El alineamiento y sumisión del Estado a los intereses del mercado en los modelos político-económicos neoliberales desmantelan aún más la figura estatal como agente capaz de "reconvertir" la lógica fragmentaria y la posiciona como una fuerza adicional que agrava la Crisis, intensificando la pobreza y la precarización de las formas de vida.

Esto se manifiesta en el espacio urbano, por ejemplo, en las acciones estatales que ubican a las poblaciones más pobres en territorios precarios que no garantizan la permanencia territorial de sus habitantes, o cuando son incapaces de promover la integración socioespacial de estos territorios con el conjunto de la ciudad. El rol del Estado en el proceso de fragmentación, en estos casos, debe ser analizado desde una perspectiva sistémica y social, ya que contribuye a la creación y exacerbación de las diferencias, que fomentan el consumo de productos simbólicos de ascenso económico y social (como los inmuebles y automóviles), necesarios para el "mantenimiento del orden del mercado".

Sin embargo, aunque las actuales instituciones políticas no sean capaces de llevar a cabo transformaciones importantes en este estado crítico permanente (o no tengan interés en hacerlo), en la realidad cotidiana es principalmente a partir de ellas (o contra ellas) que se continúan perfilando las direcciones que, por ejemplo, toman el "desarrollo urbano" y la producción de la ciudad. Eso ocurre porque la fragmentación socioespacial debe ser comprendida como un *proceso* que se superpone a la antigua estructura de la ciudad centro-periférica de los Estados sociales, y que se compone por organismos



políticos estatales y gubernamentales jerárquicos y por resquicios de las antiguas organizaciones de clases sociales obreras de un contexto anterior.

Así, lo que vemos en la realidad de las ciudades brasileñas, es una dependencia continua (aunque cambiante) de los sujetos que habitan los territorios precarios del apoyo del Estado, para la reproducción de la vida y la realización de sus prácticas cotidianas (vivir, trabajar, desplazarse, ejercer el ocio). En este contexto, las políticas públicas en Brasil tienen una importancia significativa en la vida de la población brasileña porque muchas veces representan la única oportunidad de acceso a los derechos básicos, entre ellos los de la vivienda y de los espacios de ocio. Pero, esta necesidad no significa que el movimiento de debilitamiento de las instituciones de gobierno no haya afectado a las formas de gestión y actuación políticas o al pensamiento de estos sujetos que ya están “habitados” a vivir con la crisis. El conocimiento de que estos derechos son, todavía, deber del Estado que sigue recurriendo a sus impuestos y tasas, está cada vez más debilitado y confuso en la mente de los ciudadanos, especialmente los más vulnerables.

### 3. LA CRISIS ECONÓMICA MUNDIAL Y LA CONTESTACIÓN BRASILEÑA: EL PROGRAMA “MINHA CASA, MINHA VIDA”

La última “crisis económica” de 2009 que generó un elevado desempleo en varias partes del mundo y aumentó la desigualdad social a un ritmo acelerado –principalmente porque estaba asociada a uno de los derechos humanos, la vivienda–, afectó a Brasil de manera considerablemente diferente.

En Brasil, la inestabilidad económica “temporaria” fue aliviada por el lanzamiento de un programa nacional de creación de empleo mediante la financiación de la producción y el consumo de vivienda (AMORE et al, 2015). Esta medida anticíclica, coordinada con grupos empresariales que operan en el sector de la construcción civil, tenía como objetivo reducir el déficit habitacional del país para las clases emergentes, mediante su inclusión en el mercado de crédito inmobiliario. Titulado “Minha Casa, Minha Vida” (MCMV), el programa fortaleció los ideales de seguridad territorial y habitacional a través del acceso a la propiedad privada de la vivienda (Ídem) y, a diferencia de otros modelos internacionales implementados, el Estado otorgó a los inversores privados garantías financieras a través de su banco gubernamental (la Caixa Econômica Federal). Así, aunque los compradores no paguen las cuotas de sus propiedades a largo plazo, el Estado repasa el valor total de las unidades a los constructores en la firma del contrato, manteniendo viva la cadena productiva y la economía.

Los grupos involucrados en las luchas sociales por la vivienda, parte de la historia de la formación del espacio urbano brasileño, han visto este programa “anticíclico” como una *oportunidad social* dentro de la *oportunidad económica* de los inversores inmobiliarios. Durante su preparación, exigieron que una parte de los recursos del programa (1% de su valor) se destinase a la población vulnerable, a través de subsidios, ya que esta parte de la población difícilmente podría obtener una vivienda propia a precios del mercado, incluso si estuviera destinada al segmento popular. En el modelo resultante, el Estado se firmó como el responsable por el pago del 96% del valor de cada vivienda y el total de los costos urbanos de implementación de nuevos barrios. El montante restante se financiaría con cuotas fijas a las familias, que tendrían que pagarlas directamente al banco estatal, durante 10 años en media, en cuotas mensuales alrededor de 30 reales (5 dólares).

Si bien este fue un programa considerado exitoso para que Brasil no sufriera tanto las adversidades de la recesión global, después de una década de su implementación, la demanda de la población más vulnerable por una vivienda adecuada creció, principalmente debido a la inyección de crédito y el alto nivel especulativo resultante de este proceso, lo cual provocó el disparo de los precios de la vivienda (y de los alquileres) en todo el territorio nacional. Según los indicadores de vulnerabilidad y pobreza publicados por el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE) en 2023, de 2008 a 2017, Brasil tuvo mejoras significativas en el análisis de su conjunto, reduciendo a la mitad la proporción de su población con algún grado de pobreza (del 44 al 22%). Sin embargo, la parte del cálculo indicativo que se refiere al número de personas que viven en viviendas precarias o en situación de vulnerabilidad creció del 9% al 15%. Esta sensación de que la acción del Estado no está a la altura de las demandas de la población pone de manifiesto una percepción de que las instituciones gubernamentales actuales son incapaces de “resolver la crisis urbana, aunque se esfuercen en intentarlo”.



Esta frase se encuentra entre comillas, precisamente, porque el MCMV no fue formulado dentro de una política habitacional o social, sino económica (Ídem), para el mantenimiento equilibrado del orden capitalista en una situación de “crisis”, a pesar de haber sido el principal vehículo de promoción de viviendas sociales en Brasil en este siglo. Su direccionamiento económico se ve reforzado por la ausencia de propuestas alternativas concretas para el acceso a la vivienda, a nivel nacional, que sean más adecuadas a las características demográficas de cada municipio y más justas en el contexto conflictivo de la ciudad fragmentada, como el alquiler social en propiedades sociales donde no se recogen beneficios inmobiliarios o la aplicación efectiva del uso obligatorio de los espacios inactivos de la ciudad (previsto en la Constitución Federal), incluso como vivienda social.

Además, como la única línea de acceso a la vivienda social se basa en el pago de empresas privadas para su construcción, y también porque las unidades habitacionales tienen un precio máximo (alrededor de 10 mil dólares por vivienda, incluyendo la compra del terreno), hay una presión del mercado para reducir los costos finales de producción de la unidad. El resultado de esta estructura es que los conjuntos de viviendas populares de los más pobres terminan instalándose en las zonas más subvaluadas del municipio, generalmente alejadas de los centros de empleo y servicios y con escasa o nula infraestructura de conexión. Así, durante los últimos 15 años, las urbanizaciones y condominios verticales populares subsidiados por el Estado en el programa MCMV han reforzado y institucionalizado (una vez más) la exclusión socioespacial, ubicando este estrato social en las franjas urbanas, territorios precarios y insuficientemente equipados que caracterizan nuestras periferias.

Los problemas intrínsecos a esta forma de urbanización, sin embargo, son puestas de lado por intermedio de discursos que refuerzan un sueño antiguo y muy bien alineado con los ideales capitalistas globales de que sólo la propiedad privada es capaz de proporcionar estabilidad territorial y financiera (aunque ilusoria). Obtener una vivienda subsidiada, además de significar un aumento de la calidad de vida de algunas familias al aliviarlas de la presión que supone el pago del alquiler, por ejemplo, también es un medio de futuro ascenso económico a través de la venta de la propiedad.

El hecho de que no sean todos los que pueden acceder al beneficio de la vivienda, sea porque no se encajan en los perfiles delimitados por el gobierno, o porque no han tenido suerte en los sorteos de las pocas unidades construidas por el programa, refuerza un espíritu de “privilegio” y gratitud a las figuras gubernamentales, lo que cambia la percepción de los sujetos sobre los deberes del Estado. Si bien el MCMV no es suficiente para reducir las desigualdades sociales (meta que todavía nunca ha sido muy clara), se convierte en una importante experiencia positiva en la vida de los beneficiarios y sus familias, lo cual es un hecho representativo del modelo sociocultural contemporáneo que no busca brindar el bienestar colectivo, sino individual.

#### **4. DIÁLOGOS EN LA PERIFERIA INSTITUCIONALIZADA BRASILEÑA**

Los datos aquí utilizados hacen parte del proyecto de investigación temático “FragUrb”, desarrollado en la Faculdade de Ciências e Tecnologia de la Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Uno de los frentes metodológicos utilizados para desarrollar esta investigación fue la de los grupos focales con mujeres residentes en conjuntos habitacionales realizados en el marco del Programa Minha Casa Minha Vida, dirigido a familias con ingresos de hasta un salario mínimo y medio, conocido como “Faixa 1” (Estrato 1). El objetivo de este frente fue capturar narrativas colectivas sobre la realidad cotidiana de los barrios periféricos brasileños institucionalizados de la última década (espacios construidos con el uso de recursos públicos, a diferencia de los barrios de autoconstrucción), destacando los consensos y disensos en los discursos de los participantes con respecto al acceso a la vivienda y las prácticas realizadas en el barrio. Además, los grupos focales permiten el análisis de la interacción entre los sujetos, en los cuales los diálogos y sus direcciones son más importantes que los discursos individuales o un contenido específico (TURRA NETO et al., 2022). Los grupos focales se llevaron a cabo entre 2020 y 2023, cuando los conjuntos habitacionales ya tenían entre 5 y 10 años de existencia, es decir, con cierto grado de transformación y consolidación con el tejido urbano.

En el contexto de la Crisis permanente anteriormente presentado, en el que se entiende que hay una alteración en la confianza y las expectativas del ciudadano en relación con el Estado y sus instituciones,



consideramos que estas ciudadanas periféricas se encuentran en una situación de conciencia política compleja y diversa en la búsqueda de sus derechos.

Para esta discusión se han elegido dos temas: 1) el primero analizará la comprensión del proceso de obtención de la vivienda como derecho ciudadano; 2) y el segundo se centrará en las necesidades del barrio y la responsabilidad de la creación y mantenimiento de los espacios colectivos. En ambos, las características sociales de la ciudad fragmentada son importantes para comprender cómo se construyen las expresiones de justicia espacial, por la diferenciación y la comparación con otros momentos de sus vidas, otros grupos y otros territorios, despertando sentimientos de gratitud o de indignación.

#### 4.1 Derecho o bendición divina? La consciencia sobre el proceso de acceso a la vivienda

Mediador: ¿Cómo ha sido la experiencia de vivir en un apartamento del "Minha Casa, Minha Vida"?

Glaucia: Esta oportunidad, para quien no tenía casa, con un hijo pequeño y sin garantía de dónde vivir o crecer, ¡es una bendición!

Conceição: Y también por el costo del alquiler. ¡Dios mío, era muy alto!

Glaucia: ¡Exacto! (Risas) Yo pagaba R\$600,00 de alquiler, sin incluir los gastos. En el "Minha Casa, Minha Vida" pago R\$200,00 con todo: condominio, agua, electricidad. No hay nada mejor, porque el alquiler es algo en lo que sabes que el dinero se va y no vuelve. ¡Pagas hoy y debes mañana!

[Otras mujeres están de acuerdo con esta opinión.

Glaucia: En el “Minha Casa, Minha Vida” pagas y sabes que es tuyo.

Conceição: Que SERÁ tuyo.

Voz no identificada 1 [VNI 1]: Además, la cuota es mínima, lo que hace nuestras vidas más fáciles. El condominio también es mínimo, así que también podemos pagar el agua, la electricidad, ¡todo!

Yolanda: Yo también estoy de acuerdo. Lo veo, como ella dijo, como una bendición de Dios. Antes vivía en una zona de riesgo. Hoy pago un poco más que ella, R\$400,00 en total, pero comparado con ese momento en el que estaba viviendo allí, donde en cualquier momento, con fuertes lluvias, mi casa podría derrumbarse, [aquí estoy mucho mejor]. Entonces, creo que fue una gran oportunidad para mí.

VNI 2: Y los apartamentos no son tan pequeños. La gente suele decir: "Ah, ese apartamento es pequeñito", pero tiene el mismo tamaño que una casa por la que pagas un alquiler de R\$600,00.

Angélica: Chicas, yo ya viví en una casa de una habitación, así que solo debo agradecer a Dios por este apartamento de hoy. Hay gente que no sabe decir gracias. ¡Tenemos que aprender a ser agradecidos! Porque hemos vivido en lugares peores, así que tenemos que estar agradecidas.

Conceição: Me siento como si estuviera en el paraíso aquí.

Glaucia: Solo me queda dar gracias. Porque hay gente que espera nueve, quince años para ser sorteada y en mi caso fueron siete años entre la inscripción y el sorteo, y otro año entre el sorteo y la entrega. Entonces, para mí, menos de dos años es una bendición, es un regalo de Dios.

VNI 1: Para mí fueron diez años de espera, ¡diez años!

Conceição: Para mí, cinco.

(Grupo Focal realizado en el Residencial Dunas - Pimentas, Guarulhos-SP, febrero/2020)

Las experiencias de las mujeres que viven en los complejos creados en el marco del “Programa Minha Casa, Minha Vida” suelen ser narradas a través de algunos temas recurrentes que muestran la relación dialógica de sus experiencia de vida y que son típicas de la ciudad fragmentada, donde la diferenciación marca no sólo la división espacial, pero también las relaciones entre el sujeto y el espacio: 1) la comparación con el lugar de residencia anterior; 2) comparación con otras personas que no accedieron al beneficio, ya sea que no lo quisieron o que aún no han sido cubiertos; y 3) reflexión sobre las condiciones y oportunidades reales que habrían tenido acceso a mejores viviendas en el pasado. Estos puntos en común pueden entenderse como una narrativa que considera reflexiones previas que no necesariamente fueron despertadas cuando se realizó el grupo focal. Estas declaraciones también pueden considerarse afirmativas frente a opiniones discordantes, en las que la mujer justifica ante el Otro (presente o no en la mesa) el motivo de su elección y brinda información que la detalla, buscando que el interlocutor comprenda el conjunto de condiciones pasadas que influyeron en el resultado de su condición actual.

Otro rasgo llamativo, quizás no tan evidente en el discurso de algunas mujeres, tiene que ver con la dimensión política del proceso histórico que las llevó a hacer realidad su derecho a la vivienda. Los discursos de Glaucia, Angélica, Conceição y Yolanda aportan algunos elementos narrativos que retratan el



acceso a la vivienda como una providencia divina, una "bendición de Dios" o una llegada al "paraíso". Esta característica se ve reforzada por la historia de experiencias negativas previas, incluido el "castigo" de las fuerzas de la naturaleza, como la lluvia que destruyó la casa de Yolanda en el pasado.

Sin embargo, esta aparente ausencia de conciencia política es también una parte estructurante de un sistema que prioriza el funcionamiento de la economía y transforma este derecho en un objeto de consumo (realizado a gran escala, de manera rápida y con baja calidad) a merced de los intereses del mercado.

En el Programa MCMV destinado a la población más vulnerable (Estrato 1), los municipios son responsables de estudiar la demanda de vivienda de las familias vulnerables y de bajos ingresos en su territorio, mientras que las agencias federales son responsables de la evaluación presupuestaria de los proyectos y la provisión de recursos. Con la ayuda de los organismos de asistencia social de cada municipio, las familias son incluidas en una base de datos y clasificadas en niveles de prioridad para el acceso al beneficio. Como la oferta no atiende a toda la demanda, se suele formar una lista de espera y el acceso se determina mediante sorteo. Los beneficiarios no tienen el poder de elegir donde vivirán ni saber cuándo serán elegidos. En otras palabras, el proceso de acceso al beneficio los coloca en la condición de "masa informe" y desarticulada, consumidores de los productos públicos ofrecidos por tutores sociales – responsables, entre otras cosas, de velar también por el acceso al ingreso mínimo, a la educación infantil, a canastas básicas de alimentos. Estos empleados del gobierno, conscientes del retraso en el proceso de producción de las viviendas (sumiso a los intereses del mercado), alientan al ganador a aceptar su vivienda, incluso si no cubre todas las necesidades cotidianas de esta persona. Si la familia decide no hacerlo, será eliminada automáticamente de la lista y tendrá que esperar un nuevo período de registro y la construcción de otro complejo de viviendas (lo que puede demorar 10 años más).

Así, además del reconocimiento de que el piso era un "regalo de Dios", materializado por la suerte de haber sido elegidas entre los "desafortunados" que tuvieron que competir por un derecho básico, el acceso a la vivienda se reconoce como una "gran oportunidad" que no pueden rechazar, porque si lo hacen, serán "castigadas" por no haber aceptado lo que les fue dado por una fuerza desconocida –aunque el diálogo con esta fuerza se haga por intermedio del ayuntamiento o de las secretarías de vivienda de cada municipio.

En este sentido el programa contiene dos características de la ciudad fragmentada: el distanciamiento entre los agentes político-económicos y los habitantes de la ciudad; y la formación de nuevos "fragmentos sociales" que dividen la población pobre entre los que han y no han accedido a un derecho social.

VNI 1: Con esta lluvia de ahora, muchos de los que viven aquí en Dunas podrían quedarse sin hogar, ¡muchos! Como muchas familias en Guarulhos se han quedado.

Conceição: ¡Y nuestros familiares también!, los que aún no han sido sorteados...

VNI 1: ...y que siguen esperando, pasando por situaciones difíciles, en la orilla del río, en medio de la basura...

Conceição: Algunos vinieron y otros se quedaron allí [en la ocupación ilegal], porque no tenían adónde ir y por lo tanto siguen en zonas de riesgo. ¿Pero qué van a hacer? ¡Esperar por Dios! ¡Sí, por Dios!

VNI 2: Por supuesto, ¡el MCMV es una esperanza!

Conceição: El ayuntamiento creó un nuevo registro, ¿no?

VNI 2: [El registro] está abierto este año.

Conceição: Sí, volvió a registrarse... Pero ahora nadie sabe cuándo habrá nuevas viviendas. (Risas) ¡Por Dios! Esperarán otros cinco, seis, diez años... (Risas)

VNI 1: Tenemos que valorar lo que Dios puso en nuestras manos, porque hay mucha gente que no lo hace.

Thais: He visto personas que dicen: "Voy a volver a donde estaba porque no pagaba el agua ni la luz allí".

VNI 2: Yo tampoco pagaba facturas allí, pero si ves el costo-beneficio de vivir aquí, si haces los cálculos...

Conceição: [La gente dice eso, pero] cuando fuimos seleccionados, firmamos un contrato. ¡Todos lo sabían!

Voz no identificada: Estaban conscientes.

Conceição: Incluso los analfabetos, porque el empleado del banco explicó: "Si ustedes firman este contrato, van a pagar facturas: del condominio, del agua, y de la electricidad. ¡Tendrán que pagar por todo!"

Thais: Sí, y no hay comparación. Lo que pagamos aquí es mucho más bajo que un alquiler.



En esta narrativa, los puntos negativos, como el deber de someterse a las reglas sociales y económicas impuestas por el Estado, del pago de cuotas de condominio, electricidad y agua –algo que no hacían cuando vivían en los asentamientos irregulares–, es el sacrificio que se debe hacer para alcanzar la seguridad contra los eventos climáticos. Estos sacrificios resultan menos dolorosos cuando se considera la posibilidad del “premio final”: ser propietario de un inmueble (como dice Glaucia en el primer extracto).

El compromiso de un contrato social con lo que es ofertado por el Estado y el mercado se materializa en el contrato físico firmado con el banco estatal, de compromiso de pago de las cuotas y costos adicionales de vida en una vivienda proporcionada por inversiones públicas. En este proceso, el sujeto acepta, en parte, formar parte del sistema dominante y estructura su posición en la sociedad como distinta de los que no lo han podido o logrado hacer. En el diálogo presentado, las expresiones de incompreensión de las razones por las que algunas personas no firman este contrato social son recurrentes en las ciudades estudiadas, pues, a los beneficiarios, les parece obvio que la provisión de las viviendas, en las condiciones en que se ofrecen, son positivas cuando se considera la situación y las alternativas posibles, como el alquiler o las chabolas en tierras impropias para la vivienda. Por eso, al final de la conversación, algunas participantes resumen sus puntos de vista:

VNI 1: Al final, todos tenemos derechos y deberes. Sabemos muy bien nuestros derechos. Logramos muchas conquistas con el Gobierno, la oportunidad fue grande y quien la abrazó tuvo mucha suerte en la vida. [Pero, aún hay gente que dice:] "Ah, pero yo no voy a vivir en este sitio...", porque hubo mucha gente que no vino de las [ocupaciones]...

Conceição: El día que fui a hacer el trámite a la Secretaría de la Vivienda, una funcionaria se acercó a otra que y le dijo: "Mira, tres personas se dieron la vuelta, dijeron que no lo querían". La miré y dije: "¿¡Qué dices!?"

Para estas mujeres, aprovechar la oportunidad que se les presentó es una decisión consciente de mejorar su tiempo presente, sus prácticas cotidianas y su seguridad frente a las fuerzas de la naturaleza, y el tiempo futuro, su propio hogar y su seguridad frente a las fuerzas del mercado. Así, uno de los desafíos sociales enfrentados hoy es la toma de conciencia de que ambos caminos de elección son decisiones justas y que el derecho a buscar vivienda en un lugar más adecuado a sus demandas no disminuye el derecho a acceder a lo que se ofrece actualmente; pues ambos forman parte del derecho a la ciudad. Sin embargo, es necesario comprender que tanto el derecho presente como futuro son resultado de fuerzas de acción política que, si bien también están influenciadas por eventualidades inexplicables por la razón humana, buscan controlar el espacio urbano para satisfacer sus intereses. Esta es la razón por la cual muchos individuos ni siquiera han tenido la oportunidad de elegir entre acceder a este beneficio o renunciar a él.

#### **4.2 Múltiples miradas de cómo solucionar conflictos de uso: el deber ciudadano y la injusticia espacial**

Mediador: ¿Cómo ustedes evalúan los espacios de ocio en el barrio?

Maria do Carmo: Necesitamos un espacio para los niños... un parque infantil, algo así, como lo que hay en Monte Castelo [otro complejo de viviendas]. Es algo que necesitamos.

Beatriz: Sí, aquí ni siquiera hay un parque infantil para los niños.

María Eduarda: No es sólo para los niños que hace falta un espacio de ocio adecuado, sino también para las mujeres. Para que juguemos un partido de voleibol, hagamos ejercicio, algo diferente...

María do Carmo: ¡No, no! ¡Eso no funciona! Creo que es para los niños lo que hace falta, un parque infantil, algo para los niños, porque Monte Castelo lo tiene...

Glória: Pero en el Monte Castelo, ellos lo cuidan. Si construyen uno aquí, lo romperán todo. Tal como lo hicieron con el gimnasio [al aire libre]... Los chicos siguen golpeándolo. Si yo veo, ¡nadie dice nada!

Lourdes: Aquí, la gente deja todo roto, sucio... ¡No hay quien soporte eso!

Laura: Creo que es una cuestión de educación de los niños, ¿no?

VNI 1: Sí, es una cuestión de educación que viene de casa...

Natália: La gente puede ayudar a cuidarlo.

Gloria: ¡Yo ya me encargo! Pero sólo puedo hacerlo cuando estoy en casa.

María do Carmo: ¡Yo también [me encargo]! Si me entero de que los míos estuvieran golpeándolo...



Natália: El gimnasio es donde nosotras podemos hacer ejercicio. Fue colocado allí para que las mujeres hicieran ejercicio. [No para que los niños jueguen].

Maria do Carmo: El Señor Pascoal [el líder del vecindario] ya levantó vallas en el gimnasio. Organizó todo.

Glória: Los niños siguen golpeándolo. Caminan por las vallas puestas por el alcalde. Si no hablo, ¡nadie habla!

VNI 2: ¡Yo hablo, sí! ¡Peleo!

(Grupo Focal realizado en el Complejo Habitacional Exponente, Chapecó-SC, abril/2023)

Este diálogo entre vecinas de Chapecó ejemplifica una escena común en el cotidiano de los residentes de las zonas periféricas de Brasil. A través de él, podemos observar características que nos ayudan a comprender su relación con el espacio que habitan, así como las expectativas depositadas entre ellas, el papel del cuidado materno y la importancia del Estado en la provisión y gestión de los espacios colectivos.

La periferia como lugar de “ausencias” (en infraestructura, calidad, derechos, ingresos, empleos, etc.) es una representación común cuando nos referimos a la realidad brasileña de los estratos más pobres de la sociedad (MARICATO, 1996). Esta caracterización se refleja en los discursos de Maria do Carmo y Maria Eduarda, uno sobre la necesidad de un espacio específico para los niños y el otro para las mujeres. La ausencia de un espacio para los niños ha provocado un conflicto de usos de un espacio colectivo (el gimnasio), que pone de manifiesto ciertas figuras importantes en la vida diaria del conjunto: Glória, que vive frente al gimnasio y ejerce vigilancia (aunque involuntaria) sobre el espacio; y el Señor Pascoal, encargado de administrar los espacios comunitarios y líder del vecindario. Dada su destacada posición administrativa, Pascoal tiene la capacidad de dialogar con los funcionarios del ayuntamiento para llevar a cabo obras y mejoras en el barrio, como las vallas del gimnasio. Estas dos figuras representan, en polos opuestos, el interlocutor con la sociedad (los vecinos) y el interlocutor con el Estado (el ayuntamiento).

Sin embargo, en la percepción colectiva, estas figuras no son vistas como responsables del cuidado del espacio, sino como víctimas de un problema social y moral. El discurso de Laura explicita de quién es la responsabilidad por el mal uso del espacio y la esperanza de mejorar lo que ya existe: el vecindario. Algunas veces es representado en las figuras de las “madres que no educan a sus hijos” y en otras, de las “personas que no cuidan del bien colectivo”. Es posible observar que al final del diálogo, la necesidad puesta por María do Carmo –de un espacio específico para que los niños jueguen, evitando así los conflictos y, con ello, el mal uso y degradación de los equipos del gimnasio– se desvía hacia un conflicto moral y social, en el cual las cargas son impuestas al ciudadano, aunque, han surgido del fracaso del Estado en proveer el derecho a las prácticas de ocio de los niños en el barrio creado dentro de un programa público.

Esta posición compartida por las mujeres evidencia, una vez más, la dificultad que la mayoría de los moradores de los conjuntos habitacionales del programa tienen de criticar y articularse políticamente para reivindicar una demanda colectiva. Ellos se dividen entre los que creen que el problema no viene de la precariedad de su territorio, sino de la precariedad moral del individuo; o, mejor dicho, entre los que todavía bendicen el acceso a la vivienda y no pueden quejarse al ente benevolente sobre el lugar donde viven, y los que creen que es injusta la distribución de los equipamientos públicos en la ciudad.

La comparación con otro barrio periférico “más calificado” y que cuenta con dicho equipamiento es representativa de la ciudad fragmentada que clasifica y jerarquiza los espacios de la ciudad según un conjunto de categorías cualitativas positivas o negativas. En comparación con otros barrios similares del MCMV, el barrio Exponente es considerado, por sus residentes, “menos habitable” porque no ofrece el equipamiento que tiene el otro conjunto, y esta diferencia hace aflorar un sentimiento de injusticia (falta de derechos) entre los vecinos.

La existencia de un espacio de ocio infantil es muy importante para que las mujeres-madres liberen parte de su tiempo del cuidado directo de sus hijos, o para que extiendan esta función a un espacio no doméstico, que permita la interacción entre los niños y entre ellas mismas. Si bien el ocio de la mujer-madre está vinculado al ocio de los niños, aparece como un deseo latente en los diálogos de estas mujeres, a quienes les gustaría tener más oportunidades para realizar sus prácticas fuera de sus hogares. Esto es una necesidad aún más importante en el caso de los complejos habitacionales del MCMV, porque alrededor del 90% de sus beneficiarios son mujeres, en su mayoría madres solteras, ya que el programa se ha desarrollado también con el reto de minimizar la desigualdad de género en Brasil en el acceso a la vivienda.

Mediador: Y tú Rita. ¿Qué opinas del ocio en el barrio?



Rita: Ahora que he empezado a trabajar (empiezo a las 11am y vuelvo a las 05pm), el ocio viene sólo después de cuidar a los niños... organizar, lavar la ropa, hacer la comida. Así que un parque infantil aquí sería bueno, porque hay muchos niños [en el barrio] y no hay un parque infantil para ellos.

Maria do Carmo: Si tuviéramos uno, las madres deberían cuidar, no dejar que se rompan los equipos... Cuando los niños jugaren, no dejar que se peguen... Los niños son niños, no les importa. Aquí en la guardería vemos cómo es... Pero debería haber un área para que jueguen, para que tengan su tiempo, algo así.

Rita: A los domingos, sábados...

Maria do Carmo: ¡Sí! Porque yo paso más tiempo con los míos en casa o cuando vengo al grupo de mujeres, les dejo jugar [aquí en el salón comunitario], ¡sino no hay manera!

Laura: Y con el parque vienen bancos para que las mamás se sienten, así podemos tomar mate... Charlamos y los niños juegan...

Maria do Carmo: ¡Venga, por supuesto! Allí en São Pedro [otro barrio popular] hay un parque infantil. Un día fui con mi madre y los niños a él. Tomamos mate y había muchas vecinas de mi madre alrededor. Los niños jugaron, estaban felices... Está en el barrio São Pedro, muy bien cuidado. ¡Oh, cómo está bien cuidado!

Laura: Ese parque en São Pedro es hermoso.

El parque al que se refiere María do Carmo en este extracto es la “Praça da Família” (Plaza de la Familia), un espacio de ocio y servicios abierto en 2020, cuya propuesta surgió de un programa de escucha popular local llamado “Ouvindo Nosso Bairro” (Escuchando Nuestro Barrio), en el que los líderes locales, en colaboración con la ONG Verde Viva, propusieron a la administración municipal la transformación de un antiguo garaje de autobuses en un espacio público. Los recursos asignados para la construcción de la plaza (licitación) provinieron de asociaciones entre diferentes esferas de gobierno (municipal, estatal y federal) y costaron alrededor de 3 millones de reales. Este programa fue creado con el objetivo de descentralizar los procesos de gobernanza e implementar métodos de intervención activa por parte de los ciudadanos y otras organizaciones de la sociedad civil.

Este ejemplo sirve para demostrar que el diálogo entre diferentes actores sigue siendo necesario para lograr una transformación espacial que afecte positivamente a las prácticas cotidianas de los ciudadanos, incluso si es en un microterritorio. Esta necesidad es aún más latente en lugares donde el tiempo de trabajo es la única fuerza que tienen esos ciudadanos para la reproducción de otras esferas de la vida (alimentos, alquiler, transporte) y que es poco probable que haya disponibilidad de tiempo para la construcción o el mantenimiento de un espacio de uso colectivo. En la mayoría de las periferias brasileñas, la provisión de los espacios públicos para uso colectivo todavía se entiende como responsabilidad del Estado, aunque las ideas para su ejecución y funcionamiento puedan provenir de la participación popular, comunitaria u otras iniciativas sociales. En otras palabras, al menos cuando se trata de satisfacer las necesidades materializadas en el tiempo presente y en el espacio inmediato donde ocurren las prácticas cotidianas, las instituciones de gobierno local todavía juegan un papel fundamental para hacer realidad estos deseos.

Este caso, sin embargo, no debe entenderse como un ejemplo de solución a la crisis sistémica presentada anteriormente, ni como un modelo que deba ser reproducido por los residentes de Expoente (incluso porque el programa fue descontinuado por la actual gestión), sino como una muestra de los modos de producción actuales en las ciudades que siguen nuevos modelos de gestión urbana, más fragmentados y con intereses individuales y puntuales. Típico de una ciudad fragmentada, el cambio de una parte no es capaz de provocar rupturas en el todo e intensifica la competencia entre las localidades intra e interurbanas por recursos financieros a las escalas estatal o federal.

Por otro lado, dentro de la lógica fragmentaria, su resultado fortalece, en cierto nivel, el derecho a la ciudad, ejemplificado por el derecho al ocio y la participación popular en las decisiones políticas sobre el espacio urbano, garantizando su función social, aumentando la calidad de vida del vecindario. Los modelos de intervención urbana puntual son cada vez más comunes y también son representativos de la realidad institucional actual con la que tenemos que dialogar. ¿Son medios para minimizar las desigualdades e inequidades sociales? Por un tiempo, sí, pero este tipo de proyectos también crean otros niveles de diferenciación, como se puede leer en el discurso de María do Carmo, y deben tomarse con cautela, porque también conducen a la creación de nuevas barreras y estigmas socioespaciales.

Para enfrentar la Crisis sistémica antes mencionada es necesario mantener y difundir el espíritu de participación política y de construcción de un objetivo común, que puede y debe contener múltiples



demandas, más generales y más locales, de manera equitativa. Esto implica la necesidad de mantener los compromisos públicos entre administraciones (en el caso de las democracias y sistemas políticos similares), lo que configura otro desafío para la “reconversión” de la lógica fragmentaria. Sólo con el atendimento igualitario de los múltiples territorios urbanos de la ciudad podremos, después, verificar si este es un problema de educación o de injusticia socioespacial.

## CONSIDERACIONES FINALES

La fragmentación de la ciudad puede entenderse como un proceso resultante de un momento crítico de la economía en la historia más reciente de América Latina, y como una nueva fase de la Crisis permanente de las inequidades presentes en el espacio urbano contemporáneo, marcado por el fortalecimiento de las diferencias. Entendida como una fuerza transformativa que se materializa de formas distintas en cada contexto socioespacial y político-económico, la fragmentación en Brasil se ha desarrollado dentro de un sistema en el cual el Estado sigue siendo el proveedor principal de los derechos urbanos para los estratos sociales más vulnerables, aunque con cambios importantes en su capacidad de alcanzar estos objetivos.

Dentro de una lógica neoliberal y bajo el discurso de la “crisis”, el programa económico “Minha Casa, Minha Vida” ha sido uno de los principales medios de acceso a la vivienda social en el siglo XXI en Brasil. El “momento oportuno” que la crisis de 2009 ha propiciado concentró las políticas habitacionales brasileñas en el acceso a la casa propia. Este programa, como visto anteriormente, tiene características estructurantes que son representativas de la ciudad fragmentada, social y espacialmente, con sus modelos de gestión desarticulados entre los poderes federal y municipal y la dependencia y sumisión del Estado a los intereses del mercado. Estas características impusieron a la población beneficiaria de este programa un desconocimiento de las fallas estructurales del programa respecto a su poder de cambio social, al mismo tiempo que han establecido nuevas capas de diferenciación entre los estratos sociales más pobres: los que pueden y los que no pueden acceder al beneficio; y los que habitan este o aquel conjunto habitacional.

Los ejemplos de diálogo popular de los habitantes de los territorios creados dentro de este programa estatal representan los discursos de diferenciación, típicos de la ciudad fragmentada, y demuestran que los desafíos para la “reconversión” de la lógica fragmentaria no están presentes solo en la reestructuración de las políticas sociales de acceso a los derechos humanos como la vivienda, sino también en la comprensión de las raíces sociales que han tornado la diferenciación social y espacial tan importantes en la formación de las identidades subjetivas actuales. Al fin, este trabajo ha buscado incluir más matices dentro del problema de enfrentamiento a la crisis permanente de las inequidades sociales, mediante las voces de los propios habitantes de los nuevos territorios de la pobreza en el contexto brasileño contemporáneo.

## REFERENCIAS

- Bauman, Z.; Bordon, C. (2016). Estado de crise. Zahar. Edición del Kindle.
- Dardot, P.; Laval, C. (2016). A nova razão do mundo. São Paulo: Boitempo.
- Gatti, B.A. (2005). Grupo focal na pesquisa em ciências sociais e humanas. Brasília: Liber Livro.
- Gondim, S.M.G. (2003). Grupos focais como técnica de investigação qualitativa: desafios metodológicos. Paidéia, vol. 12, nº 24, 149-161.
- Gusmán, A.; Hernández, K.M. (2013). La fragmentación urbana y la segregación social. Una aproximación conceptual. Revista Legado de Arquitectura y Diseño, n. 14, 2013, 41-55.
- Lefebvre, H. (1999). La production de l'espace. Anthropos. 4ª Edición.
- Maricato, E. (1996). Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência. São Paulo: Hucitec.
- Navez-Bouchanine, F. (2002). La fragmentation en question: Des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale?. Paris: L'Harmattan.
- Prévôt-Schapira, M-F; Pineda, R. C. (2008). Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. Revista Eure, v. 34, nº 103, 73-92.
- Prévôt Schapira, M-F. (2001). Fragmentación Espacial y Social: Conceptos y Realidades. Perfiles latinoamericanos, v. 09, nº 19, 33-56.



- Amore, C.S.; Shimbo, L.Z.; Rufino, M.B. (2015). Minha Casa... E a Cidade? Avaliação do Programa Minha Casa Minha Vida em Seis Estados Brasileiros. Rio de Janeiro: Letra Capital.
- Sposito, E; Sposito M.E. (2020). Fragmentação socioespacial. Mercator, v. 19, e19015, 1-13.
- Sposito, M.E. (2011). A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: Carlos, A.F.; Souza, M.; Sposito, M.E. (2011). A produção do espaço urbano. Agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, p. 123-146.
- Sposito, M.E. (2019). Fragmentação socioespacial e consumo nas periferias de São Paulo. Tlalli – Revista de Investigación en Geografía, nº 8, 56-85.
- Turra Neto, N.; Sposito, M.E., Magrini, M.A., Bernardes, A. (2022). Grupo focal na análise da fragmentação socioespacial. In: Góes, E.M.; Melazzo; E. (2022). Metodologia de pesquisa em estudos urbanos. Procedimentos, instrumentos e operacionalização. Rio de Janeiro: Consequência, p. 23-70.



# TOPOFOBIAS ADOLESCENTES COMO INDICIO DE FRAGMENTACIÓN URBANA SIMBÓLICA. EL CASO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

VÍCTOR JIMÉNEZ BARRADO<sup>1</sup>

JUAN MANUEL PARREÑO-CASTELLANO<sup>2</sup>

CLAUDIO JESÚS MORENO MEDINA<sup>3</sup>

CARMEN GINÉS DE LA NUEZ<sup>4</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Calle de Pérez del Toro, 1, 35004 Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas, victor.jimenez@ulpgc.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Calle de Pérez del Toro, 1, 35004 Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas, juan.parreno@ulpgc.es*

<sup>3</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Calle de Pérez del Toro, 1, 35004 Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas, claudio.moreno@ulpgc.es*

<sup>4</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Calle de Pérez del Toro, 1, 35004 Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas, carmen.gines@ulpgc.es*

**Resumen.** La dimensión simbólica puede ser un estadio precedente al material, del mismo modo que las actuales preferencias y aversiones de la juventud podrían ser una suerte de aproximación al futuro. Combinadas ambas sentencias y aplicadas al espacio urbano, es factible inferir que la percepción de la ciudad que tienen los jóvenes nos asoma a las próximas configuraciones urbanas. El objetivo de este estudio es determinar y ubicar los componentes de la estigmatización espacial de los jóvenes. Esta investigación, desarrollada para la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, emplea una metodología cuali-cuantitativa que incluye una encuesta con significación estadística y espacial a estudiantes de educación secundaria (de entre 15 y 17 años) y un análisis espacial de los resultados utilizando Sistemas de Información Geográfica. Mediante este proceso se llega a un mapa residencial inédito que muestra las topofobias adolescentes en la capital grancanaria y a los factores que explican por qué determinadas partes de la ciudad son espacios rechazados en el imaginario adolescente. Se concluye que las topofobias están relacionadas con sus necesidades de socialización, de confort y de seguridad, aunque su correspondencia espacial está mediatizada por las características territoriales y la diversidad de imaginarios, a veces heredados.

**Palabras clave:** Adolescentes, Estigmatización espacial, Fragmentación urbana, Imaginarios urbanos, Las Palmas de Gran Canaria, Topofobias.

## ADOLESCENT TOPOPHOBIA AS AN INDICATOR OF SYMBOLIC URBAN FRAGMENTATION: THE CASE OF LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

**Abstract.** The symbolic dimension can be a precursor to the material, in the same way that the current preferences and aversions of youth might be a kind of approximation to the future. Combining both sentences and applying them to the urban space, it is feasible to infer that the perception of the city held by young people gives us a glimpse into the upcoming urban configurations. The aim of this study is to determine and locate the components of spatial stigmatization of young people. This research, conducted for the city of Las Palmas de Gran Canaria, employs a mixed-methods approach that includes a survey with statistical and spatial significance to secondary education students (aged 15 to 17) and a spatial analysis of the results using Geographic Information Systems. Through this process, an unprecedented map is produced, showing the topophobias of adolescents in the capital of Gran Canaria and the factors that explain why certain parts of the city are rejected spaces in the adolescent imaginaries. It is concluded that topophobias are related to their needs for socialization, comfort, and security, though their spatial



correspondence is mediated by territorial characteristics and the diversity of imaginaries, sometimes inherited.

**Keywords:** Teenagers, Spatial Stigmatization, Urban Fragmentation, Urban Imaginaries, Las Palmas de Gran Canaria, Topophobia.

## 1. INTRODUCCIÓN

Bajo los postulados de la teoría constructivista de Piaget (Piaget & Inhelder, 2000), la comprensión de la realidad emerge desde la niñez, siendo el entorno vivido un continente de estímulos que intervienen en el proceso. Así, las experiencias durante la niñez y hasta la adolescencia en el lugar de residencia o tránsito cotidiano contribuyen a la maduración cognitiva, la cual abarca la noción y la comprensión del espacio. De vuelta, los individuos, con sus pensamientos y acciones, también contribuyen a la construcción y transformación de esa realidad y ese espacio. Se trata por lo tanto de un proceso constante y recíproco que, en suma, logra edificar un pensamiento colectivo que sirve para definir la naturaleza de los lugares.

Este estudio se centra precisamente en este hecho, focalizando su atención en la construcción mental colectiva que hacen los adolescentes del espacio en el que se desenvuelve su vida habitualmente. En la literatura científica este concepto, empleado para la población en general, se ha trabajado a través del término "imaginario". Lynch (2008) y Soja (2001) lo aplicaron al entorno urbano, quedando definido para ellos como el resultado de la superposición de múltiples imágenes individuales. Bajo su punto de vista, este imaginario no solo actúa como un marco de interpretación sino también como un catalizador de cambio en el paisaje urbano. La ciudad, en su dualidad de espacio producido y productor, refleja y a la vez moldea este imaginario social urbano.

La cotidianidad juega un papel crucial en la construcción de este imaginario urbano, aunque esta construcción está mediada por un marco perceptual comunitario heredado. Esto se hace más evidente entre la población joven, que por regla general cuenta con menores resortes cognoscitivos, experimentales y mayor tendencia a imitar y emular a sus referentes. A esto se suma la influencia que en ellos tiene la sociedad posmoderna, que prioriza los valores estéticos del espacio sobre su función social (Harvey, 1998), así como los nuevos canales y formas de comunicación, tendentes a la simplificación y generalización de pautas de pensamiento y comportamiento -viralización y mainstream-, alterando notablemente su percepción y uso individual y colectivo del espacio urbano.

Este nuevo contexto crea y profundiza tendencias, y no todas ellas son positivas. El fenómeno hater, por ejemplo, afecta ya a individuos y a colectivos, pero también podría afectar a lugares. Si los nuevos marcos conceptuales de los jóvenes crean, reproducen y/o magnifican aspectos negativos sobre espacios urbanos concretos (basados en la razón o no; en la experiencia o no), es posible que se esté alterando ya, y a futuro, la organización y el funcionamiento de la ciudad.

Hipotéticamente, se puede sostener que la dimensión simbólica actúa como precursora de la realidad material, en un proceso paralelo y comparable a cómo las actuales actitudes y pensamientos de la juventud presagian futuros paradigmas. Al aplicar este razonamiento al ámbito urbano, se postula que las percepciones de los jóvenes sobre la ciudad no son meramente reflexiones pasajeras, sino que a través de ellas se podría desvelar el comienzo o profundización de procesos como la fragmentación urbana.

Este estudio, inicio de una nueva línea de investigación, busca comprender cómo y por qué los jóvenes perciben las distintas zonas que componen la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, particularmente aquellas que les generan rechazo o cualquier otro tipo de sentimiento negativo. Al localizar sus respuestas en un mapa, será posible descifrar dónde se ubican las topofobias adolescentes. En otras palabras, implica responder la siguiente pregunta: ¿de dónde provienen las razones topofóbicas de los jóvenes y a dónde (espacialmente) van?

La comunicación presentada a este coloquio se organiza desde esta introducción, que da paso a un breve marco teórico sobre los imaginarios urbanos y la topofobia. Posteriormente será explicada en detalle la metodología, su herramienta esencial (la encuesta) y la forma de codificación de sus respuestas. A esto le sucede el apartado de resultados donde se examinarán las razones expuestas por los adolescentes, incluyendo su mapeación, para finalmente, alcanzar unas conclusiones acerca de estos asuntos en Las Palmas de Gran Canaria.



## 2. ESTADO DE LA CUESTIÓN

### 2.1 Los imaginarios urbanos

El concepto de "imaginario urbano" se refiere a las construcciones subjetivas y comunitarias que interpretan y modelan la ciudad. Estos imaginarios representan una amalgama de percepciones, experiencias y expectativas colectivas que influyen en la forma en que los individuos y grupos perciben y actúan dentro del espacio urbano (Narváez & Soto, 2014; Rausch & Martín, 2020).

El estudio de los imaginarios urbanos se ha integrado en el campo del urbanismo progresivo y las geografías postmodernas y constructivistas. Esta integración metodológica ha enriquecido el análisis cualitativo de lo urbano, ofreciendo perspectivas renovadas y críticas sobre la interacción humana con el espacio urbano (Hagerman, 2007; Mason & Whitehead, 2012; Lindón, 2007; Enright, 2022).

Estos imaginarios urbanos han demostrado ser extremadamente útiles para el estudio de lo urbano. Por ejemplo, se han utilizado en la redefinición y separación conceptual de lo urbano y lo rural, o en la reevaluación y cuestionamiento de las divisiones tradicionales y las perspectivas sobre el espacio urbano (Dyson & Jeffrey, 2022; Lopera & Santana, 2021). Sin embargo, también han sido utilizados para calificar y, a veces, estigmatizar espacios, lo que ha llevado a las administraciones públicas a adoptar políticas de "place branding" para reformar y combatir estas percepciones (VanHoose, Hoekstra & Bontje, 2021).

En todo caso, su utilidad también es limitada debido a que su naturaleza es subjetiva y culturalmente construida, lo que implica que, además, no pueden proporcionar información con vigencia definitiva y/o permanente. Los imaginarios urbanos son el producto de procesos históricos y culturales que pueden contener "lastres" ideológicos indeseables (patriarcales, coloniales, capitalistas, etc.), por lo que su uso en la planificación y en el estudio de lo urbano debe ser crítico y consciente (Bertoni, 2021; Dore, 2021).

Este fenómeno se ve exacerbado en un contexto de revolución de internet y mediatización, donde los medios de comunicación pueden amplificar, distorsionar o incluso crear imaginarios urbanos. Estos imaginarios favorecen a menudo a las élites y se imponen sobre otros grupos, especialmente aquellos con menos experiencia o capacidad cognitiva para contrarrestar discursos hegemónicos (Kelley, 2013; De Certeau, Giard & Mayol, 1999), como son, en términos generales, los jóvenes.

### 2.2 La conceptualización negativa del lugar

Para Tuan (1974, p. 13), la topofilia es "el lazo afectivo entre las personas y el lugar o el ambiente circundante". Esta relación queda imbuida en un aura positiva que tiene su contrapunto en la topofobia, la cual se puede definir como "el sistema de significaciones que demarcan rechazo, estigmatización y sanción al diseño urbano" (Godoy, 2023, p. 70).

Este sentimiento humano se ve afectado por la interacción real o simbólica con el lugar y puede verse alterado también por las condiciones del individuo, sean estas adversas o favorables. La fuente de esta percepción podría ser doble, por un lado, basada en la experiencia directa, normalmente negativa, o, por otro lado, mediante una imagen del miedo u otro sentimiento negativo transmitida al individuo por un tercero, donde podrían incluirse los medios de comunicación (Jacob, 2009). De ahí podría iniciarse una fuente mixta que desencadenara un círculo vicioso: ante la ocurrencia del primer supuesto, se sucede una ausencia de experiencia directa en el lugar, que se prolonga en el tiempo por la acción del segundo supuesto.

Se llega así a un camino de único sentido en el que se etiquetan los espacios con un estigma, sin que en la base de estos procesos exista una seguridad sobre la realidad objetiva de los hechos (Pyszczek, 2012). Esto ha provocado la ocurrencia de situaciones extremas pero convencionales, en donde las personas tienen sentimientos topofóbicos sobre lugares en los que nunca estuvieron ni conocen realmente.

Si bien este proceso puede ser preocupante, también es cierto que este "etiquetado espacial" no es universal, sino subjetivo y diverso, por lo que en una misma localización pueden coexistir topofilias y topofobias (de Lima, 2002). Resultará interesante abordar este asunto por sus partes. Comencemos por las topofobias adolescentes en Las Palmas de Gran Canaria.



### 3. METODOLOGÍA

El estudio de las topofobias de la población adolescente en Las Palmas de Gran Canaria se ha hecho a partir de la información obtenida en una encuesta realizada a estudiantes de cuarto curso de Educación Secundaria Obligatoria. Se consideraron los 64 centros públicos, privados y concertados que ofrecían este nivel en el curso 2020-21 en el municipio. En total, la población escolarizada era de 3.845 estudiantes, 1.867 alumnos y 1.828 alumnas. Ante la homogeneidad de la población, se calculó un muestreo probabilístico aleatorio por cuotas definidas espacialmente, con un nivel de confianza del 95% y un error del 4,8%, en el supuesto de  $p=q=0,5$ . La muestra teórica debía ser de 476 estudiantes, distribuida en función del volumen total de población escolarizada, en seis zonas del municipio: Puerto, Centro, Cono Sur, Ciudad Alta, Periferia Norte (Tamaraceite) y Periferia Centro-Sur (Tafira-Marzagán). Las zonas corresponden aproximadamente a los distritos censales de Las Palmas de Gran Canaria.

Finalmente se hicieron 688 cuestionarios, superándose el número de encuestas consideradas para la muestra en todas las zonas. Tras el proceso de validación, la muestra final se compuso de 594 encuestas, lo que rebajó el error a 3,70. Las encuestas se realizaron en 16 centros diferentes. La distribución territorial dependió del grado de colaboración mostrado por los centros, pero se obtuvo un resultado representativo en todos los casos (Tabla 1).

Tabla 1. Cálculo de la muestra y encuestas realizadas

Zona	Población	Cuota	Muestra	Realizadas	%
Centro	654	0,17	81	123	151,9
Ciudad Alta	1.354	0,35	168	183	109,2
Cono Sur	451	0,12	56	58	103,9
Periferia Centro y Sur	465	0,12	58	80	139
Periferia Norte	309	0,08	38	103	269,3
Puerto	612	0,16	76	141	186,1
Total	3.845	1	476	688	144,5

Fuente: Elaboración propia.

Los estudiantes contestaron la encuesta en horario lectivo y en clase, de manera anónima e individualizada, con la supervisión de un/a profesor/a. El cuestionario se administró online y los estudiantes usaron medios electrónicos propios o del centro para su realización. Todo el proceso conllevó el contacto permanente y continuo con el profesorado de educación secundaria implicado y con los equipos directivos y teniendo presente en todo momento lo que dictan la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y, obviamente, el Reglamento General de Protección de Datos de la Unión Europea 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016. Por lo tanto, se requirió del permiso de tutores legales.

El cuestionario se compuso de 20 preguntas, estructurado en tres bloques: 6 preguntas sobre aspectos sociodemográficos del encuestado, lugar de residencia y lugar de estudio; otras 6 en un bloque sobre percepción del espacio urbano del municipio y 8 preguntas en un tercer bloque sobre valoración del entorno residencial de la persona que responde y sobre cómo condiciona éste su vida y sus opciones de futuro.

En el cuestionario se utilizan preguntas cerradas dicotómicas y de opción múltiple, pero en los aspectos de percepción y valoración se optó por las preguntas abiertas, con el propósito de influir lo menos posible en las respuestas. Esto conllevó una metodología inductiva en el proceso de investigación, en el que la categorización se realizó a partir de la información obtenida.

Para este trabajo se ha tenido en cuenta varias preguntas que pedían que el estudiante especificara la "peor zona de la ciudad" y mencionara y localizara dos características negativas de Las Palmas de Gran Canaria. Por tanto, se usaron preguntas propias del bloque de percepción y valoración. Al ser estas preguntas abiertas, se tuvo que proceder a una homogeneización de las respuestas y a una categorización en diferentes fases, lo que hizo más complejo el proceso de análisis, pero permitió que la percepción de los estudiantes respondiera en mayor medida a su imaginario y estuviera menos influenciada por el modo



en que se le presentaba la pregunta. Al tratarse de información nominal, se recurrió a codificar cadenas de texto, cuando fue necesario.

El análisis se realizó a través de la cuantificación de códigos y etiquetas nominales y la realización de una cartografía sobre el grado de rechazo de diferentes zonas de la ciudad manifestado por los adolescentes. El mapa de topofobias representa cuatro categorías en función de la magnitud, siguiendo un criterio de división basado en una escala logarítmica. En la mayor parte de los casos las respuestas se corresponden a barrios de la ciudad, pero no siempre, ya que aparecen también sectores infrabarriales. Atendiendo a esta diversidad, los datos en el primero de los casos se vincularon al espacio haciendo uso de la división barrial oficial, y en el segundo caso, se referenció haciendo uso del manzanero. La elección de representación en una malla hexagonal evoca el incierto conocimiento de los encuestados con respecto a los verdaderos límites de aquellos espacios que mencionan.

#### 4. BARRIOS TOPOFÓBICOS

Los estudiantes encuestados mencionan hasta 38 barrios de Las Palmas de Gran Canaria cuando se les pregunta sobre la peor zona de la ciudad. La mayor parte de los barrios son mencionados en muy pocas ocasiones. Sin embargo, la mitad de las menciones se refieren a tres zonas específicas (Jinámar, El Polvorín y La Isleta) y, si consideramos el 80% de las respuestas, sólo tendríamos que referirnos a nueve barrios de la ciudad, entre los que se incluyen, además de los tres ya indicados, Las Rehoyas, La Feria del Atlántico, Zárate, Polígono de San Cristóbal, Schamann y Tamaraceite. La coincidencia en muy pocos espacios nos habla de la existencia de un imaginario colectivo topofóbico entre los adolescentes concentrado en unos pocos espacios urbanos.

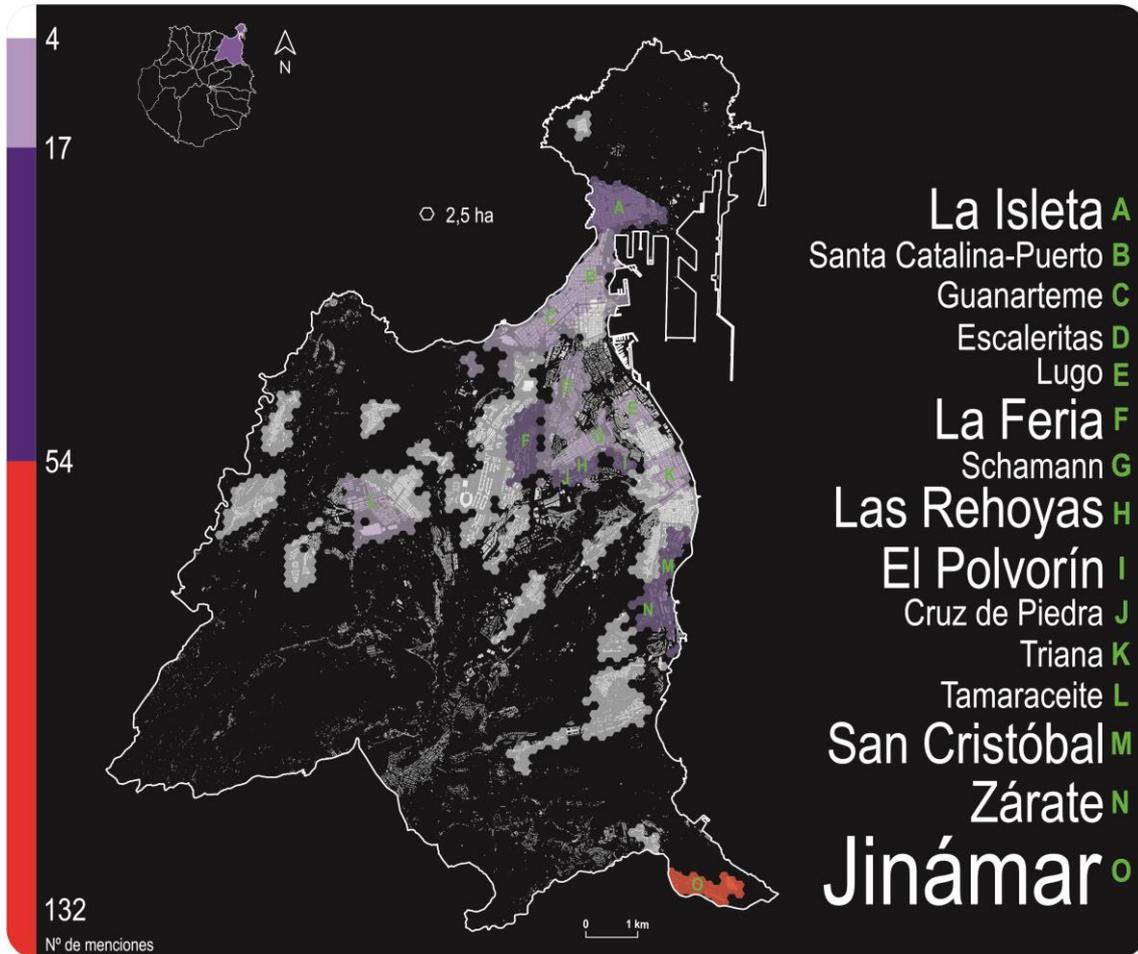
Como podemos apreciar en la Figura 1, estos espacios se ubican en todos los casos en áreas periféricas de la ciudad. Salvo los barrios de La Isleta y Tamaraceite, que tienen un origen que se remonta al menos a finales del siglo XIX, se trata de barrios surgidos a partir de la década de los cincuenta del siglo pasado, con la excepción de alguna pequeña promoción previa. Son espacios conformados generalmente por áreas de autopromoción y autoconstrucción (La Isleta y parte de Schamann y Tamaraceite), por polígonos de vivienda de promoción pública, mayoritariamente en actuaciones masivas en edificios plurifamiliares longitudinales de hasta cinco plantas de los años sesenta (Las Rehoyas, Zárate y parte de Schamann y Tamaraceite) y por actuaciones masivas de edificios plurifamiliares en torre de los años setenta y ochenta, tanto de promoción pública como privada protegida (Jinámar, La Feria del Atlántico y Polígono de San Cristóbal) (Parreño-Castellano, 2004). Por lo tanto, los espacios rechazados parecen coincidir con unas determinadas tipologías y morfologías urbanas y con un modo de crecimiento urbano en polígono.

Desde el punto de vista territorial los espacios topofóbicos se ubican en cuatro ámbitos específicos, todos periféricos: La Isleta, en el norte de la ciudad, un barrio vinculado desde sus orígenes con el puerto de Las Palmas de Gran Canaria; la Ciudad Alta y barranco de Mata (El Polvorín, Las Rehoyas, Schamann, La Feria del Atlántico), la principal zona de crecimiento de la ciudad desde los años cincuenta hasta los ochenta; el Cono Sur (Polígono de San Cristóbal, Zárate), la expansión de la ciudad durante los mismos años sobre la vega de San José y Jinámar, un barrio de gran tamaño surgido en los setenta y segregado desde su origen del resto de la ciudad (Parreño-Castellano & Moreno-Medina, 2006).

En su conjunto, y salvo el caso de La Isleta, se trata posiblemente de las mejores expresiones de las viejas periferias urbanas fragmentadas en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria (González-Pérez, Parreño-Castellano & Sánchez-Aguilera, 2023), desempeñando un rol en la percepción adolescente que en otros escenarios urbanos desempeñan las villas miserias (Rubio & Santarelli, 2005). Se trata de barrios donde coexisten bajos niveles de renta per cápita, niveles de desempleo superiores al promedio de la ciudad, bajo nivel de cualificación y una población extranjera creciente provenientes del Sur Global. Al mismo tiempo, son espacios bien delimitados en el territorio, por su homogeneidad tipológica o por la existencia de fronteras reales o simbólicas que los separan del resto de la ciudad. A ello se suma que son, en términos generales, espacios con un claro predominio de la función residencial, con escasas infraestructuras comerciales y de ocio, con tramas urbanas densas en muchos casos y espacios libres de difícil aprovechamiento o mal condicionados. Son áreas en las que predominan viviendas de reducido tamaño generalmente, en edificios con escasa calidad constructiva.



Figura 1. Topofobias de los estudiantes de educación secundaria en Las Palmas de Gran Canaria



Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta propia.

En términos generales, estos espacios han sido objeto de intervenciones públicas para la mejora de su espacio público y privado y para la resolución de sus numerosos problemas constructivos, cuando no de operaciones de renovación (Parreño-Castellano & Suárez Naranjo, 2020), a pesar de lo cual siguen manteniéndose en el imaginario juvenil como espacios no deseables. En este sentido, es especialmente significativo el caso de barrio de El Polvorín (Figura 2), denominado por la mayoría de los estudiantes de esta manera, en lugar de Las Rehoyas Bajas, su nombre oficial. El primigenio polígono de viviendas promovido en ladera por el Patronato Benéfico de la Construcción Francisco Franco, en los primeros años sesenta, se renovó casi en su totalidad entre 1995 y 2009. Como consecuencia, el barrio adoptó una trama menos densa (sólo 65 viviendas por hectárea frente a las 171 existentes con anterioridad), más ordenada y menos condicionada por la pendiente de la ladera en la que se ubicaba originariamente, al mismo tiempo que los espacios para estacionamiento, la comunicación con el exterior y la calidad y tamaño de las viviendas mejoraban. A pesar de esta actuación pública y del hecho de que la conflictividad social en el barrio haya disminuido claramente, El Polvorín sigue siendo uno de los espacios rechazados que permanece de manera más indeleble en el imaginario juvenil.



Figura 2. Barrios con mayor carga topofóbica según los estudiantes de educación secundaria de Las Palmas de Gran Canaria



Leyenda: Jinámar (arriba, izquierda); El Polvorín (arriba, derecha); Las Rehoyas (abajo, izquierda); La Isleta (abajo, derecha).

Fuente: Elaboración propia.

## 5. RAZONES PARA EL RECHAZO

Los principales elementos percibidos como negativos en el espacio urbano conforman una realidad muy diversa. Tras un tratamiento inicial de las repuestas de los encuestados, éstas se agruparon en más de un centenar de códigos, algo que da fe del nivel de heterogeneidad de las opiniones. La categorización de los códigos dibuja una percepción centrada en cinco bloques generales, por orden decreciente: la carencia y calidad de los servicios urbanos, el diseño y el estado de conservación del espacio urbano, la inseguridad, la existencia de conflictos sociales y el impacto medioambiental. No obstante, detrás de esta diversidad de registros se imponen algunos factores claves que explican el rechazo y que tienen que ver con la movilidad, el mantenimiento del espacio urbano y la seguridad.

Entrando en el detalle, una buena parte de los adolescentes explica su rechazo a determinadas zonas por el bajo nivel de servicios urbanos (Tabla 2). En concreto, consideran especialmente negativa la falta de transporte público adecuado, pero con cifras más modestas destacan la escasez de actividad comercial y de infraestructuras de ocio, las deficiencias en la recogida de basura y la escasa calidad o ausencia de servicios educativos, deportivos y sanitarios. Las dificultades para la movilidad y la ausencia o escasa calidad de los servicios que puede tener una determinada zona de la ciudad son, por tanto, los elementos que generan más rechazo del espacio residencial. En este sentido, en el imaginario colectivo de los adolescentes un área genera más rechazo cuanto menos apropiada es percibida para su vida diaria. En otras palabras, en la medida en que el espacio urbano genera una menor libertad espacial y limita las posibilidades de sociabilización, más rechazo produce entre los adolescentes.



El diseño del espacio urbano y su estado de conservación y mantenimiento son otros de los elementos que condicionan la percepción de la mayoría de los adolescentes. La limpieza en el espacio público destaca especialmente, pero también sienten rechazo por la mala conservación de los inmuebles, el estado del asfaltado de las calles, la alta densidad de la trama urbana, la falta de espacios libres y las dificultades para el estacionamiento de los vehículos. Los adolescentes se muestran, por tanto, sensibles a las características físicas del entorno construido. Es lo que se ha denominado la ciudad afectiva o apariencia urbana (Abarca & Rojas, 2006), en la que la limpieza es una expresión directa de la importancia de la renovación del entorno en la construcción personal del espacio.

Tabla 2. Cuantificación por categorías de las peores características del espacio urbano de Las Palmas de Gran Canaria según la opinión de los estudiantes de educación secundaria

Agrupamientos	Categorías	Nº	Nº	%
Servicios urbanos	Transporte público	95	255	25,2
	Comercio	35		
	Basura	28		
	Educación	26		
	Ocio	21		
	Deportes	17		
	Sanidad	13		
	Otros/General	20		
Diseño y estado de conservación	Limpieza	123	247	24,4
	Estado de la ciudad	65		
	Densidad	23		
	Espacios libres	21		
	Aparcamiento	15		
Inseguridad	Inseguridad	162	242	23,9
	Droga	71		
	Alcohol	9		
Conflictos sociales	Convivencia	35	123	12,2
	Inmigración	35		
	Problemas sociales	20		
	Desempleo	16		
	Sinhogarismo	10		
	Pobreza	7		
Impacto medioambiental	Tráfico	62	118	11,7
	Ruido	33		
	Contaminación	23		
Otros			27	2,7
Total		1.012	1.012	100

Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta propia.

Un grupo también importante de adolescente basan su visión negativa en factores de índole social. Destaca, sobre manera, la inseguridad como elemento de rechazo. En ocasiones, algunos adolescentes centran su narrativa en la existencia de tráfico de drogas en las calles, pero con más frecuencia la inseguridad se asocia con la posibilidad de sufrir un robo en el espacio público o la existencia de peleas y actos violentos. A esto se suma, aunque de modo menos generalizado, la mala convivencia entre los residentes, la existencia de problemas sociales en sentido general y la generalización de la pobreza, el desempleo o la población sin techo como elementos que conforman una visión topofóbica del espacio urbano.

En términos generales, los factores sociales pasan a un primer plano en el imaginario colectivo adolescente de los espacios rechazados en la medida en que generan sentimientos de inseguridad o miedo, a raíz de lo que se puede apreciar en sus narrativas. Ejemplo de ello es el hecho de que un grupo reducido destaca la presencia de inmigrantes como algo negativo, vinculándola con la inseguridad. La



sensación de un posible peligro se convierte en un elemento central a la hora de construir el mapa social de topofobias.

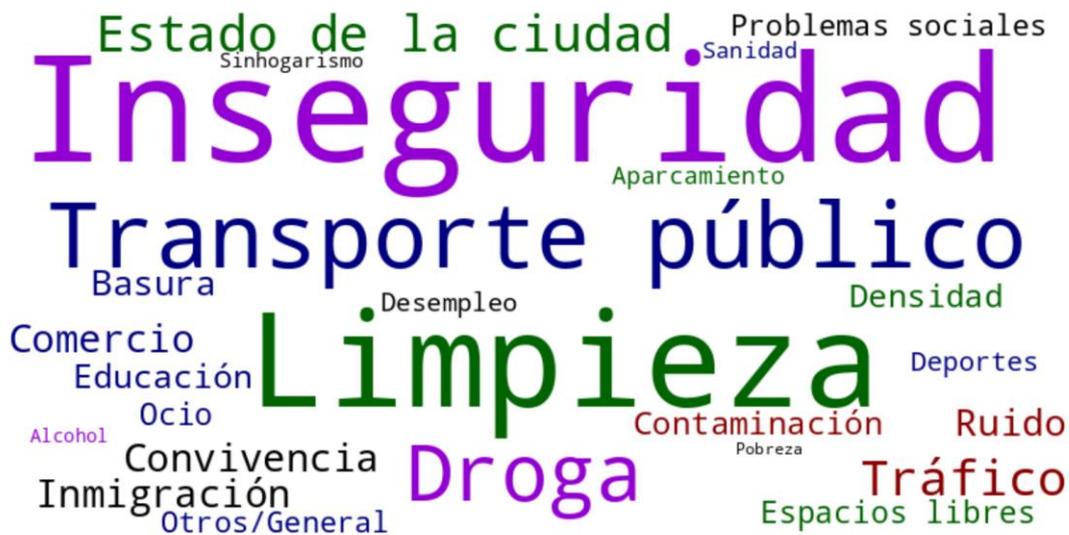
Por último, la diversidad de respuestas que configuran el caleidoscopio de la percepción adolescente también incluye otros factores ligados a la situación medioambiental de estos barrios. La contaminación, el ruido y la congestión del tráfico son los tres elementos más citados. En cualquier caso, estas respuestas son claramente minoritarias, lo que denota la menor importancia que tiene en la conformación de imaginarios topofóbicos entre los adolescentes.

Por tanto, si tuviéramos que sintetizar los factores generadores de rechazo para la mayoría de los adolescentes podríamos mencionar tres elementos clave como expresión de factores más generales: inseguridad, dificultades para la movilidad y falta de limpieza (Figura 3). En torno a estos tres elementos, se construye un imaginario al que se añaden otras capas menos perceptibles como el diseño urbano, la falta de conservación del espacio construido, la escasez de servicios públicos y privados o los problemas sociales. El espacio es rechazado en la medida en que genera sentimientos de miedo, no permite la socialización a través de sus diferentes componentes y es percibido como un entorno degradado e inadecuado para la construcción de la identidad personal. En otros términos, los adolescentes parten de los principios de protección, confort y disfrute (Gehl & Gemzoe, 2002) a la hora de construir su imaginario del espacio urbano, algo que se proyecta en sus factores topofóbicos.

Además de lo dicho hay que indicar que una buena parte de los adolescentes fundamentan sus razones para el rechazo en la información proveniente de su entorno familiar y social y en la imagen que proyectan los medios de comunicación y las redes sociales. La experiencia directa pasa a un segundo plano, como señalaba Jacob (2009). Con los estímulos y los constructos procedentes del exterior edifican su imaginario filtrado por el nivel de autonomía y pensamiento crítico que les permite el estado de construcción de sus identidades.

Todo ello nos hace colegir que la asignación de determinadas características a espacios concretos se base en una simplificación de la realidad. Los diferentes espacios rechazados son percibidos como algo uniforme dado que su imaginario se fundamenta en atributos simples que son generalizados en el territorio. La falta de experiencia en el territorio es un elemento de estigmatización en términos generales, algo que en el caso de los jóvenes se incrementa aún más.

Figura 3. Topofobias de los estudiantes de educación secundaria en Las Palmas de Gran Canaria



Leyenda: servicios urbanos, azul marino; Diseño y estado de conservación, verde oliva; Inseguridad, lila; Conflictos sociales, negro; Impacto medioambiental; rojo.

Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta propia.



## 6. CONCLUSIONES

La representación de los espacios negativos que subrayan los estudiantes de educación secundaria en Las Palmas de Gran Canaria permite identificar varias claves recurrentes en el señalamiento de topofobias, lugares imaginarios del rechazo en el municipio. Un número pequeño de barrios aglutinan este repudio, que por otra parte vienen siendo los habituales en el imaginario social tradicional como barrios no deseados e incapaces de eludir ese estigma aun cuando el nivel de conflictividad haya mermado considerablemente y la morfología interna y el espacio construido y público se haya mejorado. A pesar de estas regeneraciones y del cambio social, se mantienen patrones espaciales del rechazo.

Casi todos son barrios periféricos, fragmentados, que no tienen una delimitación precisa y están mal conectados con los lugares centrales de la ciudad. Se caracterizan por una menor presencia de la inversión pública y privada en servicios, dotaciones y equipamientos y contienen elementos simbólicos percibidos en negativo que implementan la desaprobación por parte de los adolescentes.

La jerarquización del rechazo de estos barrios deviene del número de veces que los estudiantes apuntan una cualidad negativa que perciben del espacio y no de actores que los hacen indeseables; en cambio, estas respuestas no pueden contrastarse con el nivel de conocimiento que tienen los estudiantes de los barrios señalados. De forma reiterada apuntan la escasez de transporte público, la limpieza y la inseguridad como elementos caracterizadores de sus topofobias sin que obvien la tipología y calidad edificatoria, el ruido o el tráfico, ni eluden, tampoco, la configuración morfológica del barrio. De esta manera, construyen territorios subjetivos con los que no se sienten identificados y a los que muestran su reprobación. Se señalan áreas o barrios como espacios inconcretos y no puntos “calientes” como calles, plazas, parques, etc., lo que estaría más vinculado con una experiencia vivida.

Son territorios que los estudiantes no sienten como propios. No forman parte de su cotidianidad ni de sus relaciones familiares, escolares o de ocio; no son lugares habituales en los que se lleva a cabo su socialización. Perciben que estos barrios no les ofrecen elementos atractivos para llevar a cabo su esparcimiento. Es entonces cuando el desconocimiento genera desapego (y viceversa) y, si la información recibida desde el entorno próximo, de la sociedad, de los medios de comunicación o de las redes sociales subrayan posibles incidentes, se incrementa esa burbuja del temor enquistando la estigmatización de estos barrios, ya de por sí señalados. Por lo tanto, estas construcciones territoriales del rechazo no son del todo propias ni se extraen exclusivamente de sus vivencias. Las experiencias externas alimentan esta percepción negativa insistiendo en la territorialidad topofóbica (Mape-Guzmán & Avendaño-Arias, 2016).

La topofobia no siempre coincide o se percibe igual por distintos grupos etarios, sociales o económicos. La Isleta, por ejemplo, se cartografía como uno de los espacios críticos de rechazo por los adolescentes, mientras que la renovación urbana, su proximidad a la playa, la mejora de las condiciones económicas de sus habitantes, etc., la han hecho atractiva para las actividades turísticas y residenciales, contribuyendo así a la involución de su trayectoria estigmatizante si tenemos en cuenta otros actores. Por lo tanto, la fragmentación simbólica de estos espacios de rechazo es tanto consecuencia de sus características territoriales como de la diversidad de imaginarios construidos por los diferentes grupos sociales. La importancia del constructo adolescente reside en la capacidad de este para perdurar en el tiempo en la medida en que pasan a la vida adulta, de ahí la importancia de avanzar en su análisis como elemento relevante para el entendimiento del espacio urbano.

Agradecimientos: La colaboración de los siguientes centros ha sido imprescindible para realizar este trabajo: IES La Isleta, IES Antonio Godoy Sosa, IES Siete Palmas, IES Mesa y López, IES de Tafira - Nelson Mandela, IES Alonso Quesada, IES Pérez Galdós, IES Isabel de España, CPEIPS San Antonio María Claret, IES Cairasco de Figueroa, IES La Minilla, IES Ramón Menéndez Pidal, IES Schamann, IES Islas Canarias, The British School of Gran Canaria y, por último, IES Simón Pérez. Este trabajo ha sido realizado en el marco de los proyectos de investigación “Fragmentación espacial y espacio residencial (vivienda y espacio público) en las ciudades medias españolas y sus áreas urbanas” (PID2021-124511NB-C22), en la modalidad de investigación no orientada tipo coordinado, y “Ciudades en transición. Fragmentación urbana y nuevos patrones socio-espaciales de desigualdad en el contexto postpandemia - URBAN e-RUPTIO-” (PID2021-122410OB-C31), en la modalidad de investigación orientada, ambos de la Convocatoria 2021 de Proyectos de Generación de conocimiento, del Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España.



REFERENCIAS

- Abarca, R. V., & Rojas, M. L. (2006). Espacios públicos y percepción de los adolescentes urbanos. *Revista Reflexiones*, 85 (1-2). file:///C:/Users/Usuario/Downloads/11436-Texto%20del%20art%C3%ADculo-17187-1-10-20130801.pdf
- Bertoni, F. (2021). Escapes into nature or green reclusion? Slacklining, non-urban imaginaries, and the potential of bodies in the city. *Annals of Leisure Research*, 24 (4), 1-21. doi: <https://doi.org/10.1080/11745398.2021.1934883>
- Dore, M. (2021). Design Seen from the Outside: An Ethnography of Institutional Participatory Design for the City-Making. *The Design Journal*, 24 (4), 663-672. doi: <https://doi.org/10.1080/14606925.2021.1934303>
- De Certeau, M., Giard, L., & Mayol, P. (1999). *La invención de lo cotidiano 2. Habitar, cocinar*. México: Universidad Iberoamericana.
- De Lima, S. T. (2002). Reflexões a respeito da paisagem vivida, toponímia e topofobia à luz dos estudos sobre experiência, percepção e interpretação ambiental. *Geosul*, 17 (33), 117-141.
- Dyson, J., & Jeffrey, C. (2022). Fragments for the Future: Selective Urbanism in Rural North India. *Annals of the American Association of Geographers*, 112 (4), 1008-1022. doi: <https://doi.org/10.1080/24694452.2021.1947770>
- Enright, T. (2022). The Infrastructural Imagination. *Journal of Urban Technology*, 29 (1), 101-107. doi: <https://doi.org/10.1080/10630732.2021.2001715>
- Gehl, J., & Gemzoe, I. (2002). *Nuevos Espacios Urbanos*. Barcelona: Editorial Gili.
- Godoy, O. (2023). Métodos mixtos de investigación. Imaginarios sociales, urbanos y del miedo y su aplicación en un caso de estudio. *Imagonautas*, 12 (17), 64-82.
- González-Pérez, J. M., Parreño-Castellano, J. M., & Sánchez-Aguilera, D. (2023). The Peripheries of Spanish Developmentalism. An Enduring Model of Urban Fragmentation. En *Urban Dynamics in the Post-pandemic Period: Tourist Spaces and Urban Centres* (pp. 245-261). Cham: Springer International Publishing.
- Hagerman, C. (2007). Shaping neighborhoods and nature: Urban political ecologies of urban waterfront transformations in Portland, Oregon. *Cities*, 24 (4), 285-297. doi: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2006.12.003>
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu editores.
- Jacob, C. P. (2009). *Espacios del miedo: efectos de la renovación urbana en la percepción del miedo [tesis de maestría]*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia en convenio con Instituto Geográfico Agustín Codazzi, Bogotá.
- Kelley, M. J. (2013). The emergent urban imaginaries of geosocial media. *GeoJournal*, 78 (1), 181-203. doi: <https://doi.org/10.1007/s10708-011-9439-1>
- Lindón, A. (2007). Los imaginarios urbanos y el constructivismo geográfico: los hologramas espaciales. *Revista EURE*, 33 (99), 31-46. doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612007000200004>
- Lopera, A. M., & Santana, C. M. (2021). Imaginarios urbano-rurales en el barrio El Salado de Ibagué, Colombia. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 13, 1-15. doi: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20200104>
- Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL.
- Mape-Guzmán, F., & Avendaño-Arias, J. (2017). Topofobias e imaginarios del miedo sobre el espacio urbano de la localidad de Fontibón, Bogotá, Colombia. *Perspectiva Geográfica*, 22 (1), 49-68. doi: <https://doi.org/10.19053/01233769.6115>
- Mason, K., & Whitehead, M. (2012). Transition Urbanism and the Contested Politics of Ethical Place Making. *Antipode*, 44 (2), 493-516. doi: <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2010.00868.x>
- Narváez, A. B., & Soto, K. (2014). Imaginarios urbanos de la discapacidad y la exclusión. *ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 8 (24), 11-37.
- Parreño-Castellano, J. M. (2004). *La vivienda protegida de promoción privada en Las Palmas de Gran Canaria (1940-1998)*. Las Palmas de Gran Canaria: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Parreño-Castellano, J. M., & Moreno-Medina, C. J. (2006). La creación de asentamientos públicos segregados en los setenta. El caso de Jinámar (Islas Canarias, España). *Ería*, (70), 175-190.



- Parreño-Castellano, J. M., & Suárez Naranjo, M. (2020). El difícil camino para la reposición de los polígonos de vivienda de promoción pública en Las Palmas de Gran Canaria. En *Geografías Urbanas de Gran Canaria y Fuerteventura* (pp. 59-73). Madrid: Mercurio Editorial.
- Piaget, J., & Inhelder, B. (2000). *Psicología del niño*. Madrid: Ediciones Morata.
- Pyszczek, O. L. (2012). Los espacios subjetivos del miedo: construcción de la estigmatización espacial en relación con la inseguridad delictiva urbana. *Cuadernos de Geografía: Revista colombiana de Geografía*, 21 (1), 41-54. doi: <https://doi.org/10.15446/rcdg.v21n1.30694>
- Rausch, G. A., & Martín, D. (2020). Imaginarios geográficos, grupos dominantes e ideas sobre nación. Dos propuestas de transformación territorial para ámbitos fluviales argentinos. *Revista de Geografía Norte Grande*, (75), 9-33. doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022020000100009>
- Rubio, M. L., & Santarelli, S. (2005). Imagen y significado del espacio urbano en los adolescentes de la ciudad de Bahía Blanca. *Revista Universitaria de Geografía*, 14(1-2), 43-60.
- Soja, E. (2001). *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Oxford: Blackwell.
- Tuan, Y-F. (1974). *Topofilia. Un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*. España: Melusina.
- VanHoose, K., Hoekstra, M., & Bontje, M. (2021). Marketing the unmarketable: Place branding in a postindustrial medium-sized town. *Cities*, 114, 1-9. doi: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103216>



# LA CARENCIA DE "TERCEROS LUGARES" EN LAS PERIFERIAS URBANAS DE LAS CIUDADES MEDIAS. EL CASO DE ALICANTE

JUAN LÓPEZ-JIMÉNEZ<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Departamento Geografía Humana, Universidad de Alicante, Carretera San Vicente del Raspeig s/n, 03690 San Vicente del Raspeig - Alicante, [juan.lopez.j@ua.es](mailto:juan.lopez.j@ua.es)*

**Resumen.** Los terceros lugares o emplazamientos dentro del tejido urbano que no suponen ni el domicilio ni el lugar de trabajo son elementos que favorecen la comunicación, interacción y flujos de encuentro social y económico en las ciudades. La ciudad compacta y polifuncional requiere de estos elementos urbanos por su relación directa con la complejización de la vida urbana. La hipótesis de la menor densidad de terceros lugares en las periferias de las ciudades medias se plantea a partir de la utilización del sistema de ciudades medias de la provincia de Alicante como ámbito y laboratorio territorial de estudio. La estimación de indicadores cuantitativos como el índice de dotación comercial aplicado a los terceros lugares, es una herramienta metodológica de partida para entrever el grado de mezcla de usos del suelo de las delimitadas unidades intraurbanas que muestran la menor densidad de terceros lugares en estos espacios urbanos periféricos. Al contrario, existe una gran densidad de terceros lugares en determinados ámbitos centrales. El resultado adelanta la existencia de un sistema urbano poco cohesionado y alejado de las directrices de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (2030) y Agenda Urbana 2030 en estos espacios urbanos.

**Palabras clave:** terceros lugares, ciudades medias, vida social, interacción social, calidad de vida, Agenda 2030

## THE LACK OF "THIRD PLACES" IN THE URBAN PERIPHERIES OF MEDIUM-SIZED CITIES. THE CASE OF ALICANTE

**Abstract.** Third places or locations within the urban fabric that do not involve either the home or the workplace are elements that favour communication, interaction and flows of social and economic encounters in cities. The compact and multifunctional city requires these urban elements because of their direct relationship with the complexity of urban life. The hypothesis of the lower density of third places in the peripheries of medium-sized cities is based on the use of the system of medium-sized cities in the province of Alicante as a territorial study area and laboratory. The estimation of quantitative indicators such as the commercial endowment index applied to third places is a starting methodological tool to glimpse the degree of mix of land uses of the delimited intra-urban units that show the lowest density of third places in these peripheral urban spaces. On the contrary, there is a high density of third places in certain central areas. The result anticipates the existence of an urban system that is not very cohesive and far from the guidelines of the Sustainable Development Goals (2030) and the Urban Agenda 2030 in these urban spaces.

**Keywords:** third places, medium-sized cities, social life, social interaction, quality of life, 2030 Agenda



## 1. INTRODUCCIÓN

Los terceros lugares son definidos como los emplazamientos que no representan ni el domicilio (primer lugar) ni el trabajo (segundo lugar), sino otros que en el entramado urbano motivan para que la gente acuda y haga vida e interacción social (Oldenburg, 1989; Montgomery, 1997; De Nadai, Staiano & Larcher, 2016). Estos terceros lugares son los espacios públicos y privados que, representados principalmente por el comercio de proximidad, la hostelería y los equipamientos se reparten por el tejido urbano. Estas dotaciones colectivas distribuidas en el tejido urbano favorecen la mezcla de usos y en combinación con las densidades poblacionales pueden generar sinergias que fomenten la vida e interacción social en la calle (Hickman, 2013; Van Den Berg, Arentze & Timmermans, 2015; Williams & Hipp, 2018, López-Jiménez, 2022).

La calidad de vida en las ciudades depende de esta colectivización del uso del espacio público y privado que repercute integralmente en todos los individuos y grupos sociales independientemente de su edad, sexo, origen, cultura y religión. El modelo de crecimiento urbanístico derivado de la aplicación del planeamiento urbanístico no ha asegurado siempre el equilibrio de los tejidos urbanos polifuncionales que respondiera a una necesaria dotación de terceros lugares como elementos indispensables para la vitalidad urbana. A este factor se le suma la pérdida de densidades poblacionales que merman la viabilidad económica de los comercios de proximidad por restar masa social y clientes potenciales (López-Jiménez, 2022). El conocimiento de los procesos en cada una de las partes de la ciudad cobra relevancia por cuanto la capacidad de vida e interacción social se resiente y agudiza en las ciudades fruto del cambio de la distribución de la población absoluta intraurbana, de sus densidades poblacionales y de sus diferentes pautas de crecimiento urbanístico. En este sentido, el objetivo 11 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas pretende lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles a través del control del crecimiento de las ciudades para que estas ofrezcan acceso a equipamientos públicos y posibilidades de organizarse para su propósito. La Nueva Agenda Urbana, adoptada en Hábitat III en Quito en 2016 (ONU, 2017), señala directrices para las ciudades, con referencia a la interacción social, dentro de la necesaria sostenibilidad espacial urbana. La Agenda Urbana Española desarrolla la Nueva Agenda Urbana e incluye el objetivo estratégico 6 de fomentar la cohesión social y buscar la equidad, porque se reconoce que las ciudades son espacios de relaciones sociales, donde la variedad, la densidad y la proximidad de las personas, las actividades y las estructuras urbanas han permitido la construcción conjunta de experiencia humana.

La provincia de Alicante presenta un sistema de ciudades medias que articulan un territorio que presenta un crecimiento socioeconómico y demográfico dual entre las áreas litorales y el interior. La actual dinámica de estas ciudades presenta unos procesos consecuentes de las variaciones demográficas y económicas que implican unos cambios para la necesaria cohesión urbana que se manifiestan también a nivel intraurbano. Dentro del concepto de ciudad compleja y polifuncional, con dotación suficiente de terceros lugares como indicador válido para entrever la vida social y la calidad de vida de las ciudades, se plantea la hipótesis de la gradación de dotaciones de estos equipamientos representados por los terceros lugares desde el centro urbano hacia los espacios urbanos periféricos de las ciudades medias de Alicante, sea cual sea su origen o tipo de desarrollo urbano.

## 2. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

El estudio de los procesos intraurbanos requiere de una previa definición y división homogeneizada del espacio urbano. Los distritos censales, secciones censales, distritos urbanos, subdistritos urbanos y otros, con la incorporación de bases de datos vinculadas de carácter socioeconómico por parte del Instituto Nacional de Estadística (INE) le han conferido unas posibilidades para los estudios urbanos y socioeconómicos dentro de la Geografía Urbana y de otras disciplinas.

La metodología de la presente investigación utiliza la división intraurbana de los distritos censales que incorporan al suelo urbano y urbanizable consolidado residencial de los principales núcleos de población según nomenclátor de las ciudades medias de la provincia de Alicante. En algunos casos y por el interés de diferenciar los espacios centrales y céntricos del resto del núcleo urbano y de la periferia, se ha procedido a generar unidades urbanas con la metodología específica derivada del subdistrito urbano del proyecto Urban Audit del INE. Estos subdistritos aglutinan varias secciones censales que, con características



comunes en cuanto a morfología urbana y antigüedad de la edificación conforman unidades urbanas con número mínimo y máximo de habitantes (entre 5.000 y 40.000 habitantes). Para este propósito ha sido indispensable lo aportado por la literatura respecto a estas ciudades y sus áreas centrales, así como el análisis de ortofotos antiguas.

El estudio de la distribución intraurbana de los terceros lugares en estas unidades intraurbanas permitirá un diagnóstico para entrever la diferenciación de estos por áreas diferenciadas dentro de la ciudad. El indicador utilizado es el índice de dotación de terceros lugares, que se adapta para esta investigación a partir del existente índice de dotación comercial, o número de establecimientos cada 100 habitantes, que se utiliza en estudios e informes comerciales en ámbitos urbanos. Esta herramienta metodológica mostrará el grado de mezcla de usos del suelo de las delimitadas unidades intraurbanas.

La disponibilidad de datos georreferenciados de aquellos lugares que se integran en la definición de los terceros lugares y que son principalmente los equipamientos públicos, junto al comercio de proximidad, hostelería y restauración puede permitir un análisis con el propósito de alcanzar el objeto de este estudio. La Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales (EIEL) del Ministerio de Política Territorial y Función Pública del Gobierno de España facilita que todos los municipios españoles de menos de 50.000 habitantes dispongan de información cuantitativa y cualitativa de sus equipamientos y servicios de competencia municipal. Esta encuesta está regulada por el Real Decreto 835/2003, de 27 de junio y por la Orden APU/ 293/2006, de 31 de enero, de desarrollo del mencionado Real Decreto. Esta información en muchos casos está accesible también en los visores geográficos dependientes de ayuntamientos y diputaciones. En el caso de los municipios objeto de estudio el servicio Geonet de la Diputación de Alicante también permite el acceso a dicha información. A partir de la encuesta EIEL se toman en consideración los siguientes equipamientos como terceros lugares: parques, casas consistoriales, centros asistenciales, centros culturales, centros de enseñanza, centros sanitarios, instalaciones deportivas, lonjas y mercados o ferias.

Por otro lado, la información del equipamiento comercial de proximidad georreferenciado se extrae de la plataforma web denominada Mapa del Comercio de Proximidad. Esta plataforma está participada por los principales ayuntamientos de la Comunidad Valenciana en colaboración con la Generalitat Valenciana. El método de utilización de la base de datos de comercio de proximidad es orientativo por cuanto en la actualidad, la representación de la realidad comercial depende del diferente impulso dado a la plataforma por parte de cada ayuntamiento para actualizar dichos datos, así como del proceso temporal en el que se encuentra esta labor. Estos datos automáticamente se actualizan en el momento de alta, no siendo así en el caso de las bajas, que se comunican principalmente a la Agencia Tributaria. Aun así, en los municipios seleccionados dicha base de datos y catálogo se aproxima a la realidad para la estimación de la densidad de terceros lugares. Por consiguiente, de estos mapas comerciales de proximidad se consideran terceros lugares para el presente estudio los siguientes: alimentación, droguería-perfumerías, gestión y finanzas, floristerías y jardinería, animales, hogar y decoración, informática, imagen y sonido, joyería-relojería, mayoristas, moda y complementos, ocio, deportes y aficiones, papelería, librería y quioscos, salud y belleza, servicios, tabaco y loterías y vehículos.

### **3. LAS CARACTERÍSTICAS INTRAURBANAS DE LAS CIUDADES MEDIAS DE LA PROVINCIA DE ALICANTE**

En la mayor parte de las ciudades medias de la provincia de Alicante la pérdida de población ha sido significativa en los últimos diez años y rompe la tendencia de una tasa de evolución de población positiva que se había producido en estas ciudades desde la década de los años de 1980 (López-Jiménez, 2023). Las ciudades de Alcoy, Benidorm, Elche, Elda, Torrevieja y San Vicente del Raspeig son las 6 ciudades medias de la provincia de Alicante que articulan el territorio mediante un sistema urbano dentro de una estructura policéntrica. Estas ciudades han tenido una evolución urbana y demográfica diferenciada a partir de su origen y consolidación hasta la actualidad (Dávila, 1993; Larrosa, 2000; Martín, 2003; Cutillas, 2006; 2009; López-Jiménez, 2023). Por un lado, la ciudad de Alcoy, Elche y Elda exhiben el mayor crecimiento urbano y poblacional asociado al despegue de la actividad industrial. Por otro lado, las ciudades de Benidorm y Torrevieja, cuyo fuerte desarrollo urbanístico y poblacional surgió de la actividad turística y turística-residencial respectivamente. Por último, la ciudad de San Vicente del Raspeig, de también fuerte



crecimiento en el pasado, pero a raíz de su condición de núcleo urbano dentro de una gran área metropolitana en la que se encuentra la ciudad de Alicante.

Más allá de las discontinuidades y el margen de error posible en la delimitación de áreas intraurbanas atendiendo a las características morfológicas, estas delimitaciones propuestas se apoyan también en lo aportado en la literatura conforme a trabajos sobre geografía urbana de estas ciudades medias (Dávila, 1993; Larrosa, 2000; Martín, 2003; Cutillas, 2006,2009), pero también en el análisis de la evolución urbana a través de las fotografías aéreas disponibles en el visor cartográfico de la Generalitat Valenciana. La diferenciación en estos núcleos urbanos del centro urbano-histórico, de las áreas urbanas céntricas y del resto del núcleo urbano, en donde se incluye la periferia, permiten que la aplicación del índice de densidad de terceros lugares a nivel intraurbano pueda lograr diferenciar aquellos espacios dotados de diferente manera según el modelo de crecimiento y de ocupación residencial y poblacional.

#### **4. LA APLICACIÓN DEL ÍNDICE DE DENSIDAD DE TERCEROS LUGARES A LAS CIUDADES MEDIAS DE LA PROVINCIA DE ALICANTE**

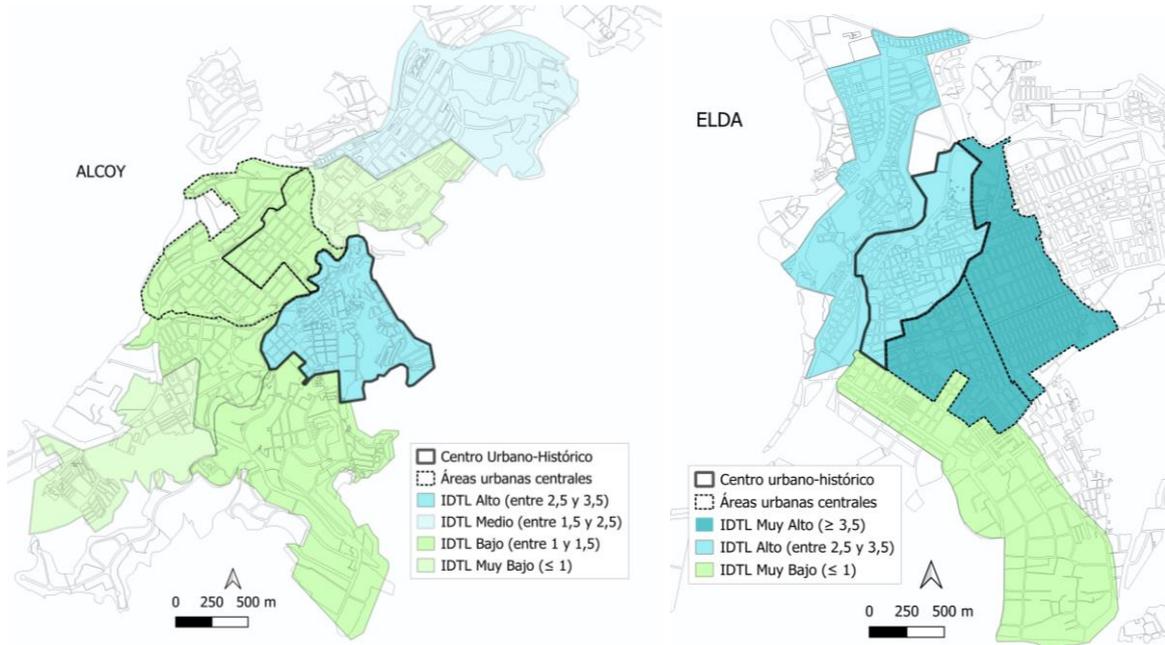
El resultado de la aplicación del Índice de Densidad de Terceros Lugares en las ciudades medias de la provincia de Alicante muestra unas diferencias significativas entre los municipios del litoral y del interior. La distribución intraurbana de los terceros lugares en las ciudades medias de la provincia de Alicante permite entrever la diferenciación de estos por áreas diferenciadas dentro de la ciudad, en donde generalmente existe una mayor dotación en los centros urbanos-históricos, frente al resto de áreas intraurbanas. Este análisis permite lograr diferenciar aquellos espacios dotados de diferente manera según el modelo de crecimiento y de ocupación residencial y poblacional. (véase figuras 1, 2, 3 y 4).

Por un lado, existe una alta dotación de terceros lugares en los centros urbanos de estas ciudades a raíz del número elevado de estos equipamientos y actividades con relación a la población residente. Al contrario, la periferia de los principales núcleos de población presenta una menor dotación de terceros lugares. Este patrón de distribución de la mayor dotación de terceros lugares es independiente al tipo de ciudad, sea industrial o turística, esté dentro de un área metropolitana o alejada de otros núcleos de población de cierta entidad poblacional.

Por otro lado, se puede distinguir un patrón de distribución específico. Independientemente del grado de actualización de los mapas de comercio de proximidad por parte de cada uno de los ayuntamientos, las ciudades industriales presentan una prolongación de valores más elevados de terceros lugares más allá del centro histórico-urbano e incluso de las áreas urbanas centrales. Este es el caso de Alcoy y Elda, aunque también de la ciudad de San Vicente del Raspeig. En el caso de Elda, que forma una conurbación urbana junto al municipio de Petrer, las características de su morfología urbana le confieren una alta compacidad urbana, que le permite dentro de todas sus unidades urbanas, una dotación elevada de este tipo de infraestructuras sociales por habitante. En algunos casos como Alcoy y San Vicente del Raspeig la mayor densidad se extiende ligeramente hacia áreas urbanas de reciente desarrollo. Este patrón de expansión de distribución de la mayor densidad se produce favorecido por el despliegue de la superficie comercial en la periferia.

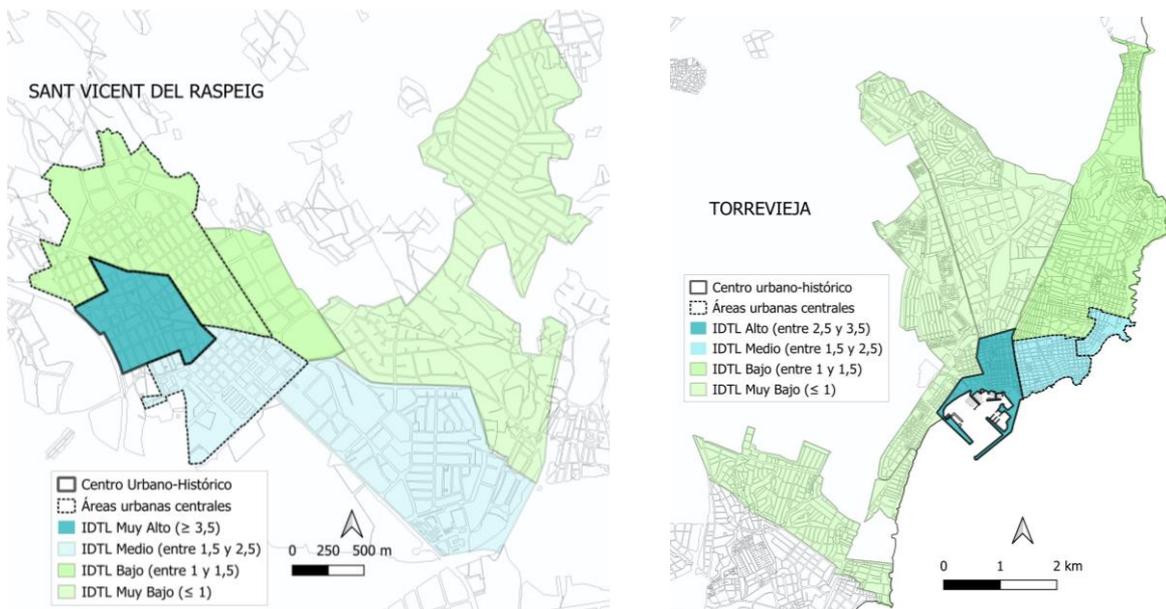


Figura 1. Índice de dotación de terceros lugares en Alcoy y Elda



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales (EIEL) del Ministerio de Política Territorial y Función Pública del Gobierno de España. Mapa del Comercio de Proximidad de la Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

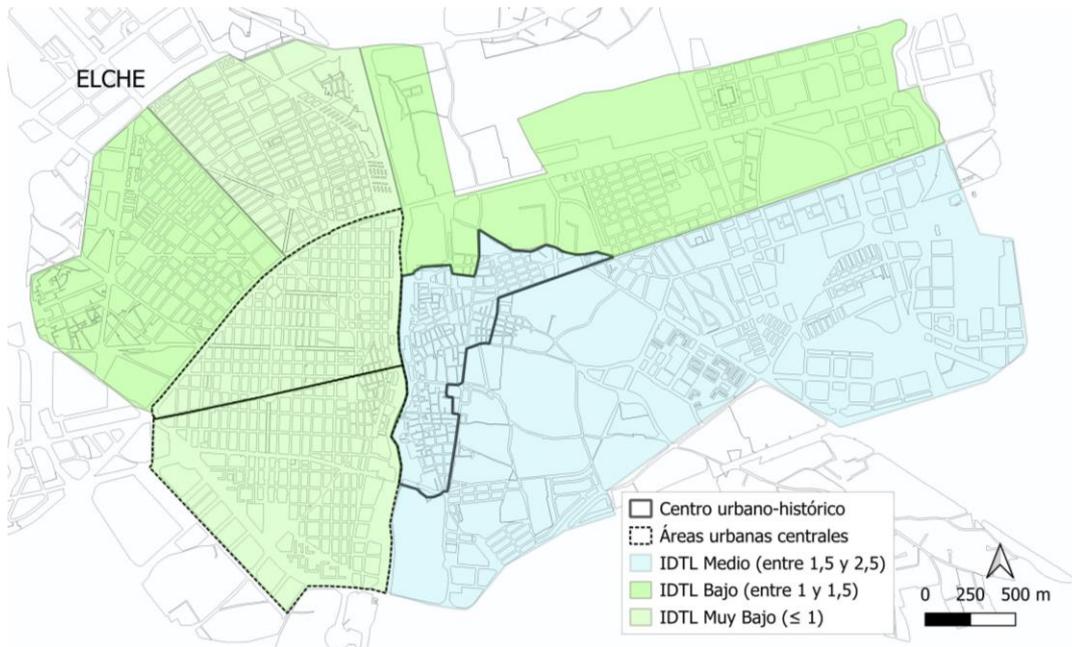
Figura 2. Índice de dotación de terceros lugares en San Vicent del Raspeig y Torrevieja



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales (EIEL) del Ministerio de Política Territorial y Función Pública del Gobierno de España. Mapa del Comercio de Proximidad de la Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

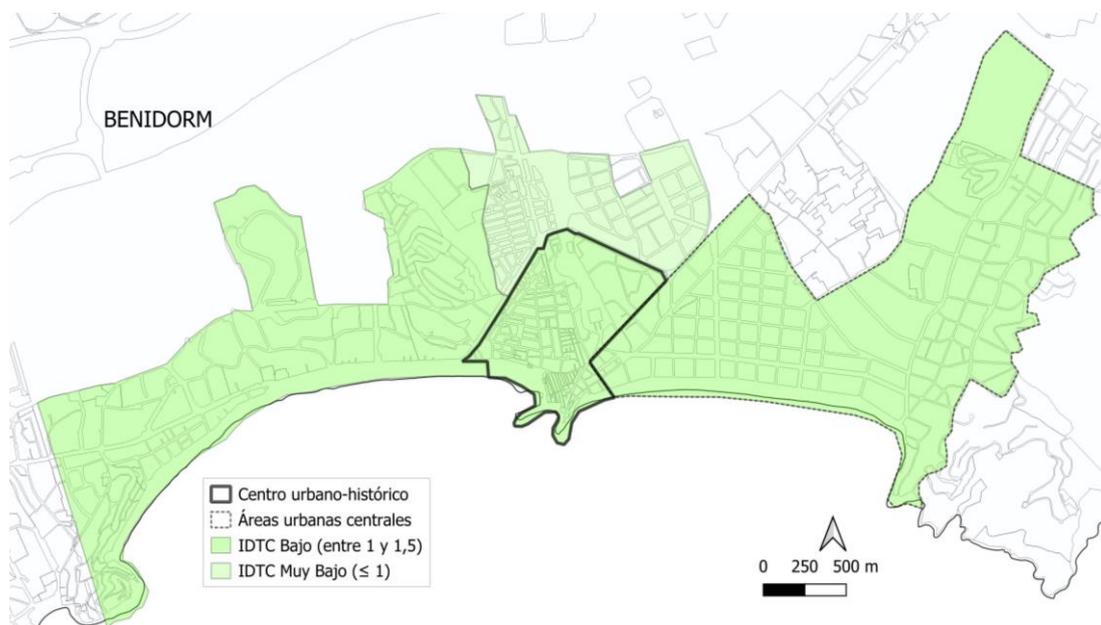


Figura 3. Índice de dotación de terceros lugares en Elche



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales (EIEL) del Ministerio de Política Territorial y Función Pública del Gobierno de España. Mapa del Comercio de Proximidad de la Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

Figura 4. Índice de dotación de terceros lugares en Benidorm



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales (EIEL) del Ministerio de Política Territorial y Función Pública del Gobierno de España. Mapa del Comercio de Proximidad de la Generalitat Valenciana. Elaboración propia.



En el caso de Elche y Benidorm, la falta de datos sobre comercio y actividades de proximidad impide esta apreciación de manera más inequívoca. Este análisis realizado se ha hallado únicamente con los equipamientos baremados según mayor o menor presencia media en comparación con el de otras ciudades medias provinciales. Aun así, se puede indicar que la dotación de la ciudad industrial de Elche es similar a las de las otras ciudades industriales de Alcoy y Elda, por cuanto se expande la dotación de terceros lugares en mayor medida por todo el tejido urbano a diferencia del resto de ciudades. Mientras, en las ciudades turísticas de Benidorm y Torrevieja presentan una diferenciación entre ellas, más allá de que para el caso de Benidorm únicamente se halla contabilizado los equipamientos. En Benidorm, con un modelo de ensanche de plano ortogonal con manzanas urbanas de gran superficie, hay una menor densidad de equipamientos públicos en comparativa con el mismo análisis de otros núcleos urbanos. En el caso de Torrevieja es significativa la extensión superficial del espacio urbano que prácticamente sella el término municipal de usos urbanos. Este factor influye en la desdensificación de la trama y la dificultad de una dotación suficiente de terceros lugares en todas y cada una de las partes de la ciudad. En este caso es importante considerar los tipos y cualidades de las instalaciones que permiten que se produzca la vida social, el tipo de sociabilidad que ofrecen y cómo esta puede influir en la vida pública por cuanto la población estacional en estos municipios es muy dispar a lo largo del año y puede incidir en el grado de utilización y dotación por habitante de los terceros lugares.

Por otro lado, en este índice de dotación de terceros lugares en las ciudades medias de la provincia de Alicante hay que indicar que este no es un índice estático por cuanto depende de la evolución de sus variables en el tiempo. La utilización de variables como la población implica que más allá de la apertura o cierre de establecimientos comerciales o de la localización de equipamientos públicos en un área u otra, la tendente variación de la población residente influya como elemento básico para el cálculo y resultado final. Por ello, en este análisis hay que tener en cuenta la variación de población en el periodo intercensal comprendido entre 2011 y 2021 para comprender que la tendencia cambiará porque actualmente las áreas intraurbanas que representan el centro urbano-histórico, las áreas urbanas céntricas y las periferias en las ciudades medias de la provincia de Alicante ganan o pierden población según cada caso (véase tabla 1).

*Tabla 1. Tasa de evolución de población en las áreas intraurbanas de las ciudades medias alicantinas*

Tasa de evolución de la población	Alcoy	Elda	S. Vicent. R.	Torrevieja	Elche	Benidorm
Centro urbano-histórico	7,5	-33,7	7,84	12,9	12,5	-35,5
Áreas urbanas centrales	-2,5	-7,3	0,42	30,9	5,5	-3,9
Resto núcleo urbano con periferia	-11,51	20,63	7,16	-1	-1,5	3,1

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

En el caso de Torrevieja se han perdido más de 10.000 habitantes en el total municipal en esta década, que principalmente se han distinguido por ser residentes que vivían en la periferia, es decir, un área urbana caracterizada por su vocación residencial-turística. La pérdida poblacional no es generalizada en la gran extensión superficial de la periferia de la ciudad. En algunos distritos es muy elevada, y en otros en cambio es positiva, por lo que el valor final de la pérdida poblacional de la periferia es de tan solo un 1%. Al contrario, en esta misma ciudad y a pesar de la pérdida generalizada de población, el centro urbano ha ganado considerablemente residentes. Esta variación de la población intraurbana influye en la evolución del índice de dotación de terceros lugares, que es alta en el centro urbano, pero no tanto como en otros centros urbanos-históricos de ciudades medias alicantinas a pesar de que pierdan incluso población. En el caso de Elda y Benidorm se está perdiendo mucha población en el centro urbano-histórico, pero incluso en las áreas céntricas, pero en Elda, a diferencia de lo que ocurre en Benidorm, su compacidad urbana influye en que los valores de dotación de terceros lugares sean altos.



En otras ciudades como Alcoy se pierden unos 2.000 habitantes en el periodo intercensal, con una distribución de la pérdida población en todas las áreas intraurbanas excepto en el centro urbano-histórico que gana población. En el caso de San Vicent del Raspeig y Elche igualmente crece la población en el centro urbano-histórico e incluso en las áreas céntricas.

El resto del núcleo urbano y las periferias de las ciudades medias de la provincia de Alicante mantienen también un comportamiento dispar en cuanto a la tasa de evolución de la población del periodo intercensal. En todos estos casos, haya o no cambios en la población, el nivel de dotación de equipamientos, comercios de proximidad y resto de actividades consideradas como terceros lugares es menor. Los tejidos urbanos cohesionados donde se alcancen los valores de relación e interacción social y económica fluida para la consecución del bienestar y la calidad de vida pueden variar conforme a la fluctuación de la población. En todos los casos la periferia se resiente de la dotación de terceros lugares a los habitantes existentes o tendentes. La interacción social, dentro de la necesaria sostenibilidad espacial urbana de la Nueva Agenda Urbana, adoptada en Hábitat III y aplicada a la Agenda Urbana Española no se alcanza por igual en las ciudades medias alicantinas atendiendo al nivel de dotación de terceros lugares. La cohesión social requiere de la proximidad de las personas, actividades y estructuras urbanas no alcanzándose por igual en las áreas urbanas centrales que en la periferia.

## 5. CONCLUSIONES

Los terceros lugares son los equipamientos públicos o privados que dentro de una ciudad no suponen ni el domicilio ni el lugar de trabajo. Estos elementos que favorecen la comunicación, interacción y flujos de encuentro social y económico en las ciudades se distribuyen de manera heterogénea dentro de estas. El estudio de la distribución intraurbana de los terceros lugares en las ciudades medias de la provincia de Alicante a través de hallar su índice de dotación de terceros lugares muestra la diferenciación de la densidad según diferentes áreas dentro de la ciudad. La distribución intraurbana de los terceros lugares en Alcoy, Benidorm, Elche, Elda, Torreveja y San Vicente del Raspeig indica que estas ciudades, sea cual sea su origen y función, mantienen un patrón diferenciado entre centro y periferia, en donde generalmente existe una mayor dotación en los centros urbanos-históricos, frente al resto de áreas intraurbanas como las áreas céntricas y la periferia.

En los ámbitos de la periferia de estas ciudades no se alcanzan los propósitos de dotación alta de este tipo de infraestructuras sociales necesarias para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (2030) y Agenda Urbana 2030 en cuanto al propósito de fomentar la cohesión social mediante la accesibilidad a espacios de relaciones sociales, donde la variedad, la densidad y la proximidad de las personas, las actividades y las estructuras urbanas permitan la construcción conjunta de experiencia humana. Aun así, y teniendo en cuenta que todas las ciudades medias alicantinas presentan diferenciados modelos de crecimiento y de ocupación residencial y poblacional tal cual sea su origen y función principal, las ciudades medias industriales presentan patrones que se acercan más a este propósito. A pesar de ello, la evolución demográfica intraurbana reciente, que puede influir en el índice dotacional de terceros lugares, no favorece una tendencia positiva clara en el futuro, dentro de una pérdida generalizada de población en estas ciudades medias industriales y otras ciudades medias de Alicante.

En general, el crecimiento socioeconómico y demográfico dual entre las áreas litorales y el interior y que se refleja en la actual dinámica de estas ciudades medias presenta unos procesos consecuentes que implican unos cambios en la cohesión urbana que se manifiestan también a nivel intraurbano. Dentro del concepto de ciudad compleja y polifuncional, con dotación suficiente de terceros lugares como indicador válido para entrever la vida social y la calidad de vida de las ciudades estos se concentran en los centros urbanos-históricos y se diluyen en el resto de espacios intraurbanos, en un proceso de cambio tendente fruto del ajuste de la población residente en cada uno de los espacios intraurbanos.



## REFERENCIAS

- Ayuntamiento de Alcoy (2024): Mapa del comercio de proximidad. Recuperado 2 febrero de 2024, de <https://alcoi.comercioscomunitatvalenciana.com/es/info/mapacomercio>
- Ayuntamiento de Benidorm (2024): Mapa del comercio de proximidad. Recuperado 23 enero de 2024, <https://benidorm.comercioscomunitatvalenciana.com/>
- Ayuntamiento de Elche (2024): Mapa del comercio de proximidad. Recuperado 23 enero de 2024, de <https://elx.comercioscomunitatvalenciana.com/es/mapa/index>
- Ayuntamiento de Elda (2024): Mapa del comercio de proximidad. Recuperado 2 febrero de 2024, de <https://elda.comercioscomunitatvalenciana.com/es/mapa/index>
- Ayuntamiento de San Vicente del Raspeig (2024): Mapa del comercio de proximidad. Recuperado 22 enero de 2024, de <https://sanvicenteraspeig.comercioscomunitatvalenciana.com/>
- Ayuntamiento de Torrevieja (2024): Mapa del comercio de proximidad. Recuperado 22 enero de 2024, de <https://torrevieja.comercioscomunitatvalenciana.com/>
- Cutillas, E. (2006). El incremento de la población extranjera en la provincia de Alicante. Los contrastes en su distribución espacial. *Investigaciones Geográficas*, (41), 85-104. <https://doi.org/10.14198/INGEO2006.41.06>
- Cutillas, E. (2009). El espacio social de Torrevieja en el contexto geodemográfico valenciano. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, (49). 209-236.
- Dávila, J.M. (1993). La recuperación integrada de centros históricos. Elementos de cualificación espacial en las políticas de Desarrollo regional. *El caso de Alcoy. Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 1(98), 597-623.
- Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales (EIEL) del Ministerio de Política Territorial y Función (2024). Recuperado 17 de enero de 2024, de [https://mpt.gob.es/politica-territorial/local/coop\\_econom\\_local\\_estado\\_fondos\\_europeos/eiel.html](https://mpt.gob.es/politica-territorial/local/coop_econom_local_estado_fondos_europeos/eiel.html)
- Hickman, P. (2013). “Third places” and social interaction in deprived neighbourhoods in Great Britain. *J. Hous. Built Environ*, 28 (2) pp. 221-236
- Instituto Nacional de Estadística. INE (2024): Censo de Población y Vivienda. Recuperado 11 febrero de 2024, de [www.ine.es](http://www.ine.es)
- Martín, G.-A. (2003). El crecimiento urbano de Benidorm según los expedientes de obras (1950-1970). *Investigaciones Geográficas*, (30), 119-133. <https://doi.org/10.14198/INGEO2003.30.05>
- Montgomery, J. (1997). Café culture and the city: the role of pavement cafes in urban public social life. *Journal of Urban Design*, 2(1), 83-102. <https://doi.org/10.1080/13574809708724397>
- Larrosa Rocamora, J.A. (2000). *Atlas demográfico y social de Elche*. Universidad de Alicante. Alicante.
- López-Jiménez, J. (2022). Las densidades y la forma urbana resultante en el planeamiento urbanístico para la vida e interacción social: el caso de Alicante. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 54(211), 37-56. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2022.211.3>
- López-Jiménez, J. (2023). Transformaciones socioeconómicas recientes en las ciudades medias de la provincia de Alicante. En *Territorios en transformación: oportunidades y propuestas frente a las crisis* (pp. 209-29). Aranzdi.
- Oldenburg, R. (1989). *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Community Centers, Beauty Parlors, General Stores, Bars, Hangouts, and How They Get You Through the Day*. New York: Paragon House.
- ONU (2017): *Hábitat III, Nueva Agenda Urbana*. Recuperado 11 de enero de 2024, de <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>
- Van Den Berg, P. & Arentze, T. & Timmermans, H. (2015). A multilevel analysis of factors influencing local social interaction. *Transportation* 42, 807-826 <https://doi.org/10.1007/s11116-015-9648-4>
- Visor de información geográfica GeoGis. GEONET Territorial (2024). *Suma Gestión Tributaria y Excma. Diputación Provincial de Alicante*. Recuperado 1 febrero de 2024, de <https://visor.geonet.es/>
- Visor Cartográfico de la Generalitat Valenciana (2024). Instituto Cartográfico Valenciano. Recuperado 1 febrero de 2024, de <https://visor.gva.es/visor/>
- Williams, S & Hipp, J. (2018). How great and how good?: Third places, neighbor interaction, and cohesion in the neighborhood context. *Social Science Research*, Volume 77, pp 68-78, <https://doi.org/10.1016/j.ssresearch.2018.10.008>.





# NUEVAS PERIFERIAS OBRERAS Y LA FORMACIÓN DE CLASE: ESTUDIO DE UNA PERIFERIA OBRERA SEVILLANA

MIGUEL BRAVO CANDELA<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Centre for Urban Research on Austerity, De Montfort University, Gateway House, Leicester LE1 9BH, Reino Unido, p2620905@alumni365.dmu.ac.uk*

**Resumen.** El estallido de la periferia Fordista, comprendida como un espacio relativamente homogéneo da paso a tres tipos de hábitats diferenciados: el barrio obrero tradicional, la neoperiferia y el área marginalizada. A tenor de estos procesos urbanos, la formación de clase obrera estaría sufriendo tensiones internas entre distintos estratos de clase cuyos hábitats y proyectos socioespaciales divergen. Mediante el estudio de caso de un barrio periférico en Sevilla, se analizan los distintos "marcos de lugar" (*place-frames*) que condensan diagnósticos sobre los recientes cambios urbanos en base a entrevistas semiestructuradas realizadas con residentes. Dos miedos diferentes, a la gentrificación o al gueto, catalizan las interpretaciones de los participantes, condensándolos en dos marcos-diagnóstico diferenciados. Cada uno de estos marcos moviliza una identidad de clase obrera distinta. Por un lado, una identificación obrera-plebeya se moviliza a través del miedo a la gentrificación e integra dentro del concepto de clase obrera a los estratos precarizados del hábitat de viejo barrio obrero y del gueto. A su vez el miedo al gueto moviliza una identificación de clase obrera-productivista que abarca a los residentes del barrio obrero tradicional y la neoperiferia.

**Palabras clave:** Marcos de lugar, Efectos contextuales, Clase social, Periferia urbana, Post-Fordismo

## NEW WORKING CLASS PERIPHERIES AND CLASS FORMATION: A STUDY OF A SEVILLIAN WORKING CLASS PERIPHERY

**Abstract.** The explosion of the Fordist periphery, previously thought as a relatively homogeneous space, paves the way to three distinct habitats: the traditional working-class neighbourhood, the neo-periphery and the marginalized area. Given these urban processes, working-class formation is suffering from internal tensions between different class strata whose habitats and socio-spatial projects diverge. Through the case study of a peripheral neighbourhood in Seville, it is analysed the different "place-frames" that condense diagnoses of recent urban changes. This is done through analysing semi-structured interviews with residents from the area. Two different fears, of gentrification and of ghettoization, catalyse the participants' interpretations, crystallizing into two distinct place-frames. Each of these frames mobilises a different working-class identity. On the one hand, a working-class-plebeian identification is mobilised through the fear of gentrification and integrates within the concept of working class the precarious strata of the old working-class neighbourhood and ghetto habitat. In turn, the fear of the ghetto mobilises a working class-productivist identification that encompasses the residents of the traditional working-class neighbourhood and the neo-periphery.

**Keywords:** Place frames, Contextual effects, Social class, Urban periphery, Post-Fordism.



## INTRODUCCIÓN

Esta comunicación aborda desde un enfoque socioespacial el proceso de realineamiento político de la clase obrera. Concretamente se centra en presentar los resultados del análisis sobre los efectos que tiene la diversificación de los hábitats urbanos periféricos en la identidad de clase obrera que movilizan los residentes durante sus interpretaciones de los cambios recientes en su contexto geográfico. En primer lugar. Se presenta entonces la literatura dominante sobre el rol de la clase social y la geografía en este proceso. Se critica este modelo y se propone una forma alternativa de abordar esta línea de investigación, a través de la incorporación del concepto de formación de clase y de un análisis de las transformaciones urbanas en las décadas pasadas. Se presenta el caso de estudio seleccionado en el que se centra la investigación y se explica el análisis de contenido y la forma de encajarlo con el uso de los “marcos de lugar” (Martin y Pierce, 2022) y se finaliza describiendo los resultados. Por un lado, se desganan dos marcos de lugar diferentes usados por los residentes para interpretar los cambios socioespaciales. Finalmente se abstraen, de estos marcos de lugar, dos identidades de clase obrera movilizadas en las narrativas.

## 1. MARCO TEÓRICO

### 1.1 El puzle teórico de la formación de clase

La estrategia de captura política de clases medias favorecería la desarticulación de la clase obrera del bloque socialdemócrata (Kriesi, 2010; Evans y Tilley, 2017). Este proceso se habría visto amplificado por presiones contextuales muy fuertes en los hábitats obreros: el rápido cambio demográfico de sus barrios con la llegada de la inmigración (Ferwerda, 2019) que favorece que la clase obrera blanca reaccione frente a la llegada de inmigrantes cambiando la identificación de clase por una identidad de “nativa”; el declive en condiciones socioeconómicas (Rodríguez-Pose, 2018); parroquialismo y aislamiento (Ziblatt et al., 2020). Esta narrativa sin embargo se sustenta en una conceptualización de la clase social problemática y en un entendimiento de los efectos contextuales limitado a ser una fuerza externa sobre un individuo ya formado. Esto conlleva a encontrarse con varios problemas empíricos y teóricos (Abou-Chadi et al. 2021). El problema reside en que el punto de llegada se ha tomado como punto de partida, es decir, se da por sentada la invariabilidad de las identidades obreras y de las preferencias ligadas a ella en vez de analizar como estas se desarrollan. Varios autores co-productores de esta narrativa han empezado a dar pasos para problematizar estas limitaciones (Bornschieer et al. 2021). En este momento teórico, se abre la posibilidad de ofrecer un análisis socioespacial que ahonde en la articulación política de las identidades obreras articuladas bajo el bloque socialdemócrata, su naturalización, y cuáles son los procesos urbanos que están cambiando esto. Para ello es necesario tratar la formación de clase y su geografía urbana.

El concepto de formación de clase hace referencia al proceso por el que grupos definidos estructuralmente adquieren una identidad social que es significativa para la acción colectiva (Olin Wright, 2015: 95-96). En este proceso se define qué posiciones en la estructura social se considera que corresponde a la identidad obrera y qué implica políticamente ser de dicha clase. En el proceso de formar esta identidad, sin embargo, se redefinen las fronteras de los grupos, y se impactan en las instituciones que regulan la estructura social (Thrift and Williams, 2014). La lucha de clases es antes una lucha sobre las clases que una lucha entre clases (Przeworski, 1977). Esta lucha sobre la clase se da entre distintos estratos de clase, el resultado es que a la hora de definir qué es clase obrera, alguno de estos estratos quede excluido (e.g. sectores precarizados que pasan a entenderse como parte del lumpenproletariado), y, de hecho, hay condicionamientos de la estructura social (McCarthy and Desan, 2023) y geográfica que favorecen esto. El desarrollo geográfico desigual (Massey, 1995; Smith, 2010) favorece que la competición intra-clase sea una realidad persistente (Gough, 2010). El realineamiento de clase debería entenderse a raíz de este enfoque teórico, sin asumir una homogeneidad de clase social, sino comprendiendo la pugna interna por la formación de clase.



## 1.2 Formación de clase y geografía

La geografía política ha avanzado en su comprensión de los efectos del espacio en las dinámicas de competición política. Pese a la diversidad de posiciones sobre la forma en la que esto ocurre, se pueden analizar estos efectos en términos de dos dimensiones principales: efectos de la geografía como la *condición espacial* sobre la que se constituyen los procesos políticos, y los efectos de la geografía al ser esta misma el *objeto de disputa política*. El espacio no actúa como ente abstracto, sino que, a través de la producción del Lugar, como entidad territorial dotada de simbolismo y en relación con sistemas políticos, económicos y sociales a distintas escalas (Agnew, 2014), plantea el terreno de juego sobre el que los procesos sociopolíticos de formación de clase se desarrollan. La formación de clase entonces debe ser analizada tomando en cuenta la estructura socioespacial, es decir, la distribución de las localizaciones de clase y de grupos sociales en el espacio (i.e. composición de un territorio, su segregación, su centralidad, etc.), y la geografía desigual de instituciones que dan forma a estas localizaciones de clase (Thrift y Williams, 2014). Analizando estas geografías sociales se pueden destacar la existencia de diferentes “hábitats socioespaciales”, entendidos como entornos cuya composición social, funciones en la división de trabajo espacial, y encaje institucional son similares (e.g. distritos comerciales, ciudades dormitorio de clase media, o los barrios obreros Fordistas analizados en este trabajo). Estos hábitats concentran los materiales en bruto (e.g. infraestructura física, instituciones, fenómenos sociales recurrentes) que posteriormente se articulan en marcos de lugar (Martin, 2003) que estructuran las lealtades políticas (McQuarrie, 2017), y moldean las identificaciones de clase.

Los lugares son construidos al ser asociados con diferentes símbolos y significados (Blokland, 2017; Massey, 2013). Para analizar con un nivel de detalle significativo cómo funciona el proceso por el que ciertos símbolos y significados son atribuidos este proyecto usa la perspectiva de los “marcos de lugar” (place-frames) (Pierce et al, 2011). Los marcos de lugar son los discursos políticos que quieren incidir en los procesos de producción del espacio. Son las prácticas de representación que se hacen de los lugares que habitamos, subrayando los procesos más importantes, los cambios significativos. La construcción de marcos de lugar se que se da de manera relacional, en distinción con respecto otros lugares y otros actores. A través de la construcción de marcos se define qué es lo más relevante que está cambiando, qué procesos y qué personas promueven ese cambio, y quién sale perdiendo. El uso de los instrumentos heurísticos de marcos de lugar por parte de Martin (2003), los cuales readaptan la teoría de Snow y Benford (2000) a la geografía, divide los discursos de organizaciones e individuos en diferentes partes en base a su funcionalidad. Los marcos de lugar tienen tres funciones principales: facilitar un diagnóstico destacando algunos problemas y transformaciones socioespaciales sobre otros; ensamblar un léxico que motive a la acción; avanzar una serie de actuaciones que solucionen los problemas. Martin (2003: 736) reduce (y extiende) la dimensión motivacional concebida por Snow y Benford (2000). Ella fija su atención a quiénes buscan interpelar los discursos y cómo estos construyen una identidad colectiva. Esto se debe a que los marcos siempre desarrollan una ‘llamada a las armas’, una justificación para actuar (Snow y Benford, 1988: 202; 2000), la cual se construye con una gama de vocabulario que referencia incentivos morales, de estatus, solidarios, y materiales.

Es entonces que estos marcos discursivos movilizan indirectamente ideas distintas sobre quiénes forman parte de la comunidad y quien no. De esta manera se conforma una identidad de clase social, que forma parte de los procesos de formación de clase. Si la literatura genera una idea de los nativos blancos y obreros que reaccionan ante la llegada de inmigrantes, ¿cómo reaccionan los nativos ante la llegada de dos tipos de recién llegados diferentes, unos marginalizados y otros más acomodados? Naturalmente, la segregación urbana de grupos étnicos y grupos migrantes es una realidad persistente bajo el espacio capitalista (Wacquant, 2023) apunta. En Europa, la concentración de migrantes es en los estratos más precarizados de la clase obrera y su concentración en hábitats marginalizados es parte de las condiciones que la geografía impone a la formación de clase. Sin embargo, de ello no se concluye automáticamente que la relación con otros hábitats deba de ser conflictiva automáticamente. Es en el proceso de construcción de marcos de lugar, donde se van produciendo unas narrativas que racionalicen el choque entre distintos hábitats urbanos, distintos estratos, resultando en disputas por lo que significa la identidad de clase obrera. En vez de tratar a la población nativa, blanca y de clase obrera, como entidades homogéneas, se busca entender como la residencia en distintos hábitats urbanos periféricos, y su caracterización dentro de estratos de clase, pueden ayudarnos a entender las formas en las que estos nativos interpretan cambios socioespaciales en el barrio.



### 1.3 Periferia obrera tensionada

El bloque obrero de la social democracia se sostenía, en parte, en una estrategia de formación de clase relacionada con un “hábitat socio-geográfico” concreto: las periferias obreras de la ciudad Fordista. Estos “cinturones rojos” toman su forma en un momento concreto en el que la economía de posguerra, basada en una producción industrial, coordinada por políticas keynesianas requerían de la habilitación de distritos industriales, alrededor de los cuales nacieron las barriadas obreras racionalmente planificadas (en su mayoría a posteriori). Estas barriadas establecieron un compromiso de clase entre la ciudad proletaria y la ciudad burguesa permitida por la tasa de ganancia creciente del capital que facilitó indexar los salarios a la productividad (Brenner, 2006). Esta periferia Fordista estaba organizada en torno a tres instituciones obreras elementales: el Sindicato, el Partido y la Asociación de Vecinos. Esta santa trinidad obrera conformó una clase centrada en la habilidad del obrero industrial sindicalizado de dinamizar la economía. Se sellaba la articulación en torno al proyecto socialdemócrata que propulsaba el compromiso de clase de estos años dorados del capitalismo.

En la transición a una periferia posfordista, este bloque de clase obrera se enfrenta a nuevos retos que están impidiendo que la social democracia articule políticamente con la misma estrategia de formación de clase. Los hábitats que la sostenían están ahora inmersos en dinámicas de conflicto provocados por una serie de transformaciones socioespaciales. La reestructuración industrial ha resultado en una reducción del empleo fabril y su relocalización en áreas más alejadas de la ciudad central (Scott, 1988), favoreciendo un cierto grado de suburbanización obrera (Torrado et al., 2021). A su vez, el grueso de empleo sería generado por una economía urbana más terciarizada y focalizada en el centro de la ciudad; a la vez que la explotación del suelo se dirige para la especulación inmobiliaria más que al sustento de actividades empresariales (Harvey, 1989). El proceso de metropolización de las áreas urbanas, sumado a los procesos mencionados, hace que la periferia obrera gane cualidad de centralidad urbana. Este paisaje urbano postfordista se complementa con dos transformaciones claves en la estructura de clase. Por un lado, el proceso de marginalización y precarización de algunos estratos de la clase obrera que serían estigmatizados con la etiqueta de “sectores/clases marginales” (Wacquant, 2008) que residen de manera hiperconcentrada en espacios en decadencia de la periferia Fordista altamente segregados. Por otro lado, un auge de la sociedad de clases medias, con la vuelta a la ciudad de sectores profesionales acomodados que estarían dinamizando los procesos de gentrificación (Boterman y van Gent, 2022). La saturación de los centros urbanos con actividades económicas postfordistas (e.g. turismo en las urbes del Mediterráneo) harían atractivas las periferias urbanas como nuevos espacios residenciales de estos sectores profesionales.

Siguiendo el trabajo de Peter Marcuse (1989) sobre el paso de una ciudad dual Fordista a una ciudad cuarteada -*quartered city*- postfordista se puede observar que el resultado es una partición de la periferia obrera en tres tipos de hábitats: obrera tradicional, neoperiferia y áreas degradadas (Observatorio Metropolitano de Madrid, 2015). La periferia obrera tradicional es el lugar de residencia de sectores obreros envejecidos, antiguos obreros fordistas, cuyos descendientes buscan moverse a los suburbios metropolitanos o se mantienen precariamente en la ciudad central, a la vez que la población migrante estaría tomando el relevo residencial de estas áreas (Díaz Parra, 2010). Las neoperiferias se caracterizan por ser nuevos espacios residenciales en las periferias, tanto de desarrollo privado o público (dependiendo de los regímenes locales) en los que nuevas familias profesionales, con mayores tasas de precariedad, buscan sus primeras viviendas. Finalmente, las áreas marginalizadas son esos espacios físicamente degradados (vivienda en mal estado, escasez de infraestructuras y servicios urbanos) donde se concentra población afectada por múltiples problemáticas sociales. La nueva centralidad urbana de estos espacios en el marco de la metrópolis expansiva generaría conflictos internos por captar los beneficios de localización (Bourdieu, 1999); los distintos hábitats favorecen que las estrategias de reproducción social de los distintos estratos de la periferia choquen entre sí. Unos estratos acomodados obreros que se resisten a dejar de ser clase media serían favorecidos por una integración en la ciudad central y los servicios educativos, infraestructurales y de mercado de trabajo; a su vez, los estratos obreros precarizados buscan reducir los costes de transporte al trabajo al mantenerse cerca del área central.

Esta comunicación avanza el estudio de los efectos de esta nueva configuración socioespacial de las periferias obreras sobre los procesos de formación de clase, concretamente tratando de entender cómo las interpretaciones de los residentes sobre los cambios en la periferia están generando identificaciones de clase obrera diferenciadas entre sí, y en muchos casos en conflicto. A partir del análisis de varios barrios



de la periferia de Sevilla, se trata de asentar algunas bases para poder entender la desarticulación de la clase obrera en las periferias urbanas del bloque socialdemócrata.

## 2. METODOLOGÍA

Existen varios tipos de estudios posibles para estudiar la desarticulación de los cinturones rojos y las nuevas identificaciones de clase. Una opción podría haber sido optar por un caso paradigmático (un barrio obrero que puntuase cerca de la media de las estadísticas de los barrios periféricos de Andalucía tanto en los patrones de voto electoral, instituciones políticas, datos sociodemográficos, ocupacionales, etc.), y sin embargo el interés de estudiar San Jerónimo, pese a ser en cierta manera un caso peculiar, es que nos permite en un espacio manejable con los recursos a disposición de un único investigador predoctoral, capturar varios fenómenos en un territorio manejable. El uso de Los Ángeles como caso de estudio, pese a haberse entendido como un caso atípico de formas urbanas fordistas, cobró importancia a la hora de analizar las formas posfordistas de la ciudad, tratándose en vez de un caso típico de un laboratorio en vivo de nuevas formas urbanas (Soja, 2008; Monahan, 2002).

Figura 1. Reconstrucción de los hábitats urbanos en San Jerónimo.



Fuente: Elaboración propia en base a Ortofotografía de 2016 de Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía

Esta combinación de elementos contradictorios en un territorio reducido es lo que hace atractivo como caso de estudio. Situado al norte de la ciudad de Sevilla, ha tenido un carácter histórico más industrial que muchos barrios obreros de Andalucía, donde los sectores servicios y un cierto carácter agrícola eran más comunes. Sin embargo, dos elementos son de interés. Primero, se percibe un proceso de degradación de un sector del barrio que convive con el rápido desarrollo de zonas de nueva urbanización dentro del mismo barrio; la tensión que otros barrios viven unilateralmente o más dilatada en el tiempo, se encuentra concentrada en San Jerónimo. Segundo, San Jerónimo es uno de los barrios donde mejor resiste la izquierda electoralmente, donde la identidad del barrio está más asociada al sindicalismo industrial, y por estas cualidades extremas, analizar su crisis nos permite entender procesos que pueden reverberar en otros barrios donde el alineamiento entre identidad de barrio obrero e izquierda socialdemócrata han sido más suaves.



El barrio se ha ido desarrollando a través de distintos momentos históricos, hasta sedimentar en tres hábitats urbanos diferenciados tanto a la hora de consultar los datos estadísticos (ver Tabla 1) como en los propios límites internos que los residentes establecen (en este documento no hay espacio para desarrollar como lo hacen). Estos tres hábitats (ver Figura 1) se pueden diferenciar, tomando el modelo del Observatorio Metropolitano de Madrid (2015), aunque en lugar de periferia neoliberal, establezco el nombre de neoperiferia ya que el desarrollo privado es escaso, y son viviendas sociales las que conforman esa nueva periferia.

El área marginalizada es una zona de cuyo tamaño de vivienda oscila entre 40 y 60m<sup>2</sup>, siendo edificados durante la década de 1960, son “cajitas de zapatos” como los llaman algunos participantes. Al paso por la calle se puede observar el poco mantenimiento, estando muchas fachadas descorchadas. Las viviendas nuevas construidas en el sur del barrio durante la década de los 2000 contrastan con Patronato por ser bloques de manzana cerrada, con pisos más amplios y un urbanismo más ancho. Esta zona muestra mayores índices de familias jóvenes y con estudios superiores, a la vez que mayor renta. El barrio obrero tradicional combina áreas de edificaciones de autoconstrucción (origen del barrio) con bloques residenciales de manzana abierta de 4 o 5 plantas. Este hábitat es más heterogéneo, menos extremo, en su composición sociodemográfica, aunque destaca el índice de envejecimiento.

Tabla 1. Resumen estadísticas agrupadas por hábitats socioespaciales del barrio de San Jerónimo.

	Barrio Obrero Tradicional	Área Marginalizada	Neoperiferia
Población Total (2011)	5.820	1.795	2.325
Índice Envejecimiento (2011)	169,03	143,63	63,87
Sin Estudios (%) (2011)	14,93	22,52	5,13
Estudios superiores (%) (2011)	10,39	6,99	11,26
Renta Media Hogar 2017 (euros)	20.615	15.385	23.112
Extranjeros (%) (2011)	4,58	9,05	3,45
Salario Ingreso Principal (%) (2017)	54,36	52,11	73,72
Ayudas Sociales Ingreso Principal (%) (2017)	7,78	8,40	6,00
Población Desempleada (%) 2011	19,74	25,78	18,99
Jubilados (%) 2011	22,66	22,82	11,95

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Censo Oficial de Población y Viviendas de 2011 y Estadísticas Experimentales del INE 2017



Esta comunicación se basa en el análisis de 34 entrevistas semiestructuradas con residentes de San Jerónimo, y agentes implicados, entre febrero de 2022 y noviembre 2022. La duración media es de 1 hora, aunque se incluyen 4 entrevistas de corta duración (menos de 15 minutos) con residentes del área marginalizada que no estaban predispuestos a concertar una cita para una entrevista más extensa. El análisis de contenido se ha realizado asistido por el software Nvivo, y se ha seguido una codificación guiada por dos temas centrales que fueron hechos explícitos durante las entrevistas: el miedo a la gentrificación y el miedo a convertirse en un gueto. A raíz de estos dos miedos se han codificado los sub-temas que finalmente han pasado a componer los “macos de lugar” (Martin y Pierce, 2022) expuestos en el análisis. Esta comunicación parte de entender que la construcción de una identidad, en el sentido del trabajo de establecer fronteras simbólicas que delimiten una identidad *-boundary work-* (Jenkins, 2014) es transversal a las tres dimensiones heurísticas de los marcos (i.e. diagnóstico, motivacional y pronóstico). Sin embargo, a raíz del trabajo de campo, se percibió que los participantes tendían a hacer un diagnóstico y mencionar a quién le perjudicaban ciertos cambios, mientras que en la parte de pronóstico se tendía a universalizar los beneficios. Por ello se analiza específicamente los marcos de diagnóstico y motivacionales de manera conjunta para poder identificar qué identidades de clase se movilizan en ellos.

En resumen, se analiza qué cambios destacan por encima de otros cuando hablan de sus miedos a convertirse en un gueto o a ser gentrificados. A raíz de esas conversaciones se destacan momentos discursivos en los que reflexionan sobre el impacto de esos cambios en la identidad obrera. El análisis no se ha realizado desde la óptica de correlacionar temas con perfiles sociodemográficos concretos; al contrario, se ha buscado abstraer las narrativas individuales, ya que la mayoría de los participantes reproducían comentarios o anécdotas que apoyaban ambos marcos de lugar, moviéndose a veces dentro del miedo al gueto para luego pasar a comentarios identificables con aquellos discursos contra la gentrificación.

### 3. ANALISIS Y RESULTADOS

En esta sección me centro en presentar de forma resumida los dos marcos de lugar que he abstraído de las múltiples narrativas de los residentes-participantes. Como mencionaba antes en la metodología, el miedo a ser gentrificados y a convertirse en un gueto se expresan explícitamente por algunos participantes, suponiendo para ellos el marco desde el que interpretan los cambios recientes. La tabla 2 presenta un resumen de aquellos sub-temas que asocio a los marcos de lugar.

Tabla 2. Resumen de temas y subtemas extraídos de las entrevistas a participantes.

	Miedo al gueto	Gentrificación
Síntomas percibidos	Robos Obreros decentes se van del barrio Privatización del espacio público por parte de vecinos Ruido Mafias – intimidación de vecinos Indiferencia	Desplazamiento de vecinos de clase obrera Pérdida de vitalidad callejera Mafias explotan a los vecinos Los bancos se benefician de las narco-ocupaciones
¿Qué implica?	Reglas comunes establecidas en base a una rutina laboral Agentes poderosos rompen la igualdad	Desplazamiento con objetivos económicos Se penaliza simbólicamente la pobreza
¿Quiénes son culpables?	El área marginalizada Gente con malos hábitos de vida La ociosidad Mafias (étnicas)	Mercado inmobiliario Mafias (negocios) Gente conformista



¿Quién pierde?		Clase obrera - trabajadora	Clase obrera – gente que pasa dificultades económicas
¿Quién enuncia el discurso?	Lo produce	Nativos, envejecidos, barrio obrero tradicional	Población más joven: nativos y “foráneos”
	Lo reproduce	Algunos recién llegados: migrantes y residentes de la neoperiferia	Algunos migrantes y nativos

Fuente: Elaboración propia

### 3.1 Dos miedos urbanos

El “miedo al gueto” condensa las preocupaciones por la ruptura de una serie de normas comunes basadas en el respeto a los iguales (compañeros de clase social y luchas por el barrio), que tienen que gestionar sus vidas en torno a las imposiciones del trabajo. Anécdotas sobre el ruido por las noches cuando a la mañana siguiente “hay que levantarse”, o que te rayen el coche “y te jode tres meses de trabajo” son movilizadas para señalar como el barrio va perdiendo aquello que era común antes. Lo que antes tenía eran unas costumbres horarias y de usos del espacio estructuradas en torno al trabajo asalariado. El gueto que viene, para los participantes, no es un gueto cultural, ni un gueto económico, es un gueto (anti-)social. Esto resuena con las ideas en torno a la desorganización social, las cuales tanto en los discursos civiles, como técnicos y académicos es erróneamente asociado con el gueto (Wacquant, 2023); negando su distintiva organización interna. El desempleo ha llevado a mucha gente a tener “malos hábitos”, consumir droga, emborracharse, deambular de un lado a otro, ser más indiferentes hacia su comunidad, quejarse mucho pero no pelear las cosas junto con el resto. El gueto a veces se concreta en ciertos grupos, según algunos son los migrantes, otros creen que los gitanos, muchos otros no culpan a nadie más que a los políticos. Lo importante sociológicamente no es solamente a quién culpan, sino qué es lo que personifican esos “enemigos” imaginados por ellos (Blokland, 2019). De los migrantes se resalta que no tienen responsabilidades y les pagan un poco de dinero para beber y montar escándalo. De los gitanos destacan su posible pertenencia a clanes mafiosos, ocupan pisos para alquilarlos a migrantes, venden droga, y privatizan aparcamientos públicos para su uso personal. Los migrantes no trabajan y para una entrevistada eso de “no trabajar, eso es para los ricos”.

El miedo a la gentrificación es expresado explícitamente por menos participantes, siendo tildada por una de estas mismas personas como idea paranoica. Esto muestra un desequilibrio en el poder influencia de ambos discursos (Wacquant, 2023). En cierta manera, el miedo al gueto viene promocionado por el sensacionalismo de los medios de comunicación, y los discursos pro-crecimiento urbano en los que todo aquello que lastre la productividad económica de un espacio es señalado como negativo (Logan y Molotch, 2007). Es por esto por lo que muchas anécdotas, experiencias y comentarios que se agrupan en este marco de lugar tienen un carácter más defensivo: el objetivo es relativizar o justificar ciertos elementos negativos en las áreas marginalizadas. Esta justificación se une a un rechazo de ciertas lógicas sociales que implica la llegada de estratos sociales más acomodados al barrio. No hay una impugnación directa de su llegada, pero sí existe el miedo a lo que esto puede implicar para la “esencia” del barrio; y es aquí cuando las dinámicas de “delimitación de fronteras” (boundary work) para defender ciertas ‘esencias’ percibidas es más aparente (Lamont y Aksartova, 2002). Participantes expresan que sienten una estigmatización por parte de algunos nuevos vecinos que separan el barrio en dos, el barrio nuevo (las viviendas nuevas en el Sur) y el viejo (el resto). A su vez, se expresa que estos no se integran, participando activamente en la comunidad del barrio; que tienden a hacer uso de la educación concertada, y que esto es una traición a las luchas colectivas del barrio. Las instituciones públicas (sanidad, salud, Estado del Bienestar en general) son herencias de las luchas obreras y no pueden ser objeto de ataque y estigmatización. Se establecen lazos de solidaridad con los inmigrantes ya que el barrio “nace de los inmigrantes del campo que vienen a buscar trabajo, eso está en nuestro ADN”, a la vez que se racionaliza los comportamientos de las familias desempleadas que provienen del chabolismo como resultado de una degradación. Se reivindica también la vitalidad callejera, expresando como zonas más enriquecidas y céntricas son más aburridas, donde el sentimiento de soledad es mayor. Esto no quita que se minimicen los problemas de violencia asociados a la llegada de mafias, pero estos se asocian a la pasividad del ayuntamiento y de los bancos privados, al no desalojar los pisos que se han convertido en punto de venta. Se hacen distinciones sutiles entre la diferencia



de la violencia a la que el barrio estaría acostumbrado con aquella de las mafias: “aquí te puedes dar un guarrazo, quizás con un vaso, pero palos y machetes no, nosotros no peleamos así”. De esta manera los comportamientos negativos de verdad vendrían a ser reducidos a aquellos cometidos por agentes poderosos (mafias de droga y caseros ilegales).

### 3.2 Dos identidades obreras

A la hora de reflexionar sobre el cambio en la identidad de clase del barrio, los vecinos evocan ideas del pasado del barrio. En ellas resaltan tres dimensiones de la clase obrera: (1) Trabajar-tener empleo; (2) Desposesión, la carencia material y de poder; y (3) la lucha colectiva y la solidaridad. Sin embargo, al interpretar el presente cada uno de los marcos de lugar analizados movilizan nociones diferentes sobre la clase obrera. Haber localizado dos marcos interpretativos diferentes nos permite entender mejor la sutileza de la lucha por la definición de la clase, la cual no está determinada por la existencia de estructuras, sino que las dinámicas políticas y microsociales tienen un peso fundamental (Przeworski, 1977). Cada marco enfatiza algunas características de la identidad obrera, a la vez que se establecen puntos en común y complicidades entre los diferentes hábitats urbanos.

El miedo al gueto destaca la centralidad del trabajo a la hora de definir a la clase social que caracteriza el barrio, y la cual está perdiendo su centralidad. “El obrero es el que tiene que trabajar mucho”, como expone algunos participantes. Esto se acompaña de la noción de que se trabajaba para dejar algo en el barrio también, marcando el carácter colectivo. Esto se pierde con la llegada de la marginalidad y el desempleo. Al destacar las áreas marginalizadas como el cambio más relevante, se favorece una complicidad entre la neoperiferia y el barrio obrero tradicional (favoreciendo la expansión de las clases medias a la periferia como estrategia de mitigación de daños, y como abaratamiento de residencia). Esto se ve reforzado al movilizar la identidad basada en el trabajo, ya que los estratos superiores de la clase obrera y la nueva clase media profesional son asalariados también. Se habilita así un desdibujamiento de la diferenciación con estratos superiores, en muchos casos asumiendo que “aquí somos clase media-media, habiendo gente un poco por encima o muy por debajo”. Se favorece una estrategia de formación de clase Productivista, que resuena con las ideas del productivismo en el chauvinismo de Estado del Bienestar (Abts et. al, 2021)

El miedo a la gentrificación resalta la idea de la desposesión, las carencias materiales y un desempoderamiento social. “Obrero es el que ha tenido que pelear mucho para tener lo que tiene”. La acción colectiva es la base de ese empoderamiento de los individuos marginalizados. La llegada de estratos superiores y de una posible gentrificación se entiende como un riesgo compartido tanto por aquellos en las zonas marginalizadas como en el barrio obrero tradicional en búsqueda de disfrutar de su nueva posición central. Esta identidad basada en la marginación y la escasez relativa abre la puerta a una complicidad entre los estratos inferiores de clase obrera. Se favorece entonces una estrategia de formación de clase Plebeya, que resuena con las ideas del populismo (Vergara, 2019).

## 4. CONCLUSIONES

La literatura de los efectos contextuales y la reacción conservadora (e.g. Evans y Tilley, 2017; Rodríguez-Pose, 2018; Ziblatt et al., 2020; Ferwerda, 2019) presenta un modelo muy rígido para interpretar el caso de San Jerónimo. Si bien se da una reacción contra grupos recién llegados, esta no es unánime. Existe una disputa interna entre marcos de lugar (Martin y Pierce, 2022) que definen quiénes son los extranjeros peligrosos: migrantes, minorías étnicas, o clases medias. A través de la identificación de dos marcos de lugar interpretativos diferentes, se abstraen dos identidades de clase obrera diferentes entre sí. Estas dos identificaciones además se relacionan con las transformaciones estructurales de manera que tratan de reflejar diferentes normas, rutinas vitales, expectativas y estrategias de reproducción social asociadas a unos hábitats de las periferias urbanas cada vez más diferenciados entre sí. Asociar a la clase obrera unas preferencias y actitudes políticas, como si estas proviniesen de su localización estructural (Kriesi, 2010), emborronan las disputas internas por la formación de clase (Przeworski, 1977), las cuales son claramente visibles en este caso empírico.



Esta constatación empírica sirve de bases para proseguir con la investigación en torno a como estas transformaciones socioespaciales favorecen una desarticulación de las bases obreras socialdemócratas. Hay dos avances destacables. Una hipótesis explorada en el resto de la investigación es que en tanto más se diferencian internamente los hábitats urbanos en la periferia, más difícil es para las organizaciones de la “trinidad socialdemócrata” (Partido, Sindicato, Asociación de Vecinos) articularlos en torno a la vieja identidad obrera que servía durante el periodo Fordista. Si se quiere rearticular un bloque político que incluya a los distintos hábitats periféricos se deben buscar nuevas estrategias acordes a los nuevos procesos de formación de clase. Por último, este capítulo nos permite entablar un diálogo crítico con aquellos discursos que consideran que la desarticulación obrera socialdemócrata responde a una simple “nativización” de las clases obreras; en realidad vemos como alguna identidad obrera se moldea de tal manera que coincide con los criterios nativistas. Es el caso del obrero productivista (formalmente empleado) tiende a coincidir con sectores obreros menos precarizados, excluyendo a población migrante con más dificultades de acceder a estas líneas laborales.

## REFERENCIAS

- Abou-Chadi, T., Mitteregger, R., Mudde, C. (2021). Left behind by the working class? Social democracy's electoral crisis and the rise of the radical right. *Friedrich-Ebert-Stiftung. Abteilung Analyse, Planung und Beratung*.
- Abts, K., Dalle Mulle, E., Van Kessel, S., & Michel, E. (2021). The welfare agenda of the populist radical right in Western Europe: Combining welfare chauvinism, producerism and populism. *Swiss Political Science Review*, 27(1), 21-40. doi: 10.1111/spsr.12428.
- Agnew, J. A. (2014). *Place and politics: The geographical mediation of state and society*. Routledge.
- Benford, R. D. and Snow, D.A. (1988). Ideology, frame of resonance and participant mobilization. *International Social Movement Research*, 1, 197-217.
- Benford, R. D. and Snow, D.A. (2000). Framing Processes and Social Movements: An Overview and Assessment. *Annual Review of Sociology*, 26, 611-639.
- Blokland, T. (2017). *Community as urban practice*. John Wiley & Sons.
- Blokland, T. (2019). 'They got a project mentality': Theorizing neighborhood dis-identification and the paradox of belonging through the lens of 'the Ghetto'. *DIE ERDE – Journal of the Geographical Society of Berlin*, 150 (2): 101-112, doi: 10.12854/erde-2019-398.
- Bornschiefer, S., Häusermann, S., Zollinger, D., & Colombo, C. (2021). How “us” and “them” relates to voting behavior—social structure, social identities, and electoral choice. *Comparative Political Studies*, 54(12), 2087-2122. doi: 10.1177/0010414021997504
- Boterman, W., & van Gent, W. (2022). *Making the middle-class city: The politics of gentrifying Amsterdam*. Springer Nature.
- Bourdieu, P. (1999). Efectos de lugar. En Bourdieu, P. *La miseria del mundo* (pp. 119-124). Ediciones Akal.
- Brenner, R. (2006). *The economics of global turbulence: the advanced capitalist economies from long boom to long downturn, 1945-2005*. Verso.
- Díaz Parra, I. (2010). *Sevilla, cuestión de clase. Una geografía social de la ciudad. Atrapasueños*.
- Evans, G., & Tilley, J. (2017). *The new politics of class: The political exclusion of the British working class*. Oxford University Press.
- Ferwerda, J. (2019). Populism as a reaction to local disruption: Evidence from European municipalities. *International Political Science Review*, retrieved from [https://ces.fas.harvard.edu/uploads/files/events/Ferwerda\\_Populism-110819.pdf](https://ces.fas.harvard.edu/uploads/files/events/Ferwerda_Populism-110819.pdf) [1st November 2021].
- Gough, J. (2010). Workers' strategies to secure jobs, their uses of scale, and competing economic moralities: Rethinking the 'geography of justice'. *Political Geography*, 29(3), 130-139. doi: 10.1016/j.polgeo.2010.02.005
- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler: series B, human geography*, 71(1), 3-17. doi: 10.2307/490503
- Jenkins, R. (2014). *Social Identity*. Routledge.
- Kriesi, H. (2010) Restructuration of Partisan Politics and the Emergence of a New Cleavage Based on Values. *West European Politics*, 33(3), 673-685, doi: 10.1080/01402381003654726



- Lamont, M. y Aksartova, L. (2002). Ordinary Cosmopolitanisms: Strategies for Bridging Racial Boundaries among Working-class Men. *Theory, Culture and Society*, 19(4), 1–25, doi: 10.1177/0263276402019004001
- Lipset, S.M. (1959). Democracy and Working-Class Authoritarianism. *American Sociological Review* (24), p. 482-502. doi: 10.2307/2089536
- Logan, J. R., & Molotch, H. (2007). *Urban fortunes: The political economy of place*, with a new preface. Univ of California Press.
- Marcuse, P. (1989). 'Dual city': a muddy metaphor for a quartered city. *International journal of urban and regional research*, 13(4), 697-708. doi: 10.1111/j.1468-2427.1989.tb00142.x
- Martin, D. G., & Pierce, J. (2022). *How to think about cities*. John Wiley & Sons.
- Martin, D.G. (2003). Place-Framing" as Place-Making: Constituting a Neighborhood for Organizing and Activism. *Annals of the Association of American Geographers*, 93(3), 730–750. doi: 10.1111/1467-8306.9303011
- Massey, D. (1995). *Spatial Divisions of Labour. Social Structures and the Geography of Production*. Red Globe Press London. London
- Massey, D. (2013). *Space, place and gender*. John Wiley & Sons.
- McCarthy, M. A., & Desan, M. H. (2023). The Problem of Class Abstractionism. *Sociological Theory*, 41(1), 3-26. doi: 10.1177/07352751231152489
- McQuarrie, M. (2017). The revolt of the Rust Belt: place and politics in the age of anger. *The British journal of sociology*, 68, 120-152. doi: 10.1111/1468-4446.12328
- Monahan, T. (2002). Los Angeles studies: The emergence of a specialty field. *City & Society*, 14(2), 155-184. doi: 10.1525/city.2002.14.2.155
- Olin-Wright, E. (2015). *Understanding class*. Verso. London.
- Przeworski, A. (1977). Proletariat into a class: The process of class formation from Karl Kautsky's *The Class Struggle* to recent controversies. *Politics & Society*, 7(4), 343-401. doi: 10.1177/0032329277007004
- Rodríguez-Pose, A. (2018). The revenge of the places that don't matter (and what to do about it). *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 2018, 11, 189–209 doi: 10.1093/cjres/rsx024
- Scott, A. J. (1988). Flexible production systems and regional development. *International journal of urban and regional research*, 12(2), 171-186. doi: 10.1111/j.1468-2427.1988.tb00448.x
- Smith, N. (2010). *Uneven development: Nature, capital, and the production of space*. Ed. Verso.
- Soja, E. (2008). *Postmetrópolis*. Ed. Traficantes de Sueños.
- Thrift, N., & Williams, P. (2014). *Class and space (RLE social theory): The making of urban society*. Routledge.
- Vergara, C. (2020). Populism as plebeian politics: Inequality, domination, and popular empowerment. *Journal of Political Philosophy*, 28(2), 222-246, doi: 10.1111/jopp.12203
- Wacquant, L. (2008). *Urban outcasts: A comparative sociology of advanced marginality*. Polity.
- Wacquant, L. (2023). *Bourdieu in the city. Challenging urban theory*. Polity Press.
- Ziblatt, D., Hilbig, H., & Bischof, D. (2020). Parochialism, place-based identity and radical-right voting. *SocArXiv Papers*, May 20. <https://osf.io/preprints/socarxiv/syr84/>





## PERIFERIAS FRAGMENTADAS. NUEVAS PROMOCIONES INMOBILIARIAS EN LOS POLÍGONOS DE VIVIENDAS DEL DESARROLLISMO

JESÚS M. GONZÁLEZ-PÉREZ<sup>1</sup>

DOLORES SÁNCHEZ AGUILERA<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universitat de les Illes Balears, edifici Beatriu de Pinós, Cra. de Valldemossa km. 7,5, 07122 Palma (Illes Balears), [jesus.gonzalez@uib.es](mailto:jesus.gonzalez@uib.es)*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universitat de Barcelona, Montalegre, 6, 08001 Barcelona (Barcelona), [dsanchez\\_aguilera@ub.edu](mailto:dsanchez_aguilera@ub.edu)*

**Resumen.** Las periferias residenciales del desarrollismo son uno de los espacios urbanos más reconocibles de la ciudad española. La lógica de la segregación urbana explica su localización y funcionalidad. En las tres últimas décadas se sucedieron los esfuerzos para facilitar su integración en la trama urbana y mejorar su urbanización. Más recientemente, se detectan nuevas estrategias que incluye la reurbanización de bolsas vacías a través de promociones de viviendas de alta calidad. El objetivo de este trabajo es estudiar la fragmentación urbana en el interior de dos polígonos de viviendas, La Mina (Sant Adrià del Besòs-Barcelona) y Polígono de Llevant (Palma). En los dos casos, se construye un nuevo tejido urbano en bolsas vacías sin edificar, que adquieren un nuevo valor debido a las ventajas comparativas de unos espacios limítrofes ya permeables: proximidad al mar y nueva centralidad vinculada a la construcción de equipamientos a escala de ciudad. A través del análisis de dinámicas sociourbanas, de las tipologías de las nuevas promociones inmobiliarias y del planeamiento vigente concluiremos si estas nuevas políticas logran cohesionar internamente los barrios y reducir la fragmentación simbólica o, por el contrario, las nuevas promociones están generando nuevas fronteras urbanas en su interior.

**Palabras clave:** fragmentación urbana, polígono de viviendas, promoción inmobiliaria, inmigración, La Mina (Sant Adrià del Besòs-Barcelona) y Polígono de Llevant (Palma).

### FRAGMENTED PERIPHERIES. NEW REAL ESTATE DEVELOPMENTS IN THE HOUSING ESTATES OF DEVELOPMENTALISM.

**Abstract.** The residential peripheries of developmentalism are one of the most recognisable urban spaces in the Spanish city. The logic of urban segregation explains their location and functionality. In the last three decades, efforts have been made to facilitate their integration into the urban fabric and to improve their urbanisation. More recently, new strategies have been detected that include the redevelopment of empty pockets through high quality housing developments. The aim of this paper is to study urban fragmentation within two housing estates, La Mina (Sant Adrià del Besòs-Barcelona) and Polígono de Llevant (Palma). In both cases, a new urban fabric is being built in empty, undeveloped pockets, which acquire a new value due to the comparative advantages of bordering spaces that are already permeable: proximity to the sea and new centrality linked to the construction of city-scale facilities. Through the analysis of socio-urban dynamics, the typologies of the new property developments and the current planning, we will conclude whether these new policies manage to internally cohere the neighbourhoods and reduce the symbolic fragmentation or, on the contrary, the new developments are generating new urban borders within them.

**Keywords:** urban fragmentation, housing estate, real estate development, immigration, La Mina (Sant Adrià del Besòs-Barcelona) y Polígono de Llevant (Palma).



## 1.INTRODUCCIÓN

La segregación urbana se vincula con la existencia de límites intraurbanos físicos o simbólicos, o con la presencia de una estructura compuesta por piezas dispersas y separadas que impiden la movilidad libre de la población. Cuando esto ocurre, la segregación residencial, que alude a la distribución o a las pautas de identificación territorial de determinados grupos, se transforma en fragmentación urbana. Los primeros procesos que ejemplificaban este modelo de fragmentación se relacionaron con la creación segregada de espacios para la población vulnerable. Es el caso de los espacios de baja calidad residencial segregados que se produjeron al amparo de las políticas de vivienda o la de los asentamientos informales en los que, a sus características morfológicas, se sumaba pobreza, marginalidad e inseguridad (González-Pérez, Parreño-Castellano y Sánchez-Aguilera, 2023). En los últimos años está emergiendo un nuevo patrón de segregación con fragmentación urbana que explica la estructura de la ciudad actual, basado en la multiplicación de piezas separadas con permeabilidad limitada a pequeña escala y en la estructuración en torno a nodos a gran escala (Burgess, 2018).

La ciudad española del desarrollismo tiene en las periferias residenciales, fundamentalmente en forma de polígonos de viviendas, uno de sus espacios urbanos más característicos. Desde un punto de vista arquitectónico, el Instituto Nacional de la Vivienda preconizaba un modelo de espacio urbano influido por el Movimiento Moderno y la Ciudad Jardín, con exaltación del bloque higienista de doble crujía, la fragmentación de la edificación abierta y la defensa de los recintos libres de circulación rodada, con recomendación del modelo de la manzana Radburn (De Terán, 1999). Desde una perspectiva sociourbana, fueron operaciones destinadas a crear viviendas para alojar a la clase obrera al menor coste posible, de localización periférica, con problemas de integración en la trama urbana, deficientes equipamientos y baja calidad constructiva (Capel, 2002). Consecuencia de una segregación planificada que las aísla del resto de la ciudad, estas viejas periferias fueron proyectadas como contenedores de población excluida, procedentes fundamentalmente de la inmigración, para alojar a los obreros de la industria o a los empleados de baja cualificación del sector terciario, especialmente del turismo, en el caso de los archipiélagos.

Medio siglo después de su proyección, se han producido mejoras evidentes en la mayor parte de estos barrios, sobre todo en el campo de la urbanización y los equipamientos, pero todavía son espacios con notables deficiencias. Aunque en la actualidad ya no se ubican en los límites de la ciudad y han ganado centralidad debido al crecimiento urbano, continúan siendo generalmente espacios marginales y fragmentados respecto al resto de la ciudad desde un punto de vista social, perceptual y simbólico (González-Pérez, Parreño-Castellano y Sánchez-Aguilera, 2023).

Estos polígonos producto de la ciudad española del desarrollismo se caracterizan, por tanto, por su carácter periférico y segregado, por la función residencial predominante, urbanización deficiente y el peso de las promociones de iniciativa pública. En ellos, la existencia de grandes bolsas vacías sin edificar contribuyó a construir un paisaje de ciudad inacabada. En las tres últimas décadas, a través de una importante inversión pública y la puesta en marcha de diferentes tipologías de planes de rehabilitación, se generalizaron los esfuerzos para facilitar la integración de los polígonos en la trama urbana y mejorar su urbanización. Incluso, en muchos de ellos, adquieren una nueva centralidad, como son nuestros barrios de estudio, por haber sido levantados en entornos degradados pero próximos a primera línea de mar. Como consecuencia, más recientemente, se detectan nuevas estrategias que incluye la reurbanización de bolsas vacías a través de promociones de viviendas de alta calidad, incluso en forma de *gated communities* que, entre otros objetivos, sirven para aislarse del entorno en el que se ubican.

En este contexto, el objetivo de este trabajo es estudiar la fragmentación urbana que se está produciendo en el interior de sectores urbanos caracterizados por la presencia de dos polígonos de viviendas aprobados en la década de 1970, La Mina (Sant Adrià de Besòs-Barcelona) y Polígono de Llevant (Palma). En los dos casos, se construye un nuevo tejido urbano en bolsas vacías sin edificar, que adquieren un nuevo valor debido a las ventajas comparativas de unos espacios limítrofes ya permeables: proximidad al mar y nueva centralidad vinculada a la construcción de equipamientos a escala de ciudad (palacio de congresos, universidad, instalaciones del Fórum, etc.). A través de análisis de dinámicas sociourbanas, de las tipologías de las nuevas promociones inmobiliarias y del planeamiento vigente (en los dos casos de principios de la década de 2000), concluiremos si estas nuevas políticas logran realmente cohesionar internamente los barrios y reducir incluso la fragmentación simbólica o, por el contrario, las nuevas promociones están generando nuevas fronteras urbanas en su interior. En 2014, el Polígono de Llevant de Palma cambió su nombre (Nou Llevant). Y el sector inmobiliario lo publicita como el Nou Portitxol, por su



proximidad al barrio marítimo gentrificado de Portitxol-Molinar. Por su parte, La Mina aspira a convertirse en la Nova Mina, un espacio que se fusiona con el sector de Port Fòrum y los nuevos desarrollos del frente marítimo barcelonés.

La metodología utilizada para el estudio de la fragmentación urbana en estos dos barrios la afrontamos a partir de un primer análisis sobre el origen, urbano y social, de los dos barrios en el contexto de su ciudad respectiva y del desarrollismo franquista, al que le sucede un diagnóstico de las propuestas de planificación urbana más recientes (desde 2000) que afectan a La Mina y el Polígono de Llevant. Como consecuencia de estos planes y de determinadas dinámicas inmobiliarias, se detectan transformaciones y nuevos signos de fragmentación que son estudiados a través del trabajo de campo (las nuevas promociones y determinados procesos son muy recientes y todavía no aparecen reflejadas en estadísticas, de renta o población, por ejemplo) y la interpretación de determinados datos del Catastro (edificios según década de construcción o rehabilitación y calidad edificatoria).

## 2. ORIGEN Y MORFOLOGÍA. LAS “VIEJAS” PERIFERIAS URBANAS

En Palma, en la década de 1960, con el objetivo de dar respuesta a las necesidades residenciales para dar alojamiento a la inmigración peninsular asociadas al intenso proceso turistizador, el Ministerio de Vivienda proyectó hasta doce operaciones urbanísticas de vivienda de promoción pública: cas Capiscol, son Cladera, son Dameto, Forners, son Flor, son Fortesa, son Gotleu, la Indioteria, poblado de Son Banyà, Rafal Nou, son Roca y Soledat Sud. De los años 1970 destacan los Almendros (Son Rapinya), son Ximelis y Polígono de Llevant. El único desarrollado a partir de un Plan Parcial de acuerdo al PGOU de 1963 fue el Polígono de Llevant (1972). Este plan parcial, impulsado por el denominado Instituto para la Promoción Pública de la Vivienda, es la culminación de un proceso que se había iniciado en la década anterior, con la construcción de los bloques de viviendas de la empresa energética GESA en la zona de Forners, y se entiende en un contexto de fuerte presión migratoria peninsular (González-Pérez, 2017). El barrio, situado al sur del sector este del ensanche, ocupa un espacio libre no urbanizado por el ensanche de principios del siglo XX, debido a que, a petición de los propietarios del suelo, se reservó como área agrícola. Por tanto, se trata de una periferia consecuencia de su composición social y sus rasgos morfológicos. Aspectos que provocaron que, durante años, conservase cierto aislamiento del resto de la urbe. En cualquier caso, forma parte de la ciudad compacta y está próxima al centro histórico y es limítrofe con los barrios de la fachada marítima gentrificada (barrio de Portitxol-El Molinar).

Según datos del Catastro de 2023, este sector urbano está compuesto por 29 manzanas, once de las cuales están vacías, sin edificar, Y, en las edificadas, el porcentaje de ocupación es, en general, bajo. Como corresponde a un polígono de viviendas, la función residencial es predominante (12 bloques de viviendas residenciales), bien acompañado de zonas verdes y deportivas (dos manzanas), si bien en algunos casos abandonadas y mal urbanizadas, y equipamientos (cinco culturales y religiosos), destacando la presencia de colegios de primaria y secundaria. En 2022, suma 6.521 habitantes. (Figura 1).

*Figura 1. Localización del Polígono de Llevant en la ciudad compacta de Palma (derecha) y su distribución y ocupación parcelaria (izquierda)*



Fuente: Google Earth y Catastro



Desde su origen, la población residente en el Polígono de Llevant era mayoritariamente obrera, de clase media-baja y con una notable presencia de inmigrantes, sobre todo andaluces. Desde un punto de vista arquitectónico tiene cierto interés y es posible diferenciar varias piezas yuxtapuestas. Existe una notable diversidad tipológica: maxibloques, bloques sobre pilotes, bloque con espacio colectivo público y privado, agrupaciones de bloques sobre manzana abierta. Esta última es la más característica, creando espacios libres de diversas formas y dimensiones deficientemente urbanizados. Por un lado, destacan bloques de poco fondo entre las calles de Bogotà y Mèxic, de unas 6 plantas. Y, por otro, una solución híbrida de contacto con el barrio tradicional, de 4 a 8 plantas, con voluntad de crear una fachada que encubra este último barrio (González-Pérez, 2017). (Figura 2).

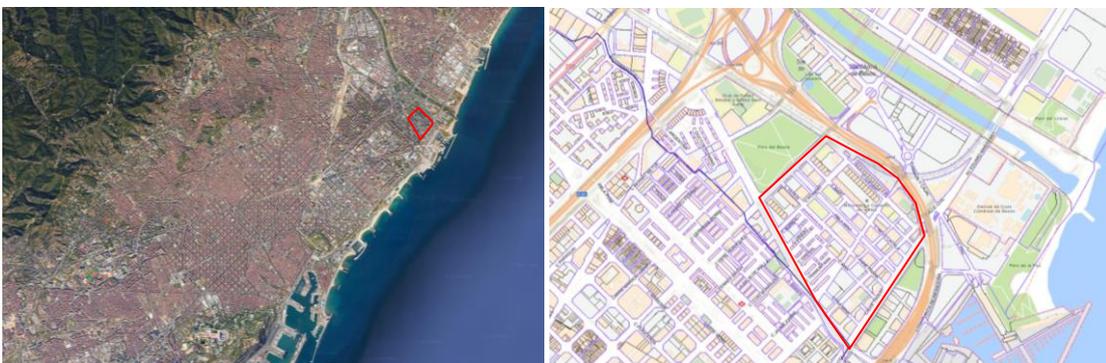
Figura 2. Bloques de viviendas de diferentes tipologías en Nou Llevant (polígono). Década 1970



Fuente: elaboración propia

El barrio de la Mina, por su parte, se originó en 1969 y su objetivo fundamental era el realojo de residentes en diferentes núcleos de infravivienda de Barcelona y su entorno, entre los que se encontraban asentamientos barraquistas como el Camp de la Bota, Somorrostro, Pequín, la Perona, Can Tunis y Montjuïc. Esta actuación se enmarca en la aplicación del Plan de Supresión del Barraquismo de 1961, cuya finalidad era acabar de manera rápida con todos los asentamientos chabolistas de autoconstrucción, particularmente con aquéllos situados en espacios que podrían ser rentables en términos urbanísticos. La Barcelona de Porcioles se caracterizó, entre otros elementos, por la edificación de polígonos de vivienda en las áreas periféricas para evitar la proliferación de barrios de barracas en una etapa de gran crecimiento demográfico de la ciudad. En este sentido, cabe señalar que el barrio de La Mina -pese a acoger sobre todo población procedente de núcleos del municipio de Barcelona- se emplaza en el extremo sudeste del vecino municipio de Sant Adrià de Besòs y se configura, desde sus inicios, como un barrio caracterizado por la fragmentación. El barrio se situaba en un ámbito rodeado de espacios de uso industrial y otros usos indeterminados, espacios que se habían convertido parcialmente en vertederos incontrolados. Por otra parte, el barrio contaba con escasa conexión tanto con Barcelona como con el resto del municipio de Sant Adrià de Besòs, cuyo centro se localiza en el margen derecho del río Besòs.

Figura 3. Localización del Barrio de La Mina (derecha) y su distribución y ocupación parcelaria (izquierda)



Fuente: Google Earth y Catastro

El despliegue de la actuación urbanística se llevó a cabo en dos fases diferenciadas morfológicamente. La primera se corresponde con la edificación de la denominada "Mina Vella". El primer edificio, con 90



viviendas, se entregó en 1970. En conjunto, se construyeron 850 viviendas en edificios en bloques de 5 alturas más la planta baja. La segunda fase, la “Mina Nova”, tiene mayor dimensión y se lleva a cabo en un plazo muy breve, entre 1972 y 1974, debido a la modalidad constructiva. La aplicación de la técnica del encofrado-túnel, una solución constructiva caracterizada por unos encofrados de gran tamaño (llamados túnel) que forman muros y losas de hormigón armado, contribuyó a una edificación masiva de vivienda a costos económicos (Díaz et al., 2012). En 1972 se inicia la edificación de 1.871 viviendas en bloques de 10 alturas más planta baja y en disposición de grandes edificios que se extendían longitudinalmente y que dificultaban la permeabilidad y la circulación en el barrio. Entre 1973 y 1974 se entregó la mayor parte de las nuevas viviendas a sus moradores.

*Figura 4. La Mina Vella (izquierda) y la Mina Nova (derecha).*



Fuente: Sebastià Jornet.

En 1975, el barrio contaba con 2.721 viviendas y una población de 15.000 habitantes, en su mayor parte familias inmigrantes procedentes de otras regiones españolas (Andalucía, Extremadura, Murcia, Aragón y Galicia entre otras). Sin embargo, la operación de reasentamiento de nuevos habitantes pronto daría lugar al denominado barraquismo vertical. El barrio de La Mina se convirtió en las décadas finales del siglo XX en un escenario marcado por condiciones desfavorables entre las que destaca el aislamiento físico, el deterioro ambiental (debido a la cercanía de instalaciones como la central térmica, una incineradora de residuos y la depuradora) al que cabe sumar el deterioro de los espacios públicos, como consecuencia de comportamientos incívicos. Asimismo, la baja cualificación y la situación de paro de buena parte de los residentes, las actividades irregulares, como el tráfico de drogas contribuyen a la estigmatización social de un barrio con déficit de equipamientos públicos y carencia de espacios para la construcción del sentido de comunidad. La Mina, a fines de siglo XX era un sinónimo de espacio marginal e inseguro, que iba perdiendo habitantes: a principios de los años '90 el número de habitantes alberga a 10.664 personas, cifra que disminuye hasta los 8.633 en 2007 en que se sitúa en el punto más bajo de su evolución. Una lenta recuperación fija la población ligeramente por encima de los 10.000 habitantes en los últimos años, gracias a la llegada de la inmigración extranjera que, aunque no es la más elevada de Sant Adrià, alcanza porcentajes próximos al 20% en los últimos recuentos, con presencia de las comunidades pakistaní, china y marroquí como los colectivos más destacados.

### 3. PLANIFICACIÓN URBANA

En 2002, se revisa el Plan General de Ordenación Urbana de Palma para el sector de Llevant. El objetivo de esta revisión es la prolongación de la fachada marítima hacia esta parte de la ciudad. El instrumento elegido es el proyecto. Pocos años después, en 2007, se aprobó un Plan Especial de Reforma Interior dirigida a barrios degradados que son limítrofes con la nueva área proyectada (La Soledad-Polígono de Llevant). Para los dos casos se optó por un mismo equipo, liderado por Joan Busquets.

La prolongación de la fachada marítima de Palma hacia el este tiene el objetivo principal de urbanizar y edificar una amplia bolsa vacía situada en la entrada de la ciudad, deficientemente urbanizada y con



evidentes signos de degradación. Sus dimensiones, centralidad y especial localización, entre la ciudad compacta y la primera línea de mar, la convierten en un espacio codiciado por los intereses especulativos inmobiliarios.

Este proyecto sufrió muchos cambios y el PGOU fue modificado en diversas ocasiones. Entre estos, destaca el cambio en la localización del Palau de Congressos (primero en el interior de la bolsa vacía, definitivamente en el lado más occidental) y, a través de una modificación del PGOU de 2021, garantizar la propiedad pública de todas las parcelas situadas al sur de la calle Joan Maragall, entre la Avenida Gabriel Alomar y la calle Manuel Azaña, a excepción de la parcela donde se encuentra el edificio GESA y un equipamiento privado. En 2002, cinco grandes propietarios se repartían la práctica totalidad de los 403.554 m<sup>2</sup> de superficie del sector: Gesa-Endesa (multinacional del sector energético), Ibavi (instituto de la vivienda del gobierno autonómico), Mapfre (compañía de seguros) y Diario de Mallorca (periódico local). Predominaban los espacios vacíos y algunas construcciones aisladas, mal integradas y desconectadas con el resto de la ciudad, como son la sede del Diario de Mallorca, las oficinas de Gesa o un edificio del recinto ferial de titularidad pública. Ante esta situación el nuevo proyecto argumenta, entre sus objetivos, impulsar las funciones residenciales, hoteleras, terciario (público y privado) y comercial. A los denominados sistemas generales (viario, zonas verdes y equipamientos) se reservaron 279.940 m<sup>2</sup> (el 69,36% del sector), 54.361 m<sup>2</sup> (13,47%) a las zonas residenciales y a los usos terciarios un total de 67.653 m<sup>2</sup> (16,76%). El conjunto de calles se reformula a partir de la consideración de las calles perpendiculares al mar entendidas como bulevares. Para ello incluso se consideró necesario modificar la autovía que comunica con el aeropuerto, y que a modo de frontera urbana la separa de los barrios marítimos, hasta convertirla en un boulevard. Esto con la doble intención de hacer más permeable y accesible la comunicación entre los dos barrios, y mejorar la integración de la autovía en el paisaje (González-Pérez y Piñeira-Mantiñán, 2004). En 2002, se presupuestó un coste total de las obras (urbanización y construcción) de 360.037.431 euros.

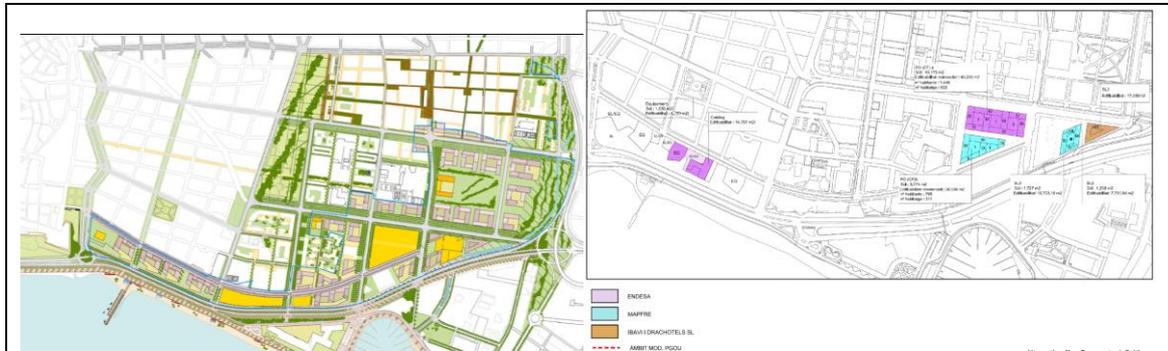
El proyecto revaloriza un ámbito privilegiado pero con evidentes problemas de integración con algunos de los barrios limítrofes. Al norte limita con el barrio de origen industrial (siglo XIX) de La Soledat, probablemente uno de los más degradados social y físicamente de Palma. La estructura urbana de este arrabal tradicional se caracteriza por la presencia de casas entre medianeras, de una o dos plantas, muchas unifamiliares, calles estrechas, pocos espacios libres y baja densidad, aunque con gran ocupación de suelo. La sociedad palmesana lo asocia únicamente con el tráfico de drogas, y en ningún caso con su origen histórico o su olvidado patrimonio industrial. Al oeste y noreste tenemos bloques de viviendas en edificios plurifamiliares del polígono construidos en las décadas de 1960 y 1970, caracterizados por el crecimiento en altura, por la existencia de numerosos bloques sobre manzana abierta, espacios libres sin carácter y descontrolados, etc. Aunque originariamente fueron ocupados casi exclusivamente por población inmigrante de la España rural, en la actualidad se detecta una presencia creciente de inmigrantes del Tercer Mundo. El choque cultural ha llegado a producir enfrentamientos por la utilización de los espacios libres entre los dos tipos de inmigrantes (González y Somoza, 2004). En el polígono se aprecia un abandono de los espacios libres y de los espacios de uso colectivo. En La Soledat, el deterioro afecta más a la edificación del área central, probablemente debido a la coexistencia de la función residencial predominante con piezas industriales obsoletas. La ausencia de actividades económicas es común en las dos zonas de la ciudad (González-Pérez y Piñeira-Mantiñán, 2004).

Como medida de integración, en 2007 se aprobó un Plan Especial de Reforma Interior para estos barrios limítrofes más degradados. En realidad, el PGOU de Palma no delimita un Plan Especial de intervención unitaria, sino que reconoce piezas diferentes por las cuales determina grados de intervención propios en cada caso. No obstante, se detectó la necesidad de una intervención pública global (Busquets 2002). La sutura entre todos estos tipos de barrios es compleja. Las numerosas dotaciones proyectadas para el nuevo sector ayudan a la relación entre las partes. Sin embargo, los bordes están demasiado cerrados y los espacios limítrofes se intuyen como impenetrables. En este sentido, dos décadas después de la aprobación de ambos planes, detectamos dos dinámicas. Una de fragmentación en el interior del sector Llevant entre las viejas edificaciones del polígono y los nuevos desarrollos inmobiliarios. Y otra de expansión de la gentrificación, desde las nuevas áreas revalorizadas hacia La Soledat que, gracias a su riqueza urbanística y patrimonial, comienza a interesar al capital inversor. Nos centraremos en la primera de las dinámicas, en la fragmentación creciente en todo ese sector de Llevant, formado por el antiguo polígono de viviendas y los nuevos desarrollos residenciales y de equipamientos. Estos últimos capitalizados por el Palau de Congressos (obra del arquitecto Francisco Mangado) y hotel Melià Palma Bay. La reforma del PGOU de 2002 pone en marcha estrategias de conexión e integración con el exterior. Se preocupó por abrir este



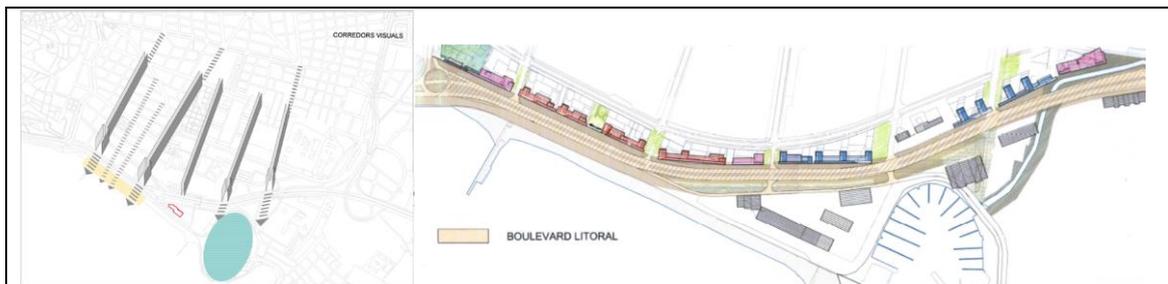
sector urbano al mar, en hacer más permeable la autovía y así comunicar fácilmente el sector Llevant con el Molinar-Portitxol. Sin embargo, faltan medidas de integración interior, entre el polígono y los más recientes desarrollos inmobiliarios. (Figuras 5 y 6).

Figura 5. Revisiones del PGOU de Palma en el sector Llevant en 2002 y 2021. Zonificación y usos (izquierda) y áreas residenciales edificables por propietarios y edificabilidad (derecha)



Fuente: Busquets (2003) y Ajuntament de Pama (2021)

Figura 6. Propuesta de boulevard litoral y corredores visuales (2002). Sector Llevant (Palma)



Fuente: Busquets (2002, 2003)

En el caso del barrio de la Mina, el cambio de siglo supone un paso muy relevante a la transformación en este sector. La compleja situación en que se encontraba el barrio, junto con los planes que impulsaban la celebración del Fórum de las Culturas (aprobado en 1997), que iba a cambiar la configuración del litoral próximo al barrio, contribuyeron a un hito relevante: el año 2000 se constituye el Consorcio del Barrio de La Mina y se activa la elaboración del Plan de Transformación del Barrio de la Mina (PTBM). El Plan, previsto para el periodo 2000-2010, pretende dar respuesta a los problemas estructurales del barrio y se consigue aunar la colaboración de diferentes administraciones: el Consorcio está integrado por la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Sant Adrià del Besòs, el Ayuntamiento de Barcelona y la Diputación de Barcelona. Por otra parte, el Plan recibe las aportaciones financieras del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), con el programa URBAN II para el barrio de La Mina y del Fondo Social Europeo (FSE).

El mismo año 2000 se activa, por parte de Barcelona Regional, la elaboración de tres estudios previos para establecer la diagnosis de la situación del barrio: a) un estudio social y antropológico, desarrollado por la Fundación Pere Tarrés, que revisa las dinámicas sociales del barrio a partir de indicadores como limpieza y organización de las escalera o el clima de convivencia en las escaleras; b) un estudio técnico sobre los edificios, llevado a cabo por el Departamento de Construcción de la ETSAB, UPC y c) el estudio urbanístico de base y alternativas de actuación por el barrio, a cargo de Jorret-Llop-Pastor arquitectos, con la colaboración de la arquitecta M. Baliano. Estos documentos serán la base del Plan Especial de Reordenación y Mejora del barrio de La Mina, un plan redactado por Jorret-Llop-Pastor arquitectos con la colaboración de Marcela Baliano que se ha convertido en un referente y que fue galardonado con el Premio Nacional de Urbanismo en 2006. El premio reconoce una apuesta por ir más allá de la rehabilitación urbana: el proyecto, concebido como una propuesta holística, consideraba aspectos sociales, económicos, culturales y urbanísticos para modificar las condiciones de habitabilidad del barrio.



El Plan se basa en la aplicación de tres principios fundamentales -centralidad, diversidad e intercambio- que dan lugar a una configuración del espacio para conseguir una nueva urbanidad. El elemento más destacado de la actuación es la creación de un eje central que articula el barrio: la Rambla. Este eje se entiende como un espacio cremallera, que facilita la circulación entre las diferentes manzanas antes desconectadas y además permite la incorporación de un medio de transporte público, el tranvía, que conecta el barrio con el resto del municipio de Sant Adrià y con la aglomeración barcelonesa.

*Figura 7. Diseño y ejecución del Plan de Transformación del Barrio de la Mina: año 2003 (izquierda) y 2023 (derecha).*



Fuente: Jornet-Llop-Pastor arquitectos

La actuación urbanística se acompaña de una reparcelación de sectores anteriormente industriales, que habían caído en desuso y que permitirán la planificación de nueva vivienda: una parte, 412 viviendas se destinan a fines sociales (388 son viviendas previstas para el realojo de vecinos afectados por las actuaciones en el barrio), mientras que se prevé la construcción de 733 viviendas de mercado libre, con el objetivo de contribuir a la diversificación social en el barrio. La nueva dotación de viviendas en el barrio se complementa con la entrada en funcionamiento de diversos equipamientos: escuela primaria, instituto, equipamientos municipales como una comisaría de policía autonómica, un centro de asistencia primaria, un polideportivo, una biblioteca, la oficina municipal de vivienda y equipamientos religiosos. Las inversiones se destinan también a cofinanciar la dotación de ascensores en los bloques de la Mina Vieja y a la reordenación de los vestíbulos de escaleras a la Mina Nueva, para facilitar la permeabilidad en las grandes edificaciones de la Mina Nova. Por otra parte, el Plan de Transformación se acompaña de un Plan de Actuación Social que realiza programas de inserción sociolaboral, desarrollo comunitario y que centra la actuación en mejorar las condiciones de algunos colectivos específicos (en particular, el colectivo drogodependiente y la comunidad gitana).

En conjunto, entre el año 2000 y 2023 se han invertido en la mejora y transformación del barrio 266,5 millones de euros. Algunas de las tareas previstas se han llevado a cabo (la rambla, los equipamientos) pero algunas actuaciones han modificado a la baja, como la realización de pasillos en los grandes edificios longitudinales de la Mina Nova, para facilitar la circulación, y otras acciones todavía no se han hecho realidad más de veinte años más tarde, como la demolición del bloque Venus (y el realojo de sus vecinos), el espacio más degradado del barrio. Algunos trabajos sobre La Mina cuestionan los avances (Idrovo & García-Almirall, 2013) y consideran que las transformaciones urbanas en este barrio han hecho que el barrio no sea peligroso, pero algunos problemas sociales de fondo, como el tráfico y consumo de drogas, el absentismo escolar y los comportamientos incívicos no han desaparecido, manteniendo el barrio como un espacio de conflicto.

#### **4. NUEVAS PROMOCIONES INMOBILIARIAS: LA RENOVADA CENTRALIDAD**

Nació como Polígono de Llevant en los años del desarrollismo (1960-1970). En 2014, atendiendo a una solicitud de la asociación de vecinos con la intención de alejarse de la estigmatización que supone todo lo relacionado con polígono de viviendas, pasó a denominarse Nou Llevant. En 2023, las inmobiliarias lo promocionan como Nou Portixol, para así abandonar definitivamente la pertenencia al polígono y acercarse al gentrificado y cada vez más exclusivo barrio del Portitxol.



El proyecto de prolongación de la fachada marítima de 2002 tardó en ejecutarse. Problemas políticos y el estallido de la burbuja inmobiliaria en 2008 paralizaron buena parte de las inversiones. De esta forma, el suelo se mantuvo a la espera de un aumento de la demanda, de un ideal incremento de precios y del interés de inversionistas de alto nivel económico. La nueva centralidad otorgada por el Palau de Congressos y hotel, las expectativas generadas por la localización en este mismo ámbito del distrito digital Nou Llevant-Fachada Marítima (actualmente en proceso de reformulación, donde destaca la renuncia al campus tecnológico de la Universitat de les Illes Balears) y su localización, próxima al mar, han terminado por impulsar su desarrollo inmobiliario. Las grandes empresas del sector promocionan el barrio como exclusivo, moderno, innovador y excelentemente localizado. Altas calidades y espacios comunes privados, al modo de gated communities, caracterizan las nuevas y exclusivas promociones. Algo que se aleja de la imagen dominante del sector Llevant hasta hace pocos años: clases sociales medias y bajas procedentes de la inmigración interior durante el desarrollismo (andaluza, fundamentalmente) y del exterior durante la burbuja inmobiliaria (latinoamericana, sobre todo). Esta situación no es ajena a la prensa, que se percató de la dualidad sociourbana de este antiguo espacio degradado y estigmatizado de la capital balear. Ya no es periferia, como se percibía hasta hace pocos años. Ahora, a la vista de los inversores, el sector Llevant es un espacio central y de localización privilegiada de la ciudad. Pero no nos confundamos, no se trata de sustitución. Es agregación de nuevos desarrollos en las parcelas no edificadas del sector Llevant, lo que conlleva la creación de estructuras fragmentadas. (Figuras 8 y 9).

Figura 8. Hitos, localización y oportunidad de inversión en Nou Llevant para Engel & Völkers.



Fuente: Engel & Völkers ([https://www.engelvoelkers.com/es-es/propiedad/proyecto-excepcional-en-palma-nou-llevant-2176797881.42\\_exp/](https://www.engelvoelkers.com/es-es/propiedad/proyecto-excepcional-en-palma-nou-llevant-2176797881.42_exp/))

Figura 9. La prensa local se hace eco de los procesos de fragmentación urbana



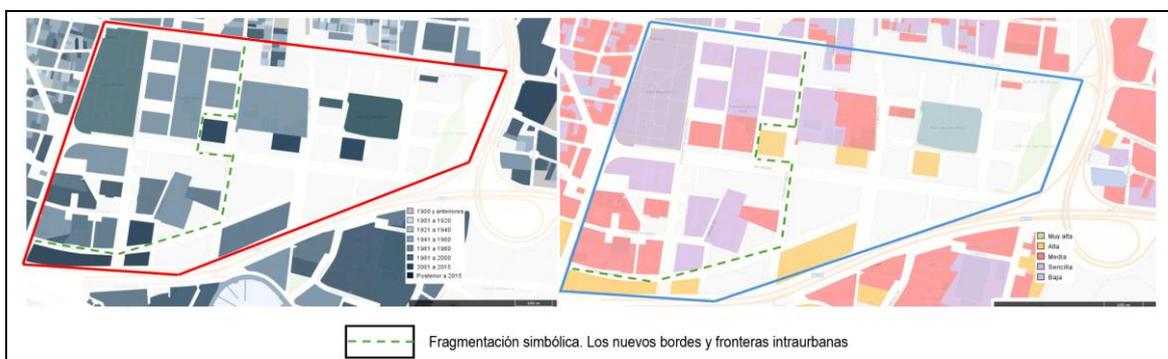
Fuente: Diario de Mallorca (22-10-2023) y Última Hora (14-01-2024)

Este sector Llevant está en plena reurbanización, por lo que muchas de las dinámicas inmobiliarias y cambios sociales actuales (2024) no aparecen reflejadas en estadísticas de hace uno o dos años. Por un lado, si atendemos a datos del catastro de 2023, se advierte una primera fragmentación física y simbólica



marcada por las áreas de vieja urbanización de los 1960-70 al oeste de la calle Puerto Rico (el “viejo” polígono de Llevant) y las nuevas áreas modernas e innovadoras de los 2020 al este de esta misma calle (el Nou Portixol) y al sur de la calle Joan Maragall (capitalizadas por el Palau de Congressos). En todo el sector, seis edificios tienen una alta calificación. Cinco de ellos fueron construidos a partir de 2015 y situados en la segunda de las zonas descritas, y uno entre esta fecha y 2001. Excepto uno, todos los calificados como “sencillos” en su calidad edificatoria por el Catastro fueron construidos entre 1961-1980 y están en localizados en el área del viejo polígono. Una fragmentación que, previsiblemente, aumentará. Mientras continúa edificándose con altas calidades en las parcelas que aparecen libres al este del sector Llevant. Continúa el empobrecimiento y la no ejecución efectiva del PERI en el polígono de viviendas. En resumen, mientras el proyecto de reurbanización, revalorización y embellecimiento aprobado a principios de siglo se ejecuta con gran celeridad. El plan de rehabilitación aprobado en esas mismas fechas se estanca. (Figuras 7 y 8).

Figura 10. Edificios según década de construcción o rehabilitación (izquierda) y calidad edificatoria (derecha)



Fuente: elaboración propia a partir de Dirección General del Catastro

Figura 11. Los nuevos bloques de viviendas en el Nou Llevant. Década 2020



Fuente: elaboración propia

Por otro, el barrio está en pleno proceso de transformación no sólo en su morfología urbana sino también en su composición social, la mayoría de los nuevos edificios han sido acabados en el último año, otros están en construcción y, además, cuando se trata de extranjeros de la Unión Europea de los 15, estos no siempre se empadronan. Por lo tanto, los datos del Padrón de 2022 sólo reflejan parcialmente el nuevo panorama social del Polígono de Llevant. Aún así, se detectan algunas variables interesantes que habrá que estudiar y corroborar en los próximos años. En 2022, esta zona estadística tiene 6.521 habitantes, un 7,64% menos que en 2008, y esto a pesar de haber aumentado el número de viviendas. La tasa de extranjería ha descendido (16,01% en 2008 y 12,91% en 2022), al contrario de lo que está sucediendo en los barrios de Palma, así como también el porcentaje de nacidos en el extranjero (2008: 31,46%; 2022: 20,86%). Entre los extranjeros, los sudamericanos son mayoría en los dos años (2008: 32,83%; 2022: 29,49%). Y los de la UE-15 no son un colectivo muy representativo, posiblemente por las causas arriba explicadas (2008: 10,35%; 2022: 6,94%). Un cambio importante en los últimos 25 años es el aumento de nacidos en otras comunidades autónomas y esto a pesar de que los hijos de los primeros inmigrantes residentes en el barrio ya nacieron en las Islas Baleares (2008: 17,86%; 2022: 26,04%) y, por tanto, no aparecen aquí contabilizados. Las causas posiblemente son la combinación de dos variables: Palma como importante centro de recepción de inmigrantes del resto de España, y los elevados precios de la vivienda

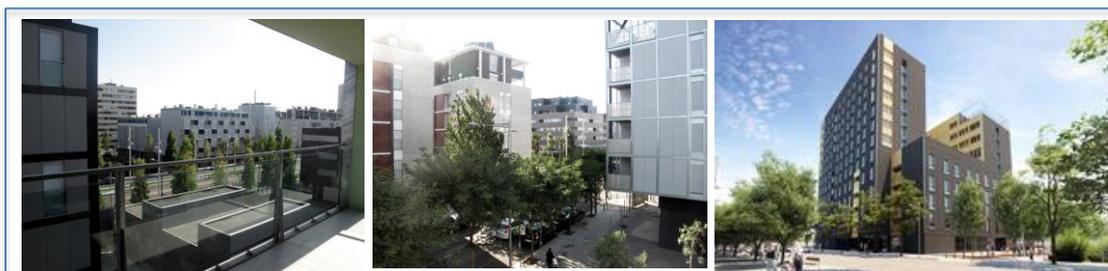


en la ciudad. El “viejo” Polígono de Llevant todavía conserva precios de alquiler y venta por debajo de la media municipal.

Por su parte, en el barrio de la Mina los cambios ya se pueden observar, pero los avances son lentos, sobre todo en el núcleo del barrio, los sectores originarios de la Mina Vella y la Mina Nova. Las viviendas de los antiguos bloques siguen albergando población con recursos escasos. Se siguen denunciando casos de ocupaciones en algunos de los edificios en peores condiciones, sobre todo el edificio Venus, pendiente siempre de un derribo que no acaba de producirse, pese a las sentencias de los tribunales en favor de la demolición. Y estas áreas siguen presentando indicadores de renta por habitante por debajo de los barrios más empobrecidos de la vecina Barcelona y casi la mitad de la renta del colindante barrio de La Catalana, en el mismo margen del río y en el mismo municipio de Sant Adrià del Besòs. Los habitantes de estos sectores se mantienen desde tiempo atrás sin opciones para salir del barrio y las bajas se compensan con la entrada de colectivos igualmente desfavorecidos socialmente, sobre todo inmigrantes de bajas rentas.

Pero el barrio está adquiriendo una nueva faz en los sectores edificados sobre todo a fines de la primera década. En las parcelas con nuevas construcciones, situadas en el sector que mira al mar, se mezclaban edificios destinados a vivienda pública (realojo de vecinos) y nuevas viviendas de promoción libre. La crisis económica truncó una parte de los realojos, ya que la vulnerabilidad económica en un contexto desfavorable no contribuyó a acelerar el asentamiento de los vecinos y ello se tradujo en nuevos edificios, tapiados para evitar ocupaciones. La misma crisis dejó notar también sus efectos en las expectativas de la vivienda libre, que ha ido ocupándose a ritmo más lento del previsto. Algunas de las empresas constructoras quebraron en la etapa más crítica y otras han tomado el relevo en los últimos años, gracias al aumento de demanda en una Barcelona cada vez más encarecida. La instalación de un campus universitario en el entorno del barrio, la construcción de una residencia universitaria y un hotel de 4 estrellas son elementos que están ayudando al cambio en las nuevas zonas residenciales, que lucen el nombre de Port Fòrum e intentan desmarcarse de la etiqueta estigmatizante de La Mina.

*Figura 12. Nuevas edificaciones en el sector meridional de la Mina (izquierda y central) y la nueva residencia universitaria (derecha)*



Fuente: elaboración propia.

Los riesgos de fragmentación, no obstante, siguen existiendo: el valor catastral de las nuevas áreas urbanizadas prácticamente duplica el de la Mina tradicional. Y los precios de la vivienda son significativamente más elevados, pero la interrelación entre viejos y nuevos vecinos es escasa. Pese a la proximidad, se detectan dinámicas diferenciadas.

## 5. CONCLUSIONES

En las periferias de las ciudades, la creación de polígonos de vivienda social destinada a población de bajos ingresos en la etapa desarrollista, generó espacios fragmentados caracterizados por la desigualdad respecto a otras piezas urbanas, en ciudades que crecían gracias a la llegada de oleadas inmigratorias que caracterizan los años 60 y 70 del siglo XX. En los casos de Palma y Barcelona, se toman como exponente de estos procesos el Polígono de Llevant y el barrio de La Mina, respectivamente. Las deficiencias asociadas a la urgencia constructiva de estos años se intentarán paliar con actuaciones de reforma urbanística. El siglo XXI arranca con actuaciones que contribuyen al cambio urbanístico de espacios deteriorados y sometidos a un proceso de estigmatización social debido a su asociación con actividades



ilícitas. En ambos casos se trata de espacios antes periféricos que cobran interés dada su localización cerca del frente marítimo y en los que se planea una reforma que revaloriza algunos sectores, convirtiéndolos en espacios dualizados. Tanto en el caso de Palma como en el de Sant Adrià de Besòs, las iniciativas de construcción de nueva vivienda de mercado libre avanzaron lentas -por la crisis inmobiliaria de 2008- pero se está consolidando una oferta basada en una nueva centralidad, en la proximidad al mar, con buenas conexiones con el resto de la ciudad en un momento en que la vivienda vuelve a estar en el centro de atención debido a la subida de precios. Nou Portixol y Port Fòrum son nombres comerciales que marcan distancia respecto a los originarios polígonos de vivienda social. Frente a estos espacios destinados a segmentos más privilegiados, se mantienen las áreas de vieja urbanización, Polígono de Llevant y La Mina, que presentan valores urbanísticos claramente diferenciados y donde las problemáticas sociales y los conflictos no han desaparecido, pese a los ingentes esfuerzos y las notables inversiones, sobre todo en el caso barcelonés. La fragmentación física de estos barrios ha disminuido respecto a la situación de partida del siglo XX pero la fragmentación social se mantiene y la dualización genera nuevas fronteras, una fragmentación simbólica, si cabe de más difícil erradicación.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación I+D+i “Ciudades en transición. Fragmentación urbana y nuevos patrones socioespaciales de desigualdad en el contexto postpandemia. El caso del área urbana de Palma (Mallorca)” (PID2021-122410OB-C31), financiado por MCIN/ AEI/10.13039/501100011033/ y “FEDER Una manera de hacer Europa

## REFERENCIAS

- Ajuntament de Palma (2021). Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Palma-Sector de Llevant-Façana Marítima. Palma (file:///C:/Users/Uib/Downloads/PA17-0007-DOC\_RESUMEN-ANEXO\_4.pdfPalma).
- Ajuntament de Sant Adrià de Besòs. (2023). Anuari de Població 2023. Santa Adrià de Besòs:Ajuntament.
- Burgess, R. (2018). Segregación y fragmentación urbana: algunos comentarios. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 14, 79-86. <http://hdl.handle.net/2117/130405>.
- Busquets, J. (2002). Plan Especial de Reforma Interior La Soledad-Polígon de Llevant. Palma: Ajuntament de Palma.
- Busquets, J. (2003). Modificació del PGOU en el sector de Llevant. Palma: Ajuntament de Palma.
- Capel, H. (2002). La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- De Terán, F. (1999). Historia del urbanismo en España III. Siglos XIX y XX. Madrid: Cátedra.
- Díaz, C. et al. (2012). Un estudio de caso: la rehabilitación de los edificios de viviendas del barrio de La Mina en Sant Adrià del Besòs (Barcelona). *Análisis funcional y de las condiciones de seguridad, habitabilidad y mantenimiento. Informes de la construcción*, 64 (525), pp. 19-34.
- González-Pérez, J.M. (2017). Les ciutats de les Balears. Processos d'urbanització i urbanisme. Palma: Leonard Muntaner.
- González-Pérez, J.M. & Piñeira-Mantiñán, M.J. (2004). Image Creation in Post-modern Cities: Conflicts and Tension in Spanish Inner City Areas. En *Changing Cities. International Perspectives* (pp. 147-159). Urban Commission (I.G.U.) y Strathclyde University Publishing.
- González-Pérez, J.M. & Somoza-Medina, J. (2004). Territoire et inmigration en Espagne. Une étude de cas en Palma de Mallorca et León. *Cybergeo, Reveu Européene de Géographie*, 274. doi: 10.4000/cybergeo.2440
- González-Pérez, J.M., Parreño-Castellano, J.M. & Sánchez-Aguilera, D. (2023). The Peripheries of Spanish Developmentalism. An Enduring Model of Urban Fragmentation. En *Urban Dynamics in the Post-pandemic Period* (pp. 245-262). Springer.
- Idrovo Alvarado, M. D, Garcia-Almirall, M. P. (2013). Convivencia y seguridad: estrategias de intervención urbana en el espacio público de barrios segregados y en conflicto. Caso de estudio: Barrio la Mina. *ACE: Architecture, City and Environment*, 8 (22), pp. 123-150.
- Jornet, S., Llop, C., Pastor, J. (2008). El Plan Especial de Transformación Urbana del barrio de La Mina, Barcelona, Premio Nacional de Urbanismo. *Urban* 13, pp.166-169.



# ¡BARRIOS QUE GRITAN! GUANARTEME COMO BARÓMETRO Y BRÚJULA SOCIOPOLÍTICA Y URBANÍSTICA

TERESA CASTRO HERNÁNDEZ<sup>1</sup>

VÍCTOR JIMÉNEZ BARRADO<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Calle de Pérez del Toro, 1, 35004 Las Palmas de Gran Canaria, teresa.castro101@alu.ulpgc.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Calle de Pérez del Toro, 1, 35004 Las Palmas de Gran Canaria, victor.jimenez@ulpgc.es*

**Resumen.** Las problemáticas urbanas con las que convive la población, como la rápida urbanización, la especulación inmobiliaria, la turistificación o la gentrificación, son factores esenciales para la formación de la protesta urbana. Esta se refiere a los movimientos de lucha que buscan un cambio hacia una mejor ciudad, es decir, una mejora de "lo urbano". La demanda ciudadana por su integración en la planificación urbana desde la participación persigue su reconocimiento como agente relevante e imprescindible en el cambio sociopolítico del entorno vivido. El siguiente trabajo aborda la identificación, caracterización y análisis de las luchas urbanas en el barrio de Guanarteme de Las Palmas de Gran Canaria. Para ello, la metodología estudia las formas y los contenidos de la protesta mediante las evidencias físicas y digitales. En concreto, esto supone un examen y una categorización de los motivos de lucha (expuestos en prensa desde 2005), así como la localización, mediante trabajo de campo, de las problemáticas previamente identificadas y las manifestaciones de resistencia (cartelería, graffitis, etc.) expuestas en el barrio. La cartografía resultante muestra una correspondencia temática y espacial, que no temporal, entre los motivos y las luchas urbanas, especialmente en el sector central del barrio, donde ambas se concentran.

**Palabras clave:** Luchas urbanas, participación ciudadana, gobernanza local, Guanarteme, especulación inmobiliaria.

## NEIGHBOURHOODS THAT SHOUT! GUANARTEME AS A SOCIO-POLITICAL AND URBANISTIC BAROMETER AND COMPASS

**Abstract.** The urban challenges that the population faces, such as rapid urbanization, real estate speculation, touristification, or gentrification, are essential factors in the formation of urban protest. This refers to the movements fighting for a change towards a better city, that is, an improvement of "the urban". The citizen demand for integration into urban planning through participation seeks its recognition as a relevant and indispensable agent in the socio-political change of the lived environment. The following work addresses the identification, characterization, and analysis of urban struggles in the Guanarteme neighborhood of Las Palmas de Gran Canaria. To this end, the methodology studies the forms and contents of protest through physical and digital evidence. Specifically, this involves an examination and categorization of the reasons for struggle (reported in the press since 2005), as well as the location, through fieldwork, of the previously identified issues and manifestations of resistance (posters, graffiti, etc.) displayed in the neighborhood. The mapping shows a thematic and spatial correspondence, not a temporal one, between the reasons and urban struggles, especially in the central sector of the neighborhood, where both are concentrated.

**Keywords:** Urban Struggles, Citizen Participation, Local Governance, Guanarteme, Real Estate Speculation.



## 1. INTRODUCCIÓN

La Organización de las Naciones Unidas a través de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (ONU, 2015) reconoce la existencia de múltiples y diversos desafíos globales, desde la consecución de la paz y la justicia, la erradicación de la pobreza, la igualdad de género hasta la acción por el clima y la sostenibilidad del medio ambiente. Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) buscan responder a tal cantidad de problemáticas, y su consecución se presume como una tarea multiescalar. Esto significa que el esfuerzo parte desde lo local y se traslada hasta lo global, pasando por todas las escalas.

Una de las escalas clave es la urbana y, de hecho, existen metas específicas en relación con las ciudades y las áreas urbanas. Éstas se establecen en el objetivo número 11 de las ODS “Ciudades y Comunidades Sostenibles”. Este objetivo, de implementación fundamental y crítica, está centrado en “lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” (ONU, 2016). Hasta llegar a ese fin, las áreas urbanas deben abordar y superar las problemáticas que las acucian. A las ya comentadas se suman otras que provienen de fenómenos y procesos de escalas que las superan y de aspectos sectoriales que las influyen. Así, los vaivenes en los flujos del capital internacional, el turismo o las migraciones alteran la estructura y funcionamiento de las ciudades, sin que estas tengan una capacidad manifiesta de reacción. De este modo, las externalidades se vuelven locales, y aparecen traducidas en efectos como la rápida urbanización, la especulación inmobiliaria, la turistificación o la gentrificación, así como el deterioro del espacio urbano, entre otras cuestiones.

En el caso de nuestro trabajo, varias de ellas se hacen presentes en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria (LPGC) y específicamente en el barrio de Guanarteme. Esto a pesar de que el municipio cuenta con un plan de acción dentro de la Agenda Urbana Española (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2022) encargado de dar una respuesta local a los problemas globales.

Sin embargo, este documento parece ser insuficiente para las dinámicas que se manifiestan en el barrio citado. Guanarteme se localiza en la plataforma litoral de la ciudad, en su parte noroeste, donde dentro de sus límites se ubica uno de los ejes turísticos más relevantes, la playa y el paseo de Las Canteras. El fuerte eje de atracción que supone este espacio turístico ha desencadenado una notable revalorización del barrio. Consecuentemente se ha generado una acelerada expansión urbana, así como la sobrecarga en el uso y la provisión de los servicios públicos, infraestructuras y equipamientos necesarios para satisfacer a la población residente (tradicional y nueva) y transeúnte (incluyendo a los turistas). La (posible) masificación turística y la sobreocupación del suelo urbano llevan asociado el deterioro del entorno y de la propia esencia del barrio, históricamente marcado por una fuerte identidad, lo que ha afectado negativamente a su cohesión social. Ante ese escenario, detectamos en el comportamiento de los vecinos residentes una demanda y reclamación activa de acciones por parte de las administraciones públicas (Figura 1).

Figura 1. Manifestación convocada por la asociación de vecinos “Guanarteme Se Mueve” (26/10/2023).



Fuente: Elaboración propia.



Por lo tanto, la elección de Guanarteme como objeto de estudio se basa en la relevancia y la actualidad de las problemáticas en todas las escalas y esferas, pero también en la creciente dinámica de lucha urbana y activismo local. Destaca, en este caso, la organización y movilización estructurada e impulsada por plataformas vecinales en respuesta a diversas problemáticas, que no ha cesado en los últimos tiempos. Por ello, es importante conocer las características de las luchas urbanas y su origen, así como identificar los canales por las que se manifiestan.

Es así que este trabajo comienza con esta breve introducción, seguida por un marco teórico que recoge una escueta contextualización de tres conceptos clave: los movimientos sociales, los movimientos sociales urbanos o las luchas urbanas y la gobernanza local. Posteriormente, se expondrá la metodología con las fuentes, procesos y herramientas utilizadas y, por último, se presentarán los resultados y las conclusiones.

## 2. MARCO TEÓRICO

De acuerdo con Castells (1999), los movimientos sociales se definen como “las acciones colectivas conscientes cuyo impacto, tanto en caso de victoria como de derrota, transforma los valores y las instituciones de la sociedad” (Castells, 1999: 25). Sin embargo, existe una falta de consenso sobre el significado de esta noción, que se atribuye a dos cuestiones fundamentales. En primer lugar, se debe a una transformación y evolución de las formas de acción y organización de los propios movimientos. Y, en segundo lugar, como consecuencia de un fenómeno que ha sido objeto de estudio en las últimas décadas mediante distintas ramas teóricas. Estas podrían dividirse en cuatro enfoques analíticos principales: los enfoques clásicos, la movilización de recursos, los nuevos movimientos sociales y los enfoques actuales (De la Garza, 2011: 107).

Aunque en este trabajo se llevará a cabo un estudio de las luchas urbanas, es conveniente afirmar de inicio que este es un concepto equiparable al de movimiento social urbano, el cual ha sido mucho más estudiado, citado y, por lo tanto, está más consolidado en los estudios sociales. Por esta razón, en primer lugar atenderemos a la definición del concepto de movimiento social urbano, que también fue acuñado por el sociólogo español Manuel Castells en diversas obras. Entre ellas destaca “Movimientos sociales urbanos” (1974), donde define el concepto como “sistemas de prácticas sociales contradictorias que controvirtieron el orden establecido a partir de contradicciones específicas de la problemática urbana” (Castells, 1974: 3). Se considera que los movimientos sociales urbanos son fenómenos centrales del cambio social en el ámbito de “lo urbano”, considerando la ciudad como ente de consumo colectivo (Martínez, 2003).

La concepción del movimiento social urbano como lucha urbana ha sido concebida principalmente por la literatura latinoamericana, la cual ha desarrollado en las últimas décadas diversos estudios focalizados en la lucha urbana por la vivienda. En varios artículos se habla de una vinculación directa entre la construcción del espacio urbano y los desplazamientos de la población desde entornos rurales hacia la ciudad en esa búsqueda de una vida mejor (Hidalgo et al., 2017: 656). Esta es solo una línea de acción, pero se debe considerar que la construcción del espacio urbano, conceptualizado universalmente en las obras de Henri Lefebvre o David Harvey, pasa por una perspectiva de sociedad contemporánea y capitalista, y las problemáticas que eso conlleva. David Harvey en *Ciudades Rebeldes* (2013) reflexiona sobre el derecho a la ciudad desde un enfoque que va más allá de un derecho individual o colectivo, habla de “un derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos” (Harvey, 2013: 20).

El concepto de gobernanza local está intrínsecamente relacionado con eso. No obstante, eso no impide que desde los primeros momentos de su aparición, la construcción conceptual generara diversos debates y numerosas acepciones. El Banco Mundial (1992) define en término desde un enfoque económico: “forma en que se ejerce el poder en la gestión de los recursos económicos y sociales de un país para el desarrollo” (World Bank, 1992: 1). Entre otras acepciones sobre el concepto, Mayntz (2000) propone, en primer lugar, una donde la gobernanza recurre a una nueva forma de gobierno, con un mayor grado de cooperación e interacción entre el poder estatal y los actores públicos y privados, dejando atrás los modelos jerárquicos tradicionales de decisiones. La segunda acepción del término trata de una nueva manera de coordinación de las acciones individuales, que se comprenden como “formas primarias de construcción del orden social” (Mayntz, 2000: 1). Así, la autora trata una generalización del uso del término, desde el propio descubrimiento de las nuevas maneras de coordinación social.



En cuanto a la transformación urbana desde la gobernanza, Harvey (2007) parte desde la división de la urbanización y el cambio social, “como si de alguna manera se pudiera considerar una escena secundaria o un subproducto pasivo de cambios sociales más importantes y fundamentales” (Harvey, 2007: 367). Aquí es donde cobra relevancia la transformación urbana desde lo social, a partir de procesos que son apoyados e impulsados por la base ciudadana y social (Munévar, 2023). Estos son procesos conocidos como “procesos bottom-top”, los cuales promueven una mayor participación ciudadana, activa y responsable. Se relaciona esto con un reconocimiento de “la importancia de la participación ciudadana como elemento esencial para lograr ciudades más inclusivas, equitativas y sostenibles” (Munévar, 2023: 8).

### 3. METODOLOGÍA

El proceso metodológico que se ha ejecutado para este trabajo parte de la diferenciación fundamental de dos fases, una primera de identificación de las luchas y de las problemáticas que generan las luchas en el barrio de Guanarteme, y una segunda fase centrada en la localización de estos elementos en el espacio. Como se ha mencionado anteriormente, esta metodología estudia las formas y los contenidos de la reivindicación social y urbana a través de las evidencias físicas y digitales.

Esto quiere decir que la primera fase metodológica está orientada hacia la identificación de las luchas y los motivos que las causan. Con este fin se hizo un estudio de fuentes periodísticas (de prensa escrita) y de redes sociales. El estudio de fuentes periodísticas se fundamentó en los dos periódicos regionales de mayor tirada, Canarias 7 y La Provincia. El proceso metodológico implica la exploración a través de los motores de búsqueda de sus hemerotecas digitales, tomando como fecha inicial la primera disponible (diciembre de 2005), y como fecha final la más actual posible (enero de 2024). Para efectuar esta tarea se empleó la palabra clave “Guanarteme”, nombre del barrio. Dado que las noticias resultantes contaban con una amplia variedad de temas, se aplicó un proceso de captación y posterior codificación y categorización en una base de datos, donde se concretó aquellas noticias realmente alineadas con los objetivos planteados. Por otra parte, el estudio de fuentes basadas en redes sociales, concretamente X, Instagram y TikTok, exploró las publicaciones dentro del último año (enero de 2023 a enero de 2024). Para ello se replicó el proceso de búsqueda anterior, simulando la actividad normal de un usuario de redes sociales. De nuevo, y con base en lo anterior, los resultados obtenidos se sometieron a una codificación y una categorización en una base de datos.

A partir de la identificación realizada en la primera fase, se procedió a la segunda fase metodológica, centrada en la localización espacial de las luchas y las problemáticas. Este proceso se materializó, en primer lugar, mediante el trabajo de campo en diversas jornadas comprendidas entre el 18 de enero de 2024 y el 29 de enero de 2024. Para ello, previamente se realizó una delimitación o sectorización del área de estudio en 6 sectores bajo criterios operativos (superficie con capacidad para ser explorada en una jornada de trabajo), dando como resultado los cuadernos de campo que recopilaban la información de manera georreferenciada. Con este material de terreno se trabajó en su codificación y sistematización, lo que incluyó no solo las evidencias de los motivos de lucha (en el espacio público, que se consideró deteriorado o en obras y en el espacio privado, que se categorizó como deteriorado, en obras, tapiado, solar, con presencia de actividad exógena o destinado a vivienda vacacional -lo que implicó adicionalmente geocodificar y georreferenciar el Registro General Turístico de Canarias-), sino también los registros de evidencias tangibles de lucha (pintadas, carteles, pancartas...). Con ello, se hizo un trasvase de los registros georreferenciados a un entorno de Sistemas de Información Geográfica.

La combinación de ambos procesos metodológicos nos abre paso a la caracterización de las luchas urbanas que ocurren en Guanarteme y sus canales de reivindicación, desde una base temática y una base espacial, así como de su posterior análisis contextualizado.

### 4. RESULTADOS

Las dos etapas metodológicas descritas nos permiten dividir el análisis en dos. Por un lado, se abordará la identificación de las luchas urbanas, sus contenidos y formas, y, posteriormente, se analizará la impronta espacial de estas. Esta doble línea de análisis comprende una perspectiva temática, espacial y temporal



que nos brinda los elementos necesarios para realizar una primera aproximación a las luchas urbanas que ocurren en el barrio de Guanarteme.

#### 4.1. Identificación de las motivaciones de lucha en Guanarteme

Toda lucha urbana lleva asociada consigo unas causas que provocan la reivindicación por parte de unos actores, los cuales conciben a estas como motivo y justificación de su acción. En este contexto, resulta fundamental entender cuáles son las causas que llevan a que los vecinos de Guanarteme se manifiesten y reivindiquen en nombre de su barrio. Desde el estudio de fuentes periodísticas, pudimos captar un total de 968 noticias en nuestra base de datos, que fueron publicadas a lo largo de 19 años.

A esta primera etapa de captación en las hemerotecas digitales le sucedió una clasificación inicial, numerosa y muy diversa. Estas características impidieron dar sentido a un análisis temático, por lo que de esta estructura y esta base de datos surge una posterior categorización en 5 grandes temáticas, que organizan de manera sintética la heterogeneidad de los motivos de protesta (Tabla 1).

Así, estos datos ya nos dan a entender los tipos de problemas que enfrenta Guanarteme, tomando especial transcendencia aquellas noticias relacionadas con la salud pública y la convivencia, que suman 339 noticias (4 de cada 10). Estas incluyen todas aquellas publicaciones dentro de la esfera del consumo y venta de drogas, los asaltos, la okupación y la contaminación acústica por ruidos. Le sigue la categoría sobre movilidad, que supone un 21,7% del total, y contiene todas aquellas noticias que se vinculan con los problemas de movilidad, transportes y tráfico, destacando también la peatonalización de calles y el estado de la pavimentación. Con un peso similar, la categoría relacionada con servicios y espacio público contiene aquellas noticias que relatan los problemas derivados del deterioro del espacio público, de las inundaciones, del alcantarillado y la red de abastos y de la saturación de los servicios públicos, como es el caso del Centro de Salud de Guanarteme. Aunque algo menos destacada, la categoría que refleja aspectos sobre dinámica urbanística cuenta con un volumen de noticias que sigue siendo relevante, vinculadas en muchos casos con las acciones realizadas por el Ayuntamiento de LPGC en el contexto del Plan General de Ordenación de 2012, así como de la construcción de nuevas edificaciones como es el caso del Residencial de Las Américas. Finalmente destaca, pero de otro modo, el bajo número de noticias relacionadas con el turismo, puesto que nos encontramos dentro de un enclave turístico importante como es la propia ciudad de LPGC y, más concretamente, la Playa de Las Canteras.

Tabla 1. Categorías de las motivaciones de lucha por número de noticias.

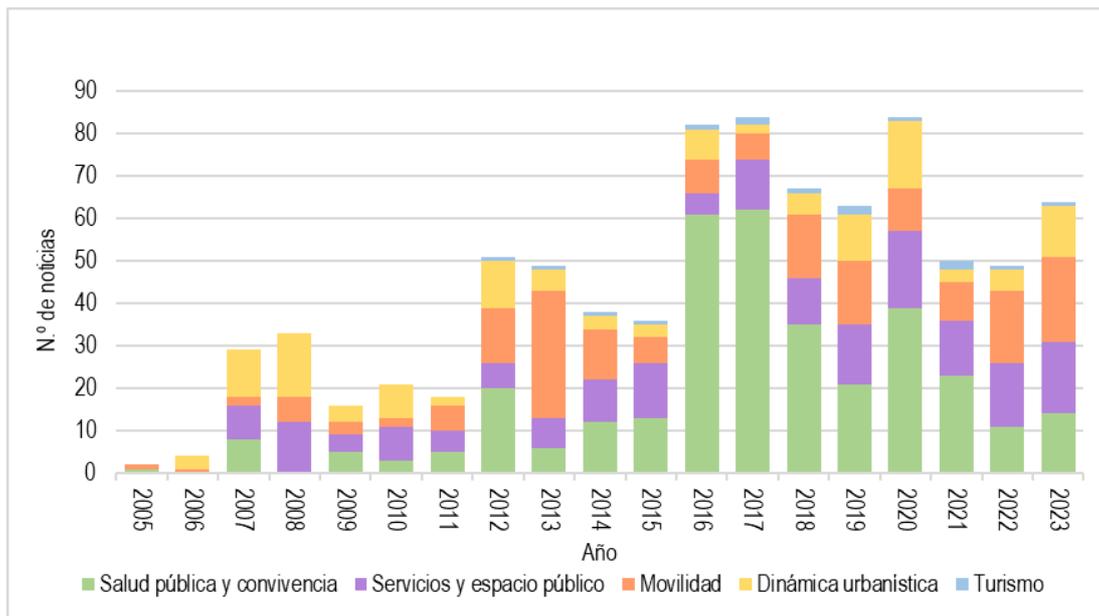
Categoría	N.º de noticias	% de noticias
Salud pública y convivencia	339	40,4
Movilidad	182	21,7
Servicios y espacio público	178	21,2
Dinámica urbanística	126	15,0
Turismo	15	1,8
Total	840	100,0

Fuente: Hemeroteca digital del Canarias 7 y La Provincia (2005-2023). Elaboración propia.

En una perspectiva temporal (Figura 2), la distribución de los motivos de la lucha urbana en Guanarteme mediante la captación de noticias desde el año 2005 hasta el 2023, muestra la predominancia de la categoría *salud pública y convivencia* presente en todos los años menos en 2006 y 2008, y con mayor presencia en los años 2016 y 2017. Este último dato puede no ser muy concluyente, ya que conforman los primeros años de las noticias digitales en ambos periódicos, cuando la cantidad de noticias en su conjunto es mucho menor. Las otras tres categorías principales están distribuidas de manera equilibrada en todo el recorrido temporal, aunque destacamos en 2013 la repercusión de los problemas de *movilidad* y de su mayor presencia en los últimos dos años, sobre todo derivados de los procesos de peatonalización y pavimentación de los entornos del barrio. En cuanto a la categoría de *turismo*, presenciamos la inclusión de los registros desde 2012 hasta los últimos datos en 2023, de manera continua, con años con más presencia como 2017 y 2021.



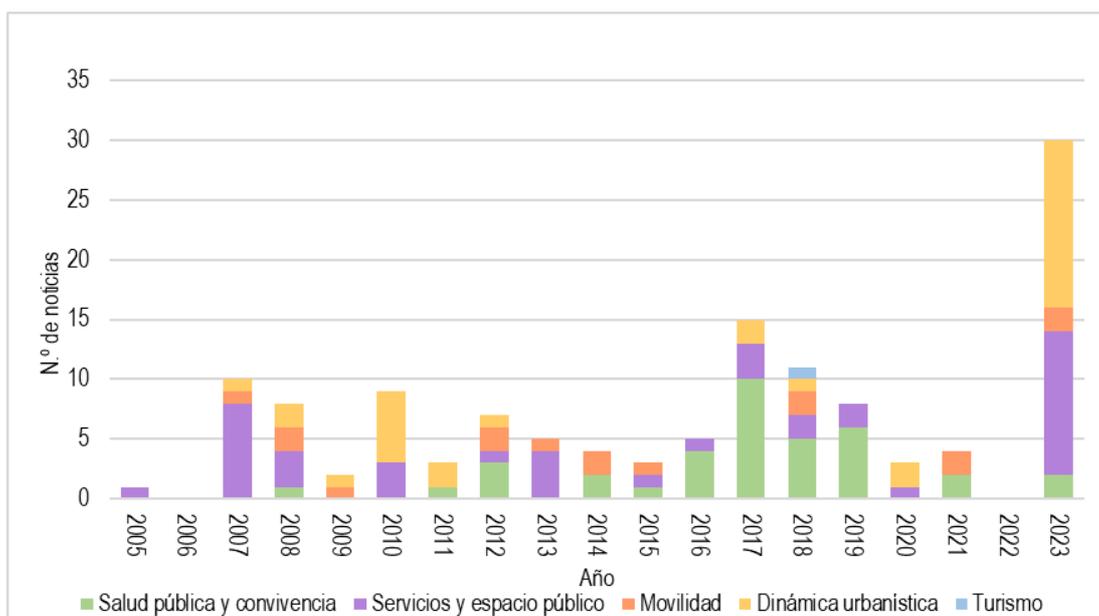
Figura 2. Número de noticias por motivos de lucha según categoría y año (2005-2023).



Fuente: Hemeroteca digital de los periódicos Canarias 7 y La Provincia (2005-2023). Elaboración propia.

Una vez realizado el análisis de las motivaciones de lucha en el barrio de Guanarteme, podemos pasar a estudiar aquellos registros de nuestra base de datos que incluyen evidencia o elementos de lucha. Se trata, por lo tanto, de aquellas noticias -no incluidas en la anterior relación- que muestran acciones de lucha llevadas a cabo por la ciudadanía. En total, el registro es de 128 noticias entre los dos periódicos, que han sido categorizadas en base a la estructura anterior: *salud pública y convivencia*, *servicios y espacio público*, *movilidad*, *dinámica urbanística* y *turismo*. En la Figura 3, podemos ver la cantidad de noticias por categorías en una distribución temporal y por categorías, lo cual muestra una serie de características.

Figura 3. Número de noticias con elementos de lucha según categoría y año (2005-2023).



Fuente: Hemeroteca digital de los periódicos Canarias 7 y La Provincia (2005-2023). Elaboración propia.

En primer lugar, y de manera más clara, trasciende la fuerte reactivación de noticias en el año 2023, último año de nuestro estudio. El gráfico nos muestra una presencia prácticamente constante e ininterrumpida de la lucha urbana, aunque su recorrido y magnitud ha sido intermitente a lo largo de los



años según lo recogido por la prensa. Esto condice con la literatura sobre luchas urbanas, donde se expresa la existencia de etapas en las que el movimiento se frena o se expande, como podemos ver en la tendencia desigual que muestra el gráfico. Aquí, ponemos como ejemplo extremo lo sucedido en el año 2022 y posterior 2023, donde se pasa del mínimo al máximo histórico recopilado, con 30 noticias registradas con elementos de lucha urbana. Es importante señalar que en julio y octubre de 2023 ocurrieron dos manifestaciones multitudinarias organizadas por los vecinos del barrio de Guanarteme, que fueron cubiertas por ambos periódicos y que dan, en cierta manera, lugar a que el número de noticias sea tan elevado en este año.

Por categorías, los elementos de lucha han sido variados, dependiendo del momento temporal en que estemos. El transcurso en los primeros años, de 2005 a 2008, cuenta con cierta prevalencia de noticias registradas que atienden a elementos de lucha de la categoría *servicios y espacio público*, combinándolo, en menor medida, con noticias relacionadas con la *movilidad* y la *dinámica urbanística*. En esta línea temporal, debemos destacar la tendencia de la categoría de *salud pública y convivencia* que va ocurriendo desde 2011 a 2019, excluyendo el año 2013 con 0 noticias, la cual integraba registros de noticias muy vinculadas a la delincuencia, al tráfico de drogas y a los ruidos. La tendencia creció en los dos primeros años (2011 y 2012), no superando las 5 noticias, para luego reducirse en los siguientes 3 años (2013-2015). Será en el año 2017 cuando se alcanza el registro más alto de esta categoría con 10 noticias, posteriormente la tendencia cambia a negativa.

En la actualidad destacan aquellas noticias de lucha que reivindican el deterioro del espacio urbano y el escaso mantenimiento por parte de las autoridades, así como del descontento general por la dinámica urbanística en torno a la construcción de nuevos tipos de edificaciones y de las repercusiones que esto tiene en el barrio. Este gráfico (Figura 3) vuelve a reafirmar la trascendencia del año 2023, dándole una explicación por categorías y su clara reactivación.

Esta es la razón principal por la que estudiamos este tema, ya que cuenta con un foco centrado en la actualidad, contando con la visibilidad que dan dos periódicos regionales con gran tirada, y con motivaciones muy concretas. Es por ello, por lo que llama la atención esta lucha, por la repercusión que muestra y por los canales en los que se manifiesta, como analizaremos a continuación.

El análisis de las redes sociales en este año 2023 nos acerca a la exploración de este momento álgido de la lucha urbana. Fue en la red social X donde encontramos que la población mostraba sus pensamientos y reflexiones sobre lo que ocurre en el barrio de manera más predominante, con tweets que manifestaban una importante protesta ciudadana, a lo largo de todo un año. Esto nos permitió ratificar las categorías para el análisis de las motivaciones de lucha y a descubrir y comprender los nuevos canales de manifestación y reivindicación. En el caso de Instagram, el resultado de la búsqueda nos llevó a identificar las dos asociaciones de vecinos del barrio, Guanarteme Se Mueve y Asociación de Vecinos Barriada de Chile y Guanarteme. Es la primera, Guanarteme Se Mueve, la que cuenta con una mayor repercusión y una operatividad de lucha en el transcurso del último año, siendo la propulsora de las dos manifestaciones multitudinarias del 18 de julio y del 26 de octubre de 2023, anteriormente citadas. En sus publicaciones reflejan un continuo activismo social y trabajan como plataforma vecinal, jerárquica y normativa, además de publicar quejas de vecinos, divulgación de normativas, reivindicaciones o sucesos en directo de las problemáticas que ocurren en el barrio.

#### 4.2. Localización de las motivaciones y de las evidencias de lucha en Guanarteme

Este apartado, dedicado a localizar las luchas urbanas y sus evidencias tangibles en el espacio, nos ayudará a confirmar las problemáticas que hemos ido razonando y sistematizando a lo largo del trabajo, así como a recoger y analizar las características de estas evidencias materiales que se encuentran dentro de los límites del barrio, siendo una muestra más de canales de manifestación de lucha. Para recopilar esta información recurrimos al trabajo de campo realizado entre el 18 de enero de 2024 y el 29 de enero de 2024, que derivó en la siguiente cartografía (Figura 4).

En este mapa se muestran de manera georreferenciada las evidencias de la lucha urbana, así como una aproximación a los motivos de lucha. Podemos establecer dos partes diferenciadas del ámbito de estudio, entre un área central que integra la concentración de elementos estudiados y otras dos áreas que no los integra de forma concentrada. Estas dos últimas áreas corresponden a los extremos del ámbito, un área occidental prácticamente despoblada y mayoritariamente sin edificar que, sin embargo, alberga escasas y dispersas edificaciones tapiadas y entornos deteriorados, como vemos en la cartografía, y el

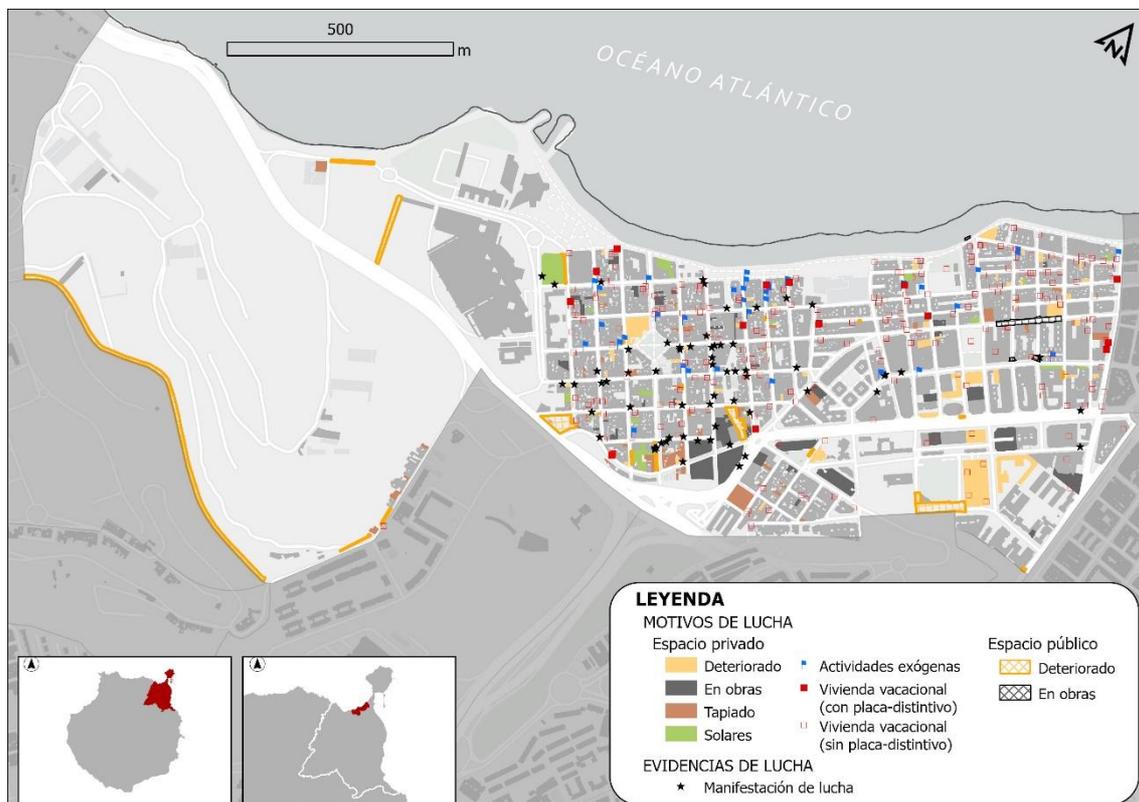


área oriental que, aunque es inmediata al área central destaca por no mostrar tantas evidencias de lucha, pero sí motivos. A pesar de esto, esta última expone una situación de mayor mantenimiento, renovación y rehabilitación de edificaciones con deterioro, como podemos comprobar por la cantidad de obras que se muestran en el mapa.

El foco principal lo ponemos y se encuentra en la zona central, que aparece con una concentración de la actuación y evidencia de lucha, donde además se observa una mayor presencia de solares y edificios tapiados, así como edificios en obras que señalan una nueva construcción y edificios con elementos que reflejan su deterioro. En línea con ello, también se muestran elementos del espacio público deteriorados, señal de que en esa área central no hay actuaciones de mantenimiento o rehabilitación por parte de las autoridades municipales, motivo que se relaciona directamente con la existencia de una movilización ciudadana que reclama mejoras en ese sentido.

Es interesante, y clave en el estudio, la correlación que existe entre la cantidad de motivos o problemáticas que se recogen en este espacio con el cambio en el espacio y desarrollo urbano. Es decir, en este sector central del mapa se encuentran numerosas edificaciones tapiadas y solares que están listos para ser edificados o, de hecho, lo están siendo ya. Esta casuística se relaciona, lógicamente con la (potencial) promoción de nuevas viviendas, la densificación demográfica del barrio, y también, con un posible aumento de la presión sobre los servicios y los equipamientos públicos.

Figura 4. Mapa de motivos de lucha y evidencias de lucha del barrio de Guanarteme, LPGC.



Fuente: SITCAN, Datos Abiertos, y datos del trabajo de campo. Elaboración propia.

En las salidas de campo pudimos comprobar las numerosas promociones de nuevas edificaciones en el barrio, de gran altura y con un estilo moderno, lo que contrasta con la urbanización más tradicional de casa terrera y otras tipologías, compuestas por edificaciones unifamiliares o por edificios de pocas alturas. Este hecho ha generado protestas por el cambio de la fisonomía urbana del barrio, así como las problemáticas ambientales derivadas de ello, como el déficit de insolación de algunas calles y edificios (Figura 5).



Figura 5. Imagen Torres Las Canteras en el barrio de Guanarteme y cartel reivindicativo.



Fuente: Elaboración propia.

A esto hay que sumarle que la compra de esas nuevas edificaciones dinamiza y potencialmente tensiona el mercado inmobiliario. Es factible, por lo tanto, que tras el cambio y renovación urbana exista un aumento del precio de la vivienda en el barrio, dejando fuera del mercado inmobiliario a la población local, e incorporando nuevos residentes de mayor nivel de renta. Este es uno de los argumentos que los vecinos exponen, sumado al hecho de que algunos de estos potenciales propietarios o usuarios son ajenos al barrio, a la ciudad y al país. De esta forma, esta situación se convierte en motivo de lucha, que los vecinos identifican con el proceso de gentrificación.

Bajo esta denuncia vecinal se recopilan y se sintetizan otras como la subida del valor del suelo en el barrio, el decalaje entre este y el poder adquisitivo de la población residente (tradicional), y el cambio social y la pérdida de identidad por la llegada de extranjeros, que se apoya también en un cambio de uso del espacio urbano. Este último aspecto se muestra a través de dos elementos.

En primer lugar, la proliferación de negocios y actividades exógenas o no tradicionales, como escuelas de surf, comercios de gastronomía extranjera o de carácter más saludable, espacios de co-working, etc... Si bien estos no han sido destino de críticas, si lo han sus potenciales consumidores, que mayoritariamente se identifican con turistas atraídos por la cercanía al mar y las actividades deportivas relacionadas con el mismo; y también, especialmente incidente tras el paso de la pandemia, con los nómadas digitales. Estos últimos han sido identificados por las luchas vecinales como un agente disruptor para el barrio.

En segundo lugar, existe una muy elevada presencia de viviendas vacacionales en el barrio, lo que ha impactado en el nivel de precios de los inmuebles y es la razón que justifica la nueva dinámica urbanística de Guanarteme, que migra del carácter residencial al turístico. Este rápido y masivo proceso, identificado por los vecinos como turistificación, ha sido también uno de los elementos centrales de la lucha urbana, y permite definir también a los turistas como agentes disruptores del barrio.

Figura 6. Imagen cartel vivienda vacacional en el barrio de Guanarteme y cartel reivindicativo.



Fuente: Elaboración propia.



Adicionalmente, el trabajo de campo ha permitido descubrir que mayoritariamente existe un incumplimiento de la normativa sobre la publicidad de la actividad, ya que una gran mayoría de viviendas vacacionales no dispone de la placa-distintivo (Figura 6) que es de obligada exposición según el Decreto 113/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de las viviendas vacacionales de la Comunidad Autónoma de Canarias. Esto podría dar a indicar, dada la tensión generada en el barrio, el intento por parte de los propietarios de actuar con una cierta clandestinidad a pesar de la legalidad de su establecimiento.

En definitiva, el espacio de Guanarteme cuenta con estos dos nuevos agentes que dan lugar a indicios de fragmentación del espacio urbano, marcando una diferencia clara con la población residente, la cual reivindica una lucha contra los efectos que provocan.

Ante estas problemáticas, los residentes de Guanarteme han manifestado su disconformidad de manera más intensa en el último año, como analizamos anteriormente, lo que se ha materializado en evidencias de lucha (pintadas, carteles, pancartas...) en el entorno del barrio, utilizado como canal de manifestación (Figura 7). Como muestra la cartografía, estas evidencias se distribuyen intensamente en el sector central de Guanarteme. Esto relaciona directamente la cantidad de motivos de lucha en ese sector con la respuesta ciudadana.

Figura 7. Litografía y pancarta en el barrio de Guanarteme.



Fuente: Elaboración propia.

## 5. CONCLUSIONES

El estudio de las luchas urbanas en Guanarteme a través de fuentes periodísticas y de las redes sociales, así como mediante un trabajo de campo ligado a una georreferenciación que conduce a un análisis geográfico, nos ha permitido analizar el carácter temático, temporal y espacial de éstas y sus motivos. Con ello, hemos podido deducir una serie de afirmaciones.



Por un lado, con la composición temático-temporal de las noticias registradas, representada en los gráficos anteriores, podemos comprobar una escasa correspondencia entre motivos y luchas. Esto quiere decir que, a lo largo del periodo estudiado, las temáticas más representativas de las problemáticas urbanas (motivos de lucha) en el barrio de Guanarteme no han coincidido en el tiempo con las temáticas que definían las luchas. En la actualidad, si bien las problemáticas siguen siendo muy diversas, son dos las temáticas que capitalizan la lucha: servicios y espacio público; y dinámica urbanística. Fundamentalmente, bajo estas dos se ha reactivado de manera muy notable la lucha, en una dinámica que todavía sigue en ascenso. Dado el estado deficitario de conservación del espacio público en uso y de la saturación de los servicios disponibles, además de la construcción de nuevas edificaciones conforme a la normativa urbanística del PGO de LPGC de 2012, contribuyendo al aumento de residentes, en muchos casos extranjeros, a un barrio ya sobrecapado, se sugiere que estos son los pilares principales de reivindicación y lucha de Guanarteme.

Por otro lado, respecto a la composición espacial de las problemáticas y las luchas, la cartografía elaborada nos permite afirmar que existe una cierta correspondencia entre ambas. Será en aquellos lugares donde se concentra la mayor cantidad de elementos del espacio urbano con problemáticas, donde se aglutinen también el mayor número de evidencias de lucha, ya sean pintadas, carteles o pancartas. Las problemáticas son entendidas por la población como motivos de lucha y, en consecuencia, los residentes demandan una mejora de las condiciones del tejido urbano, y una regulación de las problemáticas urbanísticas y turísticas que los acucian. Sorprendentemente, la notabilidad de la lucha contra las problemáticas derivadas de la turistificación, hecho que se deduce de las evidencias encontradas en las calles, no ha obtenido una respuesta acorde en términos mediáticos. El turismo no está entre las problemáticas ni los motivos de lucha expuestos en prensa, y esto puede haber motivado la apertura de nuevos canales de comunicación por parte de los vecinos, como las redes sociales. Estas vienen, por lo tanto, a reproducir y amplificar el mensaje que sí se encuentra en la calle y no en la prensa.

A través de este análisis, podemos tomar conciencia de que la lucha en Guanarteme concibe el espacio urbano como un “campo de batalla” y un altavoz, y que complementariamente, se adapta al escenario actual y utiliza el espacio digital para mantenerla en el tiempo y ampliar su actividad. De esta forma, se busca la solidaridad con el resto de la población de LPGC, ampliando su base social y con ello, sus posibilidades de éxito.

Entonces, la lucha de Guanarteme se encuentra activa y liderada por plataformas vecinales, movilizándolo a la población en torno a objetivos concretos y fácilmente entendibles e identificables, que logren frenar otros cambios más concretos, con menor capacidad de movilización, pero igualmente amenazantes, como el estado deficitario del mobiliario y el espacio público, la modificación de la tipología edificatoria, el crecimiento de las actividades exógenas especializadas, etc. Es su forma de conservar la identidad barrial a través de la colectividad, reclamando un cambio en la gestión y planificación del barrio.

Agradecimientos: Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación “Ciudades en transición. Fragmentación urbana y nuevos patrones socio-espaciales de desigualdad en el contexto postpandemia -URBAN e-RUPTIO-” (PID2021-122410OB-C31), en la modalidad de investigación orientada, de la Convocatoria 2021 de Proyectos de Generación de conocimiento, del Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España.

## REFERENCIAS

- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. (2022). Plan de acción de la Agenda Urbana Española de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, España: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Castells, M. (1999). La era de la información: economía, sociedad y cultura (Vol. 2). México: Siglo Veintiuno.
- Castells, M. (1974). Movimientos sociales urbanos. Madrid: Siglo Veintiuno.
- Hidalgo, R., Paulsen, A., & Alvarado, V. (2017). Bibliometrías de las luchas urbanas por la vivienda: Delineando las geografías críticas del conocimiento. *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 16(4), pp. 653-686.
- De la Garza Talavera, R. (2011). Las teorías de los movimientos sociales y el enfoque multidimensional. *Estudios políticos (México)*, (22), pp. 107-138.
- Harvey, D (2007). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Madrid: Ediciones Akal.



- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Ediciones Akal.
- Martínez, M. (2003). Los movimientos sociales urbanos. Un análisis de la obra de Manuel Castells. *Revista Internacional de Sociología*, 61 (34), pp. 81-106. doi: <https://doi.org/10.3989/ris.2003.134.285>
- Mayntz, R. (2000). Nuevos desafíos de la teoría de la gobernanza. *Instituciones y desarrollo*, (7), pp. 35-59.
- Munévar, C.A. (2023). *Transformación urbana desde lo social: procesos bottom-up en Colombia*. Tesis de Máster, Universidad Politécnica de Cataluña.
- Organización de las Naciones Unidas -ONU-. (2015). *Memoria del Secretario General sobre la labor de la Organización*. Nueva York, Estados Unidos: ONU.
- Organización de las Naciones Unidas -ONU-. (2016). *Nueva Agenda Urbana. Hábitat III*. Quito, Ecuador: ONU.
- Paulsen, A. (2019). ¿Quiénes y dónde luchan por la vivienda en la ciudad neoliberal?: el caso de la Casa Ukamau en Santiago de Chile. En *Las Geografías del Neoliberalismo en América del Sur*. Ensayos descriptivos, críticos y necesarios (pp. 146-176). Santiago de Chile: Serie GEOlibros.
- World Bank. (1992). *Governance and Development*. The World Bank.



# PROSTITUCIÓN Y ESPACIO URBANO EN EL BARRIO DE LUGO (LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, ESPAÑA)

MARIA DEL MAR MESA MORENO<sup>1</sup>

JUAN MANUEL PARREÑO CASTELLANO<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Producción y Control de Calidad. Cartográfica de Canarias. S.A. C/ Juan XXIII, n 7, Las Palmas de Gran Canaria, marmesa@grafcan.com*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, C/ Pérez del Toro, 1, Las Palmas de Gran Canaria (35003), juan.parreno@ulpgc.es*

**Resumen.** A pesar de ser una realidad frecuente en las ciudades, la prostitución ha recibido poca atención desde la Geografía, especialmente como factor modelador del espacio urbano. El barrio de Lugo en Las Palmas de Gran Canaria lleva varias décadas albergando prostitución, fenómeno que coincide con una situación de degradación del entorno urbano e inmobiliario. A su vez, el crecimiento de la actividad influye sin lugar a dudas en las dinámicas comerciales y demográficas del barrio.

Este trabajo pretende aproximarnos a la caracterización de la prostitución y de su relación bidireccional con el espacio urbano en el barrio de Lugo, desde una perspectiva geográfica. Para ello se llevó a cabo un estudio de carácter empírico basado en entrevistas en profundidad a agentes implicados, una encuesta cualitativa a residentes y trabajadores del barrio y observación directa.

Los resultados obtenidos se centraron 1) en caracterizar el barrio como un enclave de prostitución tradicional, 2) mostrar cómo esta condiciona la vida ciudadana en el barrio y el uso del espacio urbano y 3) reconocer la relación entre los intereses y estrategias de los propietarios de los inmuebles y la persistencia de la prostitución en el área de estudio.

**Palabras clave:** prostitución, espacio urbano, vivienda, degradación urbana, comercio, Las Palmas de Gran Canaria.

## PROSTITUTION AND URBAN SPACE IN THE LUGO NEIGHBORHOOD (LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, SPAIN)

**Abstract.** Despite being a frequent reality in cities, prostitution has received little attention from Geography, especially as a modeling factor of urban space. The Lugo neighborhood, in Las Palmas de Gran Canaria, has been home to prostitution for several decades, a phenomenon that coincides with a situation of degradation of the urban and real estate environment. In turn, the growth of activity undoubtedly influences commercial and demographic dynamics of the neighborhood.

This work aims to approach the characterization of prostitution and its bidirectional relationship with the urban space in the Lugo neighborhood, from a geographical perspective. To this end, an empirical study was carried out based on in-depth interviews with the agents involved, a qualitative survey of residents and workers in the neighborhood, and direct observation.

The results obtained focused on characterizing the neighborhood as an enclave of traditional prostitution, showing how this conditions citizen life and the use of urban space, and recognizing the relationship between the interests and strategies of the property owners and the existence of prostitution in the study area.

**Keywords:** prostitution, urban space, housing, urban degradation, retail trade, Las Palmas de Gran Canaria.



## 1. INTRODUCCIÓN

La prostitución femenina es un tema controvertido que ha sido analizado desde diferentes ópticas predominando los estudios sociológicos, antropológicos, legales o de perspectiva de género. Sin embargo, poco se ha escrito desde una perspectiva geográfica y, en concreto, sobre la relación que existe entre este fenómeno y el territorio en el que se desarrolla.

Según Cobo Bedia (2016), hasta la globalización, la prostitución era una práctica socio - patriarcal basada en pequeños burdeles de mujeres locales que ejercían la prostitución bajo la supervisión de otras mujeres encargadas. Con la globalización y el incremento de las migraciones internacionales, se pusieron las bases de una gran industria del sexo generadora de miles de millones de euros, siendo además un gran negocio para organizaciones criminales. De ahí que hoy en día la prostitución implique tres formas de dominio sobre la mujer: la patriarcal, la capitalista o neoliberal y la racial/cultural (Núñez, 2017). García (2015) considera la prostitución como una institución estructural del patriarcado y la conceptualiza en el marco de la acumulación capitalista como sistema prostibulario, definido como un objeto complejo con componentes económicos, políticos, sociales, culturales y territoriales y con estructuras institucionales que consagran desigualdades de género, clase y etnia. Sin embargo, también coexisten conceptualizaciones que conciben la prostitución como una forma de trabajo y empoderamiento (Chejter, 2016; Morcillo y Varela, 2017).

Los espacios en los que se localiza la prostitución están condicionados fuertemente por esta actividad en lo que se refiere, tanto a sus características morfológicas y socioproductivas como a su dinámica territorial. La prostitución genera, en el territorio, segregación, debido al aislamiento moral del meretrício, y control territorial por las redes de relaciones de agentes internos y externos que crean sus propios códigos específicos (Botelho de Matos y Campos Ribeiro, 1995; Ribeiro y Da Silva, 2011). Estos territorios segregados y organizados por la prostitución son, según Sack (1986), territorios móviles por el propio movimiento de la actividad y cíclicos, debido al carácter temporal de la misma. Además, los territorios de la prostitución se caracterizan por presentar particularidades según sean espacios públicos o privados y por ser espacios de desposesión ya que generalmente son áreas de pobreza, desigualdad sexual y explotación económica y sexual. Al ser la prostitución una actividad económica incorporada al sistema capitalista, hay que interpretarla como una forma más de acumulación por desposesión, en el marco conceptual definido por D. Harvey (2004), según García (2017).

Por todo ello, los territorios donde se desarrolla la prostitución visible por encima de una cierta magnitud son áreas fragmentadas del resto de la ciudad, tanto por la presencia de la actividad como porque son zonas empobrecidas, vulnerables, deterioradas e inseguras, lo que las convierte en espacios de rechazo o de fragmentación simbólica para el conjunto de la población.

Un ejemplo de territorio urbano fragmentado asociado a la prostitución es el barrio de Lugo, en Las Palmas de Gran Canaria, en el que vamos a centrar este estudio. Lugo es un ensanche planificado desde las últimas décadas del siglo XIX y mediados del siglo XX que se encuentra emplazado en la parte baja de la ciudad, en una posición céntrica muy cercana al barrio fundacional de Triana (ver figura 1). En el barrio residían 7.710 habitantes en 2021, con un población feminizada y envejecida. La dinámica demográfica se caracterizaba por el estancamiento en los últimos años, suponiendo la población extranjera el 12% del total. Los extranjeros eran en su mayoría latinoamericanos, especialmente colombianos y venezolanos, y de la Unión Europea. Junto a estas características generales, se apreciaba un incremento en la fragmentación demográfica del barrio. La sección en la que se concentraba la mayor parte de los negocios dedicados a la prostitución era la menos poblada, presentaba unas tasas de extranjería destacadas y se caracterizaba por una sobre representación de los inmigrantes latinoamericanos.

En términos generales, es una zona urbanísticamente bien estructurada, con una trama regular, en su gran mayoría de calles ortogonales, edificada en manzana cerrada, predominando el uso residencial en inmuebles plurifamiliares con edificios de hasta cinco plantas entre medianeras. No obstante, hoy en día, el barrio mantiene un porcentaje importante de viviendas en inmuebles unifamiliares construidos en las primeras décadas del siglo XX, concentradas en su mayoría, en una zona determinada que se encuentra encerrada paisajísticamente por las renovaciones edificatorias posteriores.

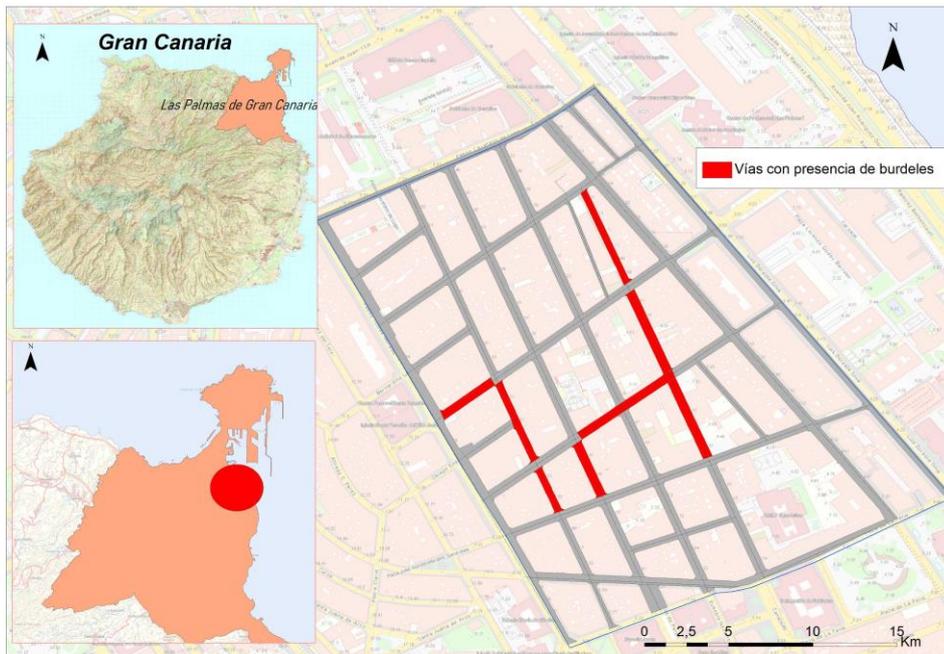
Esta zona con viviendas más antiguas se caracteriza a día de hoy por ser un tejido urbano degradado en algunas calles específicas (Molino de Viento, Pasaje de Las Chapas, Pamochamoso, Agustín de Betancour, Matías Padrón, Aguadulce y Suárez Naranjo). La degradación se manifiesta en el mal estado de conservación de las edificaciones y en la existencia de un número elevado de inmuebles cerrados y sin



uso. En parte de este paisaje urbano degradado se concentra la prostitución en el barrio desde la década de los ochenta del siglo pasado.

En general, la prostitución es un factor modelador del espacio urbano, pero también la dinámica urbana explica en parte su existencia. Espacio urbano y prostitución mantienen una interrelación bidireccional que no puede ser obviada a la hora de entender el funcionamiento de algunas partes de la ciudad. En este sentido, la situación urbana de parte del barrio de Lugo está motivada por la presencia de prostitución, que funciona como un factor clave en la organización de su estructura territorial, impidiendo el desarrollo de otro modelo de espacio urbano. Pero, al mismo tiempo, la propia dinámica del tejido inmobiliario en el barrio y los intereses y estrategias de los propietarios de algunos inmuebles son agentes que explican la aparición y el desarrollo de la prostitución en algunas zonas de esta área. Por tanto, Lugo es un ejemplo de interés de como la interrelación en un doble sentido entre prostitución y espacio urbano se condicionan mutuamente. Con esta premisa, los objetivos específicos de este trabajo son tres: caracterizar la prostitución en el barrio, reconocer las principales consecuencias que tiene en el mismo, centrándonos en la función comercial, y analizar como la degradación inmobiliaria de algunas zonas favoreció el desarrollo de la prostitución, convirtiéndola en una oportunidad de negocio para los propietarios de los inmuebles. Después de un breve epígrafe en el que se relata la metodología y las fuentes utilizadas en el estudio, se presentarán tres secciones en las que se aborda cada uno de los tres objetivos mencionados, para terminar con un apartado final de conclusiones.

Figura 1. Localización del área de estudio



Fuente: elaboración propia.

## 2. FUENTES Y METODOLOGÍA

Para poder llegar a entender y obtener conclusiones sobre el funcionamiento del sistema urbano del barrio de Lugo y la posible influencia que la prostitución ejerce en este territorio, ha sido necesario analizar aspectos históricos, demográficos, sociales y económicos del barrio, utilizando para ello fuentes primarias y secundarias. En líneas generales, la metodología empleada fue empírica e inductiva, combinando los enfoques cualitativos y cuantitativos.

Dentro de las fuentes primarias se trabajó con entrevistas en profundidad, encuestas a la población para conocer la percepción de la población residente en el barrio y trabajo de campo. En cuanto a las fuentes secundarias, se hizo uso de datos históricos sobre la dinámica urbana del barrio, información catastral y material cartográfico, entre otras.



Dentro de las fuentes primarias, se realizaron dos entrevistas en profundidad a agentes sociales implicados en el barrio y con un amplio conocimiento sobre la situación y la problemática de la prostitución. En concreto, al presidente de la Asociación de Vecinos “Avesar”, asociación centrada en la ayuda a los vecinos del barrio; y a la responsable de la Asociación de Cáritas “Centro Lugo”, asociación centrada en la ayuda y apoyo a las mujeres prostituidas dentro del barrio. Se optó en ambos casos por entrevistas semiestructuradas que permitieran un enfoque inductivo. A ellas se sumaron otras entrevistas informales que se realizaron sin establecer cita previa, con un guion más abierto o al mismo tiempo que el entrevistado realizaba su actividad profesional.

En el caso de la encuesta, se llevaron a cabo 149 cuestionarios. Las encuestas se centraron en la percepción que los vecinos tenían sobre la situación del barrio, tratando diversos aspectos como los servicios de éste, la presencia de colectivos vulnerables, la situación del tejido comercial y del mercado inmobiliario, la prostitución, la seguridad, la relación entre la población residente y la prostitución, entre otros temas. La encuesta fue realizada mediante cuestionario autoadministrado enviado por correo electrónico y móvil. Se utilizó a los mismos encuestados para que hicieran llegar el cuestionario a otras personas que cumplieran el perfil requerido para la investigación. Con este procedimiento, la información se obtuvo entre los meses de diciembre de 2021 y enero de 2022. Para calcular el tamaño de la muestra se consideró a la población mayor de 19 años empadronada en el barrio según los datos del Padrón Continuo del año 2021, lo que da un universo de 7.279 personas. Con ese dato y considerando un nivel de confianza del 95% y un error del 8%, la muestra debía tener un tamaño de 148 encuestados. Finalmente se consideró que la muestra debería incluir también a los no residentes que trabajaban en el barrio.

Otro aspecto importante dentro del estudio fue la observación directa de la realidad del barrio. Ésta se orientó al reconocimiento, localización y posicionamiento de todos los burdeles localizables a simple vista y de otros que no lo eran y de los que se obtuvo referencia; el reconocimiento de todas las edificaciones que se encontraban en estado de degradación y/o abandono; la localización de las parcelas y locales vacíos; así como la situación del tejido comercial. La recogida de información se realizó esencialmente entre febrero y mayo de 2022 mediante quince recorridos urbanos en días laborales. Toda esta información fue volcada en un sistema de información geográfica con el propósito de que permitiera una visión de conjunto y facilitara su análisis posterior.

### 3. LA PROSTITUCIÓN EN EL BARRIO DE LUGO

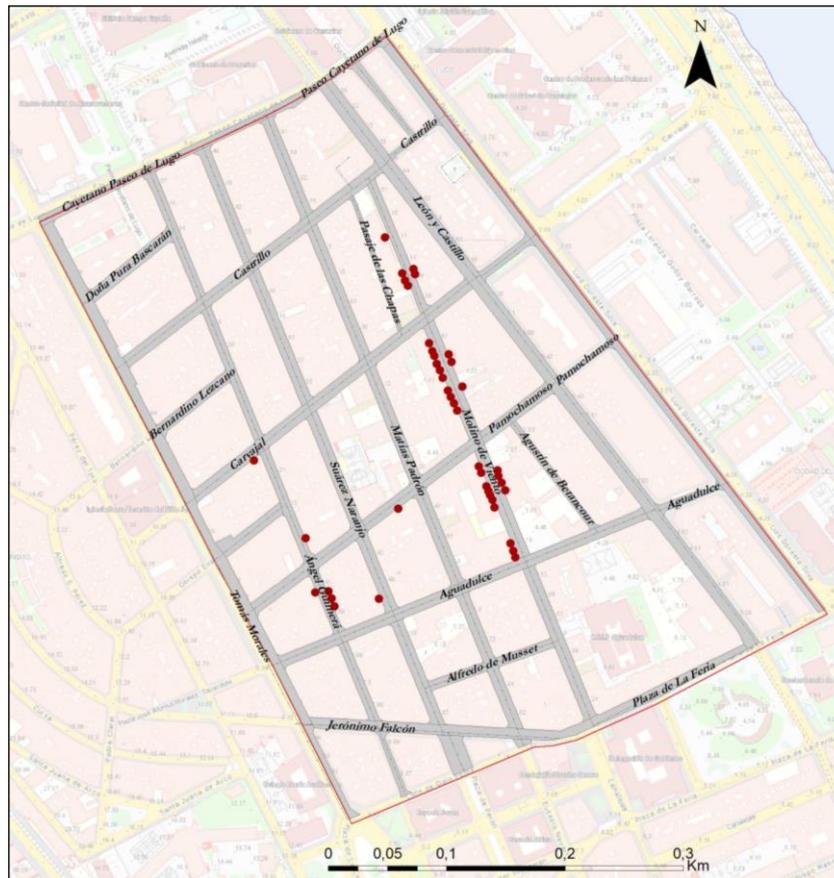
La prostitución es un fenómeno social que se viene practicando desde hace más de cuatro décadas en el barrio de Lugo, aunque en el término municipal ya se reconocen áreas específicas de prostitución mucho antes (Martín del Castillo, 2006). Su llegada al barrio se podría relacionar con la existencia de locales dedicados en un principio al mundo del cabaret, que posteriormente se transformaron en prostíbulos (ver figura 2). Surge además en un momento de fuerte recesión económica y con un incremento del tráfico de drogas. Es una práctica que se desarrolla de forma marginal por mujeres locales en diferentes calles del barrio, principalmente en las calles Matías Padrón y Molino de Viento (Quintana Pérez, 2019).

A lo largo de los años esta actividad ha ido cambiando, mutando y adaptándose a los nuevos tiempos. En un primer momento, es ejercida por mujeres locales en condiciones económicas precarias, pero desde principios de este siglo, la tendencia ha cambiado hacia mujeres extranjeras, fenómeno asociado a los procesos migratorios y la atracción que supone desarrollar un proyecto de vida en territorio europeo.

El país del que proceden un mayor número de prostitutas es Colombia, seguido de Venezuela, Rumanía, República Dominicana, Nigeria y Brasil, aunque esta distribución nacional puede cambiar en función de la situación social, política o económica de los países emisores o por las modas y gustos de los demandantes, que en ocasiones parecen mostrar preferencia por determinadas nacionalidades o rasgos físicos. Estas mujeres entran en la isla en situación irregular sin un contrato laboral previo, lo que imposibilita una entrada natural al mercado laboral. Además, la actual ley de extranjería obliga a disponer de tres años de empadronamiento para poder acceder a un contrato, situación que favorece que muchas de estas chicas vean la prostitución como la única salida para obtener ingresos. Un elemento que podría explicar que estas mujeres comiencen a ejercer la prostitución al llegar a la isla, es la urgencia en encontrar una fuente de ingresos que les permita enviar dinero a sus países, ya que la mayoría de ellas vienen a la isla con cargas familiares en origen.



Figura 2. Localización de casas dedicadas a la prostitución en el barrio de Lugo, Las Palmas de G.C



Fuente: elaboración propia.

La prostitución ejercida en Lugo es principalmente femenina, también existen hombres que la ejercen, aunque un número casi despreciable. Tanto en el caso de mujeres como de hombres, el demandante generalmente es varón. El rango de edad suele estar entre los 35 – 65 años, no asociándose a ningún nivel social o adquisitivo determinado. No obstante, se observa en los últimos años un descenso en la edad de los demandantes, situación que se ha asociado a la facilidad y prontitud con que los jóvenes acceden al porno a través de las redes sociales y la web. Cuando los adolescentes acceden a este tipo de contenidos, su nivel madurativo aún no es el suficiente para poder discernir la realidad de la ficción, naturalizando determinadas prácticas (Sanjuan, 2020)

El funcionamiento de estas casas es mediante el arrendamiento por parte de una responsable o “madame” encargada de todo el inmueble, donde a su vez ésta subarrienda a cada una de las chicas las habitaciones donde prestan los servicios. Por ejemplo, en la calle Molino de Viento las chicas suelen cobrar unos 30 euros por un servicio, de los cuales 9 euros son destinados al pago por las instalaciones. La mayoría de las chicas disponen de su propia vivienda, por lo que acabado su turno abandonan los prostíbulos. Pero también existen mujeres que no disponen de vivienda y desarrollan su vida dentro de estas casas, a esto se le llama “ser plaza” (entrevista a la trabajadora social del Centro Lugo). El sistema “ser plaza” consiste que las prostitutas pueden vivir dentro de una misma casa no más de 28 días. Pasado este tiempo deberá cambiar de prostíbulo, que podrá estar o no en el mismo barrio, en otro municipio e incluso en otra isla.

Las chicas que viven dentro de los prostíbulos, además de pagar un porcentaje de sus servicios por el uso de las habitaciones, deben pagar un extra por vivir ahí. El inconveniente de vivir dentro de los prostíbulos es que su turno nunca acaba, debiendo estar disponible en cualquier momento. La falta de horarios de trabajo les acarrea problemas con el sueño y con la alimentación, en este último caso porque dentro de las casas no se suele cocinar, y toda la comida que consumen suele ser comida rápida o de algunos locales cercano a las casas.

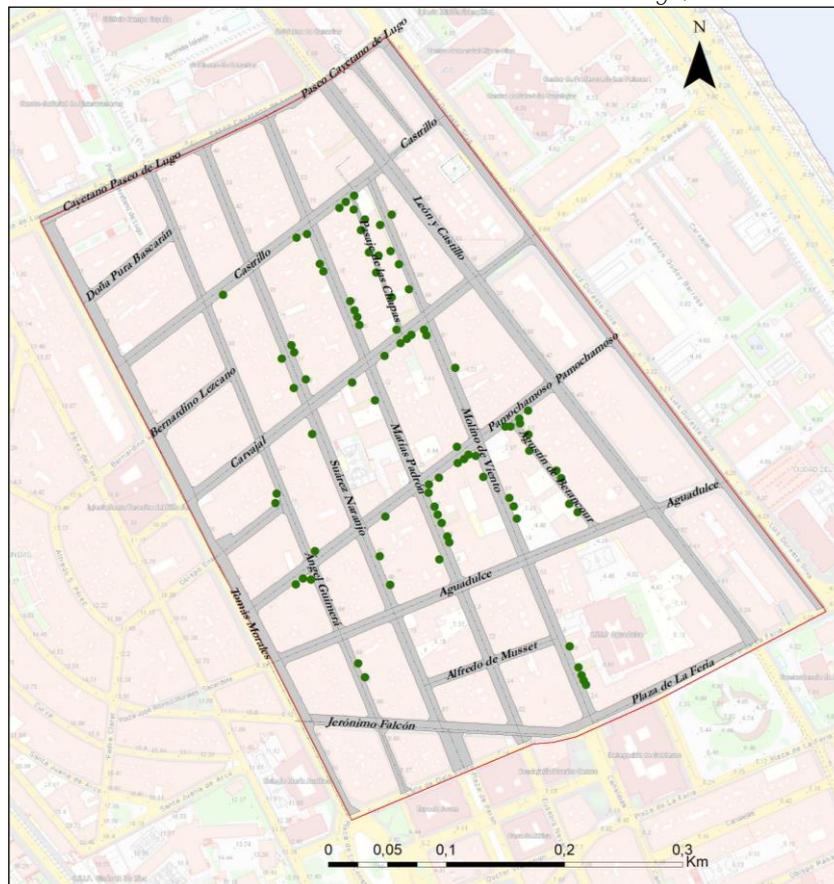


Aunque no es generalizable a todos los casos ni a todo momento, la situación de las prostitutas no es buena desde muchos puntos de vista, situación que se agrava con la invisibilidad social que sufren. A ello se suma la invisibilidad impuesta por ellas mismas ante el miedo de ser identificadas e incluso detenidas. Una invisibilidad que se manifiesta, por ejemplo, en no hacer uso de los servicios sanitarios ante la vergüenza de ser reconocidas. Con la crisis de la pandemia del COVID- 19 y el confinamiento, esta invisibilidad se vio agravada. Las casas tuvieron que cerrar sus puertas, aunque nunca se cerraron del todo. Las chicas perdieron su fuente de sustento sin poder acogerse a ayudas públicas. Como consecuencia, además de tener problemas para cubrir sus necesidades básicas, el precio de los servicios disminuyó, aumentando los riesgos para determinados servicios.

#### 4. DINÁMICA URBANA, ESTRATEGIA DE LOS PROPIETARIOS Y PROSTITUCIÓN

El barrio de Lugo surgió en la década de los ochenta del siglo XX como un ensanche de clase media y media-baja del núcleo fundacional de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Con el transcurrir de las décadas, el ensanche se fue densificando de viviendas unifamiliares y desde la década de los sesenta, especialmente con la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas de Gran Canaria de 1962, se inició en la zona un fuerte proceso de renovación urbana. El incremento de las edificabilidades en la zona permitió que las construcciones unifamiliares existentes fueran sustituidas por inmuebles plurifamiliares entre medianeras de hasta cinco plantas. No obstante, el proceso de renovación no se generalizó a todo el barrio y hoy en día muchos inmuebles de antes de la década de los cincuenta del pasado siglo siguen en pie. En general, una buena parte de estos inmuebles se encuentran en mal estado de conservación y están tapiados o sin uso actual. En Molino de Viento, Pasaje de Las Chapas, Agustín de Betancourt y Pamochasoso se concentran la mayor parte (ver figura 3). A ello se suma la existencia de un número también elevado de solares sin construir, algunos de ellos en una situación de abandono.

Figura 3. Localización de edificaciones cerradas en el barrio de Lugo, Las Palmas de G.C.



Fuente: elaboración propia.

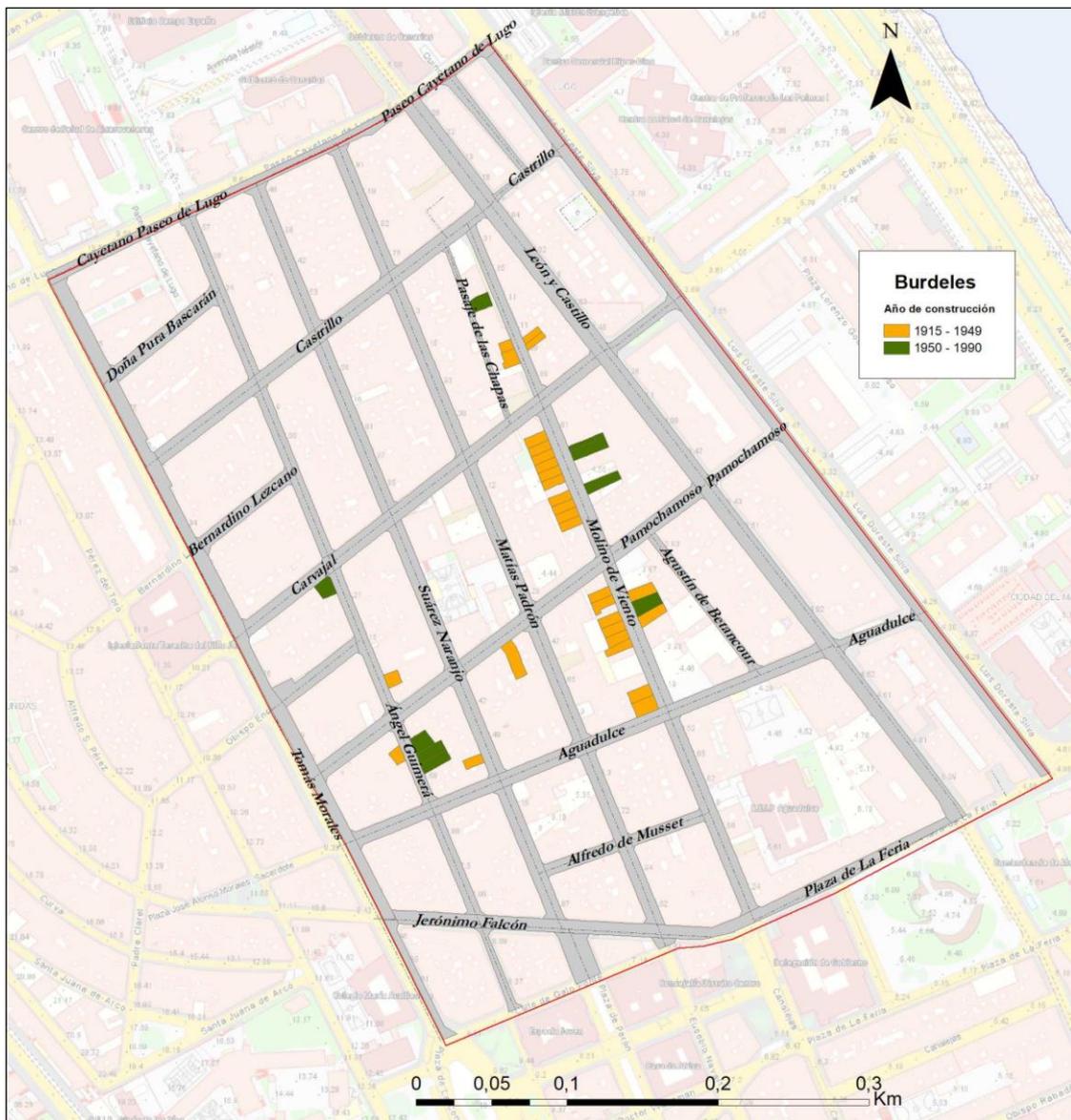


## LA CIUDAD "VEINTE-TREINTA". MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI

En parte de este paisaje urbano de inmuebles unifamiliares en mal estado se empezó a desarrollar la prostitución desde los años ochenta. La crisis urbana que se produjo en la ciudad durante esa década y parte de la siguiente impidió que la renovación inmobiliaria alcanzara a más inmuebles del barrio. En ese contexto, algunas de esas viejas casas empezaron a albergar burdeles. El negocio de la prostitución se convirtió en una manera de rentabilizar el activo inmobiliario ante la dificultad para realizar otro tipo de actuaciones. La prostitución se convirtió, por tanto, en una opción de negocio para los propietarios de algunas de las viviendas. Con el paso de los años, el número de prostíbulos fue creciendo, afectando a un número considerable de viviendas.

Hoy en día, las casas donde tiene lugar corresponden a viviendas terreras generalmente de una planta entre paredes medianeras situadas en las calles Molino de Viento, Ángel Guimerá, Suárez Naranjo, Carvajal y Pamochamoso. Según el Catastro, son casas terreras construidas entre 1915 y 1990, si bien, la mayor parte son anteriores a 1950. El estado de estos inmuebles es generalmente deficiente, con una escasa labor de mantenimiento, aunque las zonas usadas por los clientes suelen ser las que están mejor conservadas (ver figura 4).

Figura 4. Antigüedad de los inmuebles utilizados como burdeles en el barrio de Lugo, Las Palmas de G.C.



Fuente: elaboración propia.



Los inmuebles donde se localizan los burdeles son propiedad de particulares y están en régimen de alquiler. La persona responsable del negocio tiene alquilado el inmueble y a su vez subarrienda el uso temporal de habitaciones a las mujeres que ejercen la prostitución. La existencia de arriendos y subarriendos permite que los propietarios obtengan un beneficio elevado, teniendo presente que los gastos en conservación son muy reducidos.

No obstante, existen diferencias de precios entre las viviendas. Dado que los negocios en la calle Molino de Viento son los que tienen un mayor estatus porque en ellos se encuentran las “mejores chicas”, son estos inmuebles los que generan mayores beneficios a sus arrendadores y subarrendadores. En las otras calles los inmuebles tienen precios inferiores, ya que la actividad es menos rentable. En ellos ejercen la prostitución “las tristes”, aquellas que llevan más tiempo en el negocio y ya han pasado a un estatus inferior.

En cualquier caso, las elevadas rentas que reciben los propietarios impiden que estos inmuebles entren en el mercado de la vivienda y den lugar a edificios con mayores edificabilidades. La tercería locativa de estas viviendas en mal estado es, por tanto, uno de los elementos clave para entender el funcionamiento de la actividad en la zona. En otros términos, son los intereses y estrategias de los propietarios de los inmuebles los que explican y sostienen en parte la prostitución en el área de estudio, obstaculizando cualquier posible renovación urbana.

Esta apuesta por parte de estos propietarios por este tipo de negocios y no por la renovación no se puede entender sólo como un proceso lineal unidireccional. Es más complejo aún porque en la medida en que aparece la actividad y comienza a crecer, la prostitución organiza e influye en el espacio urbano de su entorno. Usando una cierta analogía propia de la teoría de sistema, la prostitución crea su propio ecosistema a su alrededor reforzando su permanencia. Por tanto, se puede decir que la situación de estos inmuebles está también motivada por la presencia de prostitución ya que ésta funciona como un factor clave en la organización de la estructura territorial, impidiendo el desarrollo de otro modelo de espacio urbano.

La apropiación y el control del espacio público por la prostitución y la actitud de rechazo que genera como actividad que va en contra de la moral dominante y que se asocia a delincuencia, inseguridad y ruidos nocturnos genera la expulsión de determinados grupos poblacionales y favorece la llegada de otros más vulnerables, incidiendo en el abandono de ciertas actividades productivas mientras refuerza otras directamente vinculadas con la propia prostitución. En una palabra, genera espacios diferenciados y fragmentados, “islas” con su propia dinámica y estructura territorial. Por tanto, la tercería locativa no sólo favorece la prostitución, sino que la propia prostitución, cuando se ha convertido en una actividad dominante que fragmenta el espacio, hace inviable que los inmuebles reorienten su uso o se renueven con cierta garantía de rentabilidad para sus propietarios.

## 5. RECHAZO SOCIAL Y FUNCIONES COMERCIALES

Tras el análisis de las encuestas realizadas a la población residente y trabajadora del barrio, se pudo observar que más del 70% de las personas encuestadas perciben que la prostitución es un problema, relacionándola con la presencia de inseguridad e insalubridad, además de considerar que ejerce un efecto llamada a otras actividades poco deseables como el trapicheo y tráfico de drogas. Además de esto, esta percepción negativa está generada, en parte, por la manera en que la prostitución se apropia del espacio urbano. Teniendo en cuenta que la percepción de la población condiciona su comportamiento, es natural prever que la prostitución actúa como condicionante en este comportamiento, influyendo en las dinámicas socio-económicas espacio urbano y reforzando el proceso de apropiación.

Para poder apreciar la supuesta relación entre prostitución y dinámica socio-económica del barrio de Lugo, nos centraremos en el caso de la actividad comercial en el barrio de Lugo. Para ello se realizó un inventario de los negocios presentes en este barrio mediante el barrido sistemático de todas sus calles, incluyendo las dos arterias principales que lo bordean. Se registró un total de 429 locales, obteniendo la situación actual de cada uno (con o sin actividad) y el tipo de comercio.

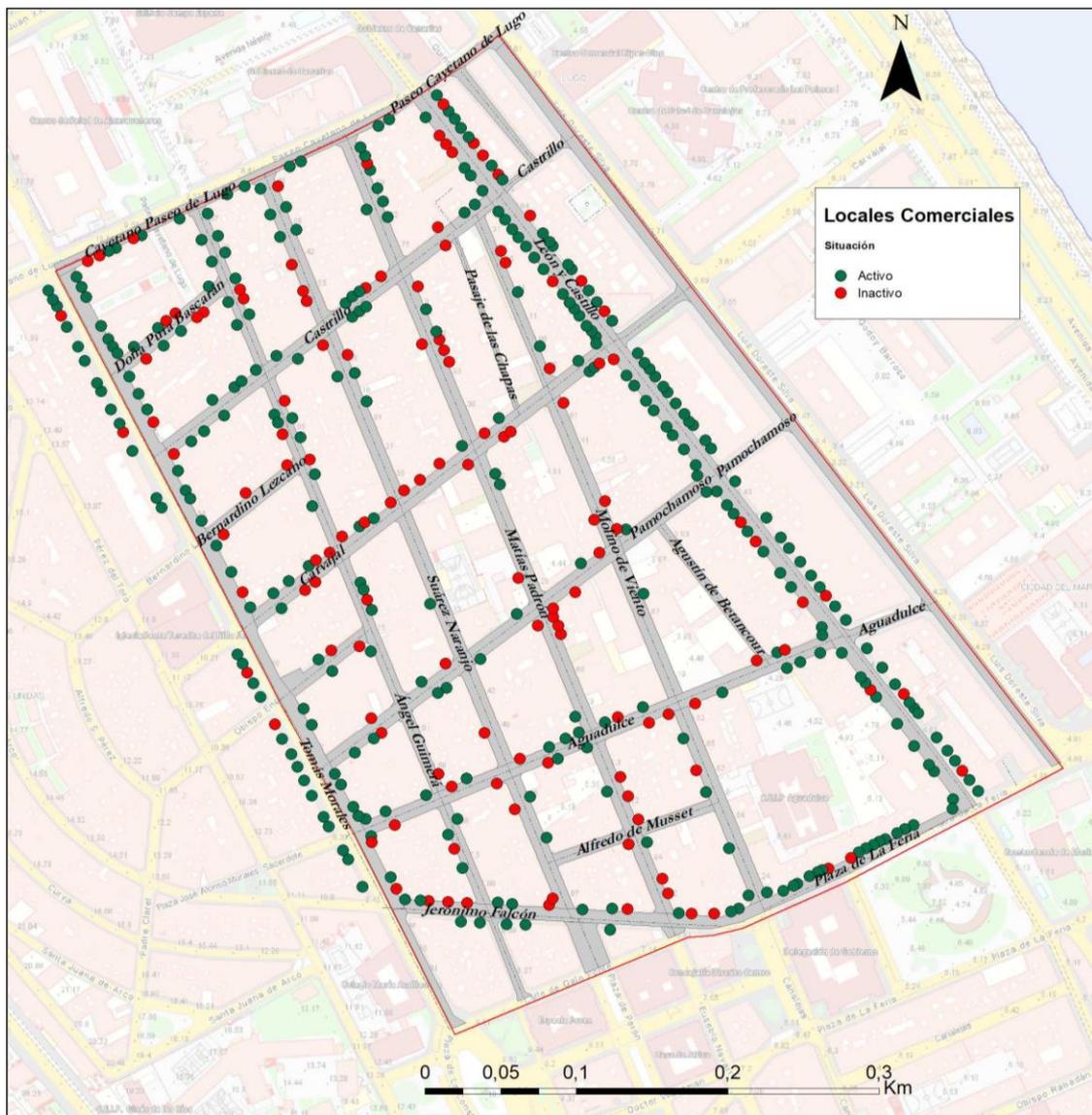
El barrio de Lugo se caracteriza por ser un entorno principalmente residencial, con un tejido comercial poco relevante, caracterizado principalmente por el comercio de proximidad para satisfacer las necesidades de la población residente (peluquerías, bares/cafeeterías, estancos y bazares, mini y supermercados). También se observa un número significativo de empresas de servicios para un mercado potencial más



extenso (asesorías, talleres informáticos, talleres para vehículos...), negocios que se posicionan en las calles interiores buscando precios de alquiler competitivos que les permita obtener rentabilidad y aprovechándose de la renta de localización que tiene el barrio.

El mayor número de locales comerciales se concentran en las dos arterias principales que bordean el ámbito de estudio (calles León y Castillo y Tomás Morales), mientras que, en las calles interiores disminuyen los locales a la par que aumenta el número de comercios vacíos, con un 39% de locales cerrados (ver figura 5).

Figura 5. Locales activos y sin actividad en el barrio de Lugo, Las Palmas de G.C.



Fuente: elaboración propia.

Centrando el análisis en las calles donde está presente la prostitución, se observa que son las vías donde existe el menor número de locales comerciales y que, además, concentran el mayor número de comercios sin actividad. Es evidente que el comportamiento comercial responde a múltiples factores como la centralidad comercial de la calle, o la propia estructura inmobiliaria de la misma, pero hay relación geográfica entre el escaso dinamismo de la actividad comercial y la presencia de prostitución. Concretamente, la calle Molino de Viento que concentra más del 80% de los burdeles inventariados, dispone sólo de 16 locales en un trazado de 500 metros de vía, de los cuales el 50% se encuentra sin actividad. Cabe destacar que de los ocho locales que se mantienen abiertos en esta calle, uno corresponde



con una iglesia evangelista, otro con una oficina de correos y un tercero con bufete de abogados especializado en extranjería. El resto se corresponde con empresas de servicios.

En consecuencia, la situación actual del tejido comercial en esta calle y en otras en las que se ejerce la prostitución responde, en primer lugar, a características morfológicas, con una estructura urbana de casas unifamiliares medianeras que no ha experimentado una renovación que facilite la aparición de locales comerciales a pie de calle. En segundo lugar, a factores sociales, y en concreto a la percepción de rechazo que genera la prostitución en gran parte de la población, impidiendo todo ello la creación de negocios comerciales ante la falta de demanda. Y, por último, al proceso de adaptación del tejido comercial a la existencia de la prostitución. De esta manera, se observa la existencia de pequeños negocios (bares/cafeeterías, peluquerías, bazares...) que tienen como principales clientes a las mujeres que ejercen la prostitución y a otras personas relacionadas con esta actividad, algo que se extiende a aquellas calles en la que establecimiento comercial tiene un número elevado de prostíbulos en su entorno.

## 6. CONCLUSIONES

La prostitución en el barrio de Lugo existe desde los años ochenta del siglo XX, como una actividad ejercida en viviendas terreras de puertas abiertas y, en menor medida, en la calle por mujeres locales vulnerables y excluidas. Con el paso de los años la actividad ha ido cambiando, y hoy en día predominan las de origen extranjero, como una expresión de las nuevas vulnerabilidades sociales asociadas a las migraciones internacionales.

Desde su origen, la prostitución se vincula a la degradación inmobiliaria y la ausencia de renovación urbana. De este modo, la prostitución se convierte en una actividad en los límites de la legalidad y moralidad que permite que los activos inmobiliarios generen una alta rentabilidad. Al mismo tiempo, en la medida en que crece la actividad con el paso de los años, la prostitución adapta el espacio urbano: excluye en sus calles a las clases medias y a los usos urbanos propios de la centralidad del barrio de Lugo e impulsa otro tejido social y otros usos que conviven con la prostitución y que forman parte de su ecosistema, ahondando de este modo la explotación que sufren las mujeres prostituidas. En particular, la situación comercial del barrio, caracterizada por el cierre de un número elevado de locales y el desarrollo de establecimientos directamente vinculados con la prostitución dan cuenta de esta dinámica en el espacio urbano. Por tanto, en esta relación interactiva, la prostitución es una expresión de la degradación urbana previa, al mismo tiempo que la incrementa y la hace perdurable, y todo ello no hace sino incrementar la exclusión y la explotación sexual y económica que padecen las mujeres que son prostituidas.

En este contexto, un cambio en la situación tiene que venir del desarrollo de actuaciones en el ámbito social y urbano e impulsadas necesariamente por las administraciones públicas, que en cambio suelen adoptar comportamientos toponegligentes (Yory, 2003). Las actuaciones deben centrarse, por un lado, en la puesta en marcha de una política social que posibilite alternativas a las mujeres que son prostituidas y que mejore sus condiciones de vida. La prostitución es expresión de la vulnerabilidad y exclusión ciudadana que sufren determinadas mujeres (Zuñiga Silva y Jiménez Barrado, 2022), por lo que las actuaciones deben ir a revertir esta situación. Pero, al mismo tiempo, también es necesario desarrollar acciones de intervención urbana que permitan una recuperación del tejido edificado y de la vida de barrio. Estas serán más efectivas en la medida en que la prostitución reduzca su presencia en el barrio, pero en cualquier caso deben incluir acciones de sensibilización y de recuperación directa del espacio público y privado, evitando que se introduzcan otras dinámicas de desplazamiento o gentrificación.

Es obvio que la enorme complejidad del problema complica cualquier proceso de intervención y, además, los postulados de partida al respecto son muy variados. Ningún modelo es completamente satisfactorio. En cualquier caso, se requiere una visión integral en la intervención que incluya, además de aspectos asistenciales, de inclusión social, salud y seguridad, otros centrados en el espacio urbano, que intenten desactivar las dinámicas urbanas fragmentadoras. En este sentido, el impulso de la renovación y las acciones dirigidas a disminuir la estigmatización territorial tienen una gran importancia.

**Agradecimientos.** Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación "Ciudades en transición. Fragmentación urbana y nuevos patrones socio-espaciales de desigualdad en el contexto postpandemia -URBAN e-RUPTIO-" (PID2021-122410OB-C31), en la modalidad de investigación



orientada, de la Convocatoria 2021 de Proyectos de Generación de conocimiento, del Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España.

## REFERENCIAS

- Botelho de Matos, R. & Campos Ribeiro, M. A. (1995). Territórios da prostituição nos espaços públicos da área central do Rio de Janeiro. *Boletim Goiano de Geografia*, 15(1), 7.
- Cobo Bedia, R. (2016). Un ensayo sociológico sobre la prostitución. *Política y sociedad*, 53 (3), 897-914. [http://dx.doi.org/10.5209/rev\\_POSO.2016.v53.n3.48476](http://dx.doi.org/10.5209/rev_POSO.2016.v53.n3.48476)
- Chejter, S. (2016). La prostitución: debates políticos y éticos. *Revista Nueva Sociedad*, 265. En <https://nuso.org/articulo/la-prostitucion-debates-politicos-y-eticos/>
- Da Silva, C.A. (2011). Apresentando os Territorios da Prostituaçao na Geografia Brasileira. En *Território, sexo e prazer: olhares sobre o fenômeno da prostituaçao na geografia brasileira* (pp 9-12). Rio de Janeiro: Gramma.
- García, L. (2015). Gafas, borcegués, autos nuevos y mujeres. En *Territorialidades en tensión en el Oeste de la Pampa: sujetos, modelos y conflictos* (pp. 201-219). Santa Rosa: EdUNLPam.
- García, L. (2017). Territorios de la prostitución: de problemas a contenidos en Geografía. La Pampa, Argentina. Recuperado de <https://geografiadegeneroargentina.files.wordpress.com/2017/06/egal-territorios-de-la-prostituc3b3n-2017.pdf>
- Harvey, D. (2004). *El nuevo imperialismo*. Madrid: Akal.
- Martín del Castillo, J. F. (2006). *Historia de la prostitución en Las Palmas de Gran Canaria (1890-1920): del control social a la prevención higiénico-sanitaria*. Madrid: Anroart Ediciones.
- Morcillo, S., & Varela, C. (2017). "Ninguna mujer..." El abolicionismo de la prostitución en la Argentina. *Sexualidad, Salud y Sociedad – Revista Latinoamericana*, 26, 213-235.
- Núñez, L. (2017). Debates en torno a la práctica de la prostitución femenina: cuerpo, sexualidad y subjetividad. *Psicoanálisis*; 15, 1-5 <http://hdl.handle.net/11336/77364>
- Quintana Pérez, P. (2019). *A puerta abierta. Cohabitar Arenales. Arquitectura y pensamiento contemporáneos*. Las Palmas de Gran Canaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. <http://hdl.handle.net/10553/69239>
- Ribeiro, M. A., & Da Silva Oliveira, R. (2011). A prostituição feminina "fechada" na cidade do Rio de Janeiro: dinâmica e organização espacial. *Ateliê Geográfico*, 5(2), 277-291.
- Sack, R. D. (1986). *Human territoriality - Its theory and history*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Sanjuan, C. (2020). *(Des)Información sexual: Pornografía y adolescencia*. Save the Children España.
- Yory, C. (2003). *Topofilia, ciudad y territorio: una estrategia pedagógica de desarrollo urbano participativo con dimensión sustentable para las grandes metrópolis de América Latina en el contexto de la globalización: el caso de la ciudad de Bogotá* (Tesis doctoral). Universidad Complutense de Madrid
- Zúñiga Silva, M. P., & Jiménez Barrado, V. (2022). Las sombras urbanas de la prostitución callejera en la comuna de Santiago (Chile). En *Libro de trabajos aportados al XVI Coloquio de Geografía Urbana: Málaga-Melilla*, 114-124. Asociación Española de Geografía y Universidad de Málaga. En <https://geourbana.age-geografia.es/publicaciones/actas-coloquios/>





# CUIDAR(SE) EN EL ENCIERRO PANDÉMICO: LAS GEOGRAFÍAS DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS GRUPOS DE APOIO MUTUO DE A CORUÑA

BRAIS ESTÉVEZ<sup>1</sup>

CARLOS DIZ<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Xeografía, Universidade de Santiago de Compostela, Facultade de Xeografía e Historia, Praza da Universidade, 1, 15704, Santiago de Compostela, A Coruña, brais.estevez.villarino@usc.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Socioloxía e Ciencias da Comunicación, Universidade da Coruña, Facultade de Socioloxía. Campus de Elviña, s/n. 15008 - A Coruña, carlos.diz@udc.es*

**Resumen.** Tras el estallido de la pandemia del COVID-19, el Estado gestionó la crisis con trazos de un autoritarismo tecnocrático que estableció una línea de demarcación entre una minoría experta, que sabía y actuaba, y una mayoría ciudadana expectante, que recibía órdenes en medio de una profunda incertidumbre. Con todo, la maquinaria experta y centralizada se mostró lenta y muchas veces imprecisa, tanto para la previsión como para la providencia, en un país con un tejido social desgarrado por la austeridad. En A Coruña (Galicia), algunos vecinos decidieron autoorganizarse en grupos de apoyo mutuo. Asumiendo su capacidad de agencia, estos vecinos se desmarcaron del lugar que el Estado les había asignado —espectadores fuera de escena— y activaron formas de inteligencia colectiva para cuidar(se). Mediante una etnografía digital, y en diálogo con la ética feminista de los cuidados y la geografía relacional, este trabajo persigue entender qué pueden llegar a ser hoy los movimientos sociales en la ciudad y, sobre todo, cómo las prácticas de cuidado pueden dar lugar a geografías de la responsabilidad.

**Palabras clave:** COVID-19, geografías de la responsabilidad, grupos de apoyo mutuo, política afectiva, 15M.

## CARING IN THE PANDEMIC LOCKDOWN: THE GEOGRAPHIES OF RESPONSIBILITY OF MUTUAL SUPPORT GROUPS IN A CORUÑA

**Abstract.** After the outbreak of the COVID-19 pandemic, the state managed the crisis with a technocratic authoritarianism that established a demarcation line between a minority of experts, who knew and acted, and most citizens who were expectant, receiving orders amid profound uncertainty. However, the expert and centralized machinery proved slow and often imprecise, both for attention and providence, in a country with a social fabric torn by austerity. In A Coruña (Galicia), some neighbors decided to self-organize into mutual support groups. Assuming their own agency, these neighbors distanced themselves from the place the state had assigned them —spectators offstage— and activated forms of collective intelligence to take care of each other. Through a digital ethnography, and in dialogue with the feminist ethics of care and relational geography, this paper seeks to understand what social movements in the city can become today and, above all, how care practices can give rise to geographies of responsibility.

**Keywords:** Affective politics, COVID-19, geographies of responsibility, mutual aid groups, 15M.

### 1. INTRODUCCIÓN

Los Grupos de Apoyo Mutuo (GAM, en adelante) emergieron en la ciudad de A Coruña durante las semanas de severo confinamiento domiciliario que siguieron a la declaración del Estado de Alarma con la que el Gobierno de España gestionó la crisis sanitaria provocada por la COVID-19. Autodefinidos como



una red comunitaria tejida por la ciudadanía responsable, los GAM armaron y desplegaron, desde el primer momento, una infraestructura digital del encuentro (página web, Facebook, listas de correo electrónico, grupos de Telegram y WhatsApp, etc.) que no solo hizo posible el encuentro dentro del confinamiento, sino que, también, permitió que un grupo de vecinos se saliese del lugar asignado por el Estado e hiciese lo que no se podía hacer: moverse y actuar en una ciudad en cuarentena. En su web —hoy extinta—, señalaban que eran “la respuesta autogestionada que busca activar la solidaridad que levantamos desde los barrios conscientes para ponernos al lado de la gente más vulnerable, nuestros vecinos”. La propia idea de vulnerabilidad permite entrever que, para ellos, la COVID-19 constituía algo más complejo que una pandemia restringida al campo biomédico y la epidemiología. Tal vez una “sindemia” (Horton, 2020), en la que una enfermedad infecciosa interacciona con otras enfermedades, pero también con la desigualdad económica y social, la precariedad, la vulnerabilidad y la soledad no deseada, y para la que no habría una solución única y especializada, sino múltiples formas de acción y responsabilidad.

En este trabajo, analizaremos algunas de las prácticas ensayadas por los GAM durante el acontecimiento pandémico del COVID-19, con arreglo a la teoría de los cuidados (Fischer y Tronto, 1990; Puig de la Bellacasa, 2017). Con Fischer y Tronto (1990), entendemos los cuidados como “una actividad de la especie que incluye todo lo que hacemos para mantener, continuar y reparar nuestro ‘mundo’ para poder vivir en él de la mejor manera posible (...). Ese mundo incluye nuestros cuerpos, a nosotros mismos y a nuestro entorno ambiental, los cuales intentamos entrelazar en la compleja red que sustenta nuestras vidas” (p. 40).

En primer lugar, para nosotros, este proceso vecinal de acción colectiva puede interpretarse como un movimiento experimental y litigioso a través del cual las personas pueden aprender y actuar junto a otras en medio de la incertidumbre. Dicho en otras palabras, un espacio de pensamiento y acción que nace de una afección común. En este sentido, siguiendo a Stengers y Pignarre (2011), los GAM producirían a nuestro entender un agarre o asidero, donde agarrarse “designa lo que pone ‘en contacto con’, y adquiere sentido en las situaciones que producen ‘enfrentamientos’, pero también es lo que permite aprender” (p. 53). En medio de la incerteza radical que supuso la pandemia, los vecinos lograron agujerear el imperativo institucional que los conminaba a quedarse quietos y encerrados. Lejos de aceptar un mandato que los sometía a la disyuntiva de obedecer o criticar el confinamiento —siempre desde una posición de espectadores—, los vecinos autoorganizados en A Coruña lograron dotarse de un espacio desde el que hacerse cargo de lo que sucedía: ejerciendo su responsabilidad.

Stengers y Pignarre (2011) llaman “alternativas infernales” (p. 60) a las situaciones que no dejan más opción que la resignación o la denuncia impotente. De acuerdo con ellos, entendemos que cuando se abandona la dinámica de las alternativas infernales, la política puede irrumpir como una actividad viva, potente y transformadora, capaz de producir un agarre inédito desde el que hincarle el diente a la realidad. De este modo, la política no se piensa como un ejercicio crítico que busca desvelar algo que ya existe en la sociedad, ni tampoco como la mera descripción, o el juicio moral, de lo que sucede, desde una posición de espectador; más bien, la política tiene que ver con la posibilidad de crear e inventar, junto a otros, algo que no estaba dado de antemano.

En segundo lugar, consideramos que los GAM, mientras rehúyen una definición factual de la pandemia, la problematizan a su vez como una “cuestión de cuidados” (Puig de la Bellacasa, 2017). Dialogando con la ya clásica distinción entre “matter of fact” y “matter of concern” (Latour, 2004), Puig de la Bellacasa afirma que, más allá de tratar a las cosas como meras cuestiones de hecho —hechos objetivos e incontrovertibles—, o cuestiones de interés —aquello que nos preocupa y concierne—, podemos promover una relación de cuidado con ellas: “prestando atención a temas infravalorados y desatendidos (...) dejándose afectar por ellos y transformando su potencial para afectar a otros” (Puig de la Bellacasa, 2017, pp. 57-64). De este modo, experimentando con las relaciones de cuidado entre vecinos y poniendo en el centro de sus prácticas, y discursos, la vulnerabilidad, la precariedad y la interdependencia de las vidas, esta red vecinal y comunitaria se las arregló para sostener los cuerpos (con sus marcas de clase, raza, género, edad y capacidad) empobrecidos, aislados y asustados por la pandemia —cuidando por extensión de los barrios, las infraestructuras y de la ciudad misma—. Por esta razón, pensaremos el cuidado no solo en su dimensión subjetiva e intercorporal, sino también como un proceso colectivo y especulativo (Savransky et al., 2017). Es decir, argumentamos que los cuidados constituyen un tipo de compromiso material con el mundo que, por una parte, hacen posible resistir colectivamente a los imperativos agoreros que nos dicen cómo será el futuro y, por otra parte, nos permiten explorar otros horizontes de lo posible. Será, justamente, ese campo de experimentación y mediación sociomaterial



alumbrado por los GAM en el confinamiento, lo que nos permitirá repensar nuestra relación con un mundo en crisis y entender el papel de los ambientes y mediaciones más que humanas con que sostenemos la vida en la ciudad. Sin abandonar la literatura de los cuidados, nos resulta elocuente la noción de “ecologías del apoyo”, acuñada por Duclos y Criado (2020). Como ellos mismos señalan, las ecologías del apoyo no son el telón de fondo, pasivo e institucionalizado, en el que acontece la vida, sino el abanico múltiple y heterogéneo de mediaciones que, muchas veces de manera informal, opaca y subterránea, “pasan por el cuerpo” (p. 3) para sostener, cuidar y promover la vida. Lejos de evocar imaginarios del cuidado alineados con el ánimo de las políticas públicas convencionales —omnicomprensivas, imperecederas, iguales para todos—, las ecologías del apoyo son experimentales, heterogéneas y discontinuas. Mezclan lo formal con lo informal, inventan sus propios medios en un experimento común y operan en la tensión entre proteger la vida y engendrar mundos por venir.

La politización cuidadosa de la pandemia articulada por los GAM sostiene la vida en la ciudad como un objeto en peligro, al tiempo que nos permite imaginar las potencias de alianzas comunitarias múltiples, contingenciales —y no pocas veces contradictorias—, surgidas ante las amenazas del presente y ante un mundo vulnerable y en crisis permanente. Como respuesta colectiva a la crisis sociosanitaria del COVID-19, los GAM comparten repertorios de acción con movimientos análogos surgidos en otras ciudades españolas, pero también a escala internacional. En su doble sentido de la emergencia, en tanto irrupción y en tanto acción urgente activada con el confinamiento, los GAM articulan una política afectiva que nos permite pensar en formas heterogéneas de acción colectiva, basadas en alianzas impuras, cuya relación y convergencia no impide la existencia de diferencias radicales (De la Cadena, 2019).

Hecha esta presentación, la estructura de este trabajo es la siguiente. Primero, comentaremos brevemente los aspectos metodológicos. En segundo lugar, situaremos el origen de los GAM de A Coruña en la estela de una genealogía política local que se expresa en una serie de procesos de experimentación colectiva atravesados por la acción vecinal. A continuación, desde la ética feminista de los cuidados (Puig de la Bellacasa, 2017), nos adentraremos en las prácticas de los GAM y analizaremos la emergencia de una comunidad aliada en su vulnerabilidad, remarcando la centralidad del cuidado en los movimientos sociales urbanos contemporáneos. Por último, expondremos cómo estas prácticas de apoyo mutuo entrañan una política afectiva de la vida que, a nuestro juicio, permite pensar una política poco común en la ciudad.

## 2. METODOLOGÍA

Este trabajo se apoya en una etnografía, fundamentalmente digital (Miller & Horst, 2012), impulsada por las medidas de distanciamiento físico implementadas para prevenir la expansión del virus SARS-CoV-2. Buena parte de las relaciones que sostienen esta investigación han sido establecidas mediante un contacto mediado por la distancia y el uso de aplicaciones de videoconferencia y mensajería digital, más que a través de la presencia directa. Aunque no suponen el centro de nuestro trabajo, los medios y las tecnologías digitales constituyeron una expresión material de la cotidianidad rastreada en esta investigación llevada a cabo en pleno confinamiento. Dicho esto, nos ayudaremos de los materiales producidos a lo largo de quince entrevistas en profundidad, desarrolladas telemáticamente mediante plataformas de videoconferencia de software libre. Las entrevistas con personas mayores fueron realizadas, en algunos casos, telefónicamente y atendiendo a sus singularidades. Además, a pesar de las restricciones sociosanitarias del periodo pandémico, pudimos asistir ocasionalmente a jornadas y debates promovidos por los GAM; y, entre junio y diciembre de 2020, realizamos un seguimiento digital de sus actividades a través de las redes sociales. En este capítulo, hemos intentado pensar nuestro objeto de estudio en una intersección entre el interés por los movimientos sociales urbanos y la ética feminista de los cuidados. Algunos de nuestros trabajos previos sobre el activismo en la ciudad (Diz, 2018) y la geografía urbana (Estévez, 2019) nos han ayudado a interrogar las posibles innovaciones conceptuales, políticas y metodológicas que estos grupos traen hoy para la vida en común en la ciudad.

Con mayor precisión, tanto las limitaciones de este trabajo como el contexto acuciante que lo animó a latir y lo empujó a la superficie, nos invitan a pensar nuestra investigación como una suerte de “mini-etnografía” (Ferrándiz, 2020). Dicho de otro modo, una investigación de respuesta rápida que pretende, por un lado, pensar y discutir las prácticas de apoyo mutuo que aparecieron, por doquier y de la noche a la



mañana, como reacción al confinamiento, centrándonos en el caso concreto de A Coruña. Por otro lado, partiendo del estudio de las cadenas vecinales de cuidados trenzadas por los GAM, queremos reflexionar, a partir, a través y a través por la pandemia, tanto sobre la construcción como sobre la reconstrucción política de este acontecimiento desde la perspectiva de los movimientos sociales. De ese modo, trazando una línea con nuestros trabajos previos, nos sumaremos al espacio de indagación colectiva que los GAM han abierto con sus prácticas de cuidado y experimentación.

### 3. SILENCIO Y ATENCIÓN EN LA CIUDAD: LA DOBLE EMERGENCIA DE LOS GAM

Ante el shock provocado por la pandemia, Marla —una de las mujeres dedicadas en cuerpo y alma a los GAM— describe sus sensaciones a mediados de marzo de 2020: “Mirábamos a la calle, por las ventanas, y veíamos a los más vulnerables”. Un paisaje nuevo asomaba en la mirada, en una situación excepcional, cruzada de miedos, ansiedades, tensión, desconfianza e incertidumbre radical. “Un silencio inquietante en la ciudad”, decía ella, mujer de mediana edad que se definía como “una voluntaria de los GAM” y que recordaba emocionada sus incursiones nocturnas y “clandestinas” en las primeras horas del confinamiento, perpetradas a hurtadillas, para ofrecer ayuda a sus vecinos y colgar en las puertas de sus casas papeles con números de teléfono, para contactar en caso de necesidad. Observar, escuchar, mover y movilizar. Los GAM como un agarre capaz de escuchar la vulnerabilidad, hacer visible lo invisibilizado y movilizar el apoyo mutuo en un contexto intrincado, ante los imperativos legales que ordenaban parar, aislarse y encerrarse. Ahora bien, los GAM, también, entendidos aquí como una articulación de lo que Stengers y Pignarre (2011) denominan el arte de prestar atención. Aunque la propensión de prestar atención es aparentemente un saber común, las tecnologías del poder neoliberal suelen expropiarnos esa capacidad en nuestra vida diaria, bloqueando nuestra sensibilidad, restringiendo nuestra capacidad para pensar y, por lo tanto, simplificando los mundos que habitamos. Es en situaciones de excepcionalidad y de lucha, donde la capacidad de prestar atención, entendida como un arte que no solo no rehúye la vulnerabilidad, sino que se compromete con ella, puede ser retomada. En términos parecidos, Doreen Massey (2004) hace referencia a las “geografías de la responsabilidad”, entendidas como los espacios de interdependencia —cotidiana o histórica— a través de los que podemos construirnos los unos a los otros mediante prácticas de implicación, solidaridad y cuidado.

No obstante, retomando las palabras y las imágenes evocadas por Marla, ese silencio también venía de más lejos. La calle, la plaza, la protesta que juntaba los cuerpos en un desahucio, en una manifestación, en un juzgado, en un centro social, en un hospital o en una escuela; aquello que constituía el repertorio tradicional de los movimientos sociales y que hallaba su principal vía de expresión en el agrupamiento de los cuerpos en el espacio y a la luz pública —lo que movimientos como el 15-M, por ejemplo, encumbraban hasta el paroxismo en la ciudad hasta mediados de la década anterior— ahora, la COVID-19 parecía clausurarlo temporalmente. En ese sentido, en marzo de 2020, los GAM irrumpieron en A Coruña ante un doble silencio: el de la calle acuartelada por la pandemia y el de una ciudad enmudecida que llevaba tiempo sin vivir una experiencia política de encuentro visceral.

En palabras de Dalia, una de sus ideadoras, los GAM nacieron en la órbita de un “ecosistema de innovación ciudadana” que era heredero de los llamados proyectos “municipalistas”; esto es, las iniciativas socioelectorales nacidas en la estela del movimiento 15-M e inscritas bajo la retórica de la llamada “nueva política” (Rubio-Pueyo, 2017). En A Coruña, el llamado municipalismo encontró su traducción electoral en la Marea Atlántica, una organización ciudadana autoproclamada como partido-movimiento —a medio camino entre un partido político y un movimiento social— que gobernó el ayuntamiento de la ciudad de 2015 a 2019. Según informantes como Dalia, fue en el entorno o ecosistema de la Marea Atlántica donde se gestó la idea de los GAM. Sin embargo, los GAM pronto fueron ocupados por una alianza impura que iba mucho más allá de dicho espacio. Aquellas personas que se llamaban a sí mismas, dependiendo de cada una, “vecinas”, “activistas” o “voluntarias”, se juntaban para desafiar la distancia impuesta por las autoridades, prestando atención juntas y portando en el proceso sus propias singularidades, deseos y expectativas: materias primas de las geografías de la responsabilidad que hacían emerger. En el caso de Dalia, treintañera y con mucho bagaje en el mundo activista, ella decía sentirse sorprendida por la rápida reacción de la gente y por la orientación específica de las prácticas de apoyo mutuo: “una inmediatez y una concreción absolutas”, sostenía. Si en plena pandemia las instituciones representativas parecían moverse



con la lentitud de un mamut, la agilidad y rapidez de los GAM evocaba la sensibilidad de un sismógrafo. Además, Dalia subrayaba la transversalidad de los GAM, su diversidad y su pluralismo interno —donde confluían anarquistas, militantes de la Marea Atlántica, activistas de centros sociales, personas procedentes del ámbito de la cooperación y el voluntariado, jóvenes y mayores, autóctonos y migrantes, empleados y desempleados, “gente de mil batallas” y gente nunca movilizada—; pero, sobre todo, remarcaba la presencia mayoritaria de las mujeres y su rol absolutamente protagónico. Quizá, una bifurcación novedosa en las relaciones de género habituales en los movimientos sociales de la ciudad.

En el caso coruñés, el fenómeno y el éxito inicial de la Marea Atlántica no podrían entenderse sin la repercusión que el movimiento de los indignados tuvo en la esfera pública, cuestionando la forma y el fondo de la democracia representativa (Ranciére, 2007). En aquellos años, de 2011 a 2015 —año en que se celebraron las elecciones municipales de las que salieron extraordinariamente airoso los proyectos municipalistas, como el de la Marea Atlántica— se instauró un clima de cambio en los movimientos sociales de la ciudad. Un clima caracterizado por un tipo de sensibilidad sostenida entre lo que se sabe y lo que se ignora, con altas dosis de sorpresa, creatividad, fragilidad, mezcla e inestabilidad. Un tipo de política abierta a la improvisación, a la recombinación y al encuentro, construida en la conjunción de prácticas, saberes y subjetividades heterogéneas: una “política de la experimentación” (Corsín-Jiménez y Estalella, 2013). Experimentación en el campo digital, a través de la tecnopolítica y el uso de las redes sociales; pero también con la propia materialidad urbana, explorando durante las acampadas y también en las asambleas de barrio la importancia de las infraestructuras colectivas experimentales en el sostenimiento de otra vida posible.

La efervescencia experimental que alentó el 15-M, mediante un sinfín de ejercicios de inteligencia colectiva que reinventaban la política fuera de los canales autorizados, resurgió durante el estado de alarma suscitado por la pandemia, luego de estar aletargada durante los últimos años en la ciudad. Tal y como se desprendería del testimonio de Dalia, los GAM reavivaron unas “geografías de la responsabilidad” (Massey, 2004) en torno a prácticas de cuidado muy concretas, donde hacer política pasaba, en primera instancia, por prestar atención y “hacerse vecino” (Corsín-Jiménez y Estalella, 2013). Es importante señalar que, según Massey (2004), atención y responsabilidad relacional pueden ir de la mano, aunque dicha relación no vaya de suyo, sino que puede y debe ser construida en la incerteza. Por otra parte, el término “vecino” del 15-M no apelaba a una identidad preexistente y, más bien, señalaba una doble operación de desidentificación y subjetivación política (Ranciére, 2007). Por una parte, hacerse vecino desnaturalizaba las identificaciones asignadas por el Estado (meros residentes, víctimas de la crisis) y, por otra, proponía la apertura de un espacio y un modo de subjetividad donde los “incontados” (Ranciére, 2007), aquella multitud que se había quedado sin espacio por la crisis, o que simplemente quería cambiar las cosas, podía contarse en litigio con un mundo en el que la precarización generalizada de la existencia avanzaba a galope y de manera claramente asimétrica.

En la pandemia, en A Coruña, y más concretamente durante los meses de confinamiento, hacerse vecino era sumarse a la comunidad de cuidados hilada por los GAM, encontrarse en la vulnerabilidad y hacerse cargo de la situación desafiando los mandatos institucionales. Aquellos a quienes los portavoces oficiales de la pandemia exigían quedarse en casa como meros espectadores afirmaron su capacidad igual para actuar, produciendo una línea de fuga en la situación que los excluía.

#### 4. UNA COMUNIDAD HILADA Y ALIADA

La máquina de coser de Xela le fue regalada a sus 15 años. Sesenta años después, se veía apurando sus dedos cosiendo hasta la madrugada mascarillas de tela y gorros sanitarios en el confinamiento. Su hija, que a decir de su madre “no sabía ni enhebrar una aguja”, aprendió a coser en los GAM, concretamente en Cose na Casa [cose en casa], uno de los seis grupos de trabajo repartidos por los barrios de la ciudad, junto con los de apoyo al comercio local, derecho a la vivienda, acompañamiento emocional comunitario, emergencia alimentaria y ciclologística (dedicado a distribuir en bicicleta, principalmente, comida y material sanitario). Fue su hija quien la animó a participar en Cose na Casa, donde llegaron a coser 7.138 mascarillas y 952 gorros durante el confinamiento. Al inicio, había un modelo único de mascarilla. Sin embargo, la heterogeneidad de las demandas —que llegaban a los grupos de WhatsApp y Telegram de los GAM— enseguida las llevó a diseñar nuevos modelos y a hacer circular patrones. La mayoría no tenían experiencia, aunque también había personas mayores y hasta un patronista de 91 años. En aquellos días,



Xela llegó a consultar “trucos” y tutoriales en YouTube. Ella no era, ni mucho menos, una profesional de la costura, pero ante el espanto en prime-time que veía en su casa, se negaba simplemente a estar parada: “No puedo estar quieta viendo la tele. La gente mayor tenemos experiencia y eso cuenta”. Frente a la gravedad de la crisis, el relato de medios y políticos contaba a los mayores solo de dos formas: contando sus muertes y relatando su condición de víctimas. Sin resignarse y buscando eludir tal dicotomía, Xela y otras mujeres mayores se unieron a los GAM para “hacer algo”.

Lina, otra de las mujeres que hilaron esta comunidad cuidadora —en la cincuentena y con amplia experiencia en cooperación y voluntariado—, nos explicó cómo las gomas elásticas de las mascarillas provenían en un primer momento de las carpetas escolares de sus hijos y nietos, que aquellas semanas permanecían acuartelados en sus casas y sin posibilidad de ir a la escuela. No había material suficiente. El colapso institucional, la lentitud burocrática y las listas de espera en Servicios Sociales aceleraron la respuesta de los GAM. Si el Estado no proveía mascarillas, pensaban, ellas mismas lo harían. Tras la primera semana de confinamiento, una de sus amigas, trabajadora de las residencias de mayores en A Coruña, estaba desesperada: “¡No tenían EPI, mascarillas, nada!”. Pronto organizaron un circuito que traía y llevaba material de un lado a otro de la ciudad (“trapicheando en la clandestinidad”, bromeaban en las entrevistas), transportado en bicicleta por el grupo de ciclogística, quienes, además, portaban alimentos para las familias necesitadas. Cose na Casa no aceptaba dinero, pero sí comida, que distribuía luego al grupo de emergencia alimentaria. En uno de los hospitales de la ciudad, juntaron comida para corresponderles por los gorros que les habían fabricado. Lina sentía que estaban cuidando a quienes cuidaban. Como ella misma indicaba: “Era una manera de cuidar con ellas”. Al describir su experiencia en los GAM, no duda en escoger las siguientes palabras: “Era una ayuda de vecino a vecino, una cadena que se montó, una red que se retroalimenta”.

La llegada de la pandemia desveló una situación estructural hondamente desigualitaria en la ciudad. En residencias, escuelas y hospitales, los efectos de los recortes y las políticas de austeridad contestadas años antes por las mareas ciudadanas se tradujeron drásticamente en la falta de medios, personal y, además, en el espectáculo “necropolítico” del conteo de muertes (Mbembe, 2003). La interrupción social generalizada activó una colosal crisis de empleo, sumada a la precarización derivada de una economía flexible, informal y tercerizada. Actividades del ámbito reproductivo siempre marginalizadas fueron categorizadas como esenciales. Se bloqueó la movilidad, pero transportistas, sanitarios o trabajadoras de la alimentación tuvieron que seguir acudiendo al trabajo. Se cerraron las fronteras y las Oficinas de Extranjería, pero muchas personas migrantes se quedaron en un limbo administrativo.

La COVID-19 puso en riesgo la trama relacional de la vida en un sentido mucho más que biológico. Ante este contexto, los GAM se movilizaron y se entregaron a la práctica del cuidado. Es decir, a la protección, mantenimiento y continuación de nuestro mundo en un momento en que muchas familias se veían incapaces de seguir adelante. En el confinamiento, la distribución que los GAM hacían de alimentos, medicinas, pañales y bombonas de butano, o el apoyo que brindaban ante recurrentes necesidades habitacionales, revelaban una vulnerabilidad generalizada pero asimétricamente distribuida en la ciudad. Como decían las protagonistas, en una expresión que era el vivo reflejo de tal asimetría, “las necesidades variaban por barrios”, agudizándose sobre todo en los barrios de A Agra do Orzán, Os Mallos, Sagrada Familia y Monte Alto, las zonas más empobrecidas y con alta densidad de población, habitadas por gente mayor y trabajadora, y también por personas migrantes y racializadas.

Los GAM hacían mundo a contrapelo, hilando a través del cuidado un modo de sostener la vida en el que también se reinventaban las posibilidades de existencia. Siguiendo la noción de las “ecologías del apoyo” de Duclos y Criado (2020), cuidar no es tanto una defensa como un motor generativo de otra vida posible. A nuestro entender, en esos modos de hacer resuenan los principios de la ética feminista de los cuidados, tales como la asunción de la interdependencia como una condición fundamental para sostener la existencia de seres humanos y no humanos, siempre vulnerables y dependientes unos de otros (Puig de la Bellacasa, 2017). Desde un punto de vista de género cabe decir que la participación de las mujeres en los GAM desborda cualquier movimiento reciente en la ciudad. Los propios datos —recogidos y compartidos por ellas mismas en entrevistas, jornadas públicas y redes sociales— así lo prueban: en el grupo de emergencia alimentaria, 40 mujeres y 7 hombres; en el grupo de comercio local, 41 mujeres y 16 hombres; en Cose na casa, 60 mujeres y 6 hombres; en el grupo de apoyo emocional, 44 mujeres y 16 hombres; en ciclogística, 8 mujeres y 9 hombres; y en el grupo de derecho a vivienda, 12 mujeres y 7 hombres. Es decir, en cuanto a los grupos de trabajo de los GAM —y a pesar de que estos datos reflejan a la baja el número total de participantes, debido (i) a los problemas de cuantificación, (ii) a la ausencia de



ciertos perfiles que no pudieron ser rastreados en los chats ni en las redes sociales, y (iii) a la complejidad del contexto en que fueron recabados—, las mujeres representaban un 70% de las personas implicadas. Es decir, quienes dan apoyo son principalmente mujeres, algunas con experiencia en movimientos sociales pero muchas otras no. También, en el otro eslabón de la cadena, quienes reciben apoyo son sobre todo mujeres, que asumen la carga de sostener a sus familias frente a las adversidades de la pandemia. “La pobreza en nuestra ciudad tiene rostro de mujer, más precisamente de mujer migrante”, nos contaba Bibiana, una conocida activista coruñesa, en la cuarentena, asidua de los centros sociales, militante feminista y muy implicada en los GAM.

## 5. LA PANDEMIA COMO UNA CUESTIÓN DE CUIDADO

El desabastecimiento de mascarillas, cuando la incerteza sobre las vías de contagio era mayor, causó desasosiego entre la gente. El Estado y organismos internacionales, como la Organización Mundial de la Salud (OMS), se arrogaban el monopolio del saber y hacían públicas recomendaciones que parecían tomadas con la misma incerteza en la que se movía todo el mundo. El 6 de abril de 2020, la OMS publicó una guía donde recomendaba el uso de mascarilla solo para quienes atendían a contagiados, casos sospechosos y sanitarios. Consideraban que la mascarilla proporcionaba un “falso sentido de seguridad” y que su uso generalizado podría ir en detrimento de medidas que se habían demostrado más efectivas, como el lavado de manos y el distanciamiento físico. Ese informe alertaba del riesgo de usar mascarillas de tela, al considerar que no existía evidencia científica que demostrara su efectividad. La mayoría de la ciudadanía quería protegerse, pero nadie sabía muy bien qué hacer y, en parte, un sentido común subterráneo asociaba las endebles orientaciones sobre el uso de mascarillas al desabastecimiento de los mercados.

Frente a las grietas de aquella definición factual, los GAM transformaron una cuestión de hecho —el triángulo formado por el régimen de escasez, la situación de incerteza y la voluntad de la gente de protegerse— en una “cuestión de cuidado” (Puig de la Bellacasa, 2017). Según Puig de la Bellacasa, la transformación de cuestiones de hecho en cuestiones de cuidado abre las puertas a una relación implicada y, particularmente, a la intervención colectiva en la “articulación ética y política de cuestiones difíciles y necesarias” (p. 57). Así, mientras el gobierno afirmaba un poder tecnocrático —imponiendo reglas que nadie sabía de dónde provenían— y mostraba las costuras autoritarias del Estado —acompañándose del ejército en las ruedas de prensa—; y al mismo tiempo que la ciudadanía aguantaba el confinamiento a regañadientes y entre sospechas, los GAM emergieron como el agarre con el que algunas vecinas se involucraban en un proceso de invención sociomaterial en el que resonaba la triple visión del cuidado descrita por Puig de la Bellacasa (2017): “no solo un estado ético-afectivo, sino también un compromiso material que requiere esfuerzo en la constitución de mundos interdependientes, y una obligación ético-política” (p. 42).

Aquella situación requería acercarse al espacio de la trama de la vida en la ciudad y centrar la atención inmediatamente en la vulnerabilidad creciente. Fue así como se fueron desplegando prácticas concretas de cuidados; a saber, la escucha del otro, la fabricación de mascarillas, la creación de una red de cajas de resistencia en las tiendas de los barrios, o la colecta y distribución de dinero y alimentos: geografías de la responsabilidad. Ahora bien, esas geografías no se trazaron de cualquier manera, sino produciendo un tipo de relación específica, diferente a la que suele proporcionar el asistencialismo estatal: una sociabilidad ética que permitía defender la comunidad y multiplicar sus posibilidades de existencia fuera del marco paralizante de la crisis. En efecto, no se trataba solamente de responder a la crisis pandémica, sino de hacerlo de otro modo, de una manera ética y cuidadosa.

Paradójicamente, el confinamiento despertó un sentido de interdependencia radical. El apoyo mutuo de los GAM ensayó una re-comunalización de la vida social, invitándonos a imaginar otras formas de existencia en la ciudad en un mundo vulnerable.



## 6. UNA POLÍTICA AFECTIVA DE LA VIDA

En un momento en que el mundo social conocido parecía llegar a su fin, los GAM desafiaron la jerarquía del saber experto y tecnocrático encarnado en el Estado. Ante una crisis sin precedentes, ensayaron una política visceral y afectiva que partía de un dolor, unos nervios y un temor colectivos, convirtiendo todo ello en apoyo mutuo. La COVID-19, de manera repentina, trajo la sensación de perder el mundo. La pandemia revigoró la distinción establecida por Roberto Esposito (2008) entre una política sobre la vida y una política de la vida. Para Esposito, “no existe otra política que la de los cuerpos, realizada sobre los cuerpos, a través de los cuerpos” (p. 84). Frente a la COVID-19 y sus amenazas reales sobre la vida, los GAM apostaron por darle al escenario pandémico la posibilidad de hacerlos pensar y actuar en común.

En el confinamiento, mientras sentíamos la vida en peligro, los movimientos sociales tejieron y mapearon geografías del cuidado y la responsabilidad basadas en la cooperación, la reciprocidad y el apoyo mutuo, sosteniendo la vida colectiva y expandiendo los círculos del cuidado más allá de la familia y los amigos (Springer, 2020).

En A Coruña, los GAM excedieron su conceptualización inicial en el seno de lo que algunas personas activistas llamaban el “ecosistema” de la Marea Atlántica. Muchas de las participantes de los GAM se reconocían como “vecinas”, “activistas” o “voluntarias”. Por un lado, los de siempre, activistas de la vieja escuela que describían los GAM prefigurativamente, esto es, como un tipo de acción directa orientada al cambio social. Por otro lado, los voluntarios que, aunque no hablaban directamente de caridad o compasión, sí que deben contextualizarse en un momento de trauma colectivo que hacía emerger en más de un sentido la llamada razón humanitaria. En palabras de Sabela, una terapeuta del grupo de acompañamiento emocional comunitario, “los GAM son un lugar de encuentro para perfiles diversos”. Perfiles diversos, heterogéneos, a veces incluso antagónicos que, no obstante, se alían, se juntan y (se) prestan atención: (se) cuidan. En el caso de A Coruña y en el contexto de la COVID-19, la articulación improvisada de una red vecinal comunitaria permitió, aunque resulte paradójico, hacerse vecino en la pandemia y, en cierta medida, reensamblar temporalmente la ciudad como una red cuidadora. Dicho de otro modo, recomponer y reajustar las relaciones y la distancia entre las personas, en un contexto en que ambas habían sido afectadas. En este sentido, ser vecino equivalía a interesarse por el otro, reconocerse en la vulnerabilidad y experimentar transformaciones metamórficas en la capacidad de afectar y de ser afectado, a medida que se redescubría una ciudad que aquella red cuidadora reensamblaba.

## 7. CONCLUSIONES

Tras el estallido de la pandemia de la COVID-19, el Estado gestionó la crisis pandémica con rasgos de un autoritarismo tecnocrático que establecía una línea de demarcación entre una minoría experta, que sabía y actuaba, y una mayoría ciudadana —expectante—, que recibía órdenes entre una profunda incerteza. En A Coruña, un conjunto de ciudadanos decidió movilizarse, apelando a su responsabilidad como vecinos. En lugar de aislarse en sus casas y observar, atemorizados, el devenir de la pandemia como un espectáculo que sucedía afuera, las personas involucradas en los GAM se resistieron a quedarse fuera de escena; asumieron la igualdad de sus inteligencias y desplegaron una serie de prácticas de apoyo mutuo para cuidar la vida vulnerable en la ciudad: geografías de la responsabilidad. De ese modo, la pandemia dejó de ser simplemente una amenaza paralizante, para convertirse en una situación excepcional que incitaba a la gente a pensar, inventar y actuar juntos. Esas prácticas de cuidados instituyeron una escena polémica que desplegaba en igualdad el espacio que el Estado saturaba y jerarquizaba con el discurso de la obediencia y las experticias autorizadas. Si quedarse fuera de la escena no traía nada nuevo, inscribirse dentro de ella abría un futuro más imprevisible, repartiendo de otro modo lo sensible (Rancière, 2007).

Una cuestión que queremos resaltar es que el compromiso de los GAM se produjo a través de modos de pertenencia en los que cada uno se presentaba con sus intereses particulares, evitando formas de vinculación basadas en la unidad o la identidad. Unas se presentaban y actuaban como activistas, otras como voluntarias, otros simplemente como vecinos. Aunque la afición era común, los intereses que movían a la gente a cuidar eran claramente divergentes: unos querían cambiar el mundo de raíz, otros querían apoyar a quienes más lo necesitaban sin cambiar nada estructural. Este tipo de política, construida con el entrelazamiento de cuerpos, espacios, tiempos, sentimientos y cosas —como si fueran eslabones



de una cadena—, permite pensar en formas de devenir colectivo que funcionan sin precisar de ninguna identidad común; sin que lo homogéneo devore las diferencias entre las formas de vida.

A nuestro juicio, esa política afectiva de los GAM es solidaria del concepto de “uncommon” trabajado por Marisol de la Cadena (2019). En lugar de imaginar alianzas políticas fundamentadas en la convergencia de intereses idénticos, De la Cadena piensa en formas de articulación política entendidas como alianzas capaces de acoger las divergencias de sus partes sin que estas tengan que ser lo mismo. Una suerte de comunidades sin común, o un común divergente, donde existirían “intereses en común que no son el mismo interés” (p. 53). En un mundo que, al calor de la crisis climática, cada vez se piensa más con la imagen del fin del mundo; en donde el cuidado es movilizad, también, como parte de las respuestas reaccionarias —políticas racistas dirigidas a proteger y cuidar a los suyos (Duclos y Criado, 2020)—, nuestro análisis de los GAM invoca la posibilidad de imaginar los movimientos sociales urbanos venideros como movimientos poco comunes. Esto es, movimientos que hacen cuerpo con la vulnerabilidad creciente —la suya propia, la de las ciudades y la del planeta—, por medio de alianzas múltiples habitadas por desacuerdos radicales que, lejos de suspenderse, son negociados y rearticulados permanentemente mediante el tipo de conexiones que unos y otros sean capaces de establecer. Quizá, las geografías de la responsabilidad concebidas por Massey puedan pensarse, desde el estudio de los movimientos sociales urbanos contemporáneos, en diálogo con las comunidades poco comunes sugeridas por De la Cadena. Incomunalidades urbanas, si se quiere, en las que sujetos heterogéneos activan una sociabilidad ética ante un mundo en crisis, encadenando alianzas cuidadosas y no dadas de antemano, capaces de afectar la vida, moverse en lo inesperado, abrirse a lo desconocido y disputar el mundo que viene desde la ciudad.

## REFERENCIAS

- Corsín-Jiménez, A. & Estalella, A. (2013). The atmospheric person: Value, experiment, and “making neighbors” in Madrid’s popular assemblies. *HAU*, 3(2), 119-139. <https://doi.org/10.14318/hau3.2.008>
- De la Cadena, M. (2019). Uncommoning Nature: Stories from the Anthro-Not-Seen. En P. Harvey, C. Krohn-Hansen y K. Nust (eds), *Anthropos and the Material* (pp. 35–58). Duke University Press. <https://doi.org/10.1215/9781478003311-003>
- Diz, C. (2018). Tácticas del cuerpo: activismo y resistencia en la ciudad en crisis. *Disparidades. Revista de Antropología*, 73(1), 127-152. <https://doi.org/10.3989/rdtp.2018.01.005>
- Duclos, V. & Criado, T. (2020). Care in Trouble: Ecologies of Support from Below and Beyond. *Medical anthropology quarterly*, 34(2), 153-173. <https://doi.org/10.1111/maq.12540>
- Esposito, R. (2008). *Bios: Biopolitics and philosophy*. University of Minnesota Press.
- Estévez, B. (2019). Reassembling Lesseps Square, Rethinking Barcelona: A More-than-Human Approach. *International Journal of Urban and Regional Research*, 43(6), 1123-1147. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12767>
- Ferrándiz, F. (2020). Cómo hacer una mini-etnografía. Madrid: INTEF. Recuperado 15 de enero de 2024 de, *La Aventura de Aprender*: <http://laaventuradeaprender.intef.es/guias/proyectos-colaborativos/como-hacer-unamini-etnografia>
- Fisher B., y Tronto J. (1990). Toward a Feminist Theory of Caring. In E. Abel & M. Nelson (eds.), *Circles of Care* (pp. 35-61). University of New York Press.
- Horton, R. (2020). Offline: COVID-19 is not a pandemic. *Lancet*, 396(10255), 874. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(20\)32000-6](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(20)32000-6)
- Latour, B. (2004). Why has critique run out of steam? From matters of fact to matters of concern. *Critical inquiry*, 30(2), 225-248. <https://doi.org/10.1086/421123>
- Massey, D. (2004). Geographies of Responsibility. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 86(1), 5–18. <http://www.jstor.org/stable/3554456>
- Mbembe, A. (2003). Necropolitics. *Public Culture*, 15(1), 11–40. <https://doi.org/10.1215/08992363-15-1-11>
- Miller, D., y Horst, H. (2012). The digital and the human: A prospectus for digital anthropology. In H. Horst & D. Miller (eds.) *Digital anthropology* (pp.3-35). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003085201>
- Puig de la Bellacasa, M. (2017). *Matters of Care. Speculative Ethics in More than Human Worlds*. University of Minnesota Press.
- Rancièrè, J. (2007). *El desacuerdo. Política y filosofía*. Nueva Visión.



- Rubio-Pueyo, V. (2017). *Municipalismo en España. Barcelona, Madrid, y las ciudades del cambio*. Rosa Luxemburg Stiftung. Recuperado el 16 de enero de 2024 de, Rosa Luxemburg Stiftung: [http://www.rosalux-nyc.org/wp/content/files\\_mf/rubiopueyo\\_spa96.pdf](http://www.rosalux-nyc.org/wp/content/files_mf/rubiopueyo_spa96.pdf)
- Savransky, M., Wilkie, A., y Rosengarten, M. (2017). The lure of possible futures: on speculative research. A. Wilkie, M. Savransky, y M. Rosengarten, *Speculative Research: The Lure of Possible Futures*, 1-18. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315541860>
- Springer, S. (2020). Caring geographies: The COVID-19 interregnum and a return to mutual aid. *Dialogues in Human Geography*, 10(2), 112–115. <https://doi.org/10.1177/2043820620931277>
- Stengers, I. & Pignarre, P. (2011). *Capitalist Sorcery: Breaking the Spell*. Palgrave.



# EVALUACIÓN ESPACIOTEMPORAL DEL RIESGO DE OBESIDAD EN LA POBLACIÓN INFANTIL Y ADOLESCENTE EN LAS SECCIONES CENSALES DE LAS ISLAS BALEARES

ANTONI COLOM FERNÁNDEZ<sup>1,2,3</sup>

MAURICIO RUIZ PÉREZ<sup>1,2,4</sup>

JOANA MARIA SEGUÍ PONS<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Observatorio Interdisciplinario de Movilidad de las Islas Baleares (OIMO-IB), Universitat de les Illes Balears, Cra. de Valldemossa, km 7.5. 07122 Palma (Illes Balears) España, antonicolom@gmail.com / joana.segui-pons@uib.es*

<sup>2</sup>*Instituto de Investigación Sanitaria Illes Balears, Carretera de Valldemossa, 79 Hospital Universitario Son Espases. Edificio S. 07120 Palma Illes Balears. España.*

<sup>3</sup>*Grupo de Biología Molecular y One Health (MoONE), Universitat de les Illes Balears, Cra. de Valldemossa, km 7.5. 07122 Palma (Illes Balears) España.*

<sup>4</sup>*Servicio de Sistemas de Información Geográfica y Teledetección (SSIGT), Universitat de les Illes Balears, Cra. de Valldemossa, km 7.5. 07122 Palma (Illes Balears) España, maurici.ruiz@uib.es*

**Resumen.** En la actualidad, la obesidad en la infancia y la adolescencia conllevan un gran impacto para la salud pública. En su lucha se ha propuesto la implementación de programas que priorizan las actividades de promoción y educación para la salud. Aun así, se ha observado que las respuestas a estos programas varían considerablemente en función de la sección censal de residencia, pudiendo generar inequidades en salud. Utilizando el contexto del Programa de Salud Infantoadolescente (PSIA) en la comunidad autónoma de las Islas Baleares, la presente investigación realiza un análisis espaciotemporal de tasas de incidencia estandarizadas de obesidad (2018-2022) y su territorialización en las secciones censales Baleares. Para ello, se sigue un diseño retrospectivo longitudinal de cohorte abierta. Se incluyeron 51.747 niños de 2 a 14 años (ambos incluidos), identificados con peso normal al inicio del estudio y que formaron parte de la base de datos del registro pediátrico de la Historia Clínica Electrónica entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2022. Todos los individuos incluidos fueron seguidos hasta que desarrollaron obesidad, alcanzaron los 15 años, se trasladaron de provincia, fallecieron o hasta el final del estudio en 2022. Los resultados permiten observar un patrón territorial de concentración de casos que evidencian el interés de incorporar un componente geográfico a potenciales intervenciones sanitarias y as políticas de salud pública que se despliegan. En este contexto se constata que el patrón de las áreas urbanas condiciona su predisposición al desarrollo de obesidad. Ello implica que la geometría urbana, el acceso a espacios verdes, o los modelos urbanísticos podrían también implicaciones significativas en la salud infantoadolescente. Los resultados obtenidos constatan un aumento del riesgo de obesidad infantil en las Islas Baleares durante el periodo analizado.

**Palabras clave:** Geografía de la Salud, Geografía Médica, Disease Mapping, Obesidad Pediátrica, Baleares.

## SPATIAL-TEMPORAL ASSESSMENT OF THE RISK OF OBESITY IN THE CHILD AND ADOLESCENT POPULATION IN THE CENSUS SECTIONS OF THE BALEARIC ISLANDS

**Abstract.** Currently, obesity in childhood and adolescence has a great impact on public health. In their fight, the implementation of programs that prioritize health promotion and education activities has been proposed. Even so, it has been observed that the responses to these programs vary considerably depending



on the census section of residence, potentially generating health inequities. Using the context of the Child and Adolescent Health Program (PSIA) in the autonomous community of the Balearic Islands, this research aims to carry out a spatiotemporal estimation of standardized incidence rates of obesity (2018-2022) and its territorialization in the Balearic census sections. To do this, following a retrospective longitudinal open cohort design. 51,747 children aged 2 to 14 years (both included) were included, identified as having normal weight at the beginning of the study and who were part of the database of the pediatric registry of the Electronic Medical Record between January 1, 2018 and January 31. December 2022. All included individuals were followed until they turned 15 years old, became obese, were transferred out of the Child and Adolescent Health Program, died, or until the end of the study period. The results allow us to observe specific areas where standardized incidence peaks, highlighting areas of risk and concern where health interventions and public health policies may need a more targeted approach. These results presented provide evidence of the increased risk of obesity during the Child and Adolescent Health Program in census sections of the Balearic Islands.

**Keywords:** Health Geography, Medical Geography, Disease Mapping, Pediatric Obesity.

## 1. INTRODUCCIÓN

La obesidad pediátrica constituye una importante preocupación de salud pública en todo el mundo (Malecka-Tendera & Mazur, 2006). Sin embargo, pese a que ha habido una reciente estabilización de tendencias en el suroeste de Europa (Bentham et al., 2017); la mayor prevalencia de obesidad se observa en países del área mediterránea, como España (Bravo-Saquicela, Sabag, Rezende, & Rey-Lopez, 2022; World Health Organization, 2021). Específicamente en las Islas Baleares, entre los niños en edad escolar, la prevalencia de obesidad aumentó del 9.3% (IC del 95%: 7.7-11.0) durante 2004-2005 al 10.4% (IC del 95%: 10.1-10.8%) durante 2016-2017 (Dirección General de Salud Pública y Participación. Consejería de Salud. Govern de les Illes Balears, 2018; Participación. Consejería de Salud. Govern de les Illes Balears, 2007).

La obesidad pediátrica tiene graves consecuencias, además de las comorbilidades cardiometabólicas y psicosociales a corto plazo, la obesidad tiende a persistir hasta la edad adulta (Pulgarón, 2013), aumentando el riesgo de mortalidad prematura (Horesh, Tsur, Bardugo, & Twig, 2021). Esta prevalencia y las comorbilidades contribuyen a una carga económica significativa que afecta tanto a los sistemas de salud como a las familias individualmente (Ling, Chen, Zahry, & Kao, 2022).

La obesidad es una condición multifactorial influenciada por una amplia gama de determinantes interconectados (Jebeile, Kelly, O'Malley, & Baur, 2022; Lister et al., 2023). Estos factores tradicionalmente se han analizado como manifestaciones de comportamientos individuales bajo el término "estilos de vida". Sin embargo, esta perspectiva a menudo ignora el hecho de que las decisiones individuales están fuertemente estructuradas por el entorno geográfico en el que tienen lugar (Egger & Swinburn, 1997). Además, la naturaleza geográfica inherente en los factores ambientales ha promovido cada vez más los estudios sobre las exposiciones ambientales donde habita un niño (Daniels, Schinasi, Auchincloss, Forrest, & Diez Roux, 2021).

Así, entender en qué áreas geográficas las intervenciones preventivas son más necesarias es preciso para una implementación de políticas públicas más efectiva. En este contexto, los análisis espaciales son una herramienta importante para rastrear la variación espacial de la enfermedad, identificar factores de riesgo y evaluar las acciones de salud pública (Moraga, 2023). Aun así, la escasa información sobre las tasas de incidencia en áreas geográficas de reducido tamaño de sobrepeso y obesidad pediátrica, debido a la falta de datos longitudinales, limita la aplicación de estudios ecológicos longitudinales. A pesar de su implementación tardía en España, el uso de registros de salud electrónicos está despegando (Santos-Beneit, Fuster, & Fernández-Jiménez, 2022). Incorporando el contexto espacial en los registros de salud electrónicos, las tasas de incidencia específicas del área pueden dar información sobre el desarrollo ecológico de la obesidad pediátrica, identificando en qué áreas es más probable que ocurran nuevos casos a lo largo del tiempo. De esa manera es posible poner en marcha actuaciones preventivas específicas a cada ámbito geográfico.



Este estudio se centra en el ámbito de la geografía de la salud y examina las tendencias espaciotemporales de incidencia de obesidad infantil en Baleares con especial interés en los espacios urbanos. Estas tendencias se evalúan a partir de datos de registros médicos electrónicos del Sistema de Información de Atención Primaria de niños y adolescentes, agregados en secciones censales de las Islas Baleares, España, durante el periodo comprendido entre 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2022. Se trata de una primera aproximación al análisis de patrones espaciales de la obesidad en Baleares, sin abordar en detalle las relaciones específicas con el entorno geográfico.

## 2. MATERIAL Y MÉTODOS

### 2.1 Área de estudio

Las Islas Baleares, con cuatro islas principales, Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera, están divididas administrativamente en 67 municipios y 630 secciones censales. Con una población de más de 1.1 millones de personas, de las cuales el 15.4% son menores de 16 años ('IBESTAT', n.d.), las Islas Baleares son la cuarta región española con mayor número de residentes migrantes no pertenecientes a la UE (11.89%) ('INEbase / Demografía y Población / Padrón / Estadística Del Padrón Continuo / Últimos Datos', n.d.). Como todas las regiones españolas, cuentan con competencias en materia de salud con una cobertura de atención sanitaria casi universal (Real Decreto-Ley 7/2018, de 27 de Julio, Sobre El Acceso Universal al Sistema Nacional de Salud, n.d.). El Departamento de Salud del Gobierno autonómico es la entidad responsable de la gestión general del sistema de salud. Específicamente, en la atención primaria para la población pediátrica, se ha implementado un programa durante las fechas del estudio: El "Programa de Salud Infantoadolescente" (PSIA), establecido a mediados de 2018, que recopila datos de manera estandarizada por profesionales de la salud y prioriza las actividades de promoción de la salud y educación (SERVICIO DE SALUD DE LAS ISLAS BALEARES, 2018). Desde 2018, todos los datos recopilados durante el PSIA formaron parte del Sistema de Información de Atención Primaria (e-SIAP), una base de datos de registros médicos electrónicos gestionada por el Servicio de Salud ('Sistema de Información de Atención Primaria (e-SIAP) - IB-SALUT | Servicio de Salud de Las Islas Baleares', n.d.). Siguiendo metodología aplicada en estudios previos del equipo investigador, las direcciones postales de los niños analizados se vincularon a las secciones censales y las métricas de sobrepeso y obesidad pediátrica, procedentes del PSIA, se asignaron a cada unidad espacial (Ruiz-Pérez et al., 2023).

### 2.2 Diseño y población de estudio

Este estudio se llevó a cabo mediante un diseño de cohorte abierta longitudinal retrospectiva en la población pediátrica residente en la comunidad autónoma de las Islas Baleares, España, desde 2018 hasta 2022. El estudio incluyó a niños y adolescentes que formaban parte del Sistema de Información de Atención Primaria (e-SIAP), una base de datos de registros de salud electrónicos gestionada por el servicio de salud pública de las Islas Baleares ('Sistema de Información de Atención Primaria (e-SIAP) - IB-SALUT | Servicio de Salud de Las Islas Baleares', n.d.).

En el análisis se incluyeron 51.747 niños/niñas y adolescentes entre las edades de 2 y 14 años, que formaban parte de la base de datos e-SIAP entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2022 y tenían al menos 2 mediciones de altura y peso durante la misma visita. De ellos, 44.062 fueron identificados no obesidad y 36.709 como no sobrepeso/obesidad en el primer registro de altura y peso. Todos los individuos incluidos fueron seguidos durante el estudio hasta que alcanzaron los 15 años, se identificaron como en obesidad o sobrepeso/obesidad, cambiaron de provincia de residencia, fallecieron, hasta el final del período de estudio (31 de diciembre de 2022). El Comité de Ética de Investigación de las Islas Baleares aprobó la realización de este estudio con número de referencia: CEI: IB 4994/22 PI.

### 2.3 Evaluación de resultados: sobrepeso y obesidad infantil

La altura y el peso corporal fueron recolectados repetidamente por pediatras o enfermeras pediátricas durante las visitas de atención primaria siguiendo el protocolo del Programa de Salud Infantoadolescente



(PSIA) (SERVICIO DE SALUD DE LAS ISLAS BALEARES, 2018). Se identificaron y eliminaron los valores biológicamente improbables de altura y peso (Carrie Daymont et al., 2017). Los datos de crecimiento pediátrico longitudinal limpios, se utilizaron para calcular el índice de masa corporal (IMC; calculado como el peso en kilogramos dividido por el cuadrado de la altura en metros). El software Anthro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y Anthro-Plus se usaron para determinar los puntajes z del IMC específicos por edad y sexo (zBMI) (Schumacher, 2021, 2023). El sobrepeso y la obesidad se definieron con base en los umbrales de zBMI de la OMS (De Onis et al., 2007; WHO & UNICEF, 2019).

#### **2.4 Evaluación de exposición:**

La información sobre sexo, edad y nacionalidad se obtuvo del Sistema de Información de Atención Primaria (e-SIAP). Se utilizó la nacionalidad como un indicador del estado migratorio y, por lo tanto, de riesgo de vulnerabilidad social. Utilizando el Ingreso Nacional Bruto del país de procedencia siguiendo el método del Atlas del Banco Mundial ('The World Bank Atlas Method - Detailed Methodology – World Bank Data Help Desk', n.d.) se definió la vulnerabilidad social como una variable tricotómica con tres categorías: Ingresos altos, Ingresos medios-altos e Ingresos bajos/medios-bajos.

#### **2.5 Análisis estadístico y geográfico:**

En primer lugar, se calculó el número de casos observados para sobrepeso y obesidad en cada sección censal y año de estudio. Seguidamente, mediante el uso de la función *expected* del paquete *SpatialEpi* (Kim, Wakefield, & Moise, 2023), se calculó el número de casos esperados para cada sección censal mediante estandarización indirecta. El número de casos esperados para una sección censal específica refleja el número total de casos esperados si la población de dicha sección censal adoptara comportamientos idénticos a los observados en la población de referencia del estudio (Moraga, 2018). Para este análisis, la población de referencia comprendió la población pediátrica residente en la comunidad autónoma de las Islas Baleares, desde 2018 hasta 2022, estratificada en grupos basados en vulnerabilidad social, género y edad. Finalmente se calcularon las tasas de incidencia estandarizadas dividiendo el número total de casos observados por el número total de casos esperados para cada sección censal y año de estudio. Para representar visualmente los resultados se crearon mapas de coropletas con los valores de las tasas de incidencia estandarizadas que permiten evaluar la distribución geográfica de los casos y detectar patrones de concentración. A este respecto, se generan una cartografía por secciones censales de todo el archipiélago Balear y después se analizan en mayor detalle el municipio de Palma en la isla de Mallorca, el municipio de Maó y el municipio de Eivissa.

### **3. RESULTADOS:**

La Figura 1 ilustra la distribución espacial de las tasas de incidencia estandarizadas de obesidad pediátrica en las Islas Baleares durante el período de 2018 a 2022. A la derecha de la Figura 1 se destacan la distribución espacial de las tasas de incidencia estandarizadas de obesidad pediátrica en las Islas Baleares durante el período de 2018 a 2022 en los espacios urbanos con mayor tasa de población. El análisis de este mapa permite discernir un patrón espacial acumulativo y distinguir las áreas con una carga diferencial de riesgo de obesidad infantil. De acuerdo con la escala de colores de la leyenda, se identifican sectores donde la tasa de incidencia estandarizada supera el valor de 1, sugiriendo que la cantidad de casos observados de obesidad es mayor que la esperada en la población pediátrica estándar de referencia de las Islas Baleares para este periodo. A la inversa, las áreas con tasas inferiores a 1 indican una incidencia menor a la anticipada.



Figura 1. Tasas de incidencia estandarizadas de obesidad 2018 – 2022. A la izquierda, distribución de tasas en el archipiélago Balear (Escala aprox. 1:3.000.000), a la derecha análisis en detalle de los municipios de Palma (A), Maó (B) e Ibiza (C).



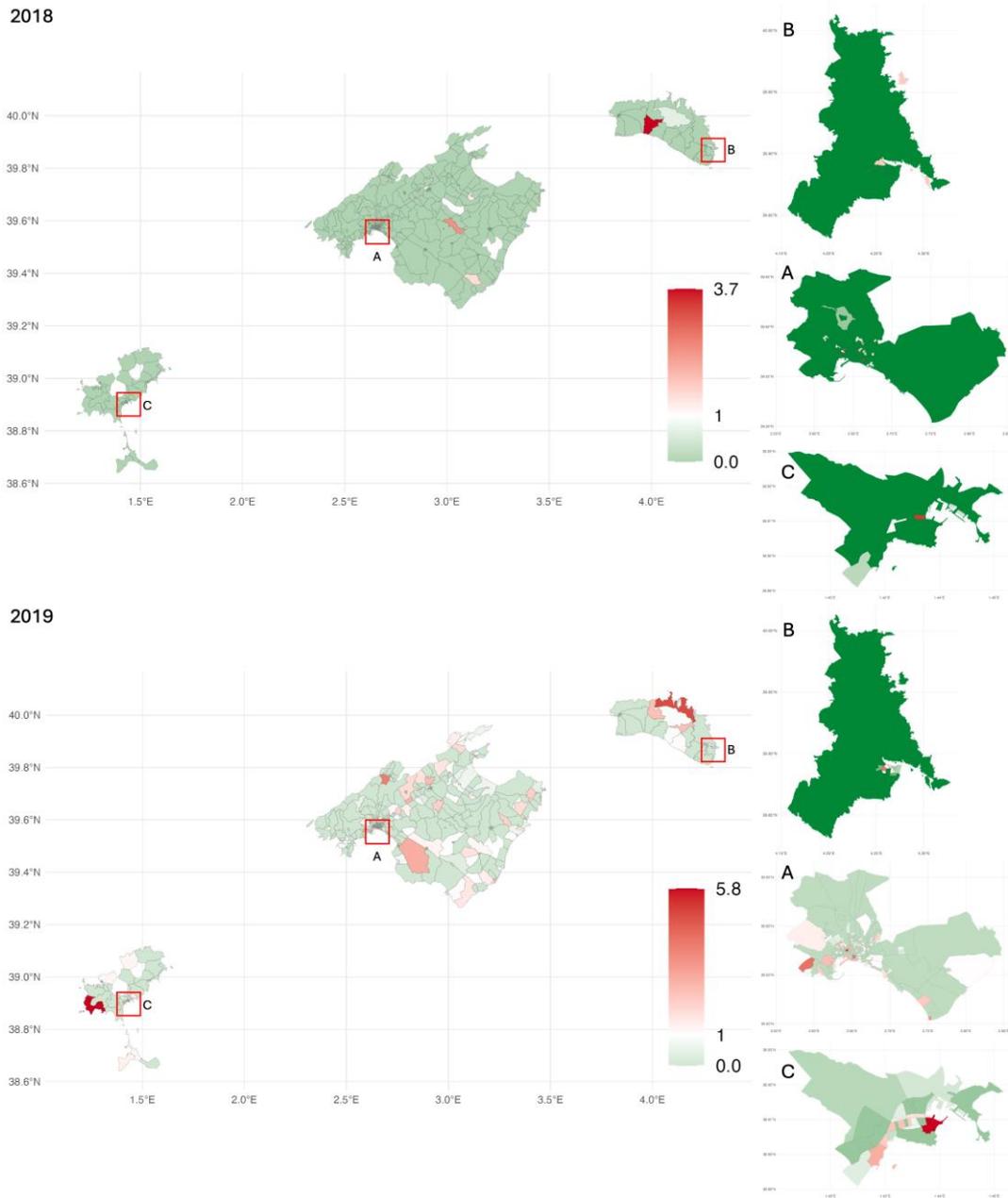
Fuente: Elaboración propia.

Es posible observar zonas específicas donde la incidencia estandarizada alcanza su punto máximo, lo que resalta zonas de riesgo y preocupación donde las intervenciones sanitarias y las políticas de salud pública podrían necesitar un enfoque más dirigido. Alternativamente, las áreas con tasas más bajas podrían representar ejemplos de buenas prácticas y estilos de vida saludables que podrían ser estudiados y replicados en otras áreas.

La Figura 2 exhibe un conjunto de mapas coropléticos que ilustran la distribución espacial de las tasas de incidencia estandarizadas de obesidad pediátrica en las Islas Baleares para cada año durante el período de 2018 a 2022. A la derecha de la Figura 1 se destacan la distribución espacial de las tasas de incidencia estandarizadas de obesidad pediátrica en las Islas Baleares durante el período de 2018 a 2022 en los espacios urbanos con mayor tasa de población. El análisis de los mapas permite discernir un patrón espacial acumulativo en el que destacan las zonas urbanas.

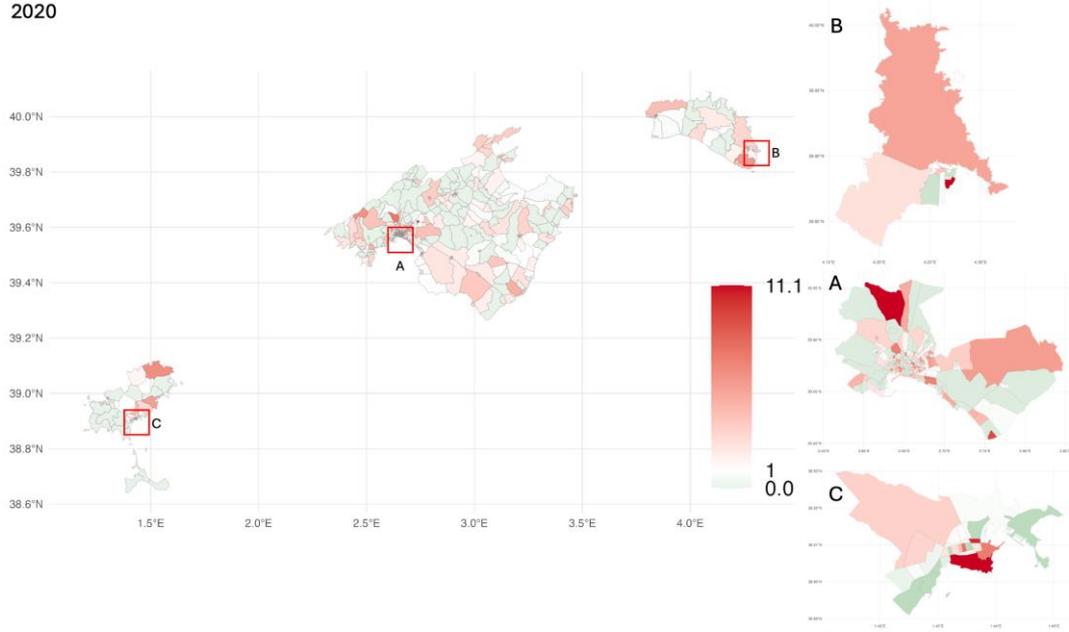


Figura 2. Tasas anuales de incidencia estandarizadas de obesidad para los años 2018, 2019, 2020, 2021. A la izquierda, distribución de tasas en el archipiélago Balear (Escala aprox. 1:3.000.000), a la derecha análisis en detalle de los municipios de Palma (A), Maó (B) e Ibiza (C).

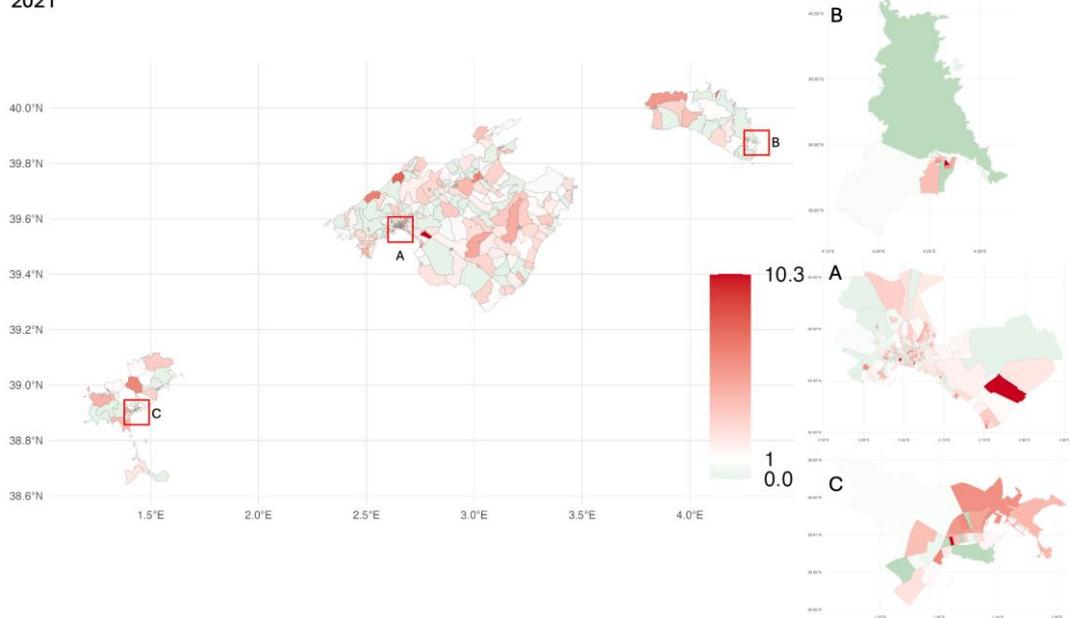


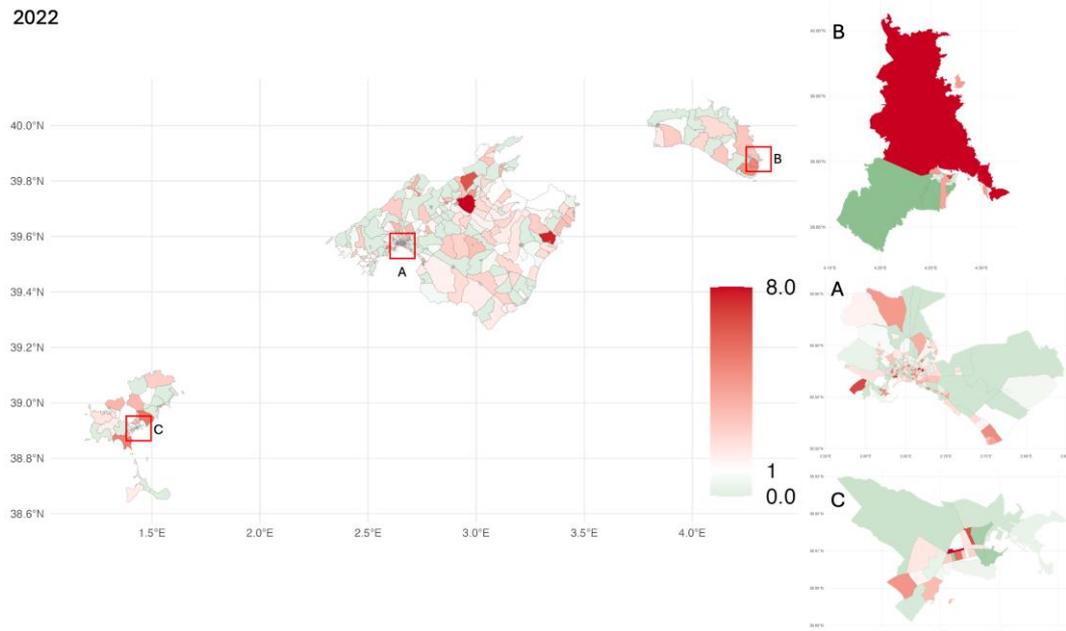
# LA CIUDAD "VEINTE-TREINTA". MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI

2020



2021





Durante 2018 observamos incidencias estandarizadas de obesidad moderadas, siendo la tasa más alta observada de 3.7. La mayoría de las áreas parecen tener tasas bajas, con muchas áreas color verde oscuro, sugiriendo una tasa de incidencia cercana a 0. Para 2019 se observa un ligero aumento en las tasas de incidencia estandarizadas en varias regiones, siendo la tasa más alta reportada 5.8, observamos una mayor cobertura geográfica de tasas de incidencia estandarizadas más altas. El año 2020 presenta un aumento significativo, con una tasa de incidencia estandarizada máxima de 11.1, la obesidad parece estar más extendida, afectando a más áreas urbanas en niveles más altos de tasas de incidencia estandarizadas. En 2021 percibimos una disminución en la tasa máxima a 10.3, aun así, sigue siendo alta comparada con 2018 y 2019 y aunque la tasa de incidencia estandarizada máxima disminuyó, la distribución de la incidencia sigue siendo amplia en la región balear. Finalmente, durante 2022 observamos una reducción en la incidencia máxima a 8.0 y aunque la tasa máxima ha disminuido, observamos zonas que continúan mostrando tasas elevadas.

#### 4. DISCUSIÓN:

Estas distribuciones observadas facilitan la identificación los patrones de concentración geográfica de casos de obesidad y que tienen relaciones directas con la configuración geográfica de cada sección censal. Su análisis detallado y un estudio de causalidad permitiría identificar variables geográficas relacionadas, como el entorno físico, el verde urbano, o el modelo de usos del suelo. Sin embargo, dicho análisis escapa del objetivo concreto de este trabajo de índole más general. Los resultados así mismo, permiten plantear prioridades para la implementación de programas de prevención y control de la obesidad en niños y adolescentes, contribuyendo a los esfuerzos de salud pública en la región. En general, observamos un patrón espacial acumulativo en las tasas de incidencia estandarizadas de obesidad y, en línea con lo reportado por otros autores, la incidencia de obesidad parece ir aumentando (Gómez Laura Lorenzo Cristina Ribes, n.d.), en especial en aquellas áreas más vulnerables (Homs et al., 2023).

Son especialmente destacables los resultados del análisis para el año de estudio 2020, año en que debido a la pandemia provocada por el virus SARS-CoV-2 se produjeron diversas restricciones a la movilidad para tratar de frenar la propagación del virus. Estos resultados se alinean con otros trabajos que identifican un aumento de la incidencia de obesidad durante los años posteriores a la pandemia (Lange et al., 2021). Especialmente en aquellas áreas socioeconómicamente más vulnerables (Min, Tam, & Mayne, 2023). Además, este gradiente socioeconómico se observa en la propia propagación del virus para el área de estudio (Ruiz-Pérez et al., 2023).



Estos valores obtenidos deben ser interpretados con cautela ya que pueden ser extremos y poco fiables en secciones censales con poblaciones pequeñas. Esto es así ya que, la sección censal es una unidad territorial cuyo tamaño viene dado por la Ley de Régimen Electoral, la cual asigna una población mínima y máxima medida en número de electores, haciéndola relativamente comparable a las demás. La distribución de población pediátrica en estas secciones censales puede no ser comparable oscilando en las Islas Baleares entre 10 y 721 menores de 16 años para el periodo de estudio. Para superar estas limitaciones, el equipo investigador está actualmente analizando la aplicación de modelos jerárquicos bayesianos que permiten incorporar covariables conocidas por afectar el riesgo de enfermedad y tomar información de secciones censales vecinas para obtener riesgos relativos suavizados.

Pese a las citadas limitaciones consideramos que los resultados son de gran relevancia especialmente en espacios urbanos donde encontramos secciones censales con poblaciones de gran tamaño. En la actualidad, la urbanización acelerada y el crecimiento de las ciudades han transformado profundamente los estilos de vida, llevando consigo un aumento preocupante de la obesidad en espacios urbanos. Las ciudades, promueven un estilo de vida sedentario. Además, la abundancia de opciones de comida rápida y el acceso limitado a alimentos frescos y asequibles contribuyen a dietas poco saludables. Estudios recientes han demostrado que los residentes urbanos tienen mayores tasas de obesidad en comparación con sus contrapartes rurales, lo que resalta la necesidad de políticas públicas efectivas (Lakerveld et al., 2015). Estas políticas deben enfocarse en mejorar la infraestructura urbana, fomentando espacios para la actividad física y mejorando el acceso a opciones alimenticias saludables, con el fin de combatir esta tendencia creciente y sus consecuencias para la salud pública. En consecuencia, la colaboración estrecha entre las áreas de Geografía Urbana, Geografía de la Salud y Epidemiología es crucial para abordar de manera integral los desafíos sanitarios en entornos urbanos, proponiendo soluciones que sean sostenibles y equitativas. Este enfoque multidisciplinario no solo enriquece los citados campos de estudio, sino que también contribuye de manera práctica al bienestar de las poblaciones urbanas.

## 5. CONCLUSIONES

Los valores de incidencia estandarizadas de obesidad pueden ser calculados usando datos obtenidos de la base de datos de registros de salud electrónicos gestionada por el Servicio de Salud Pública de las Islas Baleares. La incorporación del contexto espacial en los registros de salud electrónicos nos aporta información sobre el desarrollo geográfico de la obesidad pediátrica, permitiendo identificar las secciones censales en las que han ocurrido un mayor número de nuevos casos a lo largo del tiempo. El análisis de esta distribución territorial permite abrir una nueva línea de investigación dentro del campo de la geografía de la salud en Baleares centrada en la geografía médica y la representación geográfica de enfermedades.

Agradecimientos: Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación titulado: Asociaciones longitudinales de las características del entorno de residencia con el índice de masa corporal pediátrico en visitas programadas del Programa de Salud Infantoadolescente, sin financiación.

[A.C.]. Ha sido cofinanciado por la ayuda postdoctoral Margalida Comas. Contrato de investigador R2 financiado en el departamento de geográfica de la Universitat de les Illes Balears gracias a la convocatoria de contratos postdoctorales del Gobierno de las Islas Baleares. Además, durante la realización del trabajo ha sido beneficiado por la ayuda concedida por el Ministerio de Universidades, en el marco del Programa Estatal para Desarrollar, Atraer y Retener Talento, subprograma estatal de Movilidad, del Plan Estatal de Investigación Científica, Técnica y de Innovación 2021-2023.

Los autores desearían reconocer al personal del servicio de salud de las Islas Baleares, especialmente al equipo de pediatría, así como a todos los centros de atención primaria de las Islas Baleares.

Aprobación ética: El Comité de Ética de Investigación de las Islas Baleares (CEI-IB) aprobó el estudio (número de aprobación IB 4994/22 PI).



## REFERENCIAS

- Bentham, J., Di Cesare, M., Bilano, V., Bixby, H., Zhou, B., Stevens, G. A., ... Cisneros, J. Z. (2017). Worldwide trends in body-mass index, underweight, overweight, and obesity from 1975 to 2016: a pooled analysis of 2416 population-based measurement studies in 128·9 million children, adolescents, and adults. *The Lancet*, *390*(10113), 2627–2642. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(17\)32129-3](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(17)32129-3)
- Bravo-Saquicela, D. M., Sabag, A., Rezende, L. F. M., & Rey-Lopez, J. P. (2022). Has the Prevalence of Childhood Obesity in Spain Plateaued? A Systematic Review and Meta-Analysis. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *19*(9), 5240. <https://doi.org/10.3390/IJERPH19095240/S1>
- Carrie Daymont, Michelle E Ross, Russell Localio, A., Alexander G Fiks, Richard C Wasserman, & Robert W Grundmeier. (2017). Automated identification of implausible values in growth data from pediatric electronic health records. *Journal of the American Medical Informatics Association*, *24*(6), 1080–1087. <https://doi.org/10.1093/jamia/ocx037>
- Daniels, K. M., Schinasi, L. H., Auchincloss, A. H., Forrest, C. B., & Diez Roux, A. V. (2021). The built and social neighborhood environment and child obesity: A systematic review of longitudinal studies. *Preventive Medicine*, *153*, 106790. <https://doi.org/10.1016/J.YPMED.2021.106790>
- De Onis, M., Onyango, A. W., Borghi, E., Siyam, A., Nishida, C., & Siekmann, J. (2007). Development of a WHO growth reference for school-aged children and adolescents. *Bulletin of the World Health Organization*, *85*(9), 660–667. <https://doi.org/10.2471/BLT.07.043497>
- Dirección General de Salud Pública y Participación. Consejería de Salud. Govern de les Illes Balears. (2018). *Segundo estudio de la prevalencia de la obesidad infantil y juvenil en las Illes Balears (EPOIB-II) 2016-17*.
- Egger, G., & Swinburn, B. (1997). An “ecological” approach to the obesity pandemic. *BMJ*, *315*(7106), 477–480. <https://doi.org/10.1136/BMJ.315.7106.477>
- Gómez Laura Lorenzo Cristina Ribes, S. F. (n.d.). *Informe preliminar estudio PASOS 2022 Autoría: Gasol Foundation Europa*. Retrieved from [www.gasolfoundation.org](http://www.gasolfoundation.org)
- Homs, C., Berrueto, P., Arcarons, A., Wärnberg, J., Osés, M., González-Gross, M., ... Gómez, S. F. (2023). Independent and Joined Association between Socioeconomic Indicators and Pediatric Obesity in Spain: The PASOS Study. *Nutrients*, *15*(8), 1987. <https://doi.org/10.3390/NU15081987/S1>
- Horesh, A., Tsur, A. M., Bardugo, A., & Twig, G. (2021). Adolescent and Childhood Obesity and Excess Morbidity and Mortality in Young Adulthood—a Systematic Review. *Current Obesity Reports*, *10*(3), 301–310. <https://doi.org/10.1007/S13679-021-00439-9/FIGURES/3>
- IBESTAT. (n.d.). Retrieved 21 June 2023, from <https://ibestat.caib.es/ibestat/inici>
- INEbase / Demografía y población / Padrón / Estadística del Padrón continuo / Últimos datos. (n.d.). Retrieved 21 June 2023, from [https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica\\_C&cid=1254736177012&menu=ultiDatos&idp=1254734710990](https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177012&menu=ultiDatos&idp=1254734710990)
- Jebeile, H., Kelly, A. S., O'Malley, G., & Baur, L. A. (2022). Obesity in children and adolescents: epidemiology, causes, assessment, and management. *The Lancet Diabetes & Endocrinology*, *10*(5), 351–365. [https://doi.org/10.1016/S2213-8587\(22\)00047-X](https://doi.org/10.1016/S2213-8587(22)00047-X)
- Kim, A. Y., Wakefield, J., & Moise, M. (2023). *SpatialEpi: Methods and Data for Spatial Epidemiology*. Retrieved from <https://CRAN.R-project.org/package=SpatialEpi>
- Lakerveld, J., Ben Rebah, M., Mackenbach, J. D., Charreire, H., Compernelle, S., Glonti, K., ... Oppert, J. M. (2015). Obesity-related behaviours and BMI in five urban regions across Europe: sampling design and results from the SPOTLIGHT cross-sectional survey. *BMJ Open*, *5*(10), e008505. <https://doi.org/10.1136/BMJOPEN-2015-008505>
- Lange, S. J., Kompaniyets, L., Freedman, D. S., Kraus, E. M., Porter, R., Blanck, H. M., & Goodman, A. B. (2021). Longitudinal Trends in Body Mass Index Before and During the COVID-19 Pandemic Among Persons Aged 2–19 Years — United States, 2018–2020. *MMWR. Morbidity and Mortality Weekly Report*, *70*(37), 1278–1283. <https://doi.org/10.15585/MMWR.MM7037A3>
- Ling, J., Chen, S., Zahry, N. R., & Kao, T. S. A. (2022). Economic burden of childhood overweight and obesity: A systematic review and meta-analysis. *Obesity Reviews*, e13535. <https://doi.org/10.1111/OBR.13535>



- Lister, N. B., Baur, L. A., Felix, J. F., Hill, A. J., Marcus, C., Reinehr, T., ... Wabitsch, M. (2023). Child and adolescent obesity. *Nature Reviews Disease Primers* 2023 9:1, 9(1), 1–19. <https://doi.org/10.1038/s41572-023-00435-4>
- Malecka-Tendera, E., & Mazur, A. (2006). Childhood obesity: a pandemic of the twenty-first century. *International Journal of Obesity* 2006 30:2, 30(2), S1–S3. <https://doi.org/10.1038/sj.ijo.0803367>
- Min, J., Tam, V., & Mayne, S. (2023). Pediatric obesity during COVID-19: the role of neighborhood social vulnerability and collective efficacy. *International Journal of Obesity* 2023, 1–7. <https://doi.org/10.1038/s41366-023-01448-5>
- Moraga, P. (2023). *Spatial Statistics for Data Science: Theory and Practice with R*. Chapman & Hall/CRC. Retrieved from <https://www.paulamoraga.com/book-spatial/index.html>
- Participación. Consejería de Salud. Govern de les Illes Balears. (2007). *Prevalencia de la obesidad infantil y juvenil en las Illes Balears (EPOIB) 2004-05*.
- Pulgarón, E. R. (2013). Childhood Obesity: A Review of Increased Risk for Physical and Psychological Comorbidities. *Clinical Therapeutics*, 35(1), A18–A32. <https://doi.org/10.1016/J.CLINTHERA.2012.12.014>
- Real Decreto-ley 7/2018, de 27 de julio, sobre el acceso universal al Sistema Nacional de Salud. , BOE n.º 183 de 30 de julio de 2018 §.
- Ruiz-Pérez, M., Moragues, A., Seguí-Pons, J. M., Muncunill, J., Pou Goyanes, A., & Colom Fernández, A. (2023). Geographical Distribution and Social Justice of the COVID-19 Pandemic: The Case of Palma (Balearic Islands). *GeoHealth*, 7(2), e2022GH000733. <https://doi.org/10.1029/2022GH000733>
- Santos-Beneit, G., Fuster, V., & Fernández-Jiménez, R. (2022). Uso de registros clínicos electrónicos en atención primaria con fines de investigación: ¿despegando? *Revista Española de Cardiología*, 75(4), 288–290. <https://doi.org/10.1016/J.RECESP.2021.10.009>
- Schumacher, D. (2021). *anthroplus: Computation of the WHO 2007 References for School-Age Children and Adolescents (5 to 19 Years)*. Retrieved from <https://CRAN.R-project.org/package=anthroplus>
- Schumacher, D. (2023). *anthro: Computation of the WHO Child Growth Standards*. Retrieved from <https://CRAN.R-project.org/package=anthro>
- SERVICIO DE SALUD DE LAS ISLAS BALEARES. (2018). *Programa de Salud Infantoadolescente*. Palma. Sistema de Información de Atención Primaria (e-SIAP) - IB-SALUT | Servicio de Salud de las Islas Baleares. (n.d.). Retrieved 21 June 2023, from <https://www.ibsalut.es/es/profesionales/e-salud-tecnologias-de-la-informacion-y-la-comunicacion/sistemas-de-informacion-clinicoadministrativos/sistema-de-informacion-de-atencion-primaria-e-siap>
- The World Bank Atlas method - detailed methodology – World Bank Data Help Desk. (n.d.). Retrieved 19 October 2023, from <https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/378832-the-world-bank-atlas-method-detailed-methodology>
- WHO, & UNICEF. (2019). Recommendations for data collection, analysis and reporting on anthropometric indicators in children under 5 years old. *World Health Organization*, 13(1), 1–145.
- World Health Organization. (2021). *European Childhood Obesity Surveillance Initiative (COSI) Report on the fourth round of data collection*. Retrieved from <http://apps.who.int/bookorders>.





# VIVIENDA Y MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN DEL SUR GLOBAL EN PALMA: APUNTES SOBRE DESPLAZAMIENTOS

ISMAEL YRIGOY<sup>1</sup>

JESÚS GONZÁLEZ PÉREZ<sup>2</sup>

JOSÉ IGNACIO VILA<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidade de Santiago de Compostela. Praza da Universidade, 1, 15704, Santiago de Compostela. Ismael.yrigoy@usc.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universitat de les Illes Balears. Carretera de Valldemossa, km 7.5 07122 Palma. jesus.gonzalez@uib.es*

**Resumen.** Esta comunicación analiza cómo los procesos de subida de precios de la vivienda están afectando al acceso a la vivienda por parte de la población del Sur Global en la ciudad de Palma. A partir de los datos sobre cambios de precio de vivienda en Palma y estadísticas sobre evolución de la población, llegamos a una doble conclusión. Por un lado, de que ha habido un proceso de desplazamiento de población hacia las periferias de la ciudad desde el centro a la periferia que ha implicado un cambio de vivienda y de barrio. Por otro lado, que se ha producido un proceso de desplazamiento de vivienda pero no de barrio.

**Palabras clave:** población Sur Global, Vivienda, Precios de la Vivienda, Desplazamiento

## HOUSING AND MOBILITY OF THE POPULATION OF THE GLOBAL SOUTH IN PALMA: NOTES ON DISPLACEMENT

**Abstract.** This text analyses how the increase in housing prices is shaping Global South' population housing accessibility in the city of Palma. Using empirical data about housing prices in Palma and statistics about the evolution of population, we make two points. The first one is that there has been a population displacement from one neighbourhood to another due to price increase. The second point is that there has been also a displacement process following a price increase, but such displacement has not only been at the neighbourhood level, but also at the housing level.

**Keywords:** Global South population, housing, housing prices, displacement.

### 1. INTRODUCCIÓN

“Palma se acerca a la desigualdad de Estados Unidos” (Vallés, 13/08/2023). Este titular de un diario local en Mallorca señala exactamente un proceso urbano clave en ciudades altamente turísticas del Sur de Europa: individuos con distinto perfil étnico son cada vez más segregados siguiendo patrones y procesos que guardan cierta similitud con los patrones acontecidos en los Estados Unidos. El aumento incesante en la turistificación de las ciudades del Sur de Europa ha llevado a la eclosión de multitud de conflictos sociales en ciudades como Barcelona (Cócola-Gant, 2023); Lisboa (Sequera y Nofre, 2020; Tulumello y Alegretti, 2020), Sevilla (Jover & Díaz-Parra, 2020; Jover et al, 2023); e incluso en Palma (González-Perez, 2020; González-Pérez y Piñeira-Matiñán, 2020), entre otras ciudades. Sin embargo, los patrones espaciales en el proceso de desplazamiento de población del Sur Global han sido escasamente estudiado en el contexto de las ciudades españolas altamente turistificadas (con notables excepciones como el análisis de López-Gay y Cócola (2021) para el caso de Barcelona).



Existe por tanto una necesidad urgente de ver cómo los cambios en el mercado de la vivienda, y muy particularmente, los aumentos de precio de la vivienda están moldeando lo que algunos académicos estadounidenses han denominado como las “transiciones raciales” en las ciudades (White, 1984; Reibel & Regelson, 2007). La pregunta empírica que pretendemos por tanto abordar en esta comunicación es: *¿hasta qué punto y de qué forma el incremento de precios en la vivienda en Palma afecta a los residentes provenientes del Sur Global?* Antes de contestar a esta pregunta, es necesario aclarar que se entiende aquí por “residente del Sur Global”. Seguimos aquí la definición canónica de “Sur Global” realizada por el UNCTAD (2022), que incluye a aquella población de países africanos, caribeños, latinoamericanos y asiáticos (excluyendo Israel, Japón y Corea del Sur), y Oceanía (excluyendo Australia y Nueva Zelanda). Nuestra respuesta es que el aumento de precio de la vivienda efectivamente impulsa y afecta el desplazamiento, de residentes de Palma originarios del Sur Global. La principal idea de esta comunicación es discernir entre dos tipos de efectos a raíz de los desplazamientos forzados de población del Sur Global por aumento de precios de la vivienda. Por un lado, tenemos los desplazamientos que implican un cambio de barrio; mientras por otro lado, hay ciertos desplazamientos de población que no implican cambio de barrio por parte de la población. A nivel empírico, esta comunicación usa datos sobre composición poblacional obtenidos de los sucesivos censos de población y vivienda del Instituto Nacional de Estadística (INE) y datos sobre precios de alquiler y de compraventa de vivienda en Palma obtenidos de la página web de idealista.

## 2. MARCO TEÓRICO: ¿DESPLAZAMIENTOS...RACIALIZADOS?

En este apartado se aborda de manera sintética en primer lugar la evolución de los términos conceptuales que abordan el cambio social en la ciudad. En segundo lugar, se vincula el concepto de desplazamiento con las ideas sobre racialización que se están usando en los estudios urbanos.

### 2.1 Analizando el cambio social en la ciudad: ¿segregación, gentrificación, desplazamiento?

Las ciudades siempre han estado divididas, (...) ya se les denomine divididas, duales, polarizadas, cuarteadas o fragmentadas”, afirmó Marcuse (2002:7). No sorprende que los resultados sociales de diversas formas de reestructuración urbana sean una preocupación clave de una amplia gama de estudios que se ocupan de cuestiones urbanas. Por un lado, una gran corriente académica ha utilizado el marco de la segregación para abordar el desarrollo de las diferencias sociales dentro de las ciudades (por ejemplo, Marcuse y Van Kempen, 2002). Los orígenes del concepto de “segregación” urbana se encuentran en las ingentes divisiones étnico-raciales que se formaron tras los flujos masivos de inmigración hacia América del Norte (Arbaci, 2019). De hecho, la Escuela de Ecología Humana de Chicago tomó prestado el término segregación “como metáfora de la separación socioespacial, que posteriormente se convirtió en su significado dominante” (Maloutas, citado en Arbaci, 2019:42). La idea de segregación evoca un patrón muy visual: la idea de que personas de diferentes condiciones sociales viven espacialmente separadas.

Por otro lado, Smith (1979) se apropió de las observaciones de Ruth Glass (1964) de que la clase trabajadora estaba siendo sustituida por barrios de clase media a través de su conocida idea de gentrificación, que esencialmente explica el proceso de sustitución de población a partir de un análisis de clase. A medida que el término gentrificación se convirtió en la palabra clave de moda en los estudios urbanos, surgieron grosso modo dos tendencias en la investigación sobre la gentrificación. Por un lado, surgió un enfoque revisionista que sostenía que la sustitución social en las ciudades debería enmarcarse en procesos sociales y económicos más amplios (Boddy, 2006; Butler, 2007). Por otro lado, se formó un enfoque anti-revisionista, anunciado por Slater (2009), Smith (2008) o incluso Loïc Wacquant (2008), que pretendía mantener la clase –y las luchas de clases- como principal ángulo desde el que analizar la gentrificación. Irónicamente, los enfoques “anti-revisionistas” de la gentrificación contribuyeron a ir más allá de la propia idea de gentrificación. En efecto, Slater (2009) fue uno de los primeros autores en recuperar la idea de “desplazamiento” de Marcuse (1985) para comprender mejor cómo se desarrolla el proceso de sustitución social basado en clases. Siguiendo a Slater (2009), quien recuperó las ideas de Marcuse (1985), la noción de “desplazamiento” sustituyó progresivamente a la de “gentrificación” como palabra clave para definir el cambio social en las ciudades (véase, por ejemplo, Easton et al, 2020). La palabra



“desplazamiento” se refiere pues a la expulsión de habitantes de los lugares donde viven: la forma más evidente de desplazamiento ocurre cuando las personas tienen que abandonar sus viviendas y/o emigran de sus barrios; pero también incluye la alienación personal en los lugares donde vive la gente como resultado, por ejemplo, de un cambio social generalizado, la mercantilización de los espacios públicos o la falta de oportunidades en el mercado de vivienda para mudarse a un determinado vecindario (Marcuse, 1985; Slater, 2009). La creciente literatura existente sobre el desplazamiento ha seguido esencialmente el enfoque del desplazamiento de Marcuse (1985). Desde la academia escandinava, se ha estudiado cómo el proceso de remodelación de viviendas conduce, en el caso escandinavo, al desplazamiento (Pull, 2020; Pull & Richard, 2021). Otros estudios se han centrado en analizar los procesos de desplazamiento impulsados por los desalojos forzados de vivienda (Baker, 2021; Mah, 2021; Raymond et al, 2021; Hepburn, 2023). Por su parte, Valli (2017) o Cavicchia (2022) han explorado los mecanismos mediante los cuales se han implementado formas excluyentes de desplazamiento. Finalmente, la noción de desplazamiento ha sido usada por aquellos estudios urbanos que estudian cómo la turistificación desencadena el cambio social en las ciudades (véase, por ejemplo, Jover et al, 2023; Cocola-Gant 2023; Cocola-Gant y López-Gay, 2021). Todos estos enfoques se han centrado no sólo en el cómo se ha producido el proceso, sino también en quién han sido los agentes que han sufrido de segregación, gentrificación o desplazamiento. En todo caso, hay una escasez de estudios que estudien la dimensión étnica del desplazamiento tanto en el caso europeo, cómo muy particularmente, en el caso español.

## 2.2. Desplazamiento y racialización de habitantes de la ciudad.

La necesidad de centrar la discusión en la cuestión de clase ha sido abordada por las tradicionales aproximaciones críticas a los estudios urbanos (véase por ejemplo Slater, 2009). Sin embargo, más allá de la cuestión de clase, el desplazamiento debe vincularse a la categoría de etnicidad, o más concretamente, a los sujetos racializados. Por racialización se entiende aquí a la asignación de ciertas características, atributos y estereotipos a grupos de individuos basado en percepciones socialmente construidas de diferencias sociales.

En el contexto europeo, y particularmente en el español, la categoría de etnia y raza ha estado ausente de los estudios que se han hecho en la geografía urbana sobre gentrificación y desplazamiento. La razón es doble. En primer lugar, hasta finales de los años 1990 y principios de los años 2000, España, como país sin una inmigración significativa, era un país étnicamente homogéneo. En segundo lugar, los datos estadísticos del Instituto Nacional de Estadística y los correspondientes institutos de estadística autonómicos, no registran variables étnicas. Curiosamente, los enfoques cuantitativos que movilizan el concepto de segregación han tendido a utilizar mucho más la categoría de raza que los estudios de gentrificación, centrándose en las categorías raciales establecidas por la Oficina del Censo de Estados Unidos u otras instituciones estadísticas que utilizan dichas categorías (por ejemplo, Bayer et al, 2004; Bentley et al, 2016; Spivak et al, 2011). Sin embargo, tal y como señala acertadamente Fallon (2021:4), el uso de la etnia y/o la raza como una variable cuantitativa a menudo “no logra abordar la raza como una construcción social, al oscurecer los procesos sociales que producen categorías y desigualdad raciales”. El problema subyacente aquí es que, como en otros países, en España, los segmentos de población empobrecidos están siendo cada vez más racializados: a medida que la migración relativamente pobre del Sur Global fluye a España y adquiere un peso demográfico considerable en el sustrato de la clase trabajadora, los grupos sociales de clase trabajadora, de bajos ingresos y por tanto vulnerable tiene un componente racializado evidente (García-Martínez & Garcés-Navarro, 2021). Estos inmigrantes son a menudo racializados en base a lo que (algunos) habitantes españoles creen que son los componentes sociales, culturales –y en algunos casos fenotípicos- de los individuos originarios del Sur Global (Alcaraz, 2020; García-Martínez & Garcés -Navarro, 2021). Si los menos privilegiados están siendo racializados, entonces el componente de clase trabajadora va de la mano de la racialización. En otras palabras, el proceso de deslocalización no sólo se basa en clases, sino que es un proceso inherentemente racializado.

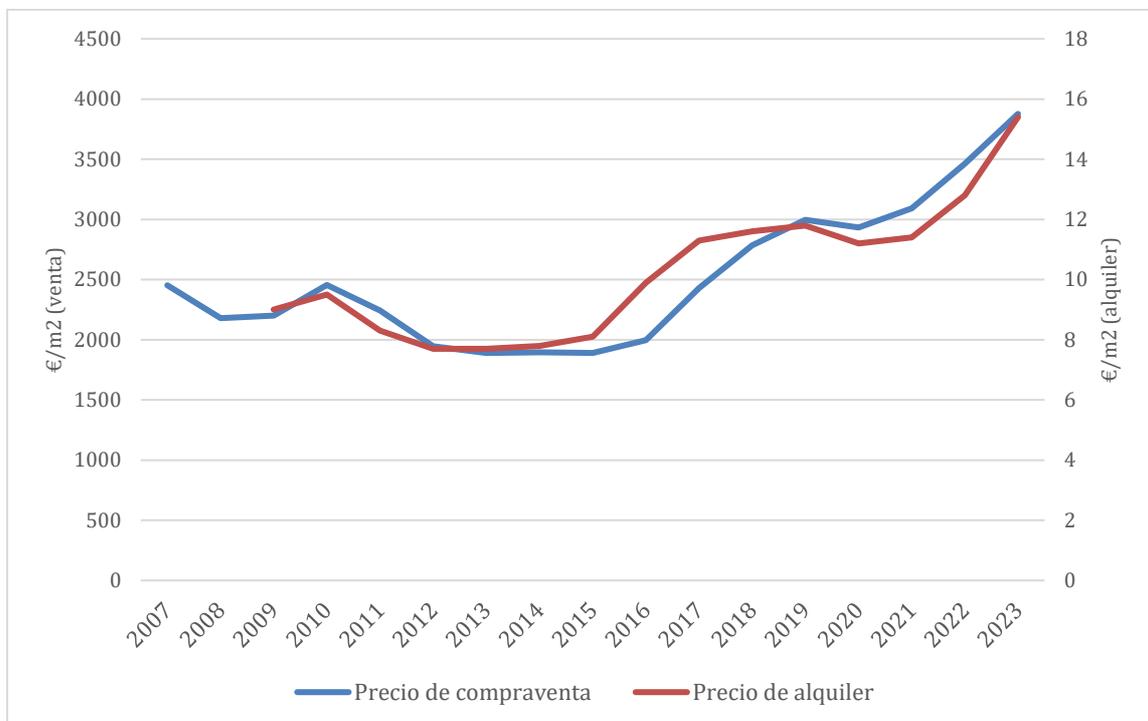
En un contexto global donde la etnicidad y la raza han sido reconocidas durante décadas como categorías sociales clave que conducen a la opresión (Young, 1990), es sorprendente que la cuestión de la etnicidad haya permanecido relativamente sin abordar en los estudios que abordan el tema más amplio de los cambios sociales



### 3. PALMA POST-2008: INCREMENTO DE PRECIOS, DESAFÍOS PARA LA POBLACIÓN DEL SUR GLOBAL

Palma, al ser capital de Mallorca, siempre ha estado inserta en la dinámica turística de toda la isla. De hecho, los primeros complejos turísticos costeros de sol y playa se construyeron en las afueras de Palma a partir de los años cincuenta (Murray, 2012; Yrigoy, 2015). Sin embargo, el turismo –y la adquisición de segundas residencias, muy asociada al primer fenómeno– impactó fuertemente en el Casco Antiguo de Palma, ya que, a través de su proyecto de renovación urbana, sus precios aumentaron y los compradores internacionales de segunda residencia comenzaron a adquirir masivamente propiedades en zonas dentro del Casco Antiguo de Palma –como Sa Gerreria. o Sa Calatrava– (Vives-Miró, 2011). Este proceso de gentrificación turística se intensificó considerablemente a finales de la década de 2010 mediante la proliferación generalizada de alquileres a corto plazo y hoteles de lujo (González-Pérez, 2020). En 2023, Palma batió todos sus récords anteriores de pernoctaciones en la ciudad, con más de 10 millones de pernoctaciones registradas ese año (INE, 2024a; 2024b). Vinculada a esta hiper-especialización en el turismo y ocio, Palma fue una de las ciudades españolas que más rápidamente se recuperaron del shock de 2008, y en 2017 había superado los récords de precios anteriores de 2007 (ver Figura 1).

Figura 1. Evolución de los precios de compraventa y alquiler de vivienda en Palma, 2007-2023.

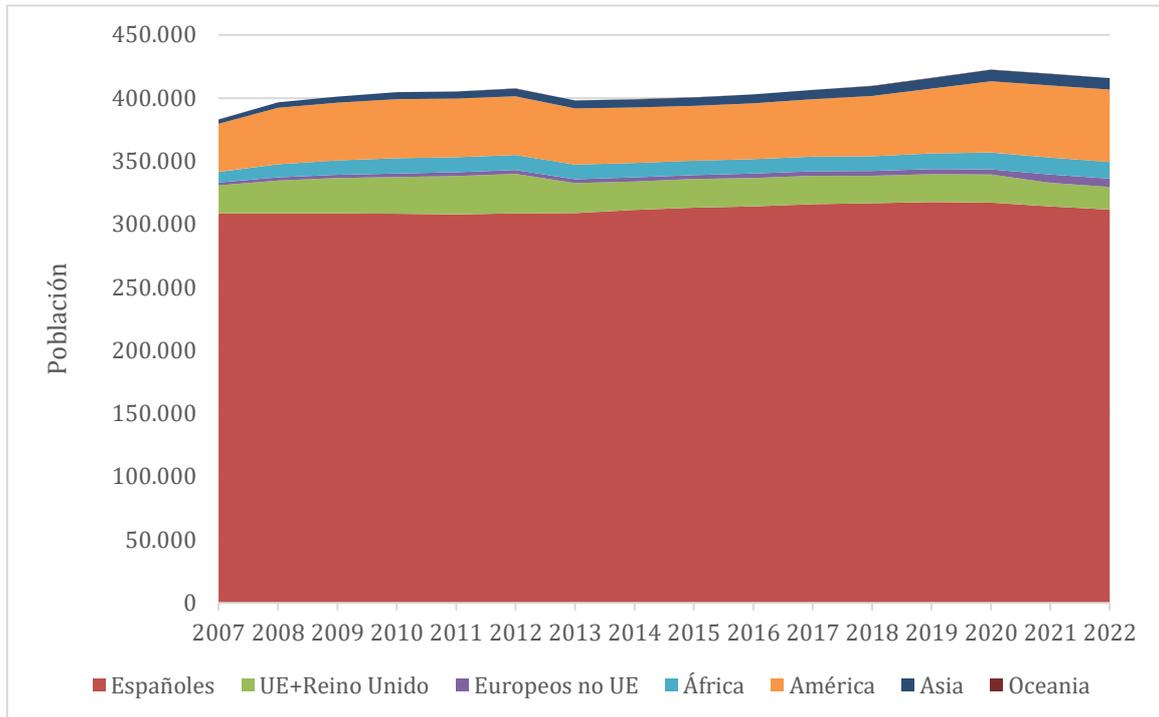


Fuente: elaboración propia a partir de Idealista (2024).

Sin embargo, este aumento de precios no ha sido igual en todos los barrios de la ciudad. De hecho, en 2024 la diferencia de precios oscilaba ampliamente entre los 7.413 €/m<sup>2</sup> del barrio de Son Vida y los 2.160 €/m<sup>2</sup> del barrio de La Soledad. Este aumento del precio de la vivienda ha ido de la mano de un aumento de la población de origen no español que habita Palma: los españoles representaban el 81% de la población en 2007; pero en 2022 la proporción de ciudadanos españoles había bajado al 75%. Los ciudadanos de la UE y del Reino Unido habían disminuido en el mismo periodo del 5,8% al 4,7% de la población de Palma, mientras que la proporción de población originaria de países más pobres que España del Sur Global había aumentado. Específicamente, los ciudadanos de fuera de la UE habían aumentado del 0,6% al 1,7%; los africanos de 2,2 a 3,4% y los latinoamericanos de 10 a 15% (INE, 2024c).



Figura 2. Evolución de la población de Palma por continente de origen (2007-2022).

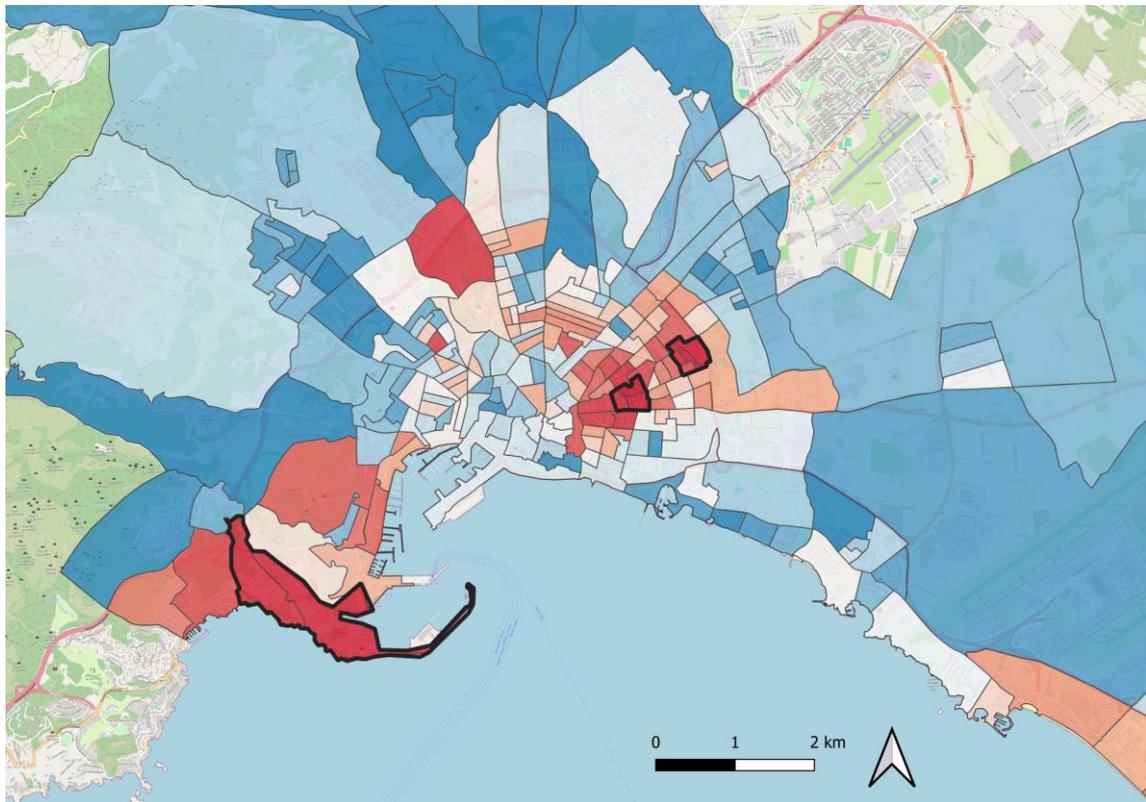


Fuente: elaboración propia a partir de INE (2024c).

Sin embargo, existen diferencias significativas en cómo y dónde está la población del Sur Global en Palma desde 2008 hasta 2022. Como ha ocurrido en tantas ciudades españolas, europeas y occidentales, el Casco Antiguo de Palma no sólo ha perdido población, sino que dicha pérdida ha sido especialmente intensa en el colectivo de ciudadanos originarios del Sur Global. No sorprende que, al mismo tiempo que la población del Sur Global cada vez es menos importante en el centro de la ciudad, aumenta en las periferias, y particularmente en la periferia este de Palma (véase figura 3). Uno de los barrios más importantes donde se ha producido un aumento de población procedente del Sur Global es Son Gotleu. Este barrio es uno de los más pobres de toda España (con una renta media de 16.000 euros al año) y tiene la tasa de instrucción insuficiente (personas que no saben leer ni escribir) más elevada de toda Palma (48,20 %) (González-Pérez y Piñeira-Matiñán, 2020:20).



Figura 3: Localización de población del Sur Global, por sección censal en Palma (2022). En azul las secciones con menos población del Sur Global (inferior al centenar), y en rojo las secciones con más población del sur global (superior a 100). En negro marcada las secciones censales con más población del Sur Global a 2022.



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2024c)

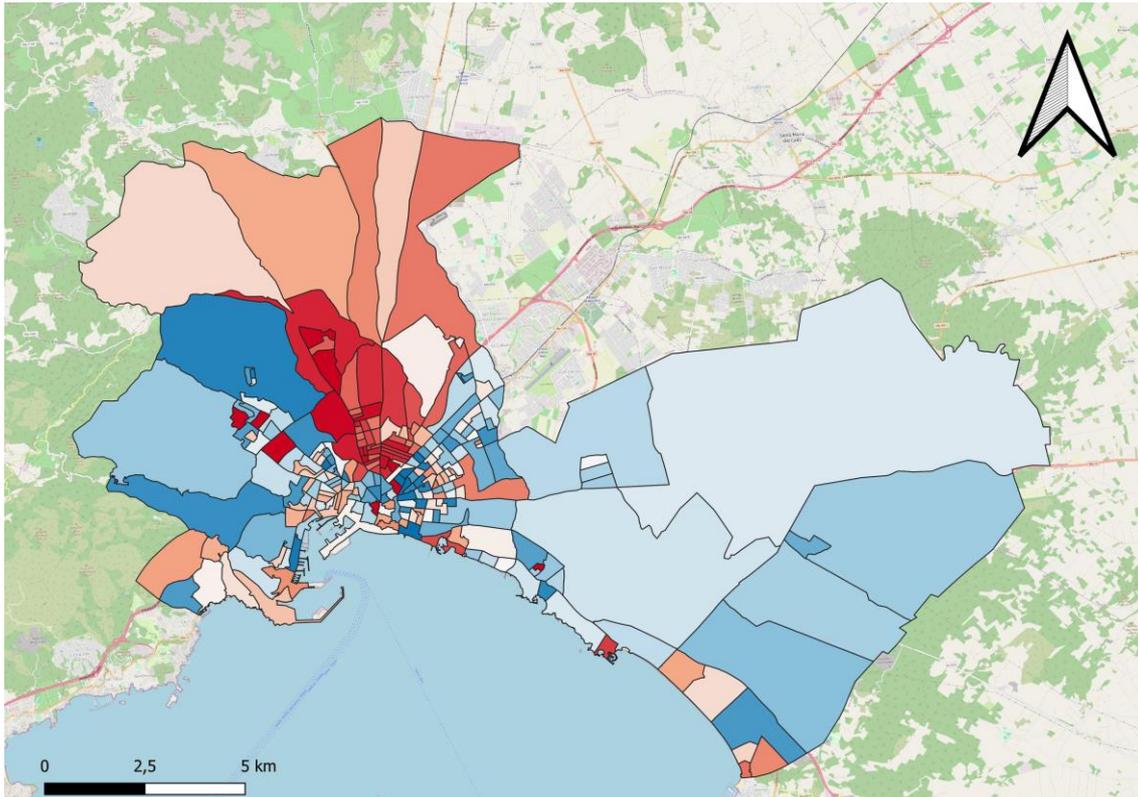
Cuando se observa cómo se mueve la población del Sur Global dentro del municipio de Palma, se observa una doble tendencia clara. Por un lado, un tipo de barrio, simbolizado por el Casco Antiguo, donde ha habido un aumento sostenido de precios durante toda la década de 2010. En efecto, el aumento de precios, ahora generalizado, surgió por primera vez y con particular intensidad en el interior de Palma y se ha ido extendiendo hacia las periferias de la ciudad. Fue la población con menor ingresos, particularmente la población de origen migrante, la que sufrió especialmente esta crisis. El resultado de tal proceso fue que el desplazamiento de la población del Sur global a vecindarios periféricos -donde ya había una gran concentración de población del Sur Global-. Barrios populares en el norte de Palma como por ejemplo Es Camp Redó registraron aumentos poblacionales importantes (véase figura 4). A partir de 2015 se produjo otra crisis en Palma y en el resto de España: a medida que aumentaron los precios de los alquileres, los inquilinos fueron desalojados progresivamente de sus propiedades. Esta crisis de desalojos de inquilinos afectó especialmente a los barrios de la periferia de Palma (González y Piñeira-Matiñán, 2020). Sin embargo, y aquí viene el segundo proceso; aquellas personas que fueron desahuciadas generalmente no cambiaron de barrio: incluso si los precios aumentan rápidamente y son desahuciados, ya habitan en los barrios más baratos y no tienen otros barrios donde ir. Es decir, se está produciendo un proceso de desplazamiento violento de vivienda, pero dicho proceso no ha supuesto el desplazamiento de un barrio a otro. Es decir, los inquilinos del Sur Global que no tienen vivienda en Son Gotleu permanecen, en gran medida, en Son Gotleu. En efecto, en estudios previos se ha podido constatar un aumento de la cantidad de población que vive en pisos compartidos. Una encuesta realizada previamente muestra que grupos de migrantes suelen vivir en grupos de 8 o 9 personas en una misma vivienda (González-Pérez y Piñeira-Matiñán, 2020). La diferencia clave de hace una década a ahora es la siguiente: hace una década, las familias cambiaban de barrio al ser expulsados de su vivienda, pero estos cambios no se traducían en un cambio consustancial en el número de miembros de los hogares, por tanto, es de suponer que las dinámicas sociales entre los miembros de las familias eran similares. En la actualidad, aquellas personas del sur global



no son desplazadas de sus barrios, por tanto es de suponer que no sufren los niveles de alienación que sufrían cuando eran forzados a cambiar de barrio hace unos años. Sin embargo, sí que sufren hoy en día situaciones de cambios radicales en las dinámicas sociales en sus hogares, fruto de la creciente aglomeración de personas en una misma vivienda.

Al mantenimiento de la población del sur global en aquellos barrios donde en las últimas décadas se han asentado se da un nuevo fenómeno: los barrios del norte de Palma son donde la proporción de población del sur global ha crecido más (véase figura xx)

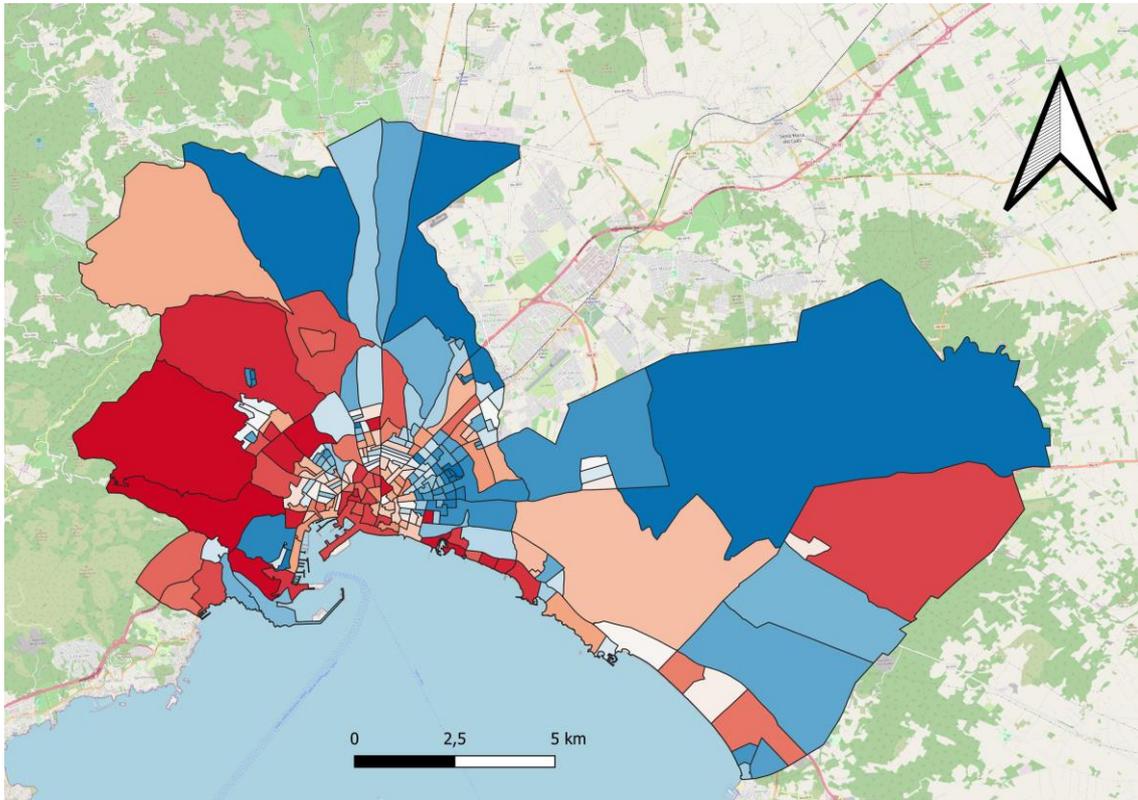
*Figura 4: Cambios relativos en población del Sur Global en Palma, 2008-22. En rojo los aumentos relativos en población (con máximo en +27%). En azul las disminuciones relativas de población (con disminución máxima de -10%).*



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2024d).



Figura 5: Precios del alquiler en Palma 2022. En gama de azules los precios mensuales menores a 700€, en rojo los precios entre 700€ y 1200€ de media.



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2024e).

#### 4. CONCLUSIONES

En conclusión, el análisis del desplazamiento poblacional de inmigrantes del Sur Global entre barrios dentro de la ciudad de Palma revela dinámicas complejas de lo que Marcuse (1985) denominó como desplazamiento, que esconden una discriminación estructural hacia colectivos altamente racializados. La investigación que sustenta la presente comunicación resalta cómo los inmigrantes se enfrentan a barreras significativas al intentar acceder a viviendas adecuadas en áreas consideradas más deseables, lo que los confina a barrios periféricos con menor infraestructura y servicios; y en definitiva, a un patrón creciente de hacinamiento. Este fenómeno, a menudo invisibilizado en el discurso público, refleja inequidades arraigadas en el altamente turistificado sistema urbano de Palma. Sin embargo, también se observa la agencia y la resiliencia de las comunidades migrantes, que se organizan para enfrentar los desafíos y reivindicar sus derechos. Es por tanto fundamental que las políticas urbanas adopten un enfoque holístico y equitativo que reconozca las necesidades y contribuciones de todos los residentes, promoviendo la inclusión social y la diversidad en la ciudad de Palma.

Agradecimientos: Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación Fragmentación urbana y nuevos patrones socio-espaciales de desigualdad en el contexto postpandemia. El caso del área urbana de Palma (Mallorca)". PID2021-122410OB-C31 (Agencia Estatal de Investigación, Ministerio de Ciencia e Innovación/FEDER)



## REFERENCIAS

- Arbaci, S (2019). *Paradoxes of Segregation. Housing systems, welfare regimes, and ethnic residential change in Southern European cities.* Wiley-Blackwell.
- Cocola-Gant, A. (2023). Place-based displacement: Touristification and neighborhood change. *Geoforum*, 138, 103665.
- Fallon, K. F (2021). Reproducing race in the gentrifying city: a critical analysis of race in gentrification scholarship. *Journal of Race, Ethnicity and the City*, 21 (1), 1-28.
- Gonzalez-Perez, J.M (2020). The dispute over tourist cities. *Tourism gentrification in the historic Centre of Palma (Majorca, Spain).* *Tourism Geographies*, 22(1), 171-191.
- González Pérez, J.M; Piñeira Mantiñán, M J (2020).** The unequal city in Palma (Majorca): Geography of confinement during the COVID-19 pandemic. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (87). <https://doi.org/10.21138/bage.2998>
- Idealista(2024). Evolución del precio de la vivienda en venta en Palma de Mallorca. Disponible en: <https://www.idealista.com/sala-de-prensa/informes-precio-vivienda/venta/baleares/baleares/palma-de-mallorca/> [Último acceso 12/03/2024]
- INE (2024a). Encuesta de ocupación hotelera. Establecimientos hoteleros. Disponible en: <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2078&L=0> [Último acceso 12/03/2024]
- INE (2024b) Encuesta de ocupación en apartamentos turísticos. Disponible en: <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2082> [Último acceso 12/03/2024]
- INE (2024c). Population by sex, municipalities, and country of birth. Disponible en: <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=33713&L=1> [Último acceso 12/03/2024]
- INE (2024d). Censo de población y de viviendas 2021. Disponible en: <https://www.ine.es/Censo2021/Inicio.do?L=0> [Último acceso 07/05/2024]
- INE (2024e). Estadística experimental. Índice de precios de la vivienda. Disponible en: [https://www.ine.es/experimental/ipva/experimental\\_precios\\_vivienda\\_alquiler.htm](https://www.ine.es/experimental/ipva/experimental_precios_vivienda_alquiler.htm) [Último acceso 07/05/2024]
- Jover, J., & Díaz-Parra, I. (2020). Gentrification, transnational gentrification and touristification in Seville, Spain. *Urban Studies*, 57(15), 3044-3059.
- Jover, J., Barrero-Rescalvo, M., & Díaz-Parra, I. (2023). 'All our eggs in one basket': touristification and displacement amidst the pandemic in Seville, Spain. *City*, 1-21.
- López-Gay, A., Cocola-Gant, A., & Russo, A. P. (2021). Urban tourism and population change: Gentrification in the age of mobilities. *Population, Space and Place*, 27(1), e2380.
- Marcuse, P. (2002). The partitioned city in history. In Marcuse, P & Van Kempen (eds). *Of states and cities: The partitioning of urban space*, 11-34.
- Murray, I (2012). *Geografies del capitalisme balear: poder, metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica d'una superpotència turística.* Tesis doctoral inédita, Universitat de les Illes Balears.
- Musterd, S (2005). Social and ethnic segregation in Europe: levels, causes, and effects. *Journal of Urban Affairs*, 27 (3), 331-348.
- Musterd, S; Marcińczak,S; van Ham, M & Tammaru, T(2017) Socioeconomic segregation in European capital cities. Increasing separation between poor and rich, *Urban Geography*, 38:7, 1062-1083
- Reibel, M., & Regelson, M. (2007). Quantifying neighborhood racial and ethnic transition clusters in multiethnic cities. *Urban Geography*, 28(4), 361-376.
- Sequera, J ; Nofre, J (2020). Touristification, transnational gentrification and urban change in Lisbon: The neighbourhood of Alfama. *Urban Studies*, 57(15), 3169-3189.
- Tulumello, S., Allegretti, G. (2021). Articulating urban change in Southern Europe: Gentrification, touristification and financialisation in Mouraria, Lisbon. *European Urban and Regional Studies*, 28(2), 111-132.
- UNCTAD (2022) *Handbook of Statistics, 2022.* Disponible en: [https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat47\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat47_en.pdf) [Último acceso 04/05/2024]
- Vallés, M.E (13/08/2023). Palma se acerca a la desigualdad de Estados Unidos: La renta familiar en el barrio de sa Teulera es cuatro veces superior a la de Corea. Disponible en: <https://www.diariodemallorca.es/palma/2023/08/13/palma-acerca-desigualdad-estados-unidos-90915320.html> [Último acceso 2/10/2023]



- Vives Miró, S. (2011). Producing a “successful city”: Neoliberal urbanism and gentrification in the tourist city—The case of Palma (Majorca). *Urban studies research*, 2011.
- White, M. J. (1984). Racial and ethnic succession in four cities. *Urban Affairs Quarterly*, 20(2), 165-183.
- Yrigoy, I (2015). La urbanización turística cómo solución espacial: agentes, planeamiento y propiedad en la Playa de Palma y Magaluf (Mallorca). Tesis doctoral inédita, Universitat de les Illes Balears



## MIGRACIONES INTRAURBANAS EN EL MUNICIPIO DE MÁLAGA. UN ESTUDIO EXPLORATORIO

ANA ESTER BATISTA ZAMORA<sup>1</sup>

JUAN JOSÉ NATERA RIVAS<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Málaga, Campus de Teatinos s/n, 29071, Málaga, abz@uma.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Málaga, Campus de Teatinos s/n, 29071, Málaga, jjnatera@uma.es*

**Resumen.** Los movimientos migratorios intraurbanos suponen un porcentaje significativo de las migraciones totales experimentadas por la población urbana. A partir del cómputo de las denominadas “modificaciones de residencia por cambio de domicilio” registradas en el municipio de Málaga en el quinquenio 2017/2021, el objetivo de la presente comunicación es cuantificar estos movimientos, caracterizar estructuralmente a la población que los ha protagonizado, e indicar los lugares de destino de estos migrantes. La información ha sido obtenida de un procesamiento especial de los Padrones Municipales de Habitantes, a escala de sección censal; a partir de los resultados de su explotación se aprecian importantes diferencias en las características estructurales de los migrantes según que su lugar de nacimiento haya sido el propio municipio de Málaga, el resto de España o el extranjero. Además, también pueden apreciarse diferencias en las secciones de destino según el lugar de nacimiento; así, mientras los nacidos en Málaga se han dirigido fundamentalmente hacia barrios periféricos, los nacidos en el resto de España lo han hecho hacia el centro del municipio y alguna de las expansiones de más calidad de la trama urbana. Los nacidos en el extranjero, por su parte, han tenido como áreas de destino mayoritarias las áreas peri centrales y las antiguas expansiones del tejido urbano correspondientes a las décadas de los sesenta y setenta del siglo pasado.

**Palabras clave:** Migración intraurbana, sección censal, estructura demográfica.

### INTRA-URBAN MIGRATIONS IN THE MUNICIPALITY OF MALAGA. AN EXPLORATORY RESEARCH

**Abstract.** Intra-urban migratory movements represent a significant percentage of the total migrations experienced by the urban population. Based on the calculation of the so-called “modifications of residence due to change of address” registered in the municipality of Málaga in the five-year period 2017/2022, the objective of this communication is to quantify these movements, structurally characterize the population that has carried them out, and indicate the destination places of these migrants. The information has been obtained from a special processing of the Municipal Registers of Inhabitants, at the census section level; From the results of their exploitation, important differences can be seen in the structural characteristics of the migrants depending on whether their place of birth was the municipality of Málaga itself, the rest of Spain or abroad. In addition, differences can also be seen in the destination sections depending on the place of birth; Thus, while those born in Malaga have mainly gone towards peripheral neighborhoods, those born in the rest of Spain have gone towards the center of the municipality and some of the highest quality expansions of the urban fabric. Those born abroad, for their part, have had the majority destination areas in the peri-central areas and the old expansions of the urban fabric corresponding to the sixties and seventies of the last century.

**Keywords:** Intra-urban migration, census tract, demographical structure.



## 1. INTRODUCCIÓN

Los movimientos migratorios intermunicipales han sido objeto de estudio en numerosas ocasiones, tanto en el contexto metropolitano como provincial, y el corpus de literatura disponible al respecto es muy amplio. Sin embargo, el número de investigaciones dedicadas a los movimientos migratorios intraurbanos es considerablemente más escaso; qué duda cabe de que este hecho se debe, fundamentalmente, a las dificultades -cuando no imposibilidad- de acceder a estadísticas relevantes a esta escala. De cualquier forma, sí contamos con algunas aportaciones sobre este particular, como las correspondientes a Bayona (2011) y Bayona y Pujadas (2010), aplicadas a Barcelona, Cánovas et al. (2016) para Sevilla, López-Gay et al. (2018) para Madrid y Barcelona, Mampaso (2020) para Madrid, o Escolano-Utrilla et al. (2021) para Zaragoza.

La noción de ciclo de vida ha articulado una parte significativa de la investigación sobre movilidad residencial intraurbana, un ciclo de vida que expresa las aspiraciones residenciales de personas y hogares en sucesivas etapas vitales (Pujadas et al., 2007). En esta movilidad residencial entran en juego (De Virgilio, 2011), por un lado, las “oportunidades habitacionales”, esto es, la existencia de vivienda; por otro, las necesidades y expectativas habitacionales de hogares e individuos. En este sentido, debemos tener en cuenta que el asentamiento en el núcleo urbano -en nuestro caso, el municipio malagueño-, ya se ha producido, de manera que lo que subyace en los movimientos migratorios intraurbanos es una insatisfacción con la vivienda actual que puede ser satisfecha dentro del propio núcleo. La vivienda seleccionada, por tanto, presenta ventajas superiores a aquellas otras que pudieron ser obtenidas fuera del municipio, por lo que, probablemente, no sólo los condicionamientos de tamaño, o características del inmueble entran en la ecuación, sino también otras, como la preferencia -o necesidad- de continuar residiendo en el mismo municipio; y, en todo ello, subyaciendo lógicamente el aspecto económico. En relación con ello, se ha indicado (Bordieu, 2018) que la jerarquía del espacio relacionada con los movimientos migratorios es el resultado de una producción social doble: la localización de los bienes y servicios, y su apropiación por parte de los integrantes con una posición social determinada. El espacio urbano no es homogéneo desde el punto de vista ni de los servicios disponibles, ni de las características ambientales y constructivas, por lo que la movilidad residencial constituye un elemento clave en la división social del espacio (Sharkey, 2012).

Rimoldi et al. (2024) y, con especial atención a la realidad española, Escolano-Utrilla et al. (2021), aportan una completa y actualizada revisión de la literatura relativa al estudio de las migraciones intraurbanas por lo que, en este momento, no abundaremos en ella; tan sólo indicaremos que, en lo que a nosotros nos interesa, recuperaremos la línea de investigación centrada en las diferencias espaciales de la movilidad residencial de diferentes grupos de personas, y las características estructurales de los migrantes.

En este contexto, nuestro objetivo es realizar un estudio exploratorio sobre la inmigración intraurbana registrada en el municipio de Málaga en el periodo 2017/2021, caracterizando, en primer lugar, la estructura por edad y sexo de estos inmigrantes según haya sido su lugar de nacimiento; en segundo, identificando las áreas del municipio a las que de forma relevante se han dirigido, una vez más según fuese su lugar de nacimiento. Decimos inmigración porque, como en el apartado siguiente veremos, la información de la que disponemos tan sólo hace referencia a la llegada de población a las diferentes secciones censales en las que se divide el municipio malagueño, sin que podamos identificar cuál fue su sección de origen. No obstante, y pese a esta importante limitación temática de la fuente, estimamos que un estudio como el que nos ocupa presenta cierto interés.

## 2. METODOLOGÍA

La información estadística empleada para la realización de la presente investigación proviene de los datos padronales correspondientes al municipio de Málaga del periodo 2017/2021, facilitados por el propio Ayuntamiento malagueño. En concreto, disponemos de las modificaciones de residencia debidas a cambios de domicilio. Estas modificaciones tienen lugar cuando se produce un cambio de domicilio dentro del mismo municipio, y en el caso malagueño no dan lugar a una baja padronal seguida de un alta, sino que son alteraciones de los datos de inscripción en el Padrón Municipal. En la fuente aparecen registradas en su



totalidad como “altas”, por lo que únicamente conocemos la sección en la que se localiza el nuevo domicilio del migrante, y, desgraciadamente, no contamos con la información correspondiente a la sección en la que se localizaba la residencia anterior. Así las cosas, no podemos calcular los saldos migratorios intraurbanos, y tampoco el impacto que este tipo de migración ha tenido sobre la evolución de la población de cada sección en el periodo temporal estudiado. De cualquier manera, y pese a estas limitaciones, entendemos que es de interés centrarnos en este aspecto de la movilidad intraurbana de la población residente en el municipio de Málaga, puesto que, en nuestro mejor conocimiento, no hay ninguna investigación sobre esta cuestión referida al municipio, lo que aporta un grado de originalidad en nuestro contexto.

La información que hemos recuperado de las bases padronales es la correspondiente a la estructura de los migrantes (edad y sexo) y a su lugar de nacimiento (propio municipio de Málaga, resto de España, y extranjero), además de la sección en la que localizaron su nueva residencia. Como hemos indicado, el nivel de desagregación espacial de la fuente es la sección censal, por lo que, en un número -muy reducido- de casos ha sido necesario variar su delimitación, ante los cambios en el seccionado que se han experimentado en nuestro periodo de estudio: finalmente, y una vez realizados los ajustes necesarios, el número de secciones en las que se ha registrado al menos un alta de este tipo se ha elevado a 417. En relación con la declaración efectiva del cambio de residencia dentro del propio municipio, es cierto que, tal y como indican Bayona & Pujadas (2010), en primer lugar, puede haber un sub-registro derivado de la no declaración del cambio de residencia; y, en segundo, también podría existir un periodo de tiempo entre el cambio efectivo de residencia y la inscripción padronal. En relación con la primera de las cuestiones, no es posible realizar una aproximación a la cuantificación de dicho subregistro, máxime cuando los datos no están validados por el INE. En lo relativo a la segunda, creemos que la influencia del lapso entre cambio de residencia y empadronamiento se reduce desde el momento en que no vamos a trabajar con años individuales, sino con la suma de los movimientos migratorios registrados durante el conjunto de nuestro periodo de estudio. Una opción que, además, permite enjugar la influencia de la pandemia de la COVID-19, que queda diluida en el intervalo de tiempo considerado (2017/2021).

Por otro lado, el empleo de la información padronal tiene la ventaja sobre otras fuentes, como la Base de Datos Longitudinal de la Población en Andalucía -BDLPA-, de que no está afectada por el secreto estadístico, al tiempo que, al ser una fuente de recuento, nos permite conformar grupos de población atendiendo a nuestras necesidades, aunque siempre constreñidos por la comparativamente escasa amplitud temática de la fuente. En este sentido, Cánovas et al. (2016) mostraron la potencialidad de la BDLPA para abordar la movilidad intraurbana de la población, a escala de edificio, pero el manejo de los datos a esta escala está, como hemos indicado, muy afectado por el secreto estadístico, y por la presentación de la población en agrupaciones predeterminadas en lo relativo a la edad y el origen de la población. En relación con este último aspecto, la fuente padronal tiene la ventaja de que nos informa no sólo de la nacionalidad de la población, sino de su lugar de nacimiento, lo que nos ha permitido diferenciar entre nacidos en el municipio y resto de españoles, una posibilidad ausente en otras fuentes de información.

En cuanto al tratamiento estadístico de la información, hemos empleado instrumentos simples, pero efectivos, y acordes a nuestras necesidades. Una vez purgada la base de datos, hemos obtenido los Cocientes de Localización para cada una de las secciones de destino correspondientes a los nacidos en el municipio de Málaga, en el resto de España o en el extranjero. Dado que la práctica totalidad de las secciones han recibido migrantes intraurbanos de los tres grupos, en este momento interesa no tanto la cuantificación de las llegadas, como identificar qué secciones presentan sobre representación de inmigrantes según su lugar de nacimiento, pudiéndose establecer a partir de aquí diferencias entre dichas porciones del tejido urbano malagueño.

### 3. RESULTADOS

Entre 2017 y 2021 se registró un total de 129.582 movimientos migratorios intraurbanos en el municipio de Málaga (tabla 1); un volumen que supuso el 49,9 % del total de altas registradas por cualquier causa en el municipio (recordemos que la fuente únicamente nos informa del nuevo domicilio del migrante, asimilándolo a un alta). Por grupos de origen fueron los nacidos en el propio municipio los que coparon los movimientos intraurbanos (el 64,79 %), aportando el resto de los españoles y los extranjeros porcentajes muy similares (18,45 % y 16,76 %, respectivamente).



En relación con la población del municipio, el promedio de cambios de domicilio por persona fue de 0,22, un valor de bajo en comparación con el de Barcelona, que ascendió a 0,5 en el periodo 2000-2009 (Bayona 2011). Este valor (0,22) es también el de los nacidos en Málaga, correspondiendo una cifra ligeramente inferior a los nacidos en el resto de España (0,19). En contraste, el promedio de cambios de domicilio entre los extranjeros es muy superior, 0,47. En el caso de los nacidos en Málaga, que potencialmente serían más propensos a la movilidad intraurbana en función de su ciclo vital -independización del hogar familiar, aumento del número de integrantes de la familia, etc.-, creemos que la baja cifra de cambios de domicilio está en relación no con una menor movilidad migratoria, sino con el hecho de que encuentran sus necesidades de vivienda satisfechas fuera del municipio capital, presumiblemente en otros del área metropolitana; desde luego, una porción importante del crecimiento poblacional de los municipios del Valle del Guadalhorce -área natural de expansión de la función residencial del núcleo malagueño- proviene de población nacida en el municipio capital. Por su parte, la comparativamente elevada movilidad de los extranjeros está en línea con lo detectado en Barcelona (Bayona y Recaño (2016) indican que, efectivamente, los extranjeros muestran una mayor propensión a los cambios residenciales en el municipio catalán), y podría estar relacionada con particularidades de su acceso a la vivienda. En este sentido, en nuestro caso el grueso de los extranjeros empadronados provienen de países de bajos ingresos y pueden considerarse como laborales; vistas las dificultades extra que enfrentan a la hora de obtener un lugar donde residir (cfr. López et al. (2021) para el caso específico de Málaga), y las condiciones comparativamente penosas en las que una porción de los mismos lo hacen (Natera-Rivas, 2015) los cambios de residencia efectivamente serán potencialmente más frecuentes entre este grupo; además, la provisionalidad de los primeros años de asentamiento provocaría la existencia de una mayor movilidad.

### 3.1 La caracterización estructural de los migrantes.

La distribución por edad y sexo del conjunto de inmigrantes intraurbanos registrados en el Padrón muestra un virtual equilibrio entre sexos (51,9 % varones, 48,1 % mujeres), al tiempo que, en lo relativo a la edad, el grupo mayoritario se corresponde con el que podríamos denominar “adultos jóvenes”, con edades de entre 20 y 39 años (tabla 1); junto a niños y adolescentes, y adultos intermedios (entre 40 y 54 años) suman el 86,72 % del total de migrantes, con el resto de grupos de edad a gran distancia de ellos. Siendo este el contexto general, cuando combinamos lugar de nacimiento con distribución por edad, aparecen marcadas diferencias. Efectivamente, tal y como se aprecia en la tabla 1, entre los nacidos en Málaga, adultos jóvenes, y niños y adolescentes dan cuenta del 70 % de las migraciones, con un peso del resto de grupos de edad descendente, con menor peso cuanto mayor el nivel de envejecimiento; presumiblemente se trata, por tanto, de lo que podríamos denominar “migración familiar”. En contraste, en el caso de los migrantes nacidos en el resto de España y, especialmente, en el extranjero, el grueso se corresponde con los adultos jóvenes e intermedios, con una representación de niños y adolescentes que, en el mejor de los casos, se sitúa 20 puntos porcentuales por debajo de la cifra de los nacidos en el municipio, y unos pesos muy minoritarios también en el resto de los grupos de edad. Los protagonistas de esta migración intraurbana se corresponden con las edades de mayor incidencia laboral -especialmente en el caso de los nacidos en el extranjero-, y en las que son más las féminas que los varones -tal y como se deriva de las sex ratios-.



Tabla 1. Distribución por edad y sex ratio de los migrantes intraurbanos según lugar de nacimiento.

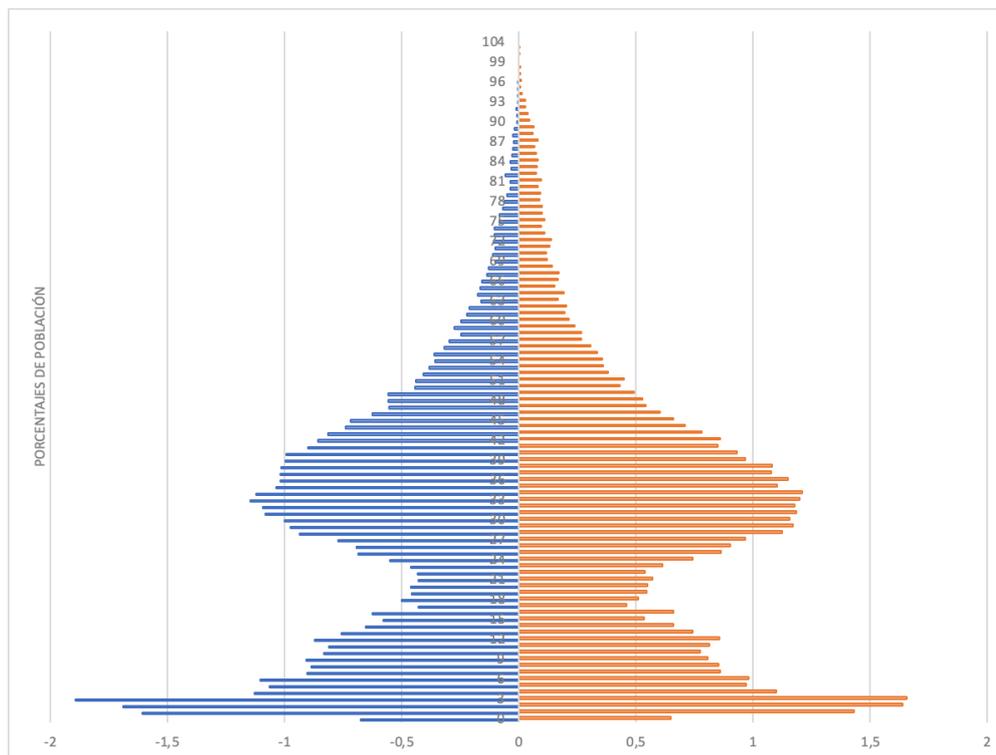
Grupo de edad	Total	Municipio	Resto España	Extranjeros
Niños y adolescentes (0 a 19 años)	35.869	30.122	3.698	2.049
	27,68 %	35,88 %	15,47 %	9,44 %
Sex ratio	1,05	1,05	1,04	1,02
Adultos jóvenes (20 a 39 años)	47.383	30.448	7.726	9.209
	36,57 %	36,26 %	32,31 %	42,41 %
Sex ratio	0,85	0,87	0,76	0,83,
Adultos intermedios (40 a 54 años)	29.115	15.346	6.792	6.977
	22,47 %	18,28 %	28,41 %	32,13 %
Sex ratio	1,00	1,05	0,97	0,94
Adultos mayores jóvenes (55 a 64 años)	8.811	4.112	2.511	2.188
	6,80 %	4,90 %	10,50 %	10,08 %
Sex ratio	0,96	1,05	0,99	0,76
Adultos mayores maduros (65 a 74 años)	4.711	2.147	1.584	980
	3,64 %	2,56 %	6,63 %	4,51 %
Sex ratio	0,84	0,91	0,90	0,62
Ancianos (75 años o más)	3.693	1.786	1.598	309
	2,85 %	2,13 %	6,68 %	1,42 %
Sex ratio	0,54	0,50	0,54	0,72
Total	129.582	83.961	23.909	21.712
	100 %	100 %	100 %	100 %
Sex ratio	0,93	0,96	0,87	0,86

Fuente: Padrón Municipal de Habitantes, 2017/2021. Elaboración propia.

Estas diferencias se aprecian con más claridad cuando acudimos a las pirámides de población. Efectivamente, la correspondiente a los nacidos en el municipio de Málaga (figura 1) presenta un gran desarrollo en las cohortes correspondientes a las edades más tempranas -hasta los 4 años cumplidos-, cohortes con escasísimo desarrollo en las otras dos pirámides (figuras 2 y 3). En ella -figura 1- se aprecia también un ensanchamiento en las cohortes correspondientes a los adultos jóvenes -con un máximo en la parte alta del intervalo, 33 años en los varones, 34 en las mujeres-, para ir progresivamente descendiendo conforme se incrementa la edad de los empadronados. A la vista de todo ello, podríamos afirmar que la distribución por edad y sexo de los migrantes intraurbanos nacidos en el municipio de Málaga sigue la pauta clásica de movilidad residencial (Rogers et al., 1983). Su máximo está en las edades jóvenes -que vendrían a coincidir con la formación del hogar-, con un importante arrastre de menores.



Figura 1. Pirámide de población de los migrantes nacidos en el municipio de Málaga

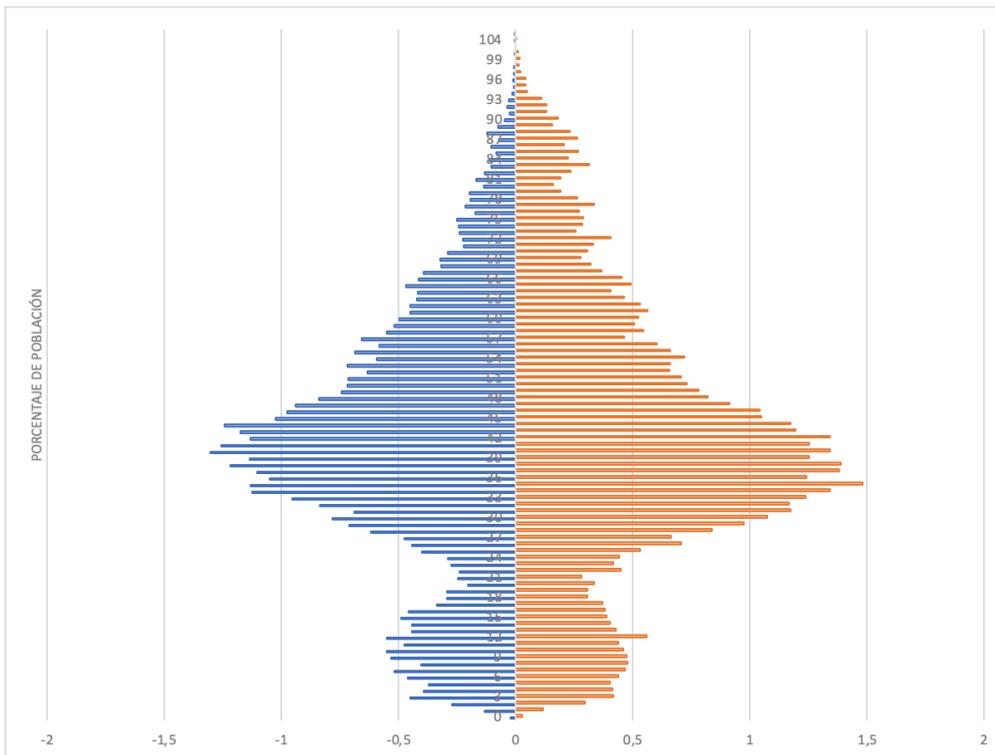


Fuente: Padrón Municipal de Habitantes, 2017/2021. Elaboración propia.

En contraste, en las pirámides correspondientes a nacidos en el resto de España (figura 2) y en el extranjero (figura 3), las cohortes más numerosas se concentran en los grupos de edad correspondientes al extremo superior de los adultos jóvenes y al inferior de los adultos intermedios, con una sobre representación femenina en el caso de estos últimos. La presencia de niños no es demasiado importante entre los nacidos en el resto de España, siendo testimonial en el caso de los nacidos en el extranjero, situación extrapolable a los empadronados de mayor edad, que están virtualmente ausentes en el caso de los extranjeros. De cualquier manera, y pese al escaso desarrollo de estas últimas cohortes, en ambas pirámides se aprecia la feminización de la población anciana.

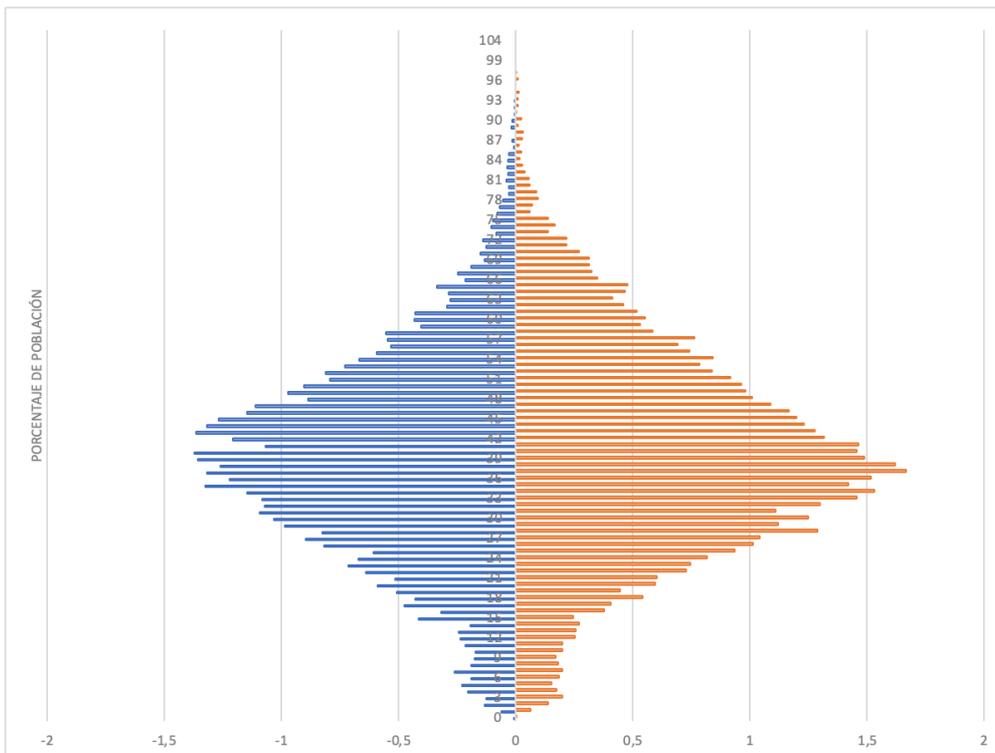


Figura 2. Pirámide de población de los migrantes nacidos en el resto de España



Fuente: Padrón Municipal de Habitantes, 2017/2021. Elaboración propia.

Figura 3. Pirámide de población de los migrantes nacidos en el extranjero



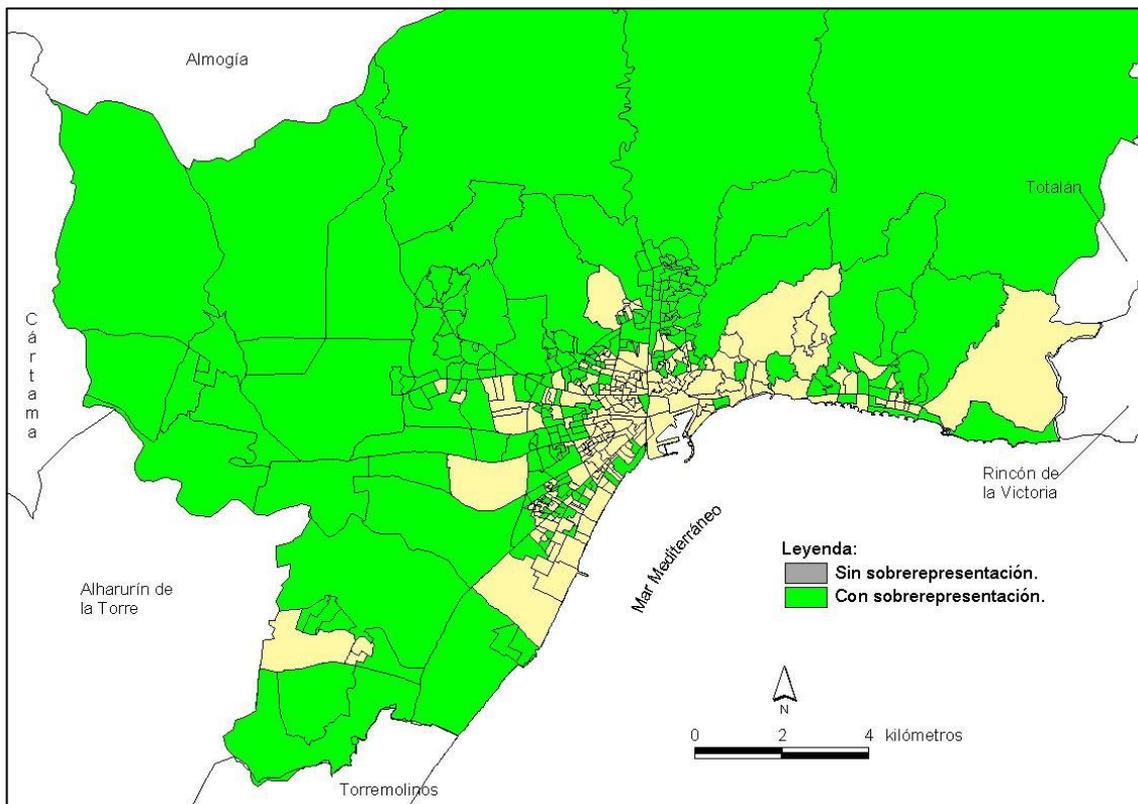
Fuente: Padrón Municipal de Habitantes, 2017/2021. Elaboración propia.



### 3.2 La distribución espacial de las altas.

Si bien es cierto que la práctica totalidad de las secciones censales del municipio han sido destino de inmigrantes internos, también lo es el que no todas han tenido el mismo poder de atracción ni sobre el conjunto de los migrantes, ni sobre los tres grupos que hemos identificado según su lugar de nacimiento. Como en el apartado metodológico habíamos indicado, hemos empleado el Cociente de Localización para mostrar las secciones censales en las que los inmigrantes están sobre representados, atendiendo a su lugar de nacimiento. En la figura 4 mostramos la situación correspondiente a los nacidos en el propio municipio, y puede comprobarse cómo la distribución espacial de las secciones con valores del Cociente de Localización superiores a 1 -con sobrerrepresentación en la leyenda del mapa- es básicamente periférica; el área de Ciudad Jardín, al norte del pericentro septentrional, es la única porción de tejido construido no reciente que presenta sobrerrepresentación. Si se compara la distribución de este grupo con el correspondiente a los nacidos en el resto de España (figura 5), puede comprobarse como ambas son virtualmente especulares. Efectivamente, el compacto bloque de secciones con sobre representación de inmigrantes nacidos en el resto de España que se extiende por los litorales oriental y occidental, y que se extiende sin solución de continuidad por el centro y el pericentro occidental, se corresponde con gran exactitud con el bloque de secciones con infra representación de nacidos en el municipio, al tiempo que la situación es opuesta en el entorno de Ciudad Jardín, al que acabamos de hacer referencia.

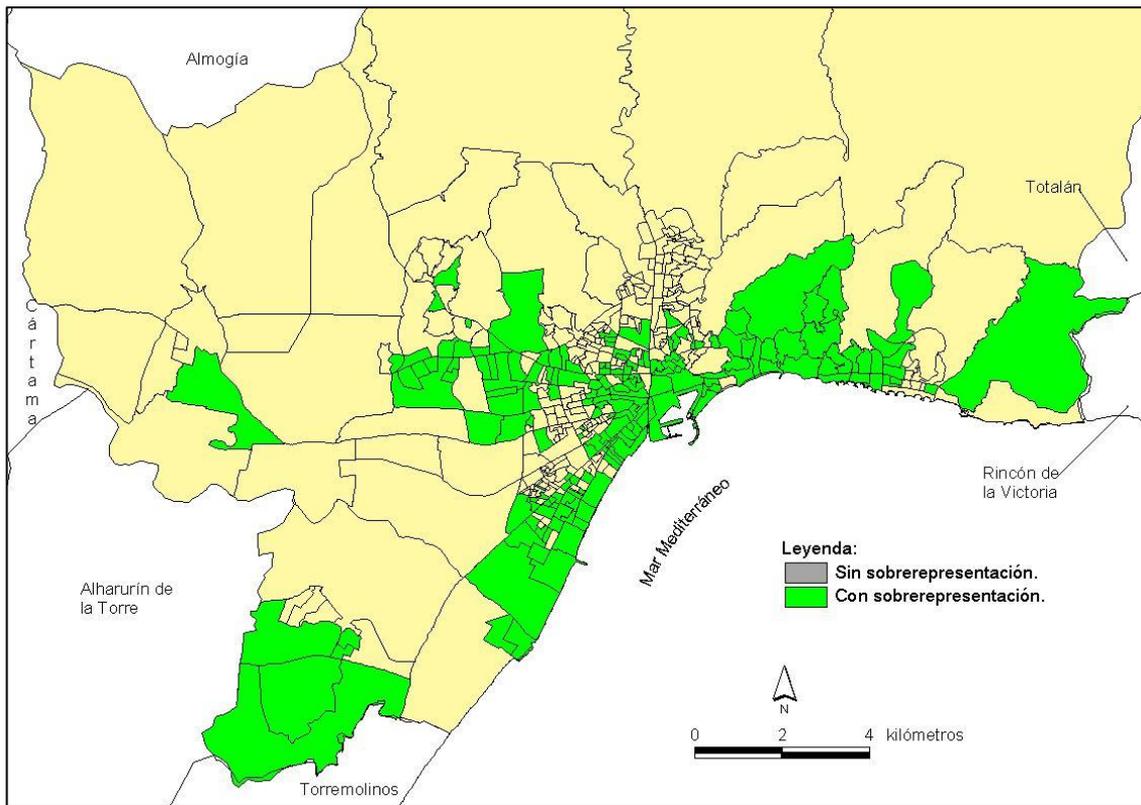
Figura 4. Inmigrantes nacidos en el municipio. Secciones con y sin sobrerrepresentación



Fuente: Padrón Municipal de Habitantes, 2017/2021. Elaboración propia.



Figura 5. Inmigrantes nacidos en el resto de España. Secciones con y sin sobrerrepresentación



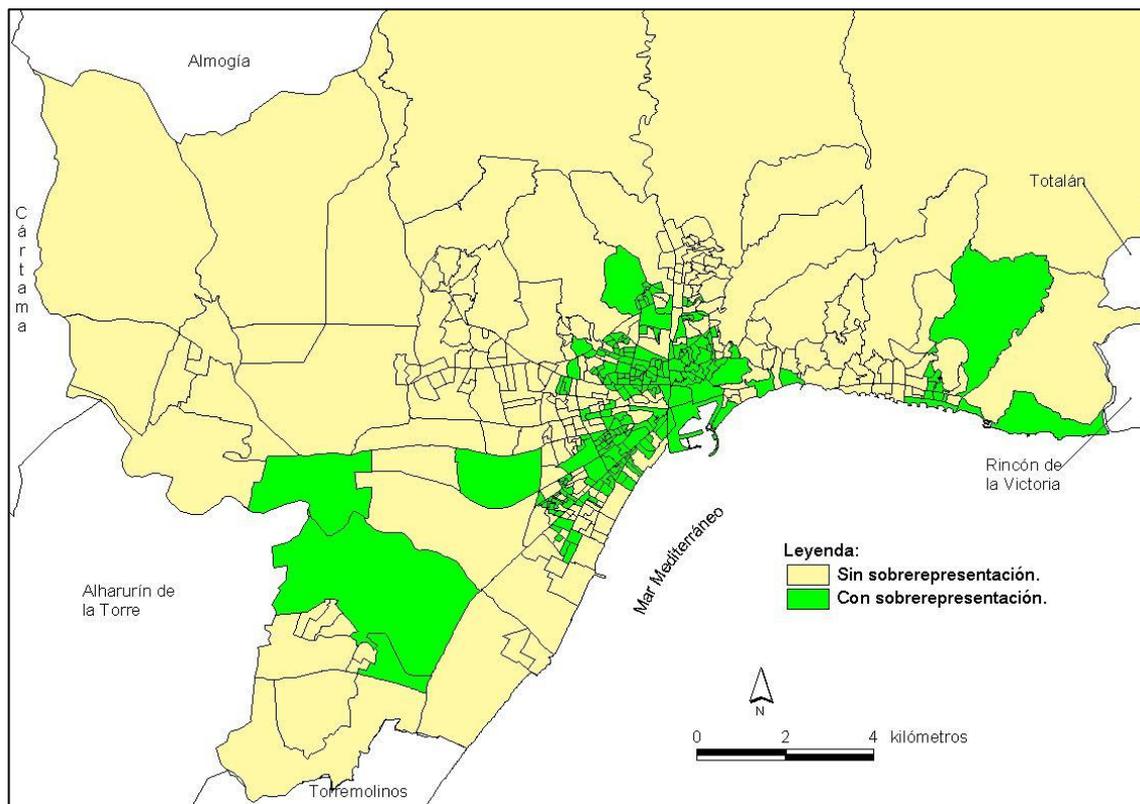
Fuente: Padrón Municipal de Habitantes, 2017/2021. Elaboración propia.

Por su parte, la localización de las secciones con sobre representación de migrantes nacidos en el extranjero (figura 6) está mucho más acotada en el espacio, caracterizándose por un notable grado de compacidad espacial. En este caso las secciones con sobre representación se extienden por el centro y secciones limítrofes con éste por el norte, a las que se unen dos expansiones sectoriales hacia el oeste, articuladas por la Carretera de Cádiz, la central, y Calle Mármoles/Martínez Maldonado, la septentrional. Junto a ellas, un conjunto de secciones, al norte de la anterior, que se extienden por el área de Martiricos y Palma-Palmilla, en una de las áreas degradadas del municipio. También comparten esta condición de secciones de bajos ingresos el pequeño clúster localizado en el litoral oriental, sobre el área de Playas del Palo -y que en los otros dos lugares de nacimiento aparecen con valores del CL inferiores a 1-.

No podemos afirmar que, como ocurre en el caso de Madrid (Mampaso, 2020), se registre un flujo de redistribución de población extranjera hacia determinados distritos o barrios, paralelo a la salida de españoles de esos mismos distritos o barrios. Pero lo que sí pareciera evidente es que hay determinadas zonas del municipio malagueño que ejercen mayor atracción entre los extranjeros que entre los españoles, ya hayan nacido en Málaga o fuera de ésta. En concreto nos referimos a la porción más añeja de Carretera de Cádiz, conformada por barriadas levantadas en los años cincuenta y sesenta del siglo pasado, cuyos estándares habitacionales están lejos de los demandados en la actualidad; un conjunto de lo que podríamos denominar “barrios populares” que, tal y como se ha detectado en Zaragoza (Escolano et al., 2021) ejerce atracción sobre este grupo de población.



Figura 6. Inmigrantes nacidos en el extranjero. Secciones con y sin sobrerrepresentación

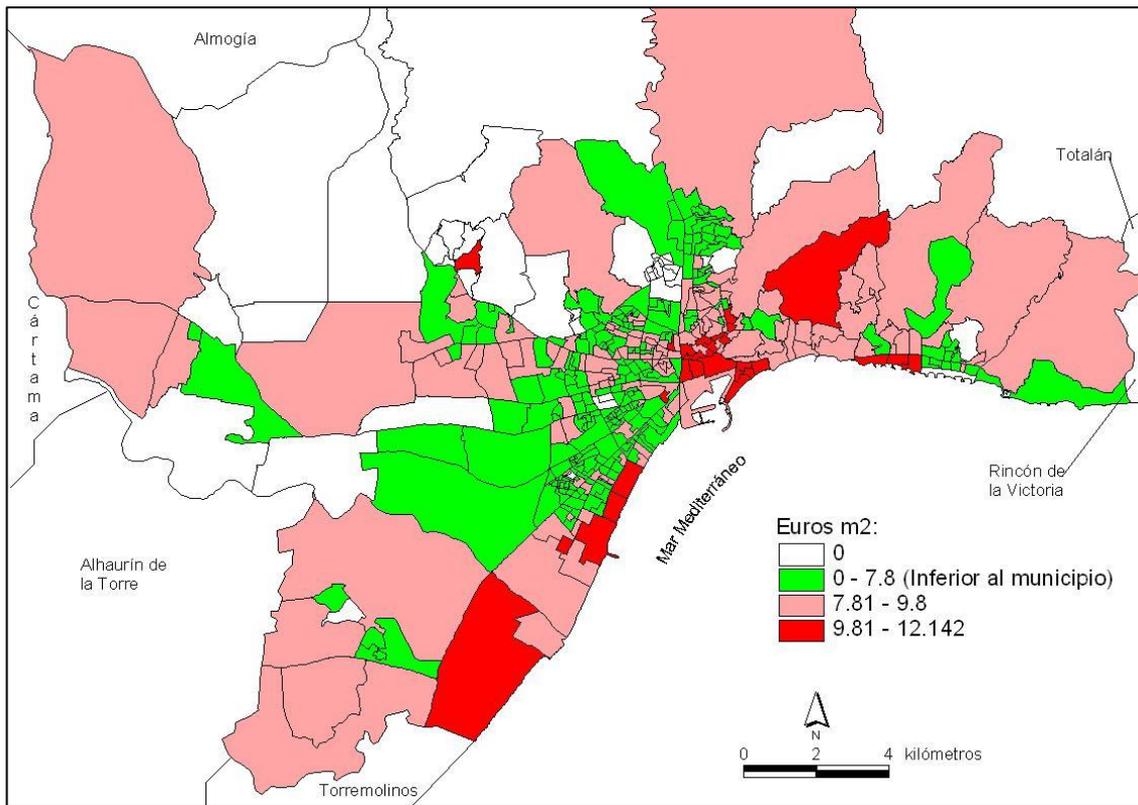


Fuente: Padrón Municipal de Habitantes, 2017/2021. Elaboración propia.

En la figura 7 mostramos la renta media del alquiler, en euros/m<sup>2</sup>, en las diferentes secciones del municipio, datos referidos al año 2021, y obtenidos del Índice de Alquiler de Vivienda elaborado por el Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana. Si bien la variable tan sólo da cuenta de una porción del mercado -el alquiler-, y la renta no es la única variable que incide en la localización espacial de los migrantes intraurbanos, de la combinación de esta información con la correspondiente a la sobre representación según lugar de nacimiento en las diferentes secciones urbanas podemos apuntar algunos elementos de cierto interés. En primer lugar, se aprecia cómo los nacidos en el resto de España están sobre representados en la práctica totalidad de las secciones en las que el alquiler es más caro: centro, Malagueta, Paseo Marítimo Antonio Banderas, Morlaco, o el área de nueva expansión de El Atabal, en el interior del municipio. Por su parte, los extranjeros tienden a estar sobre representados en secciones en las que el coste del alquiler se sitúa por debajo de la media municipal: Carretera de Cádiz, Playas de El Palo, etc. Y en cuanto a los nacidos en Málaga, la relación puede leerse a la inversa, esto es, su representación tiende a estar ausente en aquellas secciones con coste de alquiler por encima del promedio malagueño -litoral, centro, Malagueta. Esta relación entre sobre representación y precio de la vivienda es un elemento deberá ser profundizado en ulteriores investigaciones.



Figura 7. Municipio de Málaga. Renta media de alquiler en viviendas colectivas por m<sup>2</sup> (2021).



Fuente: Ministerio (2024). Elaboración propia.

#### 4. CONCLUSIONES

Las migraciones intraurbanas, entendidas como aquellas que tienen origen y destino en el mismo municipio, suponen un porcentaje importante del total de movimientos migratorios. En el caso del municipio de Málaga esto es efectivamente así al considerar el volumen de altas. Una inmigración en la que los adultos jóvenes, en la línea de lo descrito para otros municipios españoles, tienen un peso muy elevado: así, Bayona & Pujadas (2010) indican que la movilidad residencial en Barcelona a comienzos de siglo estaba fundamentalmente protagonizada por jóvenes, con máximos en la cohorte de 30-34 años en el caso de los españoles, de 25 a 29 en el de los extranjeros. Es cierto que en el caso de España la cultura de la propiedad inhibiría la movilidad residencial; pero fenómenos como la crisis económica aumentaron la propensión de los jóvenes a vivir de alquiler -aunque sólo fuese por la imposibilidad de acceder a una vivienda en propiedad-, incrementando así el número de movimientos migratorios de este grupo de población. Por otro lado, Clark y Lisowsky (2017) indican que los hogares tienden a mudarse más con la llegada del primer hijo, una predisposición que también hemos detectado en Málaga: efectivamente, en el caso de los nacidos en el municipio las cohortes con más presencia entre los inmigrantes son las equiparables a familias, por lo que las “migraciones de arrastre” estarían presentes en nuestro caso. Por su parte, si bien en números absolutos las altas correspondientes a los inmigrantes nacidos en el extranjero son las menos numerosas, el promedio de cambios de residencia de este grupo es, con diferencia, el más elevado en nuestro periodo de estudio, concentrándose, además, en las edades de mayor intensidad laboral. Una vez más esta situación coincide con los hallazgos de otros autores en municipios españoles - a los que en el texto hemos hecho referencia-. También hay diferencias en los lugares de acogida de estos inmigrantes, probablemente entroncados con la ecuación renta del inmigrante / precio de acceso a la vivienda, al menos eso es lo que parece deducirse de la cartografía que aportamos.

A la vista de nuestros resultados, hay aspectos que pueden ser merecedores de una investigación más en profundidad. Entre ellos, tomar como unidad de medida no al empadronado, sino al hogar que conforma,



y, a partir de aquí, tratar de identificar las pautas de localización, y comprobar si hay diferencias apreciables entre inmigrantes “solitarios” y hogares. También podría profundizarse en la mencionada relación entre renta y sección de destino, en el caso de los extranjeros diferenciándolos por regiones de origen. En este sentido, creemos que puede ser de especial interés individualizar los inmigrantes latinoamericanos de los magrebíes y nacidos en el resto de África, para comprobar si las secciones a las que se dirigen son diferentes; desde luego, sus lugares de residencia en el tejido urbano malagueño difieren notablemente, y sería de interés indagar si estas diferencias también están presentes en esta pauta migratoria.

Y, al mismo tiempo, somos conscientes de que el no contar con la sección de origen de los inmigrantes impone restricciones en el abordaje de otras cuestiones, también de interés. Por ejemplo, el cálculo de saldos migratorios, o la identificación de los flujos origen/destino. En este sentido, no podemos abordar la influencia que probablemente tenga, entre los jóvenes nacidos en el municipio, la sección de origen; las ventajas que tienen residir en las cercanías del hogar paterno son evidentes, hasta el punto de que se ha indicado (Heylen et al., 2012) que pueden verse como una forma de solidaridad intergeneracional. No obstante, y aún con la limitación de la fuente, entendemos que la profundización en estos movimientos migratorios puede ser de interés.

**Agradecimientos:** Los autores agradecen al Excelentísimo Ayuntamiento de Málaga la cesión de la información padronal necesaria para la realización de esta investigación.

## REFERENCIAS

- Bayona i Carrasco, J. (2011). La movilidad intraurbana de los extranjeros en Barcelona. *ACE. Arquitectura, Ciudad y Territorio*, 17, 129-156. doi: 10.5821/ace.v6i17.2532
- Bayona i Carrasco, J., & López Gay, A. (2011). Concentración, segregación y movilidad residencial de los extranjeros en Barcelona. *Documents d'Ànlisi Geogràfica*, 57(3), 381-412. doi: 10.5565/rev/dag.234
- Bayona i Carrasco, J., & Pujadas Rúbies, I. (2010). Cambios residenciales internos en la ciudad de Barcelona: evolución y características territoriales. *Investigaciones Geográficas*, 52, 9-37. doi: 10.14198/INGEO2010.52.01
- Bayona i Carrasco, J., & Recaño Valverde, J. (2016). La movilidad intraurbana en Barcelona y Madrid: un análisis comparativo. Domínguez-Mújica, J., & Díaz-Hernández, R. (Coords.): *XV Congreso de la Población Española*, 335-349.
- Bordieu, P. (2018). Social space and the genesis of appropriated physical space. *International Journal of Urban and Regional Research*, 42, 106-114. doi: 10.1111/1468-2427.12534
- Caldera Sánchez, A., & Andrews, D. (2011). Residential mobility and public policy in OECD countries. *Economic Studies*, 2011(1), 185-206. doi: 10.1787/eco\_studies-2011-5kg0vswqt240
- Cánovas Balboa, M<sup>a</sup> R., Montañés Cobo, v., & Viciano, F. J. (2016). La movilidad residencial intraurbana en Andalucía: nuevas potencialidades de análisis. *XIX JECAS*, Madrid.
- Clark, W. A. V., & Lisowsky, W. (2017). Decisions to move and decisions to stay: life course events and mobility outcomes. *Housing Studies*, 32(5), 547-565. doi: 10.1080/02673037.2016.1210100
- Coulter, R., van Ham, M., & Findlay, A.M. (2015). Re-thinking residential mobility: linking lives through time and space. *Progress in Human Geography*, 40(3), 352-374. doi: 10.1177/0309132515575417
- De Virgilio, M.M. (2011). La movilidad residencial: una preocupación sociológica. *Territorios*, 25, 173-190. <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/1851>
- Escolano-Utrilla, S., López-Escolano, C. & Pueyo Campos, A. (2021). Movilidad residencial intraurbana de los españoles y extranjeros en Zaragoza (España). *Investigaciones Geográficas*, 76, 75-95. doi: 10.14198/INGEO.18397
- Heylen, L, Mortelmans, D., Hermans, M. & Boudiny, K. (2012). The intermediate effect of geographic proximity on intergenerational support: a comparison of France and Bulgaria. *Demographic Research*, 27, 455-486. doi: 10.4045/DemRes.2012.27.17
- López Carlassare, A. L., Hombrados Mendieta, M. I. & Gómez Jacinto, L. (2021). Análisis y descripción de las dificultades percibidas por las personas inmigrantes en Málaga. *Documentos de Trabajo Social*, 64, 120-146. [https://www.trabajosocialmalaga.org/wp-content/uploads/2022/03/DTS\\_64\\_6.pdf](https://www.trabajosocialmalaga.org/wp-content/uploads/2022/03/DTS_64_6.pdf)



- Mampaso Torremocha, M. (2020). La movilidad residencial en el municipio de Madrid (2006-2016). Sempere-Souvannavong, J.F., Cortés Sampoer, C., Cutillas Orgilés, E., & Valero Escandell, J. R. (Eds.): Población y Territorio. España tras la crisis de 2008. 596-613.
- Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana (2024). Índice de Alquiler de Vivienda. <https://www.mitma.gob.es/vivienda/alquiler/indice-alquiler>
- Natera-Rivas, J. J. (2015). Más dispersos pero más excluidos. Análisis de la evolución de la diferenciación y exclusión residenciales de los inmigrantes económicos en Andalucía. *Estudios Geográficos*, 76(279), 609-632. doi: 10.3989/estgeogr.201522
- Rimoldi, S.M.L., Crisci, M., Benassi, F., & Raymer, J. (2024). Intra-urban residential mobility and segregation of foreigners in Rome. *Population, Space and Place*, e2777. doi: 10.1002/psp.2777
- Rogers, A., Willekens, F., & Ledent, J. (1983). Migration and settlement: a multiregional comparative study. *Environ Plan A.*, 15(12), 1585-1612. doi: 10.1068/a151585
- Sharkey, P. (2012). Residential mobility and the reproduction of unequal neighborhoods. *Cityscape: a Journal of Policy Development and Research*, 14(3), 9-31. <https://www.jstor.org/stable/41958938>





# Eje 6

## Ciudad-sostenibilidad

ambio climático, eficiencia energética y calidad de vida



**LA CIUDAD “VEINTE-TREINTA”**

MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI



# PROPUESTA DE UNA CLASIFICACIÓN DE PARQUES URBANOS SIGUIENDO CRITERIOS DE DIMENSIÓN Y DE DISPONIBILIDAD DE ACTIVOS DE SALUD PARA EL BIENESTAR DE LAS PERSONAS

EDGAR BUSTAMANTE PICÓN<sup>1</sup>

JOAN ALBERICH GONZÁLEZ<sup>2</sup>

YOLANDA PÉREZ-ALBERT<sup>3</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universitat Rovira i Virgili, C. Joanot Martorell, 15, 43480 Vila-seca, España, [edgar.bustamante@urv.cat](mailto:edgar.bustamante@urv.cat)*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universitat Rovira i Virgili, C. Joanot Martorell, 15, 43480 Vila-seca, España, [joan.alberich@urv.cat](mailto:joan.alberich@urv.cat)*

<sup>3</sup>*Departamento de Geografía, Universitat Rovira i Virgili, C. Joanot Martorell, 15, 43480 Vila-seca, España, [myolanda.perez@urv.cat](mailto:myolanda.perez@urv.cat)*

**Resumen.** Esta investigación se centra en la relevancia de los parques urbanos como activos de salud y su objetivo es proponer una clasificación basada en los diferentes tamaños y en los activos de salud que pueden albergar. A partir de una revisión de bibliografía científica y documentación técnica de diferentes administraciones, se desarrollan criterios de clasificación y se definen las dimensiones de los principales activos de salud que pueden encontrarse en los parques urbanos. Los resultados revelan una falta de consenso en la clasificación de parques urbanos y, además, muestran una clasificación detallada de activos de salud para cada uno de los diferentes tipos de parques. Como conclusión, se destaca la importancia de establecer una clasificación estandarizada para posibilitar comparaciones consistentes entre diferentes contextos urbanos con el objetivo de establecer el grado de justicia socioambiental de la ciudad en relación con la disponibilidad de activos de salud en los parques urbanos. Este estudio puede servir como base a planificadores urbanos para el diseño de parques que promuevan el bienestar de los ciudadanos.

**Palabras clave:** Zonas verdes urbanas, activos de salud, clasificación de parques, salud pública, planificación urbana.

## PROPOSAL FOR A CLASSIFICATION OF URBAN PARKS ACCORDING TO CRITERIA OF SIZE AND AVAILABILITY OF HEALTH ASSETS FOR THE WELL-BEING OF PEOPLE

**Abstract.** This research focuses on the relevance of urban parks as health assets and aims to propose a classification based on their various sizes and the health assets they can accommodate. Through a review of scientific literature and technical documentation from different administrations, classification criteria are developed, and the dimensions of the main health assets found in urban parks are defined. The results reveal a lack of consensus in the classification of urban parks and, furthermore, present a detailed classification of health assets for each of the different types of parks. In conclusion, the importance of establishing a standardized classification to enable consistent comparisons across different urban contexts is highlighted, aiming to assess the degree of socio-environmental justice in the city concerning the availability of health assets in urban parks. This study can serve as a foundation for urban planners in the design of parks that promote the well-being of citizens.

**Keywords:** Urban green spaces, health assets, park classification, public health, urban planning.



## 1. INTRODUCCIÓN

Los parques urbanos son áreas con vegetación dentro de entornos urbanos que ofrecen una amplia gama de beneficios para las personas y el medio ambiente. Estos espacios proporcionan oportunidades para la recreación, el ejercicio y el contacto con la naturaleza, lo que contribuye a la salud física y mental de los ciudadanos (Yuzhen et al., 2021; Lorenzo et al., 2023). Según la OMS (Organización Mundial de la Salud), los espacios verdes urbanos, como los parques urbanos, son fundamentales para contrarrestar los efectos negativos de la urbanización (Cohen et al., 2014; Röbbel, 2020). Además, los parques urbanos ayudan a reducir la exposición a factores de riesgo como la inactividad física (World Health Organization. Regional Office for Europe, 2019), que causa millones de muertes al año, y fomentan un estilo de vida más activo (Röbbel, 2020), al contar estas áreas con activos de salud.

Hernán et al. (2010) definen los activos de salud como los recursos, capacidades y características de una comunidad que promueven y mantienen la salud y el bienestar de sus habitantes. En el contexto de los parques urbanos, los activos de salud se manifiestan a través de elementos concretos como senderos para pasear, correr o montar en bicicleta, equipamientos para hacer ejercicio al aire libre (canchas, equipamiento de biosaludables, etc.), espacios de naturaleza y zonas de agua, áreas de recreación infantil, bancos para descansar, fuentes de agua potable y áreas de picnic, entre otros. Estos activos fomentan el ejercicio físico, el contacto con la naturaleza, la interacción social y el bienestar emocional de los ciudadanos (Kelobonye et al., 2019). Además, Kaczynski et al. (2008), demostraron que la presencia de senderos para caminar en parques urbanos se asocia positivamente con niveles más altos de actividad física en los residentes y, Pretty et al. (2005) señalan que el acceso a espacios verdes urbanos está relacionado con una mejor salud mental y una mayor cohesión social en las comunidades. Estas evidencias respaldan la importancia de los parques urbanos como activos de salud que aportan beneficios significativos para la salud y el bienestar de la población.

Asimismo, en términos ambientales, los parques urbanos contribuyen a aumentar la biodiversidad, regular la temperatura y la humedad del ambiente, y actúan como "pulmones" de la ciudad al producir oxígeno y filtrar la radiación solar (Nieuwenhuijsen, 2021). También ayudan a combatir la contaminación atmosférica y acústica, lo que contribuye a reducir el impacto del cambio climático (Song et al., 2015) y a mejorar la calidad del aire (Morancho, 2003; Jenerette et al., 2011). Por todo ello, los parques urbanos no solo mejoran la calidad de vida de los habitantes de las ciudades, sino que también desempeñan un papel fundamental en la creación de entornos urbanos saludables y sostenibles.

No obstante, la magnitud de estos beneficios varía según distintos factores, entre los que se encuentran la distancia, la accesibilidad y el tamaño de los parques (Box, 1993; Harrison et al., 1995), siendo este último factor en el que se centran la mayoría de las investigaciones (Giles-Corti et al., 2005; Corley et al., 2018; Ayala-Azcárraga et al., 2019). Sin embargo, nunca se ha tenido en cuenta la disponibilidad de activos de salud para cada tipología de parque. Como punto de partida de esta investigación se considera que no es coherente, por ejemplo, medir la calidad de un parque de dimensiones reducidas con los mismos criterios que uno de grandes dimensiones; no sería justo asignar al parque pequeño una calidad baja por no disponer, por ejemplo, de un campo de fútbol, ya que seguramente no tiene espacio para albergarlo. Se evidencia, de este modo, que actualmente se carece de una clasificación sólida que vincule tipología y dimensiones de parques con activos de salud documentando las características adecuadas de los parques urbanos para evaluar estos beneficios de manera efectiva (Ayala-Azcárraga et al., 2019).

Es por ello que el objetivo principal de esta comunicación es proponer una clasificación de tipologías de parques basada en su tamaño y en los diferentes activos de salud que podrían albergar, entendidos estos como recursos o equipamientos que mejoran la capacidad de la población para mantener y sostener su salud y bienestar.



## 2. METODOLOGÍA

Para abordar la clasificación de los parques urbanos según criterios de dimensión y de disponibilidad de activos de salud, se ha adoptado una metodología basada en la revisión exhaustiva de bibliografía especializada y de documentación técnica existente. Esta metodología se estructura en tres etapas principales que se detallan a continuación:

### 2.1 Identificación, selección, análisis y síntesis de la información

La primera etapa ha consistido en la identificación y selección de fuentes de información relevantes, con el objetivo de obtener una base sólida de estudios que respalden la presente investigación. Se ha realizado una búsqueda en bases de datos científicas, concretamente en Scopus y Web of Science, utilizando palabras clave específicas como "clasificación de parques", "parques urbanos", "activos de salud" y "espacios verdes urbanos" entre otras. Esta búsqueda se complementó con una exploración de documentación técnica de organismos oficiales relacionados con el urbanismo, la salud pública y el diseño de espacios verdes urbanos, incluyendo informes de planificación urbana de distintas administraciones municipales.

Una vez seleccionadas las fuentes, se ha procedido al análisis crítico de la información obtenida. Esta etapa implica una lectura detallada de los documentos para extraer datos sobre los criterios de clasificación de parques urbanos y los activos de salud identificados en las publicaciones, mediante criterios de inclusión y exclusión de información (que sean estudios que aborden directamente sobre parques urbanos, espacios verdes urbanos o activos de salud y que los estudios proporcionen datos cuantitativos o cualitativos explícitos). El análisis también incluye una revisión de las metodologías empleadas en estudios previos para la evaluación de parques urbanos y la identificación de activos de salud. Todas las fuentes de información que se han considerado aptas para la elaboración de esta investigación han servido de base para desarrollar los apartados que se detallan a continuación.

### 2.2 Desarrollo de criterios de clasificación de parques urbanos

En la segunda etapa, en base al análisis de la bibliografía seleccionada en la fase anterior, se establecen criterios específicos para la clasificación de parques urbanos según su dimensión. Se busca establecer una categorización que permita comparar parques urbanos en diferentes contextos y evaluar su potencial para promover la salud y el bienestar de la población. Por ello, se han desestimado clasificaciones simples basadas únicamente en criterios de dimensión como la propuesta por Ayala-Azcárraga et al. (2019) que realiza una clasificación de parques pequeños (< 1 ha), medianos (entre 1,1 y 4,5 ha) y grandes (> 4,6 ha) o la propuesta por Fan et al. (2017) que utiliza la misma clasificación de parques pequeños, medianos y grandes, pero con dimensiones totalmente diferentes: los pequeños deben tener entre 2 ha y 20 ha, los medianos entre 20 ha y 100 ha y los grandes más de 100 ha. Otras investigaciones como la de Mertes & Hall (1996) o la de Juliao Vargas et al. (2023) realizan una clasificación de tipos de parque con una descripción más detallada, sin embargo, en algunas tipologías no aparece el rango medio del tamaño del parque, lo que dificulta la clasificación. Finalmente, después de revisar distintas clasificaciones, esta investigación seguirá los criterios establecidos por Almohamad et al. (2018) y que tienen en cuenta, además de la dimensión del parque, su funcionalidad. A esta clasificación se le han realizado algunos ajustes que se muestran en la Tabla 1.



Tabla 1. Clasificación de parques urbanos

Tipología	Descripción	Tamaño (ha)
Parque de bolsillo	Parque muy pequeño que sirve a la población local inmediata. Habitualmente distribuidos por toda la ciudad.	< 0,5
Parque de barrio	Parque pequeño que sirve a la población del barrio. Mayoritariamente con parque infantil.	0,5 – 1,0
Parque de zona o sector	Sirve a más de un barrio, pero no a toda la ciudad. Equipado con más instalaciones recreativas.	1,1 – 4,0
Parque de distrito	Parque de tamaño medio que sirve a todo un distrito. Proporciona instalaciones deportivas y de recreación para varios grupos de personas.	4,1 – 10,0
Parque de ciudad	Gran parque que cuenta con la mayor provisión de instalaciones deportivas y recreativas dentro de la ciudad y sus suburbios.	> 10,0

Fuente: Elaboración propia a partir de Almohamad et al. (2018).

De la clasificación anterior, se han excluido las categorías de bosque urbano, pequeño camino verde y gran camino verde, ya que estas categorías no se corresponden con parques urbanos, que son el objeto de estudio de esta investigación.

### 2.3 Dimensiones de los principales activos de salud

La tercera y última etapa, consiste en clasificar los principales activos de salud y establecer sus dimensiones mínimas. De esta manera se podrá correlacionar cada activo de salud con cada tipología de parque urbano.

Como se ha citado anteriormente, hay diferentes tipos de activos de salud, y estos pueden clasificarse de la siguiente manera:

- Equipamientos para la actividad física (AF): incluye senderos para caminar o correr, gimnasios al aire libre y canchas deportivas.
- Vegetación y agua (VA): incluye espacios de vegetación con elementos naturales (césped, zonas ajardinadas, arbolado, etc.) y elementos de agua (como fuentes ornamentales o estanques).
- Áreas de recreación, relajación y socialización (RRS): incluye áreas de juegos infantiles, zonas de descanso, espacios para la interacción social, zonas de picnic, etc. En esta categoría también pueden incluirse instalaciones de venta (como quioscos o cafeterías), instalaciones culturales en espacios abiertos (como plazoletas o pequeños anfiteatros con escenario), instalaciones culturales en espacios cerrados (como auditorios, museos o salas de exposiciones) y lugares específicos para perros.



### 2.3.1 Equipamientos para la actividad física (AF)

La Tabla 2, muestra las dimensiones de los principales activos de salud relacionados con la actividad física que pueden encontrarse en los parques urbanos.

Tabla 2. Activo de salud para la actividad física y su dimensión mínima

Activo de salud	Dimensión mínima (m <sup>2</sup> )
AF1 – Biosaludables (un aparato)	0,6
AF2 – Barras de calistenia	0,9
AF3 – Mesa de pimpón	4,2
AF4 – Pista de petanca	36,0
AF5 – Parque de skate	200,0
AF6 – Medio campo reducido para fútbol con canasta de baloncesto	484,0
AF7 – Campo reducido para fútbol con canastas de baloncesto	968,0
AF8 - Senderos	Sin determinar

Fuente: Elaboración propia a partir de Neufert (2013).

### 2.3.2 Vegetación y agua (VA)

Entre los indicadores para medir los activos de salud en parques urbanos, se encuentran zonas con vegetación y zonas de agua (Bustamante Picón et al., 2022). No obstante, hay que definir cómo calcular la superficie mínima óptima para que estas zonas actúen como unos buenos activos de salud.

En este sentido, en la bibliografía científica no aparece ninguna investigación que establezca la cantidad mínima de vegetación o de agua que deban tener los diferentes tipos de parques urbanos, por lo que se ha recurrido a la legislación vigente. Se han revisado las ordenanzas municipales relacionadas con la temática de zonas verdes, parques urbanos y jardines de las 52 capitales de provincia de España y, de estas, únicamente dos ciudades (Murcia y Ávila) concretan en sus ordenanzas el porcentaje de vegetación que deben tener los parques urbanos. Concretamente se ha tomado como modelo la ordenanza de áreas verdes y arbolado viario del municipio de Murcia (España) (Ayuntamiento de Murcia, 2012), ya que desglosa el porcentaje de vegetación según diferentes dimensiones. En el caso de la ordenanza de Ávila (Ayuntamiento de Ávila, 2004), solamente se establece una superficie genérica de vegetación para cualquier dimensión de zona verde urbana. En la Tabla 3 aparecen los criterios de porcentaje de cubierta mínima vegetal y que se han adaptado a la tipología de parques urbanos utilizada en esta investigación:

Tabla 3. Cubierta vegetal por tipología de parque urbano

Tipología de parque	Cubierta mínima vegetal (%)
VA1 – Parque de bolsillo	50
VA2 – Parque de barrio	60
VA3 – Parque de zona o sector	70
VA4 – Parque de distrito	80
VA5 – Parque de ciudad	90

Fuente: Elaboración propia a partir de la ordenanza del Ayuntamiento de Murcia (2012).

Asimismo, la normativa murciana también obliga a dotar como mínimo el 50 % de las zonas de juegos infantiles de sombra, ya sea cubierta esta con arbolado o con pérgolas.

En cuanto a los elementos de agua, está demostrado que son altamente atractivos para las personas (Zube et al., 1983), ya que aportan beneficios psicológicos (White et al., 2010) al generar un ambiente atractivo y de calma (Bustamante Picón et al., 2022). Sin embargo, como ya se ha comentado anteriormente, no hay documentación existente que proponga qué tipo de ornamento de agua debe haber en los parques ni en qué cantidad, por lo que sería interesante, siguiendo la evidencia científica de los beneficios que pueden aportar a los ciudadanos los espacios azules, que en aquellos parques urbanos que



pueden tener algún tipo de fuente ornamental, estanque o río que cruce por el interior del parque, que se disponga de estos. Se identificarán los activos de salud vinculados al agua con las siglas VA6.

### 2.3.3 Áreas de recreación, relajación y socialización (RRS)

La Tabla 4, muestra las dimensiones de los principales activos de salud relacionados con la recreación, la relajación y la socialización que pueden encontrarse en los parques urbanos.

Tabla 4. Activo de salud recreacional y su dimensión mínima

Activo de salud	Dimensión mínima (m <sup>2</sup> )
RRS1 – Recreación infantil individual	0,1
RRS2 – Balancín	1,0
RRS3 – Banco	1,2
RRS4 – Tobogán	1,7
RRS5 – Mesa de pícnic	2,7
RRS6 – Tirolina	3,0
RRS7 – Arenero	9,0
RRS8 – Columpios	11,3
RRS9 – Estructura para trepar con tobogán	27,7
RRS10 – Instalaciones de venta	Sin determinar
RRS11 – Instalaciones culturales en espacios abiertos	Sin determinar
RRS12 – Instalaciones culturales en espacios cerrados	Sin determinar
RRS13 – Lugar específico para perros	Sin determinar

Fuente: Elaboración propia a partir de Neufert (2013).

## 3. RESULTADOS

En primer lugar, los resultados muestran que no hay consenso entre académicos para clasificar estos espacios verdes urbanos, ya que cada autor sugiere una clasificación acorde a su zona de estudio o a sus propios intereses de investigación.

En segundo lugar, se propone una clasificación detallada de activos de salud que pueden albergar los diferentes tipos de parques urbanos. Esta clasificación se basa en la dimensión mínima de cada tipo de parque urbano. En el caso de la primera categoría, parque de bolsillo, se ha establecido que su dimensión mínima ha de ser de 0,05 ha, tomando como base la Guía de la Infraestructura Verde Municipal dirigida por Calaza Martínez (2019), mientras que el resto de las superficies mínimas son las establecidas en el apartado 2.2.

Para poder determinar qué activos de salud puede albergar cada tipología de parque urbano, se ha tenido en cuenta la superficie mínima de cada uno de ellos y, a partir de esa superficie, se han ido restando las dimensiones de los diferentes activos de salud, dejando siempre superficie suficiente para acoger senderos, que se consideran activos de salud esenciales pero su dimensión no está determinada.

Hay que destacar que los activos de salud marcados en la Tabla 5 corresponden a los mínimos por tipología de parque, pero estos podrían repetirse en diferentes zonas del parque si fuera posible por tamaño, así como añadir otros activos de salud que no se encuentran presentes en esta investigación.



Tabla 5. Propuesta de clasificación de activos de salud por tipología de parque urbano

Activo de salud	Tipología de parque urbano				
	Parque de bolsillo	Parque de barrio	Parque de zona o sector	Parque de distrito	Parque de ciudad
AF1	X	X	X	X	X
AF2	X	X	X	X	X
AF3	X	X	X	X	X
AF4	X	X	X	X	X
AF5			X	X	X
AF6		X			
AF7			X	X	X
AF8	X	X	X	X	X
VA1	X				
VA2		X			
VA3			X		
VA4				X	
VA5					X
VA6		X	X	X	X
RR1	X	X	X	X	X
RR2	X	X	X	X	X
RR3	X	X	X	X	X
RR4		X	X	X	X
RR5		X	X	X	X
RR6		X	X	X	X
RR7		X	X	X	X
RR8	X	X	X	X	X
RR9		X	X	X	X
RR10			X	X	X
RR11		X	X	X	X
RR12					X
RR13			X	X	X

Fuente: Elaboración propia

Como puede comprobarse en la tabla anterior, en primer lugar, la principal diferencia entre los diferentes tipos de parques radica en la superficie mínima de vegetación. En segundo lugar, lógicamente, encontramos que los parques de bolsillo pueden albergar un menor número de activos de salud debido a su reducido tamaño y, a medida que la dimensión de los parques va aumentando, estos albergan más activos de salud. En tercer lugar, otra de las grandes diferencias está en el activo AF6 (medio campo reducido para fútbol con canasta de baloncesto), ya que únicamente lo encontramos en los parques de barrio. Por dimensiones los parques de bolsillo no lo pueden albergar y los parques de zona, de distrito y de ciudad ya pueden albergar el activo AF7 (campo reducido para fútbol con canastas de baloncesto) y se ha considerado que estos dispongan de un campo completo. Destacar también que únicamente los parques de ciudad podrían acoger el activo RR12 (instalaciones culturales en espacios cerrados).

En cuanto a las similitudes, vemos que los parques de zona y de distrito pueden albergar exactamente los mismos activos de salud, la única diferencia entre ellos, como se ha comentado anteriormente, es la superficie de vegetación que deben disponer.



#### 4. CONCLUSIONES

La presente investigación ha evidenciado la relevancia de los parques urbanos como espacios que ofrecen una amplia gama de beneficios tanto para la salud física como mental de los ciudadanos, así como para el medio ambiente y se ha centrado en analizar la importancia de los parques urbanos como activos de salud, así como en proponer una clasificación de tipologías de parques urbanos basada en su tamaño y los diferentes activos de salud que podrían albergar.

La metodología basada en la revisión exhaustiva de bibliografía especializada y de documentación técnica existente, así como en el desarrollo de criterios específicos para la clasificación de parques urbanos según su tamaño y la disponibilidad de activos de salud, ha permitido desarrollar criterios de clasificación de parques urbanos, definir sus dimensiones y establecer sus principales activos de salud.

En la fase de resultados, en primer lugar, se ha observado una falta de consenso entre los académicos en cuanto a la clasificación de los parques urbanos, lo que evidencia la necesidad de una clasificación estandarizada que permita comparaciones consistentes entre diferentes contextos urbanos. En segundo lugar, se ha propuesto una clasificación detallada de los principales activos de salud que podrían albergar los diferentes tipos de parques urbanos. Esta clasificación proporciona un marco útil para evaluar el potencial de los parques urbanos para promover la salud y el bienestar de la población y se espera que los resultados obtenidos proporcionen a los planificadores urbanos una guía para el diseño y la gestión de parques urbanos para que estos ofrezcan los activos de salud necesarios para mejorar el bienestar de los ciudadanos.

Para futuras investigaciones se prevé validar los criterios de clasificación propuestos mediante su aplicación a un conjunto de parques urbanos seleccionados en un área de estudio determinada. Esta aplicación práctica permitirá identificar posibles limitaciones y mejoras en los criterios desarrollados.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco: (1) del proyecto de investigación “Servicios ecosistémicos culturales, de salud y bienestar en áreas urbanas y periurbanas con clústeres petroquímicos – RESTAURA” (PID2020-11463GB-I00) financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España; (2) del Programa Martí i Franquès de becas de formación de personal investigador predoctoral en colaboración entre la Diputación de Tarragona y la Universitat Rovira i Virgili para el periodo 2021–2024, año 2024, con referencia número 2020PMF–PIPF–16; y (3) del grupo de investigación GRATET, financiado por la Generalitat de Catalunya bajo el código SGR2021–00657.

#### REFERENCIAS

- Almohamad, H., Knaack, A. L., & Habib, B. M. (2018). Assessing spatial equity and accessibility of public green spaces in Aleppo City, Syria. *Forests*, 9(11). <https://doi.org/10.3390/f9110706>
- Ayala-Azcárraga, C., Diaz, D., & Zambrano, L. (2019). Characteristics of urban parks and their relation to user well-being. *Landscape and Urban Planning*, 189, 27-35. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2019.04.005>
- Ayuntamiento de Ávila. (2004, octubre 20). *Ordenanza municipal de arbolado urbano y áreas verdes del término municipal de Ávila*. Ávila: Boletín Oficial de Ávila.
- Ayuntamiento de Murcia. (2012, julio 10). *Ordenanza de áreas verdes y arbolado viario del municipio de Murcia*. Murcia: Boletín Oficial de la Región de Murcia. Recuperado de [https://www.murcia.es/documents/11263/242162/OM\\_areasverdes\\_adev.pdf](https://www.murcia.es/documents/11263/242162/OM_areasverdes_adev.pdf)
- Box, J. (1993). Natural spaces in urban places. *Town & Country Planning*, 62(9), 231-235. Recuperado de <https://cir.nii.ac.jp/crid/1573105974656344192.bib?lang=ja>
- Bustamante Picón, E., Alberich González, J., Pérez Albert, Y., & Muro Morales, J. I. (2022). Parques urbanos, activos de salud y personas mayores. Un análisis de justicia espacial en los barrios de la ciudad de Tarragona. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, (142), 59-77. <https://doi.org/10.20868/ciur.2022.142.4887>
- Calaza Martínez, P. (2019). *Guía de la Infraestructura Verde Municipal*. Federación Española de Municipios y Provincias. Recuperado de <https://www.aepjp.es/wp-content/uploads/2019/07/AEPJP-Guia-Biodiversidad.pdf>



- Cohen, P., Potchter, O., & Schnell, I. (2014). A methodological approach to the environmental quantitative assessment of urban parks. *Applied Geography*, 48, 87-101. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2014.01.006>
- Corley, E. A., Ahn, J. J., Kim, Y., Lucio, J., Rugland, E., & Molina, A. L. (2018). Conceptualizing Lenses, Dimensions, Constructs, and Indicators for Urban Park Quality. *Environmental Justice*, 11(6), 208-221. <https://doi.org/10.1089/env.2018.0017>
- Fan, P., Xu, L., Yue, W., & Chen, J. (2017). Accessibility of public urban green space in an urban periphery: The case of Shanghai. *Landscape and Urban Planning*, 165, 177-192. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.11.007>
- Giles-Corti, B., Broomhall, M. H., Knuiaman, M., Collins, C., Douglas, K., Ng, K., ... Donovan, R. J. (2005). Increasing walking: How important is distance to, attractiveness, and size of public open space? *American Journal of Preventive Medicine*, 28(2), 169-176. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2004.10.018>
- Harrison, C., Burgess, J., Millward, A., & Dawe, G. (1995). *Accessible natural greenspace in towns and cities : a review of appropriate size and distance criteria : guidance for the preparation of strategies for local sustainability*. English Nature. Recuperado de <https://cir.nii.ac.jp/crid/1130282272549259776.bib?lang=ja>
- Hernán, M., Morgan, A., Mena, A. L., & Escuela Andaluza de Salud Pública. (2010). *Formación en salutogénesis y activos para la salud*. Escuela Andaluza de Salud Pública. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10668/2576>
- Jenerette, G. D., Harlan, S. L., Stefanov, W. L., & Martin, C. A. (2011). Ecosystem services and urban heat riskscape moderation: water, green spaces, and social inequality in Phoenix, USA. *Ecological Applications*, 21(7), 2637-2651. <https://doi.org/10.1890/10-1493.1>
- Juliao Vargas, C. S., Sánchez Roa, I. J., & Reina Monrroy, J. L. (2023). Los Parques: su uso como indicador de salud y calidad de vida (Parks: their use as an indicator of health and quality of life). *Retos*, 48, 24-33. <https://doi.org/10.47197/retos.v48.96136>
- Kaczynski, A. T., Potwarka, L. R., & Saelens, B. E. (2008). Association of Park Size, Distance, and Features With Physical Activity in Neighborhood Parks. *American Journal of Public Health*, 98(8), 1451-1456. <https://doi.org/10.2105/AJPH.2007.129064>
- Kelobonye, K., McCarney, G., Xia, J. (Cecilia), Swapan, M. S. H., Mao, F., & Zhou, H. (2019). Relative accessibility analysis for key land uses: A spatial equity perspective. *Journal of Transport Geography*, 75, 82-93. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.01.015>
- Lorenzo, M., Ríos-Rodríguez, M. L., Suárez, E., Hernández, B., & Rosales, C. (2023). Quality analysis and categorisation of public space. *Heliyon*, 9(3), e13861. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e13861>
- Mertes, J. D., & Hall, J. R. (1996). *Park, recreation, open space and greenway guidelines*. National Recreation and Park Association. Recuperado de <https://cir.nii.ac.jp/crid/1130282273198782464.bib?lang=ja>
- Morancho, A. B. (2003). A hedonic valuation of urban green areas. *Landscape and Urban Planning*, 66(1), 35-41. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(03\)00093-8](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(03)00093-8)
- Neufert, E. (2013). *Arte de proyectar en arquitectura* (16.ª ed.). GG.
- Nieuwenhuijsen, M. J. (2021, octubre 28). Why more green space is essential for cities?
- Pretty, J., Peacock, J., Sellens, M., & Griffin, M. (2005). The mental and physical health outcomes of green exercise. *International Journal of Environmental Health Research*, 15(5), 319-337. <https://doi.org/10.1080/09603120500155963>
- Röbbel, N. (2020). Los espacios verdes: un recurso indispensable para lograr una salud sostenible en las zonas urbanas. Recuperado 14 de febrero de 2024, de Portal de Naciones Unidas, Crónicas ONU. website: <https://www.un.org/es/chronicle/article/los-espacios-verdes-un-recurso-indispensable-para-lograr-una-salud-sostenible-en-las-zonas-urbanas>
- Song, C., Ikei, H., Igarashi, M., Takagaki, M., & Miyazaki, Y. (2015). Physiological and Psychological Effects of a Walk in Urban Parks in Fall. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 12(11), 14216-14228. <https://doi.org/10.3390/ijerph121114216>
- White, M., Smith, A., Humphries, K., Pahl, S., Snelling, D., & Depledge, M. (2010). Blue space: The importance of water for preference, affect, and restorativeness ratings of natural and built scenes. *Journal of Environmental Psychology*, 30(4), 482-493. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.04.004>



- World Health Organization. Regional Office for Europe. (2019). *Implementation framework for Phase VII (2019–2024) of the WHO European Healthy Cities Network: goals, requirements and strategic approaches: final*. Recuperado de <https://iris.who.int/handle/10665/346087>
- Yuzhen, Z., Jie, W., Yang, C., & Jianping, Y. (2021). An assessment of urban parks distribution from multiple dimensions at the community level: A case study of Beijing. *Environmental Impact Assessment Review*, 91, 106663. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2021.106663>
- Zube, E. H., Pitt, D. G., & Evans, G. W. (1983). A lifespan developmental study of landscape assessment. *Journal of Environmental Psychology*, 3(2), 115-128. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(05\)80151-3](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(05)80151-3)



# CRITERIOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE RUTAS SALUDABLES EN ESPAÑA.

JOSÉ LUIS LALANA SOTO<sup>1</sup>

ALICIA ABAD SANTIAGO<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Historia, Geografía y Comunicación, Universidad de Burgos. Paseo de los Comendadores s/n, 09001-Burgos. jllalana@ubu.es*

<sup>2</sup>*Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Valladolid. Avda. de Salamanca, 18, 47014-Valladolid aliciaabad2603@gmail.com*

**Resumen.** En los últimos años han proliferado en muchas ciudades, con mayor o menor grado de integración en la estructura de los espacios públicos urbanos, las propuestas de itinerarios o rutas saludables, un término muy genérico, en el que se podrían incluir desde las que se publicitaron como "rutas del colesterol" hasta los más clásicos itinerarios de práctica deportiva. El objetivo declarado de la implantación de este tipo de rutas es formalizar un recorrido, en el mejor de los casos un conjunto de itinerarios, por el que poder desarrollar la actividad física cotidiana.

En este texto pretendemos reflexionar sobre este asunto desde la perspectiva de la relación entre los espacios urbanos y la movilidad sostenible. Porque a pesar de que la vinculación de las rutas saludables con la movilidad no motorizada parece una cuestión evidente a primera vista, basta profundizar un poco para demostrar que quizá no lo sea tanto. Es necesario aclarar algunos conceptos si queremos que esta "nueva" forma de usar el espacio público no sea un simple titular de periódico, cumpla adecuadamente con su función y contribuya realmente al cambio de los modelos de movilidad en nuestras ciudades.

**Palabras clave:** Itinerarios saludables, Movilidad peatonal, Espacios públicos urbanos, Actividad física.

## HEALTHY ROUTES CRITERIA FOR IMPLEMENTATION IN SPAIN.

**Abstract.** In recent years, there has been a proliferation of proposals for healthy itineraries or routes. This has been done with varying degrees of integration into the structure of urban public spaces. The term 'healthy itinerary' is very generic, and could include everything from those advertised as "cholesterol routes" to the more classic sport itineraries. The stated objective for the implementation of this type of proposal is to formalise a route, or at best a set of routes, to develop daily physical activity.

In this text we intend to consider this issue from the perspective of the relationship between urban spaces and sustainable mobility. Although the connection between healthy routes and non-motorised mobility seems obvious at first glance, delving below the surface shows that it may not be so straightforward. Therefore, it is necessary to clarify some concepts if we want this "new" way of using public space to be more than just a newspaper headline, that is, to adequately fulfil its function and to make a tangible contribution towards changing mobility patterns in our cities..

**Keywords:** Healthy routes, Walkability, Urban Public Spaces, Physical Activity.

Según la Guía para el diseño de un Plan de Ruta(s) Saludable(s) elaborada por el Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social y la Federación Española de Municipios y Provincias, el objetivo de una ruta saludable es promover la práctica regular de actividad física de la ciudadanía, y para ello deben de ser seguras, accesibles y partir, en la medida de lo posible, de las que las personas utilizan ya habitualmente con este fin. Este plan, de ámbito municipal, debería además integrar la equidad, la intersectorialidad, la participación y la coherencia (Aznar et al., 2018, 8).



## 1. LAS RUTAS SALUDABLES EN EL CONTEXTO DE LAS CIUDADES SALUDABLES.

La idea del diseño de itinerarios o espacios para la práctica de la actividad física aeróbica no es nueva, especialmente si la relacionamos con el paseo y con los espacios verdes urbanos... ni está exenta de una mirada ideológica (Green, 2009; Carpenter, 2013). Sin embargo, y si dejamos aparte la vinculación con los espacios públicos y su función en la vida ciudadana, este asunto apenas ha recibido atención hasta una época muy reciente, al amparo del desarrollo del concepto de ciudades saludables. Tampoco este concepto es nuevo, puesto que el proyecto Healthy Cities de la Organización Mundial de la Salud se inició en 1978 y la creación de redes de ciudades saludables tuvo lugar pocos años después, pero ha sido en nuestro siglo, y especialmente con la formulación de los objetivos de la Agenda 2030, cuando esta idea ha adquirido una notoria presencia en todo el mundo, tanto en el ámbito académico como en la práctica.

Una ciudad saludable, según la Red Española de Ciudades Saludables (<https://recs.es/>), es aquella cuyo gobierno se compromete a poner la salud en un lugar destacado de su agenda social, económica y política, promoviendo un enfoque humano en el desarrollo social, los mecanismos de inclusión y la inversión para mejorar la equidad. Evidentemente, la salud es un concepto muy amplio, que engloba una multitud de manifestaciones, causas e implicaciones, tanto a escala individual como colectiva y global, por lo que el concepto de ciudades saludables, que incorpora tanto una meta atractiva como el propósito de actuar para alcanzarla, admite también una gran variedad de aproximaciones.

El segundo de los seis temas centrales que especifica el Marco de implementación de la Fase VII de la Red Europea de Ciudades Saludables (OMS, 2019) es el 'diseño de núcleos urbanos que mejoren la salud y el bienestar', que, entre otras medidas y niveles de actuación, incluye el diseño de entornos sociales y ambientales para integrar la actividad física de forma segura y fácil en la vida diaria de las personas (OMS, 2019, 35), señalando también, dentro del tercero de los temas (participación ciudadana), que participar en actividades físicas aumenta las oportunidades de tener interacción social y un sentido de pertenencia a la comunidad (OMS, 2019, 37). Y si nos centramos en el diseño urbano, la reciente Guía para planificar ciudades saludables (Fariña et al., 2022), plantea tres grandes líneas de acción: una ciudad pensada para caminar, introducir la naturaleza en los barrios de la ciudad y configurar espacios de encuentro y convivencia.

La planificación y el diseño de rutas saludables no representa, por tanto, más que una pequeña parte del enfoque general, mucho más amplio y ambicioso, de las ciudades saludables. Incluso acotando nuestra reflexión al asunto de cómo acondicionar adecuadamente ciertos espacios e itinerarios urbanos y periurbanos para que la población pueda practicar regularmente y de forma segura caminar como actividad física, la cuestión no es tan sencilla como parece, ni en el momento de definir qué se pretende conseguir con su formalización, ni en el de su materialización.

Con respecto a los objetivos, hay que tener presente la profunda interrelación entre los diversos objetivos, de naturaleza muy diversa, que se pueden perseguir. Esta interrelación queda patente, por ejemplo, en las tres líneas de actuación que hemos mencionado de la Guía para planificar ciudades saludables... ¿una ruta o una red de rutas saludables no debería perseguir, a la vez, las tres líneas?

En realidad, la ciudad saludable, y dentro de ella, las rutas saludables, al igual que pasa con otros muchos conceptos de nuestro siglo, exigen una visión integrada de los fenómenos, o, importando la terminología de la infraestructura verde (MITECO, 2021), una actuación multiescalar, multisectorial y multifuncional. Pero la misma diversidad de los factores a considerar unida a la poderosa capacidad de movilización del concepto, que conforman una parte sustancial de su atractivo, pueden convertirse también en un problema, puesto que a veces es difícil no perderse en las posibilidades que las diversas vías de aproximación plantean.

Por lo que se refiere a la materialización, para que la implantación de rutas saludables pueda cumplir con sus objetivos se deben de tener en cuenta, al menos, otras dos cuestiones: primera, que contar con espacios adecuados no es condición suficiente para estimular la movilidad peatonal, y segunda, que no toda movilidad peatonal tiene los mismos requerimientos sobre el espacio en que se desarrolla.

Tal como señala Green (2009), caminar no es simplemente una forma de desplazarse, sino el producto de un contexto social y cultural. Sobre la decisión de caminar o el modo de hacerlo influyen muchos factores, aparte de las características materiales del entorno construido, desde la edad a la disponibilidad de tiempo. Es decir, que para que estas rutas cumplan su papel dentro de la ciudad saludable no basta con la intervención material, y es preciso tener en cuenta muchos más factores (sociales, económicos, demográficos...) adecuados a cada caso y contexto urbano.



Y, por otra parte, caminar es una actividad compleja que obedece a múltiples propósitos (Tudor-Locke et al., 2005), con diferentes patrones de comportamiento según cada propósito (Kang et al., 2017). En otras palabras, no es lo mismo ir de compras por una calle comercial peatonal que andar para realizar una actividad física, y tampoco lo que los usuarios requieren del espacio en cada caso.

Ante la creciente demanda de este tipo de uso del espacio público urbano, existen ya en nuestro país ejemplos de institucionalización de estas rutas, ya sea sancionando de una manera más o menos oficial los espacios que la población ya venía utilizando con este fin, o como una forma de materializar otros objetivos, por ejemplo, para conectar los espacios verdes (y azules) urbanos o para ampliar la oferta turística, por citar algunos.

## **2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.**

En este texto pretendemos reflexionar, en términos generales, sobre qué criterios se deberían de considerar a la hora de diseñar ciertos espacios e itinerarios urbanos para que la población pueda practicar regularmente y de forma segura caminar como actividad física.

Como hemos señalado, se trata de una cuestión que no puede ser considerada aisladamente de su contexto (geográfico, urbanístico, cultural, socioeconómico, etc.), por lo que estos criterios sólo pueden ser entendidos como un abanico de posibilidades, cuya aplicación práctica dependerá mucho de las circunstancias y objetivos de cada caso concreto, lo que metodológicamente dejaría varias posibilidades: la elaboración de una propuesta específica y concreta, el análisis centrado en un caso o la revisión genérica de los que se conocen.

Para este trabajo, consideramos que la revisión de casos diferentes, que se utilizan a modo de ilustración de algunos aspectos, resulta más adecuada para la reflexión de las cuestiones generales, y especialmente la cuestión de cómo se debería de plantear la implantación de rutas saludables en la ciudad. Y el primer paso es evitar la confusión con otros espacios de soporte de la movilidad peatonal urbana, para detectar las posibles interferencias, o en su caso las alianzas, entre las rutas saludables y otros tipos de espacios público.

## **3. LAS RUTAS SALUDABLES EN EL CONTEXTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE URBANA.**

Desde la óptica de la gestión de la demanda de la movilidad, los sujetos de estudio son las personas, y no los medios o las infraestructuras existentes; personas que se mueven por diversos motivos, y para ello escogen un recorrido y un modo para desplazarse. Cada motivo suele llevar asociado un tipo de desplazamiento característico, por lo que los motivos son el elemento definitorio de la movilidad, más que el modo de desplazamiento que se utilice (Miralles-Guasch, 2002).

Frente a los métodos de análisis tradicionales, basados en el concepto de movilidad obligada, con dos únicos motivos (trabajo o estudio) y con una concepción pendular (ir a lugar de trabajo y volver al lugar de residencia constituyen un único desplazamiento), que todavía se usan en estadísticas como el Censo de Población y Viviendas, hay que desarrollar otro tipo de nociones y de datos para poder trabajar sobre la realidad de la movilidad urbana cotidiana.

En nuestro país, y a instancias de Eurostat, se llevó a cabo uno de los intentos (en realidad fueron dos, pero nos referiremos al último) para desarrollar estos conceptos y ofrecer datos generales mediante la encuesta de movilidad Movilia 2006/2007. La encuesta de movilidad cotidiana, Movilia 2006, definía desplazamiento como el movimiento de una persona desde un lugar de origen a un lugar de destino realizado por una finalidad o motivo, por lo que cada desplazamiento obedece a un único motivo, y el cambio de motivo implica un nuevo desplazamiento (MFOM, 2008: 20). Aparte del regreso a la vivienda, que constituye el motivo más importante, los que se utilizaron en esta encuesta fueron: trabajo, estudios, compras, acompañamiento de otras personas, actividades de ocio, paseos, visitas a familiares o amigos y otros motivos.

En cualquiera de ellos hay una presencia, más o menos relevante según el motivo o las características personales, de los desplazamientos a pie, pero el único de los motivos utilizados en Movilia 2006 que podría ser equiparable a las rutas saludables es el paseo, que a partir de los resultados de la encuesta está muy relacionado con las características personales (sobre todo la estructura por edad), aunque también



presentan una clara dimensión temporal (prácticamente el doble en un día medio de fin de semana que en uno laborable), e incluso una localización espacial (Castilla y León, País Vasco y Asturias alcanzan los valores máximos, en términos de porcentaje de los desplazamientos por paseo sobre el total).

Pero el concepto de paseo, para el que no se planteaba la habilitación específica de algunos espacios públicos, más allá de los espacios verdes o los paseos junto al mar o los cursos de agua, no parece de todo adecuado a nuestro caso. Si se han de incluir las rutas saludables en la planificación urbana, especialmente si éstas alcanzan un nivel de uso importante, no basta con esa visión difusa y en cierto modo idílica, sino que hay que plantear un acercamiento más integrador (más allá del relajado paseo a pie, la actividad física aeróbica en general), que puede no ser fácilmente compatible con otros usos del espacio público urbano, aunque estén basados en los principios de peatonalidad y de accesibilidad.

Hay que pensar, pues, en la actividad física como un motivo de movilidad específico, que podría asimilarse al paseo de Movilia 2006, pero que requiere hoy una mirada más compleja, porque el fomento de la movilidad peatonal es hoy una de las claves de la sostenibilidad urbana (Kim et al., 2024), ya sea desde la perspectiva de la propia movilidad como de la social o ambiental, y engarza directamente con aspectos como la integración social, el envejecimiento activo, la adaptación y mitigación del cambio climático o el fomento de la biodiversidad, por citar algunos. La pregunta que se plantea es si los criterios para la planificación y el diseño de estos itinerarios son asimilables a los itinerarios urbanos peatonales clásicos o si se han de considerar criterios específicos para los mismos.

Recurriendo de nuevo a una cita anterior, caminar es una actividad compleja, que obedece a múltiples propósitos. Sea cual sea el motivo, implica siempre una actividad física, pero los requerimientos sobre el entorno y las condiciones materiales que pueden estimular la decisión de caminar son diferentes según el propósito.

Con respecto a los propósitos, Kang et al. (2017) diferencian entre dos grandes motivos para caminar, que denominan utilitario y recreativo, que son sustancialmente diferentes en términos de frecuencia, velocidad, duración, localización y relación con el entorno construido, por lo que las políticas que pretendan promover la movilidad peatonal deben adoptar estrategias específicas. En el propio artículo señalan, no obstante, la dificultad de definir con precisión cuando un motivo es utilitario o recreativo, que solucionan para su investigación de una forma operativa, pero no extrapolable al ámbito de la planificación y el diseño urbanos.

En cuanto a las características del entorno, Kim et al. (2024), estudian parte de la abundante bibliografía existente sobre la relación entre peatonalidad y entorno construido; distinguen tres motivos para caminar (comercial, social y recreativo) y centrándose en la población de más edad, concluyen que el atractivo (espacios verdes o caminos en las riberas) y las características de la red (pocas conexiones con el tráfico rodado) son los aspectos que más influyen para estimular su utilización.

Los itinerarios peatonales, tal como se han venido entendiendo, estarían ligados a la promoción de peatonalidad en la ciudad para el conjunto de motivos de la movilidad cotidiana, y tienen como objetivo conectar de la forma más directa posible los lugares de la ciudad o del barrio que atraen un mayor número de desplazamientos (por ejemplo, los equipamientos y los servicios), pero en el caso de las rutas saludables, no son tanto los nodos como las características del segmento (distancia, pendiente, entorno...) lo que las hace más o menos adecuadas.

Aparte de los criterios de diseño del segmento, si lo que se plantea no es una ruta aislada, sino una red de itinerarios, deberíamos de plantear cuáles deberían de ser los criterios de diseño de la red en su conjunto. En el caso de las rutas saludables, los nodos a conectar son los ámbitos de predominio residencial con los elementos urbanos más adecuados para la práctica de la actividad física, y los criterios de comodidad, seguridad y atractivo pasan a un primer plano. Y podríamos añadir un criterio más, el de la diversidad, porque planificar una red de rutas saludables debe de tener presente la gran diversidad de usuarios, y por tanto de requerimientos a atender. En función de factores como la edad, el tiempo disponible, el grado de entrenamiento, las capacidades motrices o el estado de salud, la red ha de ofrecer alternativas de dificultad para adaptarse a las necesidades de personas de un amplio abanico de condiciones físicas.

En este sentido, Martínez (2004) plantea tres tipos de itinerario de práctica física para el caso de Corella (Navarra): educativos, deportivos y sanitarios. Otros autores señalan la necesidad de establecer grados de intensidad en la actividad física. Planas (2010) propone validar recorridos urbanos en Lleida para la prescripción de ejercicio físico con tres grados de intensidad (leve, moderado e intenso), en función de un diagnóstico médico.



Pero más allá del propósito directo de una ruta o una red de rutas saludables, existen otros de naturaleza muy diversa, tanto de índole personal como urbanística (interacción social, regeneración urbana, inclusión, revitalización de ciertas áreas), y de hecho, las rutas saludables tienden a entremezclarse y confundirse con otros tipos de itinerario o de espacio público urbano, y, aunque la cuestión sea en ocasiones complicada, por la coexistencia de funciones diferentes sobre un mismo espacio, es conveniente efectuar una aproximación a estas interferencias.

#### **4. INTERFERENCIAS Y ALIANZAS CON OTROS TIPOS DE ESPACIO PÚBLICO.**

Las rutas saludables, en tanto que itinerarios peatonales, han de ser contempladas dentro de su especificidad, considerando las posibles interacciones con otros usos de los espacios urbanos. Estas interacciones y su valoración (positiva o negativa) dependen mucho de los objetivos que se persigan y del contexto urbano. En general las interferencias con los itinerarios peatonales son las más intensas, a pesar de que se trate de espacios con parámetros de funcionamiento aparentemente similares, por lo que parece conveniente estudiar el grado de compatibilidad entre los itinerarios cuya función principal será la actividad física y otro tipo de itinerarios peatonales.

##### **4.1. Interferencias: los itinerarios peatonales**

Los itinerarios peatonales, más allá del hecho común de que utilicen un modo de desplazamiento peatonal, encierran una gran diversidad interna, lo que contribuye todavía más a desdibujar qué es, o puede ser, una ruta saludable, y en qué condiciones puede coexistir con otros tipos de itinerario peatonal o de espacio público urbano.

La principal interferencia de los itinerarios saludables puede darse, a ciertas horas, con los itinerarios peatonales para movilidad cotidiana, puesto que ambos persiguen mantener una velocidad relativamente alta y libre de interrupciones, en la cotidiana para llegar a determinado lugares de la forma más directa posible (en términos de distancia o de tiempo), y en los saludables porque el esfuerzo físico es una condición inherente a su existencia.

La coexistencia de ambos tipos de movilidad peatonal sobre un mismo espacio dependerá de factores como la intensidad de uso y, sobre todo, la complementariedad de los horarios, que puede paliar en buena medida los posibles conflictos.

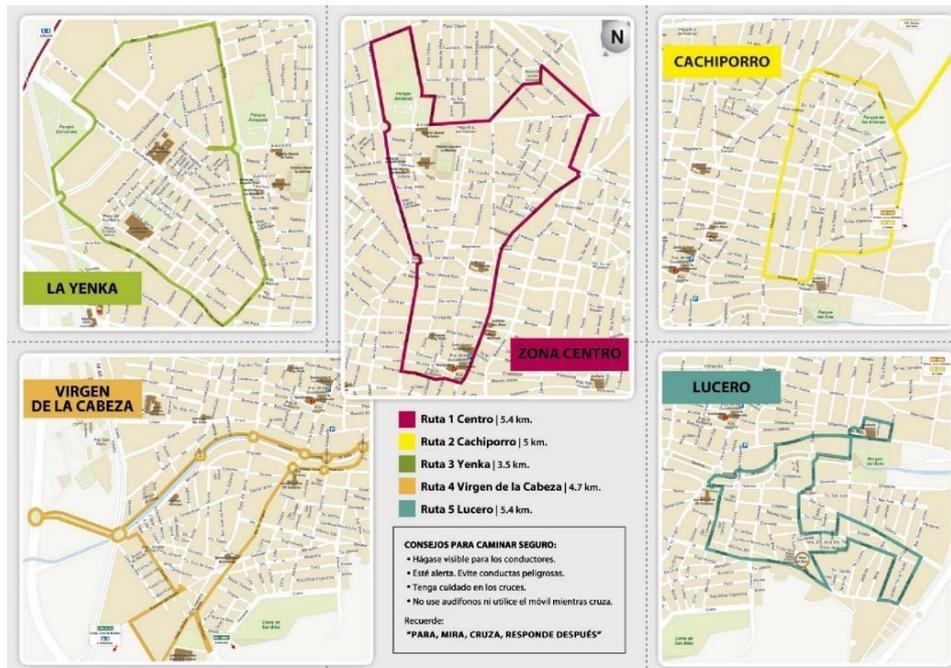
No obstante, la presencia de itinerarios peatonales concebidos con este carácter no es habitual en nuestras ciudades. Muy al contrario, en la mayor parte de las mismas las redes peatonales urbanas están orientadas al fomento de la vitalidad comercial de ciertas áreas. Se genera así un espacio seguro y atractivo, dos factores determinantes para su utilización; y hay que tener presente que la presencia de un número relativamente grande de personas, potenciales consumidores, es un elemento clave para que cumpla su función. Pero en el caso de un itinerario saludable hay dos factores que no es posible omitir: la velocidad/ritmo y su continuidad (Planas, 2010). Siendo el desplazamiento el objetivo específico de un itinerario saludable, su diseño debe poder asegurar el mantener una velocidad mínima y una continuidad del recorrido a lo largo de todo el itinerario.

Otra interferencia del modo peatonal, y por tanto con muchos elementos en común con la anterior, es la de los itinerarios turísticos. La principal función de un itinerario turístico es facilitar a personas no familiarizadas con el entorno la visita (la experiencia, si se prefiere), conectando los puntos o hitos más relevantes del entorno. Sus nodos están claramente marcados, y la conectividad existente entre ellos es lo que estructura todo el itinerario; un itinerario turístico no podría concebirse de ninguna manera sin la existencia de esos nodos. Si están bien hechos y hay alternativas para ello, consiguen separar espacialmente, con mayor o menor claridad, los flujos peatonales relacionados con el turismo de los ligados a la movilidad cotidiana de sus habitantes.

Pero tampoco son infrecuentes los itinerarios turísticos destinados a complementar la oferta tradicional mediante paseos, generalmente ligados a la espectacularidad de las vistas y a los recorridos junto a las masas de agua como los frentes marítimos y las riberas urbanas de los ríos. En ocasiones se podría hablar incluso de itinerarios identitarios, en la medida en que la conexión de los elementos más reconocidos de la población (ya sea por su valor patrimonial o por su significado simbólico local) pueden ayudar a reforzar el sentido de pertenencia de sus habitantes.



Figura 1: Itinerarios saludables ligados al enoturismo y rutas culturales del municipio de Valdepeñas. Fuente: Documento del plan de movilidad del Ayuntamiento de Valdepeñas



Nota: ejemplo de interferencias entre itinerarios turísticos e itinerarios saludables. <https://www.valdepenas.es/wp-content/uploads/2022/01/Documento-del-plan-de-movilidad.pdf> (fecha de referencia 03-2024) Mapa publicado el 20 de septiembre de 2018 en el periódico Lanza (<https://www.lanzadigital.com/provincia/salud-y-seguridad-el-ayuntamiento-propone-cinco-rutas-saludables/>)

Figura 2: Programa Les chemins de la forme, Biarritz, 2017. Fuente: Montaje de fotografías de los autores.



Nota: Existe una asociación, el Institut des Rencontres de la Forme (IRFO) que colabora con las autoridades locales francesas para la implantación de rutas saludables y el desarrollo de actividades. <https://irfo.fr/> (fecha de referencia 03-2024)



**4.3. Posibles alianzas: la infraestructura verde y la accesibilidad universal.**

La siguiente cuestión que se plantea tiene que ver con lo saludable del itinerario. El adjetivo saludable se le atribuye a este tipo de itinerarios porque su objetivo principal es el de servir de soporte para la realización de actividad física aeróbica a la población. Este objetivo marca sus características de diseño e impone algunas exigencias particulares, que aparecen con un significado radicalmente diferente al de otro tipo de itinerarios. Una de ellas, quizá la principal, es la modulación de las distancias a recorrer.

Los itinerarios saludables deben conformarse de manera que puedan ofrecer una diversidad de distancias (Planas, 2010), para conseguir que sus recorridos se adapten a todos los tipos de población. Pero al mismo tiempo, cuanto mejor sea la calidad del aire por la que discurran más saludable se entenderá el itinerario. Es por esto que, en varios de los casos de itinerarios saludables que ya se han materializado, éstos se han localizado en las periferias de lo urbano y discurriendo por entornos naturales.

Con el aumento de la conciencia ecológica y ambiental de la ciudadanía, y como un medio para reforzarla, algunos ayuntamientos están creando los conocidos como itinerarios verdes –también llamados sendas, caminos o rutas verdes-, que sirven como soporte del verde en la ciudad. En muchos casos, estos itinerarios pueden llegar a confundirse con los itinerarios saludables.

La cuestión de la infraestructura verde es demasiado amplia y compleja para ser abordada en este texto, y está relacionada básicamente con la integración de la biodiversidad como parámetro fundamental en todas las escalas de la planificación territorial, reconociendo el valor y el carácter multifuncional de los servicios que el medio ambiente presta al sistema socioeconómico (los denominados servicios ecosistémicos). Y uno de los pilares del fomento de la biodiversidad, que es el indicador de la calidad de los ecosistemas, descansa en la conectividad.

Figura 3: Itinerario saludable en el municipio de Basauri, País Vasco.



Fuente: Página web del ayuntamiento de Basauri.

[https://www.basauri.eus/sites/basauri/files/2023-10/panel\\_basauri\\_itinerario\\_4\\_web\\_0.jpg](https://www.basauri.eus/sites/basauri/files/2023-10/panel_basauri_itinerario_4_web_0.jpg)

Nota: Basauri cuenta con cuatro itinerarios saludables. <https://www.basauri.eus/es/red-de-itinerarios-saludables> (fecha de referencia, 03/2024)

Con el aumento de la conciencia ecológica y ambiental de la ciudadanía, y como un medio para reforzarla, algunos ayuntamientos están creando los conocidos como itinerarios verdes –también llamados sendas, caminos o rutas verdes-, que sirven como soporte del verde en la ciudad. En muchos casos, estos itinerarios pueden llegar a confundirse con los itinerarios saludables.

La cuestión de la infraestructura verde es demasiado amplia y compleja para ser abordada en este texto, y está relacionada básicamente con la integración de la biodiversidad como parámetro fundamental en todas las escalas de la planificación territorial, reconociendo el valor y el carácter multifuncional de los servicios que el medio ambiente presta al sistema socioeconómico (los denominados servicios



ecosistémicos). Y uno de los pilares del fomento de la biodiversidad, que es el indicador de la calidad de los ecosistemas, descansa en la conectividad.

Otro aspecto que hay que considerar es el de la accesibilidad universal. Todo itinerario peatonal debería perseguir ser accesible de manera universal y, si no puede serlo, ofrecer alternativas. Pero por otro lado, y en virtud del criterio de la diversidad de usuarios, una red de itinerarios saludables no puede concebirse como totalmente accesible. Si consideramos los requisitos que debe cumplir un itinerario peatonal accesible, desarrollados en el capítulo III de la Guía de accesibilidad en los espacios públicos urbanizados (MITMA, 2021), podemos comprobar cómo el cumplimiento de las condiciones sobre pavimento, iluminación, pendiente máxima o elementos de guía en todo el recorrido de una ruta saludable limitaría su propia función (la realización de ejercicio físico por parte una gran variedad de usuarios). Pero eso no implica que no pueda existir una ruta saludable básica que pueda ser accesible universalmente, contribuyendo, además, a fomentar la variedad de los recorridos y los espacios de interacción social.

Esta somera aproximación pretende mostrar que diseñar y materializar una ruta saludable, o una red de itinerarios, es algo más complejo de lo que pueda parecer a primera vista. Y a todos estos asuntos hay que añadir la cuestión de la multifuncionalidad.

Un itinerario saludable, puede y debe ser concebido como un equipamiento multifuncional, porque más allá de su propósito directo puede contribuir a otros objetivos, ya sean de tipo personal o en relación al espacio por el que discurren, como por ejemplo la concienciación de la población sobre los aspectos ambientales, el fomento de la interacción social o los efectos sobre su entorno inmediato en materia de regeneración urbana, revitalización de ciertos espacios o mejora de la calidad de los espacios urbanos (Galarraga et al., 2018).

### **5. MATERIALIZACIÓN DE UN ITINERARIO SALUDABLE.**

Una vez encuadrados los itinerarios saludables dentro de los espacios públicos urbanos, y explicadas las interferencias con otros tipos de itinerarios que hacen difícil concretar con una cierta precisión qué es un itinerario saludable, hay que abordar cómo debería de materializarse.

La primera cuestión que se nos plantea es la diversidad de los usuarios. Los requerimientos que se necesitan para la realización de actividad física difieren mucho según factores personales (edad, nivel de entrenamiento, estado de salud, tiempo disponible), por lo que un itinerario saludable debe de contemplar diversas alternativas de dificultad, la posibilidad de modular las distancias, y en el caso de itinerarios accesibles universalmente, una provisión adecuada de espacio. Esto nos lleva al tema, ya esbozado a lo largo del texto, de si un solo itinerario es capaz de albergar toda la diversidad de usuarios, con los requerimientos específicos de diseño que ello conlleva, o si es más conveniente conformar una red con varios itinerarios saludables, ofreciendo alternativas para que cada uno de ellos pueda adaptarlo a sus necesidades.

Junto a los aspectos propios del diseño de la ruta o de la red, hay que considerar también cuestiones relativas al entorno en que se insertan, y específicamente, el acceso al sistema, la necesidad de una continuidad estricta de los recorridos y la imagen del entorno en que se inserta, el atractivo del recorrido o recorridos, que, como hemos señalado en el primer apartado, era uno de los criterios básicos en el diseño de cualquier itinerario.

Con respecto al acceso a la red de itinerarios es necesario que se pueda acceder sin mucha dificultad a la ruta o la red, lo que puede realizarse de diversas maneras, según las características del itinerario. Las necesidades de conexión cambian si la red de itinerarios comunica todo el núcleo urbano –lo cual es deseable para un itinerario peatonal de movilidad cotidiana, pero no tiene por qué serlo en un itinerario saludable- o si está concentrada en un espacio o espacios determinados que podrían calificarse como áreas saludables. En este último caso, sería recomendable plantearse una serie de pautas de acceso intermodales, ya sea mediante transporte público, bicicleta o, en un caso extremo, en automóvil, teniendo en cuenta en estos dos últimos casos, la necesidad o no de habilitar estacionamientos. Aunque puede parecer contradictorio plantear el vehículo privado motorizado como modo de movilidad para acceder al itinerario saludable, y en todo caso no parece la forma más adecuada para hacerlo, en ciertos contextos urbanos puede ser necesario estudiarlo, y hay que recordar que se trata de itinerarios para la realización de actividad física, que pueden inscribirse plenamente en un modelo de movilidad sostenible, pero también, según las circunstancias, ser compatibles con modos de movilidad motorizada.



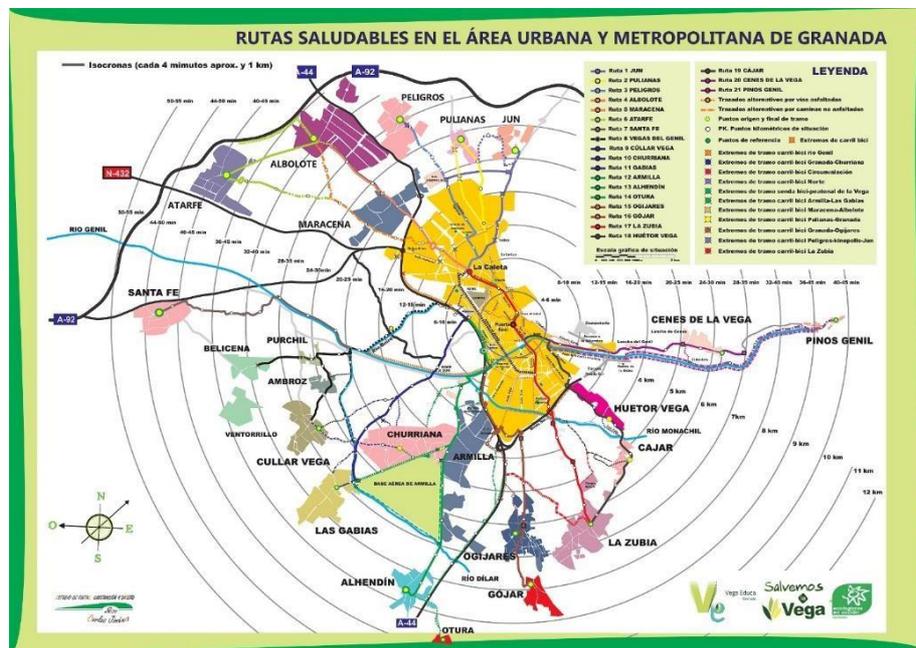
## LA CIUDAD “VEINTE-TREINTA”. MIRADAS A LOS ESPACIOS URBANOS DEL SIGLO XXI

En cuanto a la continuidad estricta, para que una red urbana funcione, las discontinuidades y la separación son necesarias (Salingaros, 2005). En el caso de los itinerarios saludables, cuanto más continuo sea su trazado, mejor funcionará, pero es posible que se den casos en los que esa continuidad no pueda ser posible, y sea necesario estudiar una conexión, no motorizada y preferiblemente peatonal, que permita salvar las discontinuidades existentes o comunicar itinerarios saludables independientes y relativamente alejados entre sí.

Otra de las cuestiones importantes de cara al diseño es cómo abordar la posible coexistencia con modos de movilidad rodada no motorizada -bicicleta, patines...- que también constituyen modalidades de actividad física y deberían de poder integrarse en una red de itinerarios saludables. Pero en este caso, y especialmente en lo que se refiere a la bicicleta, no se puede plantear una solución ideal e incontrovertible a la cuestión de si hay que compartir o segregar los espacios. Ambas estrategias podrían llegar a ser factibles, pero teniendo presente que su implementación exige cuidado y reflexión. Uno de los criterios que hemos señalado en el primer apartado de este texto para el diseño de cualquier itinerario es la seguridad. Y la sensación de seguridad que requiere un itinerario saludable podría verse afectada por la proliferación de este tipo de vehículos o por una velocidad excesiva. Al tratarse de modos de desplazamiento con velocidades diferentes, hay que tener presente este hecho a la hora de dimensionar los segmentos o de establecer las distancias de los recorridos. En lo fundamental, es posible que ambos modos puedan compartir espacios en ciertos tramos, pero controlando en ellos la velocidad, y en general la solución más adecuada, si el espacio disponible lo permite, sería segregar de alguna manera los espacios dedicados a cada uno.

Para finalizar esta reflexión, y desde la perspectiva de red, cabe mencionar la posibilidad de crear grandes circuitos, que pueden llegar a ser supramunicipales. Se podría así plantear distancias mayores (para el caso de las bicicletas, por ejemplo), permitir el acceso a un mayor número de personas, y reforzar la multifuncionalidad del itinerario saludable. Hay que recordar que el objetivo no es comunicar municipios, pero en el caso de que la red lo permitiera, podría favorecer el fomento de modelos de movilidad sostenible.

Figura 4: Red de rutas saludables de Granada. Fuente: Asociación Salvemos la Vega.



Nota: proponen alternativas de movilidad más saludables entre núcleo urbanos de la Vega.

<https://salvemoslavega.org/index.php/movilidad/> <https://salvemoslavega.org/wp-content/uploads/2020/08/PANEL-FINAL-RUTAS-VEGA-LOGOS-PDF.pdf> (fecha de referencia, 03/2024)

Para terminar con los ejemplos, el caso de Pontevedra y su programa Pasominuto puede ayudarnos a comprender alguna de las cuestiones que se han desarrollado hasta ahora.



Pontevedra ha sido una ciudad pionera en materia de implantación de un modelo de movilidad urbana sostenible, y aunque los itinerarios contenidos en este programa no se han definido como itinerarios saludables propiamente dichos, los recorridos que se han establecido en la ciudad con la intención de que su población realice actividad física se asemejan mucho a lo que hemos explicado.

En este programa se propone una serie de recorridos de diferentes distancias, estando muchos de ellos conectados entre sí, de manera que, si alguien requiere de más distancia, sea posible aumentarla. Discurren por casi todo el municipio, abarcando con accesos directos a una parte importante de la población. Algunos recorridos se realizan por zonas verdes, favoreciendo la conexión del verde urbano y reforzando el atractivo del itinerario saludable, mientras que otros discurren por el casco histórico de la ciudad o con una intención clara de dirigirse hacia puntos paisajísticamente relevantes, como un mirador, y todos ellos son accesibles.

Podría discutirse si su materialización ha sido la correcta en base al concepto de itinerarios saludables según lo expuesto en este texto, pero en general, el programa Pasominuto supone una realización práctica de muchos de los aspectos que hemos abordado, y no es simplemente resultado de sancionar oficiosamente una ruta aislada, reforzando el papel de ejemplo de buenas prácticas de la ciudad de Pontevedra en materia de movilidad urbana.

Figura 5: Cartel para divulgación del Pasominuto de Pontevedra.



Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en colaboración con el Concello de Pontevedra. [https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y-seminarios/movilidad-infantil/anton-prieto\\_tcm30-169442.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y-seminarios/movilidad-infantil/anton-prieto_tcm30-169442.pdf) (fecha de referencia 03-2024)



## 6. CONCLUSIONES.

Los itinerarios saludables constituyen una forma específica de utilizar los espacios públicos urbanos, y es presumible que en un futuro cercano alcancen un nivel de protagonismo importante en la vida urbana.

No obstante, tras la aparente sencillez de su planteamiento inicial, y vinculados a una actividad que se ha desarrollado siempre en la ciudad, pasear, se esconde una complejidad importante, que es preciso tener en cuenta a la hora de implantarlos en los ámbitos urbanos.

Directamente vinculados con el uso de los espacios públicos, e íntimamente relacionados con otros tipos de itinerario peatonal, presentan características específicas que hay que tener presentes, y concretamente, la necesidad de contemplar la gran diversidad de usuarios a los que se dirigen, y la reducida dependencia, frente a otros motivos de movilidad urbana, con respecto a los espacios importantes para la vida cotidiana (nodos urbanos), lo que implica, por una parte, una cierta independencia con respecto a la localización dentro de la estructura urbana, y por otra la importancia del diseño de la red y de los segmentos, puesto que su finalidad esencial no es la conexión de nodos sino la de realizar una actividad física.

## REFERENCIAS

- Aznar, S. et al. (2018). *Hacia rutas saludables. Guía para el diseño, implementación y evaluación de un Plan de Ruta(s) Saludable(s)*. Madrid: Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social-Federación Española de Municipios y Provincias. [https://www.sanidad.gob.es/areas/promocionPrevencion/entornosSaludables/local/estrategia/herramienta/s/docs/Guia\\_Rutas\\_Saludables.pdf](https://www.sanidad.gob.es/areas/promocionPrevencion/entornosSaludables/local/estrategia/herramienta/s/docs/Guia_Rutas_Saludables.pdf) (Recuperado 15-02-2024).
- Carpenter, M. (2013). From ‘healthful exercise’ to ‘nature on prescription’: The politics of urban Green spaces and walking for health. *Landscape and Urban Planning*, 118, 120-127. doi: 10.1016/j.landurbanplan.2013.02.009
- Fariña, J. et al. (2022). *Guía para planificar ciudades saludables*. Madrid: Ministerio de Sanidad-FEMP. [https://www.sanidad.gob.es/areas/promocionPrevencion/entornosSaludables/local/estrategia/herramienta/s/docs/Guia\\_Planificar\\_Ciudades\\_Saludables.pdf](https://www.sanidad.gob.es/areas/promocionPrevencion/entornosSaludables/local/estrategia/herramienta/s/docs/Guia_Planificar_Ciudades_Saludables.pdf) (Recuperado 15-02-2024).
- Galarraga, P. et al. (2018). La incorporación de la salud comunitaria en la planificación y la transformación del entorno urbano. *Informe SESPAS 2018. Gaceta Sanitaria*, 32 (S1), 74-81. doi: 10.1016/j.gaceta.2018.08.001
- Green, J. (2009). ‘Walk this way’: Public health and the social organization of walking. *Social Theory & Health*, 7, 20–38. doi: 10.1057/sth.2008.19
- Kang, B. et al. (2017). Differences in behavior, time, location, and built environment between objectively measured utilitarian and recreational walking. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 57, 185–194. doi: 10.1016/j.trd.2017.09.026
- Kim, Y. et al. (2024). Sustainable, walkable cities for the elderly: Identification of the built environment for walkability by activity purpose. *Sustainable Cities and Society*, 100, 1-17. doi: 10.1016/j.scs.2023.105004
- Martínez, D. (2004). Planificación deportiva municipal: los itinerarios de práctica física. *Revista internacional de medicina y ciencias de la actividad física y el deporte*, 4 (16), 243-275. <https://repositorio.uam.es/handle/10486/3707?locale-attribute=en> (Recuperado 15-02-2024)
- MFOM, Ministerio de Fomento (2008). *Movilia 2006/2007. Encuesta de movilidad de las personas residentes en España*. Madrid: Dirección General de Programación Económica del Ministerio de Fomento. <https://www.mitma.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/informacion-estadistica/movilidad/movilia-20062007/encuesta-de-movilidad-de-las-personas-residentes-en-espan%CC%83a-movilia-20062007> (Recuperado 15-02-2024).
- Miralles-Guasch, C. (2022). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- MITECO, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (2021). *Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas*. Madrid: MITECO. [https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/infraestructura-verde/Infr\\_verde.aspx](https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/infraestructura-verde/Infr_verde.aspx) (Recuperado 15-02-2024).
- MITMA, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021). *Guía de Accesibilidad en los Espacios Públicos Urbanizados*. Madrid: MITMA. [https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios\\_y\\_publicaciones/guia\\_accesibilidad.pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios_y_publicaciones/guia_accesibilidad.pdf) (Recuperado 15-02-2024).
- OMS-Organización Mundial de la Salud (2019). *Fase VII de la Red Europea de Ciudades Saludables de la OMS (2019-2024)*. Red Española de Ciudades Saludables-Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar



- Social- Federación Española de Municipios y Provincias. Traducción al español del original en inglés. [https://www.sanidad.gob.es/areas/promocionPrevencion/entornosSaludables/local/ciudades/docs/RedE ur opeaCiudadesSaludables\\_Fase\\_VII.pdf](https://www.sanidad.gob.es/areas/promocionPrevencion/entornosSaludables/local/ciudades/docs/RedE ur opeaCiudadesSaludables_Fase_VII.pdf) (Recuperado 15-02-2024).
- Planas, A. et al. (2010). Validación de itinerarios urbanos para la prescripción de ejercicio físico. *Apunts Educación Física y Deportes*, 100(2), 14-22. <https://revista-apunts.com/validacion-de-itinerarios-urbanos-para-la-prescripcion-de-ejercicio-fisico/> (Recuperado 15-02-2024).
- Salingaros, N. A. (2005). *Principles of Urban Structure*. Amsterdam: Techne Press.
- Tudor-Locke, C. et al. (2005). Patterns of walking for transport and exercise: a novel application of time use data. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 2(1), 5, 1-10. doi: 10.1186/1479-5868-2- 5



# REFUGIOS CLIMÁTICOS Y VULNERABILIDAD SOCIOESPACIAL EN LA CIUDAD DE VITORIA-GASTEIZ: EQUIDAD DISTRIBUTIVA PARA UNA JUSTICIA ESPACIAL

ITZIAR AGUADO MORALEJO <sup>1</sup>

NAGORE DÁVILA CABANILLAS <sup>2</sup>

*1 Departamento de Geografía, Prehistoria y Arqueología, Universidad del País Vasco (UPV/EHU), Facultad de Letras, C/ Tomás y Valiente, s/n, 01006 Vitoria-Gasteiz, itziar.aguado@ehu.eus*

*2 Departamento de Geografía, Prehistoria y Arqueología, Universidad del País Vasco (UPV/EHU), Facultad de Letras, C/ Tomás y Valiente, s/n, 01006 Vitoria-Gasteiz, nagore.davila@ehu.eus*

**Resumen.** Vitoria-Gasteiz ha trabajado activamente en la integración de medidas de mitigación y adaptación al cambio climático en sus políticas. El reciente Plan de Acción de Clima y Energía Sostenible de Vitoria-Gasteiz (PACES 2030) recoge la estrategia del municipio para alcanzar una "ciudad climáticamente neutra y resiliente antes de 2050". En sintonía con la Agenda 2030 y vinculado con los ODS 11 "Ciudades y comunidades sostenibles", ODS7 "Energía asequible y no contaminante" y ODS13 "Acción por el Clima", el plan incluye propuestas como la adecuación de elementos de la red de refugios climáticos, espacios interiores y exteriores de fácil acceso que proporcionan alivio térmico en condiciones climáticas extremas, empleando principalmente soluciones basadas en la naturaleza, aunque también pudiendo recurrir a infraestructura gris y espacios construidos. Sin embargo, no todos los ciudadanos experimentan la misma exposición ni vulnerabilidad frente a los riesgos del cambio climático. Por este motivo, se pretende evaluar, mediante el uso de herramientas de análisis espacial y en base a indicadores de vulnerabilidad urbana, si la red de refugios climáticos de Vitoria-Gasteiz considera adecuadamente los niveles de vulnerabilidad de la población y está diseñada con criterios de justicia espacial.

**Palabras clave:** Refugios climáticos, Cambio climático, Vulnerabilidad, Justicia espacial, Vitoria-Gasteiz, ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible).

## CLIMATE SHELTERS AND SOCIO-SPATIAL VULNERABILITY IN THE CITY OF VITORIA-GASTEIZ: DISTRIBUTIVE EQUITY FOR SPATIAL JUSTICE

**Abstract.** Vitoria-Gasteiz has been actively engaged in integrating climate change mitigation and adaptation measures into its policies. The recent Vitoria-Gasteiz Sustainable Climate and Energy Action Plan (PACES 2030) outlines the municipality's strategy to achieve a "climate-neutral and resilient city by 2050." Aligned with the 2030 Agenda and associated with SDG 11 "Sustainable Cities and Communities," SDG 7 "Affordable and Clean Energy," and SDG 13 "Climate Action," the plan proposes measures such as enhancing the climate shelter network. These shelters provide easily accessible indoor and outdoor spaces for thermal relief during extreme weather conditions, primarily utilizing nature-based solutions, though gray infrastructure and built spaces are also considered. However, not all citizens face the same levels of exposure and vulnerability to climate change risks. Therefore, the objective is to assess whether the network of climate shelters in Vitoria-Gasteiz adequately addresses the population's vulnerability levels. This evaluation will utilize spatial analysis tools and urban vulnerability indicators to determine if the design of the shelter network aligns with principles of spatial justice.

**Keywords:** Climate shelters, Climate change, Vulnerability, Spatial justice, Vitoria-Gasteiz, SDGs (Sustainable Development Goals).



## 1. INTRODUCCIÓN

Mitigar y adaptarse a los impactos derivados del cambio climático representa uno de los mayores retos a los que tiene que hacer frente la sociedad actual. Este fenómeno global, impulsado por el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero y la actividad humana, está provocando el aumento de las temperaturas globales, lo que deriva a su vez a un incremento de la frecuencia e intensidad de las olas de calor y de los fenómenos meteorológicos extremos. Estos eventos climáticos extremos representan un grave riesgo para la salud y la seguridad de las personas, especialmente en las áreas urbanas densamente pobladas (Fischer, Oleson & Lawrence, 2012). El efecto isla de calor urbana, causado por la acumulación de calor en las superficies construidas y la falta de vegetación, exacerba aún más los impactos en estas zonas (López Plazas et al., 2023). Durante las olas de calor, se registran aumentos de temperatura que pueden poner en peligro la vida de los residentes, particularmente de los grupos más vulnerables, como los ancianos, los niños y las personas con problemas de salud preexistentes (Otto et al., 2017).

Aunque el planeamiento urbano aspira a mejorar la calidad de vida en las ciudades tratando de mitigar los impactos del cambio climático (Andersson et al., 2019; Frantzeskaki et al., 2020), las actuaciones implementadas no serán suficiente si persisten las desigualdades sociales en las sociedades modernas (Pla, 2013). Una distribución inequitativa de los servicios urbanos y de los recursos afectará negativamente la calidad de vida de las comunidades más vulnerables ahondando en los problemas sociales y económicos que presentan (Soja, 2009). Es aquí donde entra en juego el concepto de justicia espacial, influenciado por las obras seminales de teóricos sociales como John Rawls, Jürgen Habermas, Henri Lefebvre, Iris Marion Young y David Harvey (Fainstein, 2010; Israel & Frenkel, 2018). La justicia espacial busca crear ciudades justas, guiadas por principios de diversidad, democracia y equidad, priorizando políticas redistributivas que beneficien a los grupos más vulnerables (Marcuse, 2009; Agyeman, Bullard & Evans, 2012).

Este enfoque reconoce que los impactos del cambio climático no se distribuyen de manera uniforme en la sociedad, sino que ciertas poblaciones son más vulnerables debido a factores sociales y estructurales (Cutter, 2009). La vulnerabilidad social frente al cambio climático se define por aspectos como la resiliencia, el riesgo, la exposición, la sensibilidad y la capacidad de adaptación (Li, Toll & Bentley, 2023). Las comunidades con menores ingresos y recursos presentan mayores dificultades para adaptarse a los impactos del cambio climático, debido a limitaciones en la capacidad de respuesta y a una mayor exposición a riesgos ambientales. Asimismo, la falta de acceso a una educación de calidad y a servicios de salud adecuados puede aumentar la sensibilidad y reducir la capacidad de enfrentarse a los riesgos derivados del cambio climático (Ruiz-Mallén et al., 2022; Otto et al., 2017). La ubicación geográfica también juega un papel crucial en la determinación de la vulnerabilidad. Las poblaciones que viven en áreas urbanas densamente pobladas y en zonas costeras son más susceptibles a eventos climáticos extremos, como inundaciones y olas de calor. Además, factores como la edad y el género llevan aparejados un mayor grado de vulnerabilidad, siendo las mujeres, los niños y las personas de edad avanzada los más afectados (Otto et al., 2017).

Ante esta situación, las administraciones públicas están implementando medidas para proteger a los ciudadanos del calor extremo y aumentar la resiliencia climática de las ciudades. Una de las estrategias adoptadas por numerosas ciudades europeas, como Madrid, Barcelona, Londres, París, Ámsterdam o La Haya, es la implementación de refugios climáticos (Baró et al., 2022; López Plazas et al., 2023; Montero-Gutiérrez et al., 2023; Pincegher, 2023). Los refugios climáticos son espacios diseñados para brindar protección y alivio a la población durante eventos extremos relacionados con el clima, como olas de calor, precipitaciones intensas o temporadas de frío extremo (Amorim-Maia et al., 2022; Amorim-Maia et al., 2023). Estos refugios son fundamentales en la adaptación y resiliencia de las ciudades frente al cambio climático, ya que proporcionan confort térmico y un entorno seguro para los residentes más vulnerables. Con frecuencia, se plantean soluciones energéticas y estructurales que mitigan los impactos climáticos, por ejemplo, mediante el uso de sombra, materiales reflectantes, aspersion de agua o aprovechando el enfriamiento natural (Montero-Gutiérrez et al., 2023).

Además de brindar protección contra los efectos del calor extremo, los refugios climáticos también pueden ofrecer importantes co-beneficios para la salud física y psicológica de la población. Es importante destacar que los espacios verdes urbanos, como parques y jardines, desempeñan un papel crucial en la mitigación de los efectos del cambio climático en las ciudades. Estos espacios actúan como amortiguadores naturales frente a fenómenos meteorológicos extremos, al proporcionar sombra, reducir la escorrentía y absorber dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). Pero, además, contribuyen a contrarrestar el efecto isla de calor urbano



al generar refrigeración por evapotranspiración y sombra, disminuyendo así el consumo energético en la refrigeración de edificaciones (Sharifi et al., 2021). La incorporación de infraestructura verde o azul no solo combate los efectos del aumento de la temperatura, sino que también promueve la actividad física y las relaciones sociales, lo que contribuye al bienestar general de la comunidad (Andersson et al., 2019; López Plazas et al., 2023). El acceso a estos espacios verdes se ha vinculado con mejoras en la salud mental y el bienestar, lo que ayuda a las personas y comunidades a enfrentar el estrés y la ansiedad relacionados con los impactos del cambio climático (Andersson et al., 2019; Enssle & Kabisch, 2020).

La implementación de estos refugios climáticos implica comprender las condiciones en las que se encuentra el espacio público y coproducir propuestas de diseño con las partes interesadas, garantizando la accesibilidad para las poblaciones vulnerables (Pincegher, 2023). Además, al hacer partícipe a la población en el diseño y planificación de las infraestructuras verdes se fortalece el sentido de comunidad, se puede generar un mayor apoyo público, garantizando el éxito de estos proyectos a largo plazo (Campbell-Arvai & Lindquist, 2021). De esta manera, se busca abordar las desigualdades espaciales y sociales en la distribución de recursos y servicios, promoviendo una mayor justicia y equidad en la respuesta al cambio climático.

En la ciudad de Vitoria-Gasteiz, el ayuntamiento ha reconocido la importancia de estas iniciativas y ha comenzado a desarrollar una red de refugios climáticos en diferentes puntos de la ciudad. Esta medida forma parte de una estrategia integral para hacer frente a los impactos del cambio climático y garantizar el bienestar de la población, alineada con iniciativas como el Pacto de Alcaldes y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Un claro ejemplo de ello es el Plan de Acción por el Clima y la Energía Sostenible (PACES) de Vitoria-Gasteiz, que estableció objetivos ambiciosos para alcanzar la neutralidad climática antes de 2050, destinando un presupuesto de 936,6 millones de euros para la implementación de medidas de mitigación y adaptación (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2023). Otra línea de actuación que avanza en esta dirección son todas las políticas encaminadas a promover la infraestructura verde en la ciudad de Vitoria-Gasteiz, cuyos orígenes se remontan a la constitución de su emblemático anillo verde y que ha evolucionado hacia un sistema de infraestructura verde urbana cada vez más integrado y completo, apostando en los últimos años también por la aplicación de Soluciones basadas en la Naturaleza (Aguado, Barrutia & Echebarria, 2013; Centro de Estudios Ambientales, 2014, 2021; Apilanez, Ormaetxea & Aguado, 2023).

En consecuencia, el objetivo principal de este trabajo es analizar la distribución espacial de los refugios climáticos en Vitoria-Gasteiz y estudiar su relación con los niveles de vulnerabilidad urbana a través de un análisis de correlación. Concretamente, mediante técnicas como la correlación de Pearson y el análisis de autocorrelación espacial de Moran, se pretende determinar si existe una asociación significativa entre la ubicación de estos refugios climáticos, tanto interiores como exteriores, y los patrones de vulnerabilidad socioeconómica derivados de la representación cartográfica de un índice sintético de vulnerabilidad socioespacial, que ha sido calculado en un estudio previo (Aguado, Dávila & Torres, 2022). Esta metodología busca proporcionar una herramienta sencilla para identificar si la localización de estos refugios atiende a los principios de equidad y justicia ambiental, asegurando que las áreas más vulnerables tengan una dotación adecuada de estos recursos para hacer frente a los impactos del cambio climático.

La comunicación se estructura siguiendo el esquema IMRyD: tras la introducción, se procede con un apartado donde se presenta el apartado metodológico, introduciendo el área de estudio e indicándose tanto las fuentes de información y datos utilizados, como el procedimiento GIS para llevar a cabo el análisis. La sección de resultados sintetiza los hallazgos claves del estudio. La discusión contextualiza estos resultados dentro del ámbito de la gobernanza urbana y la adaptación al cambio climático, explorando las implicaciones para la equidad espacial.



## 2. METODOLOGÍA

### 2.1 Presentación del Área de estudio

Vitoria-Gasteiz (País Vasco) es una ciudad reconocida por su destacado compromiso con la sostenibilidad y la calidad de vida de sus habitantes, así como por sus políticas sociales proactivas. Con una población de 250.100 habitantes y una extensión de 276,3 km<sup>2</sup> (Eustat, 2023), la ciudad ha sido pionera en la implementación de medidas para promover la sostenibilidad urbana y abordar el cambio climático. Desde la aprobación en el año 2006 de la Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático 2006-2012, el gobierno local ha adoptado una serie de planes y estrategias orientados a la mitigación y adaptación al cambio climático. Destacan el Plan de Lucha contra el Cambio Climático 2010-2020, centrado en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, y el reciente Plan de Acción de Adaptación al Cambio Climático para el período 2021-2030, enfocado en fortalecer la capacidad de adaptación del municipio a los impactos del cambio climático.

Aunque se trata de una ciudad que goza de un clima propio de una zona de transición climática, con temperaturas medias que rondan los 11-12 °C y precipitaciones anuales promedio de 600-650 mm, los escenarios de cambio climático predicen un aumento tanto en las temperaturas como en los eventos climáticos extremos (Tecnalia, 2023). Uno de los principales riesgos identificados es el incremento observado en el número y duración de olas de calor, así como las proyecciones que indican un aumento futuro en la frecuencia, intensidad y duración de estos eventos. Estas olas de calor pueden tener efectos adversos en la salud de la población, especialmente en grupos vulnerables como personas mayores, niños y personas con enfermedades crónicas.

En respuesta a estos retos, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha desempeñado un papel proactivo en la formulación y ejecución de planes y estrategias destinadas a abordar el cambio climático en la ciudad. Además de los planes mencionados anteriormente, se han implementado de forma complementaria iniciativas como el Plan de Gestión de la Calidad del Aire, la Estrategia Local de la Energía, el Plan Integral de Gestión de Residuos Municipales, el Plan Integral de Ahorro de Agua o la Estrategia de Infraestructura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz. Estas acciones están alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030, reflejando el compromiso del municipio con un desarrollo urbano sostenible y resiliente.

Además de su compromiso con la sostenibilidad ambiental, Vitoria-Gasteiz también ha sido pionera en la implementación de políticas sociales. Una política fundamental en este sentido ha sido la dotación de centros cívicos en todos los barrios de la ciudad desde 1989. En la actualidad, la ciudad cuenta con 14 centros cívicos, que surgieron como una evolución de las Oficinas Municipales de Barrio creadas en 1976 (Guinea Astobiza, 1995), y que se han convertido en pilares fundamentales que promueven la participación ciudadana, la descentralización administrativa y la vida sociocultural (Altuna & Sampedro, 1999). Estos espacios públicos facilitan la gestión de servicios y concentran servicios clave como espacios verdes, equipamientos deportivos, sociales y culturales en cada barrio, aportando una infraestructura equipamental de gran aceptación ciudadana que se ha consolidado como una característica distintiva de la ciudad.

Para afrontar los impactos del cambio climático, una de las medidas en fase de implantación es el desarrollo de una red de refugios climáticos distribuidos por la ciudad (Figura 1). Esta acción se enmarca en la línea estratégica de mejora de la salud de la población ante los riesgos del cambio climático y ha sido subvencionada por la Convocatoria de Ayudas de Ecoinnovación Climática Local. El objetivo principal de esta estrategia es garantizar el acceso a zonas de confort térmico durante episodios de temperaturas extremas. La red de itinerarios confortables permitirá a los ciudadanos desplazarse de manera segura y cómoda hacia los refugios climáticos establecidos. Además de proporcionar espacios seguros y frescos durante las olas de calor, esta iniciativa también contribuye a la sensibilización y educación de la población sobre los impactos del cambio climático y la importancia de adoptar medidas de adaptación.



Figura 1. Mapa de localización de los refugios climáticos



Fuente: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz & Tecnalía (2023). Elaboración propia.

## 2.2 Fuentes de información y datos

El listado de refugios climáticos fue extraído del documento interno del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, titulado "Diseño de una red de itinerarios confortables que permitan acceder a los refugios climáticos de Vitoria-Gasteiz", elaborado por el equipo de investigación de Tecnalía. Este documento contiene información detallada sobre los refugios climáticos, tanto interiores como exteriores, identificados en la ciudad. El documento presenta un listado inicial de 40 refugios climáticos interiores, que incluyen principalmente instalaciones municipales como centros cívicos, polideportivos y bibliotecas. Además, se incorporan equipamientos de titularidad pública no municipal y de titularidad privada, como museos, centros comerciales y fundaciones. Las direcciones postales de estos refugios fueron geocodificadas manualmente utilizando Google Maps, y posteriormente, se obtuvieron sus coordenadas geográficas mediante el software ArcGIS Pro.

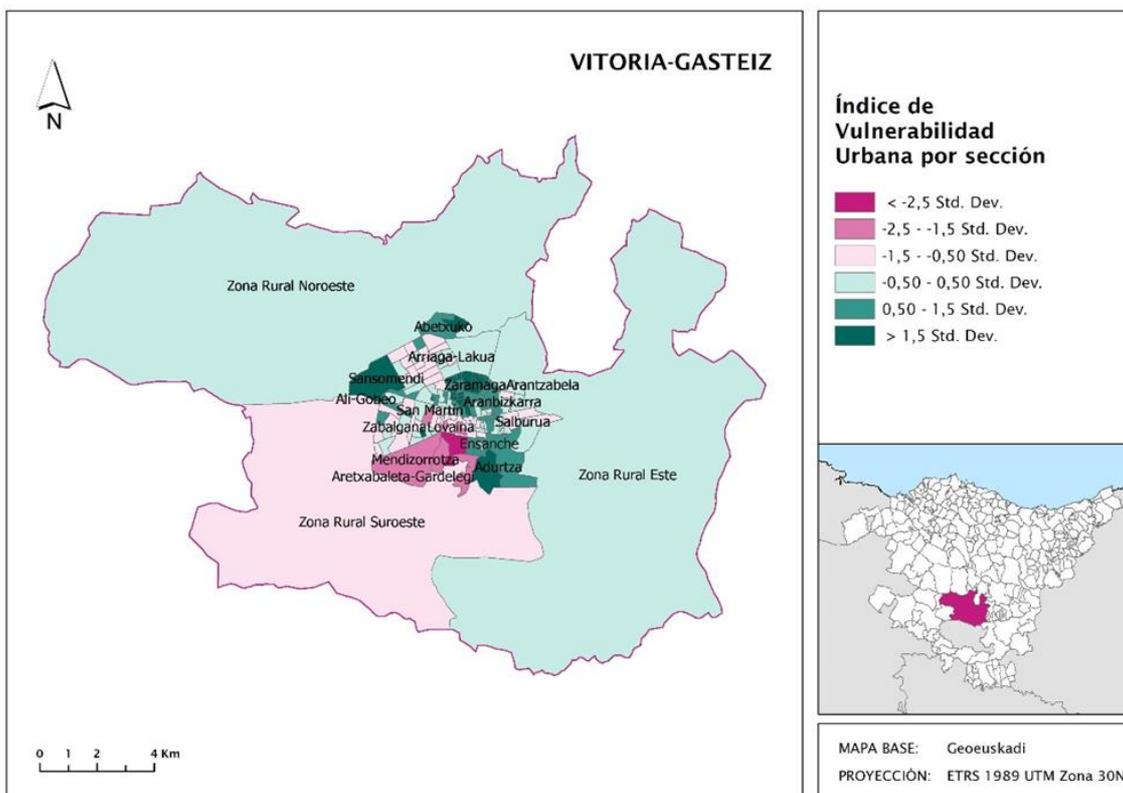
Por otro lado, el mismo documento incluye 93 espacios exteriores identificados como refugios climáticos. Muchos de estos espacios se encuentran agrupados y el documento proporciona un plano en formato de imagen. Por tanto, fue necesario realizar un proceso de cartografiado manual, mapeando los polígonos correspondientes a estos espacios verdes que forman parte de la infraestructura verde de Vitoria-Gasteiz. Mediante este proceso, se obtuvieron dos capas de información geográfica: una capa de puntos que contiene los refugios climáticos interiores y otra capa de polígonos que representa los refugios climáticos exteriores. Esto permitirá realizar los análisis espaciales necesarios para evaluar su distribución y concentración en relación con los niveles de vulnerabilidad urbana en Vitoria-Gasteiz.

Para evaluar la vulnerabilidad urbana en Vitoria-Gasteiz, se ha utilizado el índice de vulnerabilidad urbana (IVU) calculado previamente por Aguado, Dávila & Torres (2022) a nivel de sección censal. Estos autores diseñaron un índice sintético que integra 28 indicadores que pretenden medir la vulnerabilidad



relativa a tres dimensiones: demográfica, económica y residencial. La dimensión demográfica incluye indicadores que reflejan aspectos de salud como esperanza de vida y riesgo de mortalidad, así como características de la estructura poblacional como edad media, tasas de dependencia y sobrevejecimiento. También se consideran el origen de la población y su nivel educativo. La dimensión económica incluye variables de desigualdad de renta como nivel de renta familiar, coeficientes de localización de las rentas en función de su origen, índice de Gini y proporción de perceptores de RGI; además de tasas de actividad y paro. Por último, la dimensión de vivienda abarca indicadores relativos al hogar, como hogares unipersonales y otras variables relativas a las características de las viviendas principales (superficie, antigüedad y disponibilidad de calefacción). El índice de vulnerabilidad urbana se construyó mediante la técnica de Proceso Analítico Jerárquico y la aplicación de ponderaciones utilizando la escala de Saaty, que compara por pares los indicadores según su importancia en la contribución a la vulnerabilidad. Tras aplicar ponderaciones diferenciadas a los indicadores mediante comparaciones pareadas consensuadas, se realizó una sumatoria lineal ponderada de los indicadores mediante ArcGIS que mostró como resultado el mapa que representa el índice de vulnerabilidad urbana en las distintas secciones censales del municipio (Figura 2).

Figura 2. Índice Sintético de Vulnerabilidad Urbana por sección del municipio de Vitoria-Gasteiz



Fuente: Aguado-Moralejo, Dávila, & Torres (2022). Elaboración propia.

### 2.3 Metodología

Para analizar la distribución de refugios climáticos y su relación con la vulnerabilidad socioespacial en Vitoria-Gasteiz, se empleará principalmente metodología cuantitativa y análisis geoespacial. Además, se aplicarán técnicas estadísticas simples, basadas en correlaciones, que permiten determinar la relación existente entre el índice de vulnerabilidad urbana y la distribución de estos refugios.

En primer lugar, se estudia la relación entre el índice de vulnerabilidad urbana a nivel de sección censal y la distribución de los refugios climáticos interiores. Para ello, se calculará el promedio de densidad Kernel de estos refugios en cada sección censal utilizando la herramienta Densidad de Kernel de la extensión



Spatial Analyst en ArcGIS. Este proceso permite obtener un valor medio de densidad que refleja la concentración relativa de refugios climáticos interiores en cada sección censal.

Por otro lado, para los refugios climáticos exteriores, compuestos principalmente por parques y zonas verdes, se calculará el porcentaje de superficie que representan estos espacios respecto a la superficie total de cada sección censal. Esto permitirá entender cuánto espacio físico dentro de una sección censal está dedicado a los refugios climáticos exteriores, lo que puede ser un indicador importante de la disponibilidad de recursos de protección climática en áreas específicas.

Posteriormente, se procederá a correlacionar estos datos con el índice de vulnerabilidad urbana por sección censal calculado por Aguado et al. (2022) y presentado en la subsección de fuentes. Este análisis estadístico permitirá identificar posibles patrones o relaciones entre la distribución de refugios climáticos y los niveles de vulnerabilidad urbana en las distintas secciones censales. De esta forma, se pretende evaluar si la ubicación de los refugios climáticos se ajusta a los criterios de equidad espacial garantizando que las secciones más vulnerables tengan también disponibilidad de este tipo de equipamientos que pueden estar influyendo positiva o negativamente en la capacidad de estos residentes para hacer frente a eventos climáticos extremos.

### 3. RESULTADOS

Tras analizar la relación entre el índice de vulnerabilidad urbana y la localización de los refugios climáticos en Vitoria-Gasteiz, se aprecia una ausencia de correlación significativa entre estas variables. Las correlaciones de Pearson obtenidas (Tabla 1), que son prácticamente nulas, confirman la falta de asociación entre la distribución de los refugios climáticos y los niveles de vulnerabilidad urbana.

La correlación entre la densidad media de refugios climáticos interiores y el índice de vulnerabilidad urbana es prácticamente nula, aunque positiva (0,078). Sin embargo, esta correlación no resulta estadísticamente significativa (sig. bilateral = 0,32), sugiriendo que no existe una relación clara entre la concentración de estos refugios y los niveles de vulnerabilidad en las diferentes secciones censales. Asimismo, la correlación entre el porcentaje de superficie ocupada por los refugios climáticos exteriores y el índice de vulnerabilidad urbana toma un valor negativo de -0,046, pero tampoco resulta estadísticamente significativa (sig. bilateral = 0,556), indicando que no hay evidencia suficiente para afirmar que exista una relación entre la presencia de espacios verdes y zonas de refugio climático exterior y los niveles de vulnerabilidad urbana en las distintas áreas de la ciudad.

Tabla 1. Correlación de Pearson entre los refugios climáticos y el Índice de Vulnerabilidad Urbana

Variable	Correlación de Pearson	Sig. (bilateral)	Suma de cuadrados y productos vectoriales	Covarianza
Densidad media de Refugios climáticos interiores	0,078	0,32	48758,568	300,979
Porcentaje de superficie ocupada por los Refugios climáticos exteriores	-0,046	0,556	-62439,392	-385,428

Fuente: Elaboración propia a partir de SPSS.

La inexistencia de una relación clara entre la distribución de los refugios climáticos y los patrones de vulnerabilidad urbana sugiere que la ubicación actual de estos espacios no necesariamente responde a los niveles de vulnerabilidad presentes en la ciudad. Sin embargo, la falta de correlación observada en el caso de los refugios interiores puede atribuirse, en parte, a la presencia de instalaciones municipales distribuidas por toda la ciudad, como resultado de la política de dotación de centros cívicos establecida desde la década de los ochenta por el ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Esta política de descentralización y equipamiento de barrios ha sido fundamental para promover la participación ciudadana y el acceso equitativo a servicios



públicos en toda la ciudad, contribuyendo a una distribución más homogénea de los refugios climáticos interiores, independientemente de los niveles de vulnerabilidad.

En el caso de los refugios exteriores, el ayuntamiento ha optado por seleccionar zonas verdes ubicadas principalmente en áreas centrales, sin incluir aquellas ubicadas en los barrios periféricos. Esta decisión puede estar contribuyendo a una distorsión en la interrelación entre las variables, dado que los barrios periféricos presentan una diversidad de características, que van desde secciones con una vulnerabilidad muy baja en Mendizorrotza hasta secciones con una alta vulnerabilidad en Abetxuko o la zona de Sansomendi en la zona más periférica del barrio de Lakua.

De forma complementaria, se ha procedido a realizar un análisis de autocorrelación espacial de los refugios climáticos utilizando el Índice de Moran. Esta herramienta se emplea para examinar si existe una agrupación espacial significativa en los datos. El índice de Moran oscila entre -1 y 1, donde valores cercanos a -1 indican una distribución dispersa, valores cercanos a 1 indican una distribución agrupada, y un valor de 0 sugiere una distribución aleatoria. Un valor positivo indica una agrupación espacial de valores similares, lo que significa que los altos tienden a estar cerca de otros altos y los bajos se agrupan con otros bajos en el espacio geográfico analizado. Se comparan los valores observados con los esperados, y se utilizan puntuaciones z y valores p para determinar la significancia estadística de la diferencia.

Los resultados de la autocorrelación espacial (Tabla 2) muestran que los refugios climáticos interiores presentan un índice de Moran de 0,714706, indicando una fuerte agrupación espacial de estos equipamientos en Vitoria-Gasteiz. Este valor es estadísticamente significativo (valor p = 0). En contraste, los refugios climáticos exteriores, compuestos principalmente por parques y zonas verdes, exhiben un índice de Moran de 0,005537, lo que sugiere una distribución espacial más aleatoria. Sin embargo, este valor no es estadísticamente significativo (valor p = 0,39946). Por otro lado, el índice de vulnerabilidad urbana presenta un índice de Moran de 0,434237, indicando una agrupación moderada de las secciones censales con valores similares de vulnerabilidad. Este valor es estadísticamente significativo (valor p = 0). Estos resultados revelan patrones de distribución espacial distintos para los refugios climáticos interiores y exteriores. De esto se puede deducir que mientras que los refugios climáticos interiores muestran una mayor concentración, los exteriores se encuentran mejor distribuidos por el núcleo urbano. En cuanto al índice de vulnerabilidad urbana, que muestra un agrupamiento relativamente alto, se observa que en el núcleo urbano se da una tendencia a la agrupación de sección de vulnerabilidad baja en el suroeste de la ciudad, mientras que las secciones con vulnerabilidad alta muestra un comportamiento dual: por un lado, se da una concentración de secciones que muestran un carácter periférico; por otro lado, existe una concentración de secciones vulnerables en el Casco Viejo y en los denominados barrios de Oro vitorianos cuya construcción coincidió con la industrialización de la ciudad y que dieron residencia a la población obrera.

Tabla 2. Autocorrelación espacial de Moran

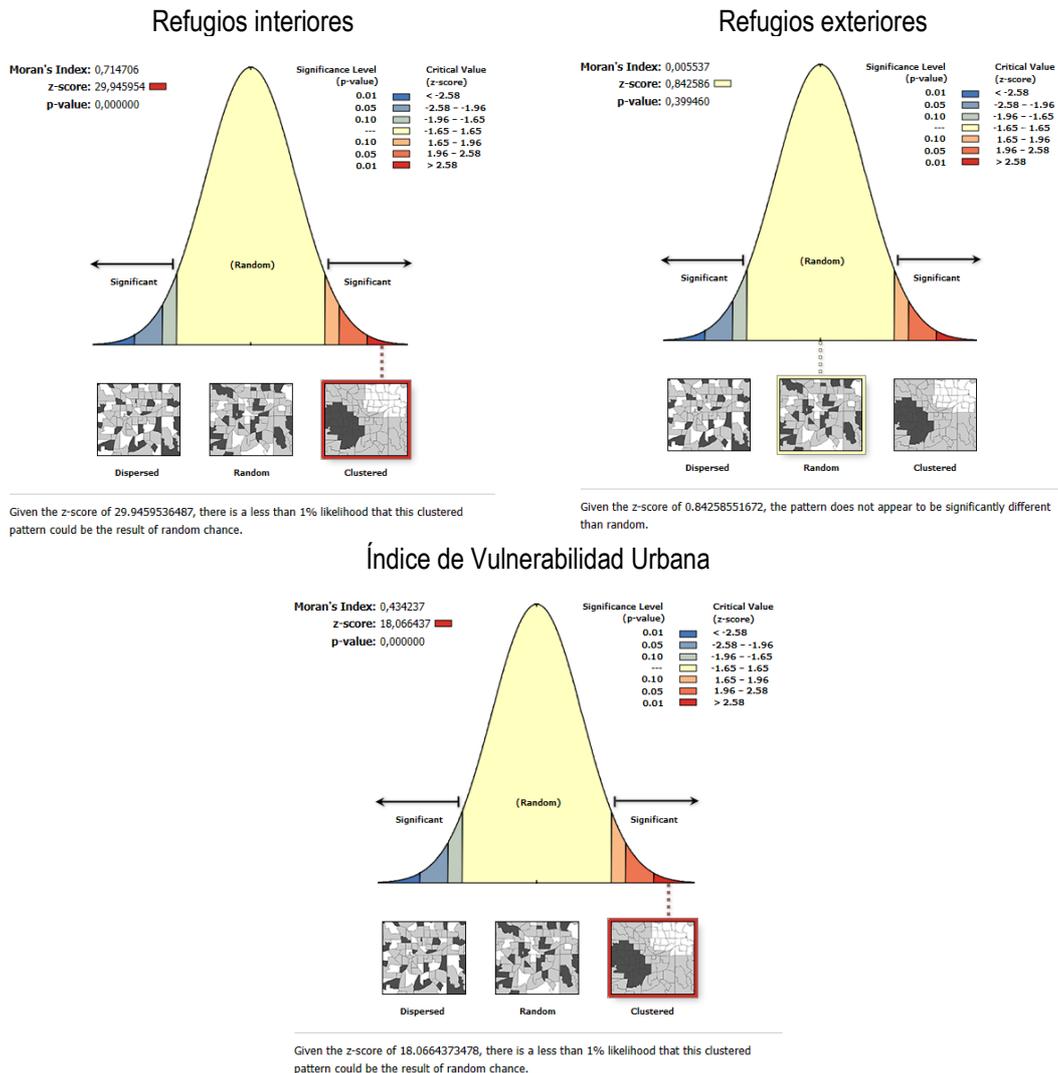
	Refugios interiores	Refugios exteriores	Índice de Vulnerabilidad Urbana
Índice de Moran	0,714706	0,005537	0,434237
Índice Esperado	-0,006173	-0,006173	-0,006173
Varianza	0,000579	0,000193	0,000594
Z-score	29,945954	0,842586	18,066437
Valor p	0	0,39946	0

Fuente: Elaboración propia a partir de ArcGis.

Gráficamente (Figura 3), también se puede visualizar la aleatoriedad de los refugios climáticos exteriores frente a la concentración de valores altos de densidad de refugios climáticos interiores y del índice de vulnerabilidad urbana.



Figura 3. Autocorrelación espacial



Fuente: Elaboración propia.

#### 4. DISCUSIÓN

Nuestro estudio ha revelado una aparente falta de correlación entre la distribución de los refugios climáticos y los niveles de vulnerabilidad urbana en Vitoria-Gasteiz, con lo que podemos concluir que la estrategia para dotar a la ciudad de refugios climáticos parece estar teniendo en cuenta criterios de justicia espacial (Marcuse, 2009). En primer lugar, la ausencia de correlación significativa entre la densidad de refugios climáticos interiores y el índice de vulnerabilidad urbana podría atribuirse a la política de dotación de centros cívicos establecida por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz desde la década de los ochenta (Guinea Astobiza, 1995; Altuna & Sampedro, 1999). Esto podría explicar la distribución más equitativa de los refugios climáticos interiores, que en su mayoría son instalaciones municipales como centros cívicos, polideportivos y bibliotecas.

Por otro lado, la falta de correlación entre el porcentaje de superficie ocupada por los refugios climáticos exteriores y el índice de vulnerabilidad urbana podría estar relacionada con la estrategia de infraestructura verde implementada por el municipio. La infraestructura verde parece estar desempeñando un papel muy relevante en la mitigación de los efectos del cambio climático en las ciudades (Sharifi et al., 2021) y su



buena distribución en la ciudad permitirá contar con una herramienta valiosa para hacer frente a futuros escenarios climáticos.

No obstante, los resultados del análisis de autocorrelación espacial de Moran revelan patrones de distribución distintos para los refugios climáticos interiores y exteriores. Mientras que los refugios interiores muestran una fuerte agrupación espacial, los refugios exteriores presentan una distribución más aleatoria. Esto podría indicar la necesidad de reevaluar la ubicación y accesibilidad de estos espacios, especialmente en los barrios periféricos, para garantizar una protección adecuada para las secciones más vulnerables de la ciudad frente a los impactos del cambio climático.

En general, los resultados sugieren que las políticas de desarrollo urbano implementadas en Vitoria-Gasteiz a lo largo de los años, como la dotación de centros cívicos y la creación de una red de infraestructura verde, han contribuido a una distribución más equitativa de los refugios climáticos, aunque existen opciones de mejora para abordar las desigualdades espaciales y sociales en la respuesta al cambio climático.

Una posible estrategia para ampliar y fortalecer esta red de refugios climáticos sería la incorporación de los patios escolares reverdecidos como parte de la iniciativa de renaturalización impulsada por el Ayuntamiento. Estos espacios naturalizados, con áreas ajardinadas y elementos naturales, podrían funcionar como refugios climáticos adicionales, brindando entornos más frescos y saludables para los estudiantes y la comunidad en general durante episodios de calor extremo (Sanz-Mas et al., 2024). Hasta la fecha, se han renovado o están en proceso de ello doce colegios en Vitoria-Gasteiz como parte de esta estrategia de renaturalización, lo que representa una oportunidad para integrar estos espacios en la red de refugios climáticos y ampliar su cobertura en toda la ciudad. Al aprovechar sinergias con iniciativas existentes, como el reverdecimiento de patios escolares, Vitoria-Gasteiz puede continuar fortaleciendo su estrategia para hacer frente a los impactos del cambio climático.

Por último, una de las limitaciones de este trabajo radica en el uso de un índice sintético preexistente, diseñado para evaluar la vulnerabilidad socioeconómica de la población. En este sentido, una línea de investigación futura para identificar mejor los beneficios de la localización de los refugios climáticos en la ciudad con criterios redistributivos y de justicia espacial, es el desarrollo de índices sintéticos específicamente diseñados para medir la vulnerabilidad frente al cambio climático. De esta forma, se podrían incorporar indicadores más precisos y relevantes, que reflejen la interacción compleja entre factores socioeconómicos y ambientales, y permitan una evaluación más completa y precisa de la vulnerabilidad de las comunidades ante los impactos climáticos.

**Agradecimientos:** Se agradece el apoyo financiero de la UPV/EHU (Convocatoria de ayudas para el desarrollo académico del profesorado de la UPV/EHU, GAITUZ 2024), del Gobierno Vasco (Grupo de Investigación en Patrimonio Construido; Subvención: IT1617-22), del Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación orientada a los retos de la sociedad (SUDIAP; Subvención: PID2019-108120RB-C32) y del Gobierno de España y FEDER-A way of making Europe (MCIN/AEI/10.13039/501100011033; Subvención: PID2021-123686OB-I00).

## REFERENCIAS

- Aguado-Moralejo, I., Barrutia, J.M., & Echebarria, C. (2013). The Green Belt of Vitoria-Gasteiz. A successful practice for sustainable urban planning. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 61(1), 181-193. <https://bage.ige-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1551>
- Aguado Moralejo, I., Dávila Cabanillas, N., & Torres Elizburu, R. (2022). Segregación socio-residencial, desigualdad social y política de vivienda en el País Vasco. UPV/EHU.
- Agyeman, J., Bullard, R. D., & Evans, B. (2012). *Just Sustainabilities: Development in an Unequal World*. Earthscan.
- Altuna, A., & Sampedro, N. (1999). Los centros cívicos como utopía integradora de la ciudad: el caso de Vitoria-Gasteiz. *Sancho el Sabio*, 1, 161-192. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/157621.pdf>
- Amorim-Maia, A. T., Anguelovski, I., Chu, E., & Connolly, J. (2022). Intersectional climate justice: A conceptual pathway for bridging adaptation planning, transformative action, and social equity. *Urban Climate*, 41, 101053. <https://doi.org/10.1016/j.uclim.2021.101053>



- Amorim-Maia, A. T., Anguelovski, I., Chu, E., & Connolly, J. (2023). Governing intersectional climate justice: Tactics and lessons from Barcelona. *Environmental Policy and Governance*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1002/eet.2075>
- Amorim-Maia, A. T., Anguelovski, I., Connolly, J., & Chu, E. (2023). Seeking refuge? The potential of urban climate shelters to address intersecting vulnerabilities. *Landscape and Urban Planning*, 238, 104836. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2023.104836>
- Andersson, E., Langemeyer, J., Borgström, S., McPhearson, T., Haase, D., Kronenberg, J., Barton, D. N., Davis, M., Naumann, S., Röschel, L., & Baró, F. (2019). Enabling Green and Blue Infrastructure to Improve Contributions to Human Well-Being and Equity in Urban Systems. *BioScience*, 69(7), 566–574. <https://doi.org/10.1093/biosci/biz058>
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2006). *Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la prevención del cambio climático*. Departamento de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Servicio de Planificación Ambiental. <https://www.vitoria-gasteiz.org/http/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/50/88/5088.pdf>
- Baró, F., Camacho, D. A., Perez del Pulgar, C., Ruiz-Mallén, I., & García-Serrano, P. (2022). Nature-Based Climate Solutions in European Schools: A Pioneering Co-designed Strategy Towards Urban Resilience. In I. Ruiz-Mallén, H. March, & M. Satorras (Eds.), *Urban Resilience to the Climate Emergency* (pp. 125-146). Springer. [https://doi.org/10.1007/978-3-031-07301-4\\_6](https://doi.org/10.1007/978-3-031-07301-4_6)
- Campbell-Arvaí, V., & Lindquist, M. (2021). From the ground up: Using structured community engagement to identify objectives for urban green infrastructure planning. *Urban Forestry & Urban Greening*, 59, 127013. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2021.127013>
- Centro de Estudios Ambientales de Vitoria-Gasteiz (2014). *Estrategia de Infraestructura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz*. <https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/eu/32/95/53295.pdf>
- Centro de Estudios Ambientales de Vitoria-Gasteiz (2021). *Catalogación de las NBS implementadas y previstas en Vitoria-Gasteiz*. <https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/28/11/92811.pdf>
- Cutter, S.L., Boruff, B.J., & Shirley, W.L. (2003). Social Vulnerability to Environmental Hazards. *Social Science Quarterly*, 84(2), 242-261. <https://doi.org/10.1098/rsos.190573>
- Enssle, F., & Kabisch, N. (2020). Urban green spaces for the social interaction, health and well-being of older people—An integrated view of urban ecosystem services and socio-environmental justice. *Environmental science & policy*, 109, 36-44. <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2020.04.008>
- Fainstein, S. S. (2010). *The Just City*. Cornell University Press.
- Fischer, E. M., Oleson, K. W., & Lawrence, D. M. (2012). Contrasting urban and rural heat stress responses to climate change. *Geophysical Research Letters*, 39(4). <https://doi.org/10.1029/2011GL050576>
- Guinea Astobiza, B. (1995). Centros cívicos en Vitoria-Gasteiz: una experiencia ya consolidada. *Zerbitzuan. Gizarte zerbitzuetarako aldizkaria/Revista de servicios sociales*, 27, 105-108. <https://www.zerbitzuan.net/documentos/zerbitzuan/Centros%20civicos%20en%20Vitoria.pdf>
- Israel, E., & Frenkel, A. (2017). Social justice and spatial inequality: Toward a conceptual framework. *Progress in Human Geography*, XX(X), 1–19. <https://doi.org/10.1177/0309132517702969>
- Israel, E., & Frenkel, A. (2018). Social justice and spatial inequality: Toward a conceptual framework. *Progress in Human Geography*, 42(5), 647-665. <https://doi.org/10.1177/0309132517702969>
- Jian, I. Y., Chan, E. H., Xu, Y., & Owusu, E. K. (2021). Inclusive public open space for all: Spatial justice with health considerations. *Habitat International*, 118, 102457. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2021.102457>
- Li, A., Toll, M., & Bentley, R. (2023). Mapping social vulnerability indicators to understand the health impacts of climate change: a scoping review. *The Lancet Planetary Health*, 7(11), e925-e937. [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(23\)00216-4](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(23)00216-4)
- López Plazas, F., Crespo Sánchez, E., Llorca Pérez, R. L., & Santacana Albanilla, E. (2023). Schools as climate shelters: Design, implementation and monitoring methodology based on the Barcelona experience. *Journal of Cleaner Production*, 432, 139588. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2023.139588>
- Marcuse, P. (2009). From critical urban theory to the right to the city. *City*, 13(2-3), 185-197. <https://doi.org/10.1080/13604810902982177>
- Marcuse, P. (2009). Spatial justice: derivative but causal of social injustice. *Spatial Justice*, 1(4), 1-6. <https://www.jssi.org/wp-content/uploads/2012/12/JSSJ1-4en.pdf>



- Montero-Gutiérrez, P., Sánchez Ramos, J., Guerrero Delgado, M. C., Cerezo-Narváez, A., Palomo Amores, T., & Álvarez Domínguez, S. (2023). Natural cooling solution for thermally conditioning bus stops as urban climate shelters in hot areas: Experimental proof of concept. *Energy Conversion and Management*, 296, 117627. <https://doi.org/10.1016/j.enconman.2023.117627>
- Otto, I. M., Reckien, D., Reyer, C. P. O., Marcus, R., Le Masson, V., Jones, L., Norton, A., & Serdeczny, O. (2017). Social vulnerability to climate change: A review of concepts and evidence. *Regional Environmental Change*, 17, 1651–1662. <https://doi.org/10.1007/s10113-017-1105-9>
- Pincegher, B. (2023). *Urban climate shelter to adapt cities to climate change: A strategy for re-designing schoolyards in Turin (Italy)* [Doctoral dissertation]. Politecnico di Torino. <http://webthesis.biblio.polito.it/id/eprint/29269>
- Pla, Jéscica Lorena. (2013). Modernidad, desigualdad social e incertidumbre: apuntes para pensar los procesos de estratificación social desde una perspectiva dinámica. *Trabajo y sociedad*, (20), 249-258. [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1514-68712013000100017&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1514-68712013000100017&lng=es&tlng=es)
- Ruiz-Apilánez, B., Ormaetxea, E., & Aguado-Moralejo, I. (2023). Urban Green Infrastructure Accessibility: Investigating Environmental Justice in a European and Global Green Capital. *Land*, 12(8), 1534. <https://doi.org/10.3390/land12081534>
- Ruiz-Mallén, I., Satorras, M., March, H., & Baró, F. (2022). Community climate resilience and environmental education: Opportunities and challenges for transformative learning. *Environmental Education Research*, 28(7), 1088-1107. <https://doi.org/10.1080/13504622.2022.2070602>
- Sanz-Mas, M., Ubalde-López, M., Borràs, S., Brugueras, S., Continente, X., Daher, C., Mari-Dell'Olmo, M., & López, M. J. (2024). Adapting schools to climate change with green, blue, and grey measures in Barcelona: Study protocol of a mixed-method evaluation. *Journal of Urban Health*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1007/s11524-023-00814-y>
- Sharifi, F., Levin, I., Stone, W. M., & Nygaard, A. (2021). Green space and subjective well-being in the Just City: A scoping review. *Environmental Science & Policy*, 120, 118-126. <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2021.03.008>
- Soja, E. W. (2010). *Seeking spatial justice*. University of Minnesota Press.
- Tecnalia (2021). Plan de Acción de Adaptación al Cambio Climático de Vitoria-Gasteiz (2021-2030) [Resumen del documento técnico para la participación pública del PAACC, desarrollado en el marco del Pacto de las Alcaldías para el Clima y la Energía]. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. <https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/32/53/93253.pdf>



# EL POTENCIAL TRANSFORMADOR DE LOS REFUGIOS CLIMÁTICOS ESCOLARES BASADOS EN LA NATURALEZA

ISABEL RUIZ MALLÉN<sup>1</sup>

JAUME MARLÈS<sup>2</sup>

ALEXANDRA MESTRE<sup>3</sup>

FILKA SEKULOVA<sup>3</sup>

FRANCESC BARÓ<sup>4</sup>

<sup>1</sup>*Estudios de Psicología y Ciencias de la Educación, Universitat Oberta de Catalunya / Instituto Interdisciplinario de Internet (IN3), Universitat Oberta de Catalunya, Rambla de Poblenou 156, 08018 Barcelona, [iruiz\\_mallen@uoc.edu](mailto:iruiz_mallen@uoc.edu)*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Grupo de investigación de Geografía Aplicada, Universidad Autónoma de Barcelona, Edificio B. Campus de la UAB 08193 Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), [jaume.marles@uab.cat](mailto:jaume.marles@uab.cat)*

<sup>3</sup>*Instituto Interdisciplinario de Internet (IN3), Universitat Oberta de Catalunya, Rambla de Poblenou 156, 08018 Barcelona, [amestre@uoc.edu](mailto:amestre@uoc.edu)*

<sup>3</sup>*Instituto Interdisciplinario de Internet (IN3), Universitat Oberta de Catalunya, Rambla de Poblenou 156, 08018 Barcelona, [fsekulova@uoc.edu](mailto:fsekulova@uoc.edu)*

<sup>4</sup>*Departamento de Geografía y Departamento de Sociología, Vrije Universiteit Brussel (VUB), Pleinlaan 2, 1050, Bruselas, Bélgica, [francesc.baro@vub.be](mailto:francesc.baro@vub.be)*

**Resumen.** Esta investigación interdisciplinar se estructura en torno al concepto de refugios climáticos escolares basados en la naturaleza para analizar sus múltiples co-beneficios. A través del caso de estudio de Barcelona, que desde 2019 implementa programas para que los patios escolares sean espacios más inclusivos, verdes y mejor adaptados al cambio climático, seleccionamos 11 escuelas transformadas y utilizamos una aproximación etnográfica basada en entrevistas semiestructuradas y observación participativa así como un muestreo de biodiversidad para examinar las oportunidades y desafíos de su diseño e implementación en términos de gobernanza participativa, biodiversidad urbana, accesibilidad y equidad, y aprendizaje al aire libre. Los resultados muestran el potencial de los patios escolares renaturalizados para promover la conectividad ecológica, reducir las desigualdades de género entre el alumnado, facilitar el contacto con la naturaleza con independencia de su condición socioeconómica y favorecer su aprendizaje. Pero también existen desafíos importantes a superar, como son la gestión de las relaciones de poder durante el diseño participativo, el mantenimiento del verde a largo plazo o el aumento de su uso pedagógico. Es necesaria la colaboración entre los diferentes actores involucrados, incluyendo al alumnado, para que estas intervenciones maximicen su potencial transformador, especialmente en relación a la acción climática.

**Palabras clave:** adaptación climática, educación ambiental, gobernanza inclusiva, patios escolares, renaturalización urbana.

## THE TRANSFORMATIVE POTENTIAL OF NATURE-BASED CLIMATE SCHOOL SHELTERS

**Abstract.** This interdisciplinary research is structured around the concept of nature-based climate school shelters to analyze their multiple co-benefits. Through the case study of Barcelona, that since 2019 has implemented programs to transform schoolyards into more inclusive and greener spaces better adapted to climate change, we selected 11 transformed schools and used an ethnographic approximation based on semi-structured interviews and participatory observation as well as biodiversity monitoring to examine the opportunities and challenges of their design and implementation in terms of participatory governance, urban biodiversity, accessibility and equity, and outdoor learning. The results show the potential of green



schoolyards to promote ecological connectivity, reduce gender inequalities among children, facilitate their contact with nature regardless of their socioeconomic status and foster learning. But there are also significant challenges to overcome, such as managing power relationships during participatory design processes, maintaining vegetation in the long-term, or increasing pedagogical use. Collaboration between the different actors involved, including the students, is necessary for these interventions to maximize their transformative potential, especially in relation to climate action.

**Keywords:** climate adaptation, environmental education, inclusive governance, schoolyards, urban greening.

## 1. INTRODUCCIÓN

Cada vez son más las ciudades que incorporan en sus programas municipales las Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN) como una medida para la adaptación al cambio climático en los entornos escolares. La finalidad principal es la de reducir la vulnerabilidad de la población infantil urbana al aumento de las temperaturas puesto que los patios (re-)naturalizados atenúan el efecto de isla de calor y mejoran el confort térmico (Antoniadis et al., 2024). El hecho de que estas intervenciones se apoyen en las SBN hace que sean estrategias más resilientes y sostenibles a largo plazo para adaptarse al cambio climático que otras medidas tecnológicas que combaten el estrés térmico en los centros educativos, como puede ser la instalación de aparatos de aire acondicionado. Las acciones de renaturalización de los entornos escolares para la adaptación climática, cuando se hacen de forma co-creada para garantizar el bienestar y aprendizaje del alumnado, así como la equidad social y la inclusividad a nivel de comunidad educativa y vecindario, se conciben como refugios climáticos escolares basados en la naturaleza o *nature-based climate school shelters* (Ruiz-Mallén et al. 2023).

La creación de estos refugios climáticos escolares basados en la naturaleza se apoya en agendas políticas internacionales (Nueva Agenda Urbana, Agenda 2030) que abogan por más y mejores espacios verdes en los entornos urbanos para mitigar y adaptarse al cambio climático. Sin embargo, el acceso a la naturaleza en las ciudades es desigual, puesto que las familias con bajos ingresos o las minorías étnicas a menudo no se benefician de las SBN, sino que son desplazadas por estas intervenciones debido a la gentrificación verde (Anguelovski et al., 2022). Además, estos colectivos tienen muy pocas oportunidades de participar en los procesos de toma de decisiones para la adaptación al cambio climático en la ciudad de manera que sus necesidades e intereses no suelen contemplarse ni incluirse (Kotsila, 2023). Por estas razones, integrar espacios verdes en los centros educativos puede maximizar el acceso equitativo de la población infantil urbana a la naturaleza (Stevenson et al., 2020).

La evidencia científica destaca otros impactos positivos o co-beneficios para la población infantil de renaturalizar los entornos escolares urbanos, los cuales son lugares clave para su desarrollo porque allí pasan la mayor parte de su día (Dyment y Reid, 2005). Los patios escolares renaturalizados proporcionan ambientes más saludables y una mayor diversidad de tipos de juego que los patios de cemento, lo que influye positivamente en el bienestar físico y psicológico del alumnado, así como en fomentar la convivencia y la inclusividad en las instituciones educativas (Giezen y Pellerey, 2021). En Holanda, las intervenciones para renaturalizar los patios escolares en varias ciudades han resultado en una mejora del comportamiento prosocial entre niños y niñas, así como en un aumento de su atención en clase al regresar del patio (Van Dijk-Wesselius et al., 2018). El estudio de Chawla et al. (2014) en escuelas de Maryland y Colorado, Estados Unidos, encuentra resultados similares al documentar que el alumnado que puede acceder a patios renaturalizados y entornos escolares verdes muestra una mejora en su atención cuando vuelve al aula, está más calmado y tiene menos problemas de comportamiento. Asimismo, la evidencia científica sugiere que las mejoras en la atención y el aprendizaje del alumnado también se producen mediante el aprendizaje al aire libre cuando el profesorado desarrolla propuestas educativas significativas que captan y mantienen su interés (Dyment, 2005; Marchant et al., 2019). La libertad que experimentan los niños y las niñas cuando abandonan las cuatro paredes de la clase les permite un mayor movimiento y más formas de expresión además de reforzar el desarrollo de competencias relacionadas con la resolución de problemas, el trabajo colaborativo, la comunicación y la capacidad de argumentación (Marchant et al., 2019).



Las investigaciones de Van Dijk-Wesselius et al. (2018, 2022) evidencian otros co-beneficios de la renaturalización de los patios escolares en términos de equidad de género. Sus resultados muestran un incremento de la actividad física de las niñas durante las horas de recreo en el patio transformado en comparación con su comportamiento más pasivo en el anterior patio de cemento en el que se jugaba al fútbol, un deporte dominado por los niños. En la misma línea, los resultados del estudio de Lucas y Dymont (2010) realizado en una escuela de nivel primaria en Australia señalan que mientras la pista de cemento está dominada por niños, en las zonas verdes del patio juegan niñas y niños por igual. Eliminar el cemento de una parte o la totalidad del patio introduciendo elementos naturales como vegetación, arena y agua proporciona más y distintos espacios para desarrollar juegos creativos y de exploración y, por lo tanto, mayores y mejores oportunidades para las alumnas y los alumnos de diversificar su juego al disponer de más opciones de acuerdo con sus necesidades, intereses y habilidades (Lucas y Diment, 2010; Van Dijk-Wesselius et al., 2022). Esta evidencia empírica resuena con la idea del arquitecto Simon Nicholson sobre la creatividad, llamada teoría de las piezas sueltas, que trasladada a la esfera educativa argumenta que la capacidad de inventiva y de descubrimiento está directamente relacionada con la cantidad y tipo de materiales que pueden ser movidos y usados. Unos materiales que aumentan en cantidad y tipología cuando los patios escolares disponen de áreas verdes (Chawla et al., 2014).

La mayoría de estos datos sobre los co-beneficios de los patios escolares renaturalizados se ha recogido en ciudades del centro y norte de Europa y de América del Norte (Sekulova y Ruiz-Mallén, 2024). No obstante, en el contexto mediterráneo que es altamente vulnerable al cambio climático y donde se están llevando a cabo diversas iniciativas y programas de renaturalización de patios escolares, hay muy pocos estudios que hayan hecho este tipo de análisis. El desarrollo de refugios climáticos naturalizados en entornos escolares es particularmente prioritario en ciudades como Barcelona, dada la grave situación de sequía que afecta a esta ciudad y su provincia. En febrero del 2024 Barcelona entró en la Fase de Emergencia I por sequía limitando el consumo de agua a 200 litros por persona y día y estableciendo el riego de supervivencia con agua freática o regenerada (Ayuntamiento de Barcelona, 2024). A nivel de estudios previos, en la ciudad de Barcelona se han identificado y documentado el tipo de intervenciones arquitectónicas y técnicas que mejoran la adaptación climática de los patios renaturalizados de las escuelas (López Plazas et al., 2023), se han analizado las implicaciones en términos de equidad de los criterios de selección de las escuelas que se benefician de estos programas y los desafíos que implica la gobernanza del diseño y mantenimiento de los nuevos patios (Baró et al., 2022), pero todavía no se ha abordado de manera holística el potencial socio-ecológico de las SBN aplicadas en entornos escolares para impulsar la adaptación climática.

La presente investigación responde a esta brecha de conocimiento y se estructura en torno al concepto de refugios climáticos escolares basados en la naturaleza utilizando una aproximación interdisciplinar que analiza los múltiples co-beneficios de estas intervenciones. El análisis de los co-beneficios gira en torno a cuatro dimensiones interconectadas por la gestión y uso de los patios transformados: gobernanza participativa, biodiversidad urbana, acceso y equidad, y aprendizaje al aire libre. Este análisis interdisciplinar arroja luz sobre el potencial transformador de estos refugios climáticos escolares basados en la naturaleza en términos sociales, ecológicos y pedagógicos en el contexto del centro educativo, así como a nivel de vecindario y ciudad.

## 2. METODOLOGÍA

### 2.1 Barcelona como caso de estudio

Barcelona ha sido una de las ciudades pioneras en dar respuesta a la necesidad de transformar los patios escolares para adaptarlos al cambio climático a la vez que responder a otros retos identificados en la planificación de la ciudad, como aumentar la vegetación, los juegos diversificados y espacios inclusivos basados en la coeducación (siendo la coeducación un método educativo que parte del principio de la igualdad de género y la no discriminación por razón de sexo), así como ofrecer nuevas oportunidades de juego y aprendizaje (Instituto Infancia y Adolescencia, 2021). El primer proyecto realizado en esta línea fue *Refugis Climàtics* (Refugios climáticos 2019-2021) financiado por la Unión Europea que incluía medidas de infraestructura verde, azul y gris para combatir el calor en patios y edificios de 11 centros educativos de la



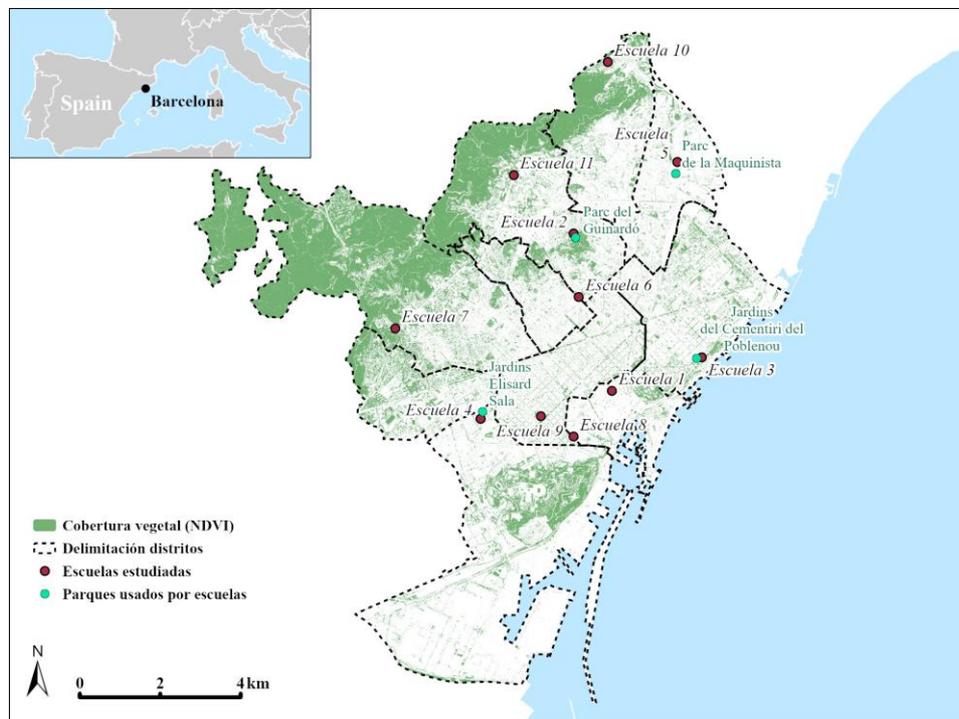
ciudad (Urban Innovative Actions, 2020). Un criterio para la selección de las escuelas fue el compromiso de abrir sus patios transformados al público en general, para así facilitar un refugio climático al vecindario con independencia de su poder adquisitivo.

A partir de este piloto, desde el 2020, el Ayuntamiento de Barcelona impulsa el programa *Transformem els patis* (Transformamos los patios 2020-2030) para lograr que en el 2030 todos los patios de las escuelas públicas con educación infantil y primaria y los institutos-escuela de la ciudad dispongan de patios naturalizados y adaptados al cambio climático, con distintos ambientes de juego, coeducativos y que aporten usos diversos para la comunidad y el vecindario. El programa *Transformem els patis* incide en que los cambios en el patio no solo implican una transformación física sino también una transformación pedagógica guiada por la elaboración de un proyecto educativo del patio. Esta transformación se plantea para ser co-producida entre los diferentes actores que usan y gestionan el patio, por lo que se basa en un proceso de diseño participativo. En 2023, estos programas habían transformado los patios de 71 escuelas del total de 176 de la ciudad.

En paralelo, varios centros educativos de la ciudad han renaturalizado sus patios a través de otras subvenciones municipales (p.ej., Proyectos por el Clima, Presupuestos participativos) o de su propio presupuesto. A la vez, en estos últimos años algunas escuelas de nueva construcción han planteado sus nuevos patios en la línea de los criterios del programa *Transformem els patis*.

Nuestro análisis recoge esta diversidad de casos. Seleccionamos 11 escuelas públicas de nivel primaria de la ciudad de Barcelona que habían transformado sus patios a través de los programas municipales de *Refugios Climáticos* en 2020 (escuelas 1 a 3) y *Transformem els patis* en 2021 y 2022 (escuelas 6 a 8), de subvenciones municipales y fondos propios en 2020 (escuela 4) y como resultado de la construcción de una nueva escuela en 2020 (escuela 5), y que se encontraban en el proceso de diseño del nuevo patio como parte del programa *Transformem els patis* en 2022 (escuelas 9 a 11). Como muestra el mapa (Fig. 1), las escuelas se distribuyen entre nueve de los 10 distritos de Barcelona para contemplar en el análisis la heterogeneidad de la ciudad en términos de nivel socioeconómico y superficie verde del barrio.

Figura 1. Distribución de las escuelas muestreadas en la ciudad de Barcelona



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Open Data BCN.

Nuestro análisis también incluye la diversidad e intensidad en usar SBN para las intervenciones, puesto que las características estructurales y arquitectónicas de los edificios y patios escolares condicionan directamente en el resultado final de la transformación del patio (Tabla 1, Fig. 2).



Tabla 1. Superficie de área verde en el patio escolar de las escuelas estudiadas

Escuela	Distrito	M <sup>2</sup> de cobertura verde
1	Ciutat Vella	40
2	Horta-Guinardó	2800
3	Sant Martí	1700
4	Sants-Montjuïc	230
5	Sant Andreu	100
6	Gràcia	4000
7	Sarrià-Sant Gervasi	620
8	Ciutat Vella	3
9	Eixample	10
10	Nou Barris	280
11	Horta-Guinardó	4600

Fuente: Baró et al. (2021) actualizado con datos de campo de Jaume Marlès.

Figura 2. Ejemplos de contraste entre la transformación física del patio de una escuela con amplia superficie exterior (escuela 6) y la de una con limitaciones arquitectónicas (escuela 8), ambas del programa municipal Transformem els patis.

#### Escuela 6



#### Escuela 8



Fuente: Elaboración propia. Fotografías de Alexandra Mestre.

## 2.2 Recogida y análisis de datos

Desde octubre 2022 hasta junio 2023 recogimos datos para informar las dimensiones de gobernanza participativa, biodiversidad urbana, accesibilidad y equidad, y aprendizaje al aire libre.

El análisis de la gobernanza se llevó a cabo en tres escuelas que se encontraban en el proceso de diseño de los nuevos patios para ser transformados en verano de 2023 (escuelas 9 a 11) y en cinco



escuelas que ya habían transformado sus patios en 2020 (escuelas 1 a 5). En las primeras se realizó observación participativa durante las cuatro sesiones implementadas en cada escuela por el programa *Transformem els patis* para el diseño participativo del nuevo patio. En las segundas se realizaron 10 entrevistas semi-estructuradas con docentes y equipos directivos de los centros. Las observaciones se documentaron en un diario de campo que se analizó cualitativamente en base a categorías de análisis pre-establecidas: actores implicados, acceso a la información, facilitación y relaciones de poder, inclusión en el diseño final. En el caso de las entrevistas, se transcribieron y codificaron utilizando el software Nvivo mediante categorías preestablecidas como son los actores implicados en el diseño y mantenimiento, las estrategias de mantenimiento, entre otras, y categorías emergentes como por ejemplo las oportunidades y tensiones en el diseño y el mantenimiento.

Para el estudio de biodiversidad, en la primavera de 2023, se muestrearon los patios escolares de cuatro escuelas con patios transformados en 2020 (escuelas 2 a 5) y los cuatro parques o jardines más cercanos (Fig. 1). En el caso de la vegetación, se identificaron las especies de árboles, arbustos y herbáceas de patios y parques con el apoyo de guías de flora ornamental (Sánchez Lorenzo) y la App (Plant Net). Para la fauna artrópoda, primero se seleccionaron las tres especies de árboles, tres de arbustos, y cinco de herbáceas que fueran más accesibles y con más masa foliar para después recolectar los individuos usando un paraguas japonés. Los individuos se depositaron sobre una sábana blanca para diferenciar las especies con la ayuda de una lupa. Posteriormente se fotografiaron en alta resolución para su identificación usando guías de campo y aplicaciones (p.ej. Picture Insect). Este muestreo se repitió tres veces en cada patio y parque. Los datos de la vegetación y la fauna invertebrada se vaciaron en una hoja de cálculo para calcular la correlación significativa entre la escuela y el parque más cercano, y con la riqueza de vegetación y la fauna (test de correlación de Pearson's y test de correlación de Spearman's).

Para el análisis de los aspectos relacionados con la mejora del acceso al verde y la equidad y los datos del aprendizaje al aire libre, se realizaron 15 entrevistas semi-estructuradas al equipo directivo y personal docente de las ocho escuelas con patios transformados entre los años 2020 y 2022 (escuelas 1 a 8). Además, en el caso de las escuelas con una intervención más reciente (escuelas 6 a 8) se complementaron las entrevistas con observaciones sistemáticas del tipo de juego e interacciones entre el alumnado y entre alumnado y los elementos naturales del patio durante el tiempo de recreo en la mañana y medio día, dividiendo el patio en tres zonas: pista pavimentada, zona con estructuras de juego y zona tranquila. Las categorías de observación se basan en las de Van Dijk-Wesselius et al. (2022) y Kuh et al. (2013) para el juego cognitivo (juego con reglas incluyendo los deportes, juego locomotor, juego constructivo, juego dramatizado, juego exploratorio) y comportamiento no-cognitivo (conversar, observar otros niños o niñas, entrar en conflicto, bromear, hablar con los docentes). Las entrevistas se transcribieron y posteriormente se codificaron utilizando el software Nvivo siguiendo una estrategia de codificación basada en los códigos más significativos y frecuentemente identificados, como la diversidad de juego, el género, el aprendizaje al aire libre. Las observaciones sistemáticas se analizaron cuantitativamente para reportar el alumnado que participaba en las distintas categorías de observación, considerando el género. Para complementar el análisis del aprendizaje al aire libre, se revisaron los proyectos educativos de centro (PEC) con la finalidad de identificar si las escuelas plantean el uso pedagógico del patio en este recurso programático.

En todas las escuelas, y con anterioridad a la recogida de datos, se obtuvo el consentimiento informado de la dirección de la escuela y de las personas entrevistadas para la obtención y análisis de los datos. Todos los datos fueron anonimizados.

### 3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

#### 3.1 Gobernanza participativa

Las observaciones de las sesiones participativas organizadas por los técnicos municipales para el diseño de los patios escolares renaturalizados (escuelas 6, 7 y 8) muestran que, en general, se logra involucrar a los diferentes actores clave que usan el patio dentro y fuera del horario escolar, llamados "grupo motor": equipo docente, alumnado, monitores de comedor, familias, asociaciones deportivas de extraescolares y organizaciones ambientales de barrio. Involucrar al alumnado permite dar voz y agencia propia a los principales usuarios del patio para influir en las decisiones sobre su diseño, identificando usos



y elementos y reflexionando sobre cómo mejorar su patio. Sus propuestas son muy claras y concretas, encaminadas a reclamar más verde, sombra y fuentes de agua y mejorar las condiciones de juego.

Por otro lado, observamos que el tipo de intervención en cada patio y su resultado depende en gran medida de la capacidad de participación de los distintos actores de la comunidad educativa, como las familias, así como de las condiciones socioeconómicas de la escuela y del barrio en el que están ubicadas (% becas comedor de la escuela, renta media, población migrante del Sur global). La participación de las familias de los centros educativos situados en barrios de mayor renta suele ser más intensa y comprometida que en los de menor poder adquisitivo, por la disponibilidad de tiempo para realizar estas actividades voluntarias y otras diferencias socioculturales. Estas condiciones también determinan el tipo y cantidad de elementos naturales que pueden configurar el nuevo patio y el presupuesto adicional con el que pueden contar las escuelas para su mantenimiento. En las escuelas ubicadas en barrios con rentas bajas y porcentajes elevados de población migrante del Sur global las familias no disponen del tiempo ni capacidad para participar de manera convencional en el diseño del patio lo que, aunado a la necesidad de los centros de invertir su presupuesto en apoyar cuestiones estructurales como la integración del alumnado migrante, repercute en el alcance de la transformación del patio y los co-beneficios derivados (Sekulova y Ruiz-Mallén, 2024). Se apuesta en este sentido por políticas y planes de implementación de SBN en entornos escolares que diferencien entre las distintas capacidades de los centros educativos para visionarlas y mantenerlas, con una mirada especial hacia aquellos que se encuentran en barrios o distritos más marginados (Baró et al., 2022; Giezen y Pellerey, 2021).

Lograr una facilitación estructurada y justa es fundamental para alcanzar los objetivos del proceso de diseño participativo. Observamos como en algunos casos esta facilitación está ausente, impidiendo la integración de las propuestas del alumnado en el diseño, ya que a menudo se realiza de manera apurada y poco estructurada, ignorando propuestas que encajan con las de los adultos participantes. También observamos que una facilitación débil conlleva que los equipos de arquitectos, que son vistos como “los y las expertas” por el resto de participantes, impongan su manera de entender y producir cambios en el patio apoyándose en criterios técnicos que pueden contradecir la experiencia vivida en el patio por la comunidad educativa. En este sentido, el liderazgo de los representantes de las instituciones municipales, como el Ayuntamiento y el Consorcio de Educación, es esencial para apoyar las propuestas del grupo motor que apuestan por transformaciones más ambiciosas e innovadoras en términos de adaptación climática, coeducación y renaturalización (Muela et al. 2019).

Hay dos cuestiones polémicas o retos comunes que emergen durante el proceso de diseño del patio y también una vez transformado. El primero es la reducción del tamaño de las pistas y espacios pavimentados que genera tensiones entre los que prefieren mantener la dominancia del uso deportivo y quienes prefieren diversificar los usos. En general, son pocas las escuelas en las que se decide reducir de forma significativa la pista pavimentada por el peso que las actividades extraescolares como el fútbol, patinaje, etc. tienen para muchas familias. El segundo es el grado de renaturalización del patio por los retos reales que plantea su gestión una vez transformado (p.ej., limpieza de ramas o flores caídas, contención de la arena), y por el desconocimiento hacia el mantenimiento de la vegetación. Dos de las escuelas (1 y 4) solucionan este reto contratando expertos en jardinería con presupuesto propio: “*Tener un refugio climático es un lujo para la escuela y para este barrio; lo teníamos que cuidar mucho y mantener; así que recorrimos a un profesional en jardinería que es una persona del barrio*” (Entrevista A, escuela 1). En otra escuela (5) lo hace el equipo docente y el alumnado. Pero en aquellas escuelas que no encuentran una solución y esperan que la administración haga el mantenimiento hay árboles o plantas que no sobreviven a las altas temperaturas y la sequía y las complicaciones que conlleva (p.ej. plagas) porque ese mantenimiento no está llegando (escuelas 2 y 3). Con independencia de cuál sea la mejor solución, los expertos están de acuerdo en la necesidad de involucrar al alumnado de manera activa en el mantenimiento de la vegetación para poder experimentar los beneficios pedagógicos que proporciona el contacto con la naturaleza en los patios transformados (Giezen y Pellerey, 2021).

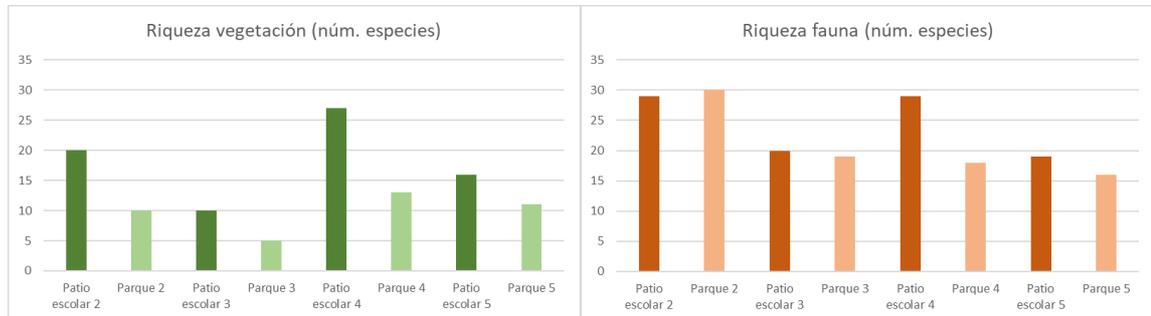
### 3.2 Biodiversidad urbana

Los resultados de las cuatro escuelas analizadas (escuelas 2 a 5) muestran que los patios escolares transformados albergan una considerable diversidad de especies de artrópodos (entre 19 y 29 especies). Al contrastarla con la de los parques o jardines próximos, el resultado es sorprendente puesto que la



diversidad de especies de artrópodos y también de vegetación en general es comparable y en muchos casos es superior en los patios de las escuelas (Fig. 3).

Figura 3. Número de especies de vegetación y fauna invertebrada encontrados en cada uno de los patios de las cuatro escuelas y parques o jardines cercanos muestreados.



Fuente: Elaboración propia.

Puesto que la superficie de los parques y jardines muestreados es más del doble de la superficie de las áreas verdes de los patios escolares (11.950m<sup>2</sup> de parques versus 4.830m<sup>2</sup> de patios) se hubiera esperado encontrar una mayor riqueza de especies en los espacios verdes de mayor tamaño. Si analizamos el efecto de la superficie a nivel de los patios escolares vemos que el área verde tampoco es un factor determinante en la riqueza. Por ejemplo, en el caso de las escuelas 2 y 4, con 29 especies cada una siendo las que presentan una mayor riqueza de especies de artrópodos, sus patios se diferencian claramente en el tamaño de la superficie verde, que es de 2.800m<sup>2</sup> en el primer caso y 230m<sup>2</sup> en el segundo caso.

Entre la riqueza de vegetación y la riqueza de fauna, tanto en las escuelas como en los parques y jardines, encontramos que existe una tendencia positiva (no significativa) de manera que, a más número de especies de vegetación, más especies de fauna. En este sentido, vemos que las escuelas 2 y 4 que albergan la mayor riqueza de fauna artrópoda presentan una riqueza de vegetación de 20 especies para la escuela 2 y de 27 para la escuela 4. Como se ha comentado, la relación entre la riqueza de fauna invertebrada y de vegetación es positiva en los patios escolares, aunque no es significativa. Por lo tanto, entre una mayor riqueza de artrópodos y superficie de verde (tamaño) no encontramos una correlación significativa, pero sí una tendencia positiva entre la riqueza de fauna artrópoda y la riqueza de vegetación.

Finalmente, nuestros resultados indican que el número de individuos de cada familia observado en los patios escolares está correlacionado positivamente con el número de individuos de cada familia observado en los parques próximos, independientemente de la distancia entre la escuela y el parque (entre 40 y 200m), sugiriendo la importancia de los patios escolares para reforzar la conectividad ecológica en la ciudad (Piano et al., 2020; Barr et al., 2021), como también su papel como proveedores de servicios ecosistémicos como la polinización y el control de plagas (Philpott et al., 2014).

### 3.3 Equidad y acceso al verde

Tanto las personas entrevistadas como las observaciones realizadas indican que la diversidad de juego ha aumentado considerablemente en los patios con SBN de las escuelas estudiadas, independientemente del tipo y nivel de intervención. Que la transformación del patio aporte nuevas estructuras de juego y zonas tranquilas y haya reducido la pista asfaltada, conlleva que los deportes como el fútbol ya no sean la actividad que domina el uso del espacio por parte de unos pocos durante el recreo. Esto supone un avance en equidad de género ya que el fútbol sigue siendo un deporte principalmente practicado por los niños. Por ejemplo, el día en que más niñas jugaban a fútbol en el patio de la escuela 6, había 6 niñas y 15 niños. Además, gracias a estos cambios en el patio, los conflictos que solían surgir con el fútbol en los recreos han disminuido, “reduciéndose a la mitad en el recreo del medio día” (Entrevista G, escuela 6), unos resultados que coinciden con los observados en centros educativos de Holanda (Van Dijk-Wesselijs et al., 2018).

Con el nuevo patio, el alumnado de las escuelas observadas se relaciona mediante otros tipos de juego: a través de las nuevas estructuras de equilibrio y escalada de algunos patios, las mesas de pingpong, u otros juegos. El juego exploratorio también ha aumentado en los lugares con vegetación o arena, siendo



más frecuente en las niñas. En las escuelas 6 y 7 algunos niños y niñas comentan que les gusta jugar con insectos y regar las plantas del patio.

En varias escuelas que tienen patios de menor superficie y área verde (por ej. escuelas 8 y 9), varios días a la semana algunos grupos van al parque cercano durante los recreos. Esto es beneficioso para el alumnado porque amplía su interacción con espacios naturales y tiene una mayor área de juego, así como para aquéllos que permanecen en el patio escolar ya que también disponen de más espacio. No obstante, se observan diferencias: el alumnado de las escuelas ubicadas en barrios de alto nivel adquisitivo va a grandes parques urbanos similares a un bosque donde pueden observar la naturaleza, correr y relajarse (escuela 7 en Sarrià que accede al Parque Natural de Collserola) mientras que aquellos de escuelas de barrios humildes solo tienen acceso a jardines más reducidos con menos vegetación donde suelen jugar con las estructuras de juego (escuela 8 en el barrio del Raval). Estos resultados coinciden con evidencia que muestra que la población infantil que asiste a escuelas situadas en los barrios más ricos de la ciudad en general tiene más acceso a espacios verdes, tanto dentro como fuera del recinto escolar, y además estas escuelas organizan más actividades en entornos naturales que las que están situadas en barrios más humildes y con poco acceso al verde (Baró et al., 2021).

Aun así, la directora de la escuela ubicada en un barrio desfavorecido destaca la importancia de proporcionar este acceso a la naturaleza, aunque no sea posible hacerlo con la intensidad deseada a causa de las limitaciones del entorno antes mencionadas: *“El material natural les ayuda a construir, y este contacto ayuda a construir el pensamiento, esta parte de creación natural debe alentarse. Por eso intentamos darles materiales, partes sueltas, algo tan simple como eso, a las que no pueden acceder porque sus familias no van a la playa, a la montaña, ni al bosque. Estas familias no van porque consideran que está lejos, las fronteras del barrio están muy definidas, cruzar la “Rambla del Raval” es salir del barrio. No se mueven más allá de lo que les rodea, porque es su comunidad, donde se sienten arraigados, protegidos y es normal, y temen lo desconocido. Pero todas estas oportunidades tienen que ser ofrecidas por la escuela, es compensatorio, debe hacerse, así que lo buscamos, ¿cómo lo hacemos? Llevándolos fuera”*. (Entrevista 1, escuela 8)

### 3.4 Aprendizaje al aire libre

Los resultados de las entrevistas con docentes y equipo directivo indican que la transformación del patio escolar ha potenciado su uso como espacio de aprendizaje en aquellas escuelas que ya realizaban actividades educativas al aire libre en sus patios antes de la transformación: *“Ahora todo está como más a mano para los niños y niñas y lo utilizamos [el patio] tanto para ir a hacer dibujo, para investigar, como para ir a observar. Antes, como trabajo pedagógico solo teníamos el huerto, ahora no, ahora hacemos más trabajo pedagógico, y supongo que podremos dar [clases] cada vez más [en el patio]”* (Entrevista D, escuela 4). Una docente de la escuela 6 relata como ahora el alumnado puede trabajar mejor los proyectos de artes escénicas en el patio porque tienen más espacio para moverse y expresarse, y como lo utilizan para actividades de las clases de ciencias naturales y para debates planteados en ciencias sociales en el área de medio natural, social y cultural.

Sin embargo, muchas de las escuelas que no contemplaban el uso pedagógico del patio más allá de la educación física antes de la transformación, siguen sin hacerlo después. Por ejemplo, las escuelas 7 y 8 argumentan que las dimensiones reducidas y condiciones de sonoridad de sus patios no permiten utilizarlos como aula para otras asignaturas. De hecho, solo tres Proyectos Educativos de Centro (PEC) de las escuelas estudiadas incorporan el patio como un espacio de aprendizaje que va más allá de la educación física y ya lo hacían antes de renaturalizar sus patios. La escuela 1 construyó un jardín vertical y un huerto en el patio de la azotea que utilizan con finalidades pedagógicas; el PEC de la escuela 4 incluye los juegos en el patio como uno de los ambientes de aprendizaje, mientras que el PEC de la escuela 2 destaca por tener una “Escuela de Naturaleza” en uno de sus patios.

Integrar el patio y la interacción con la naturaleza a través del aprendizaje al aire libre en los PEC en particular, y en la planificación curricular de las escuelas en general, es necesario para que el alumnado internalice los valores de su entorno natural, no solo los instrumentales sino también y sobre todo los intrínsecos (Strife, 2010; Giezen y Pellerey, 2021). En este sentido, aunque el personal docente entrevistado en la mayoría de las escuelas coincide en señalar que los patios escolares podrían utilizarse más como espacios pedagógicos y algunas incluso apuntan que el aprendizaje al aire libre probablemente estará en el currículum oficial de primaria en un futuro cercano por sus beneficios, todos ellos señalan



barreras operativas para materializarlo. Por una parte, algunos entrevistados justifican la enseñanza exclusiva dentro del aula porque *“para el alumnado es difícil entender que el lugar que utiliza para jugar puede ser un aula para aprender”* (Entrevista I, escuela 8). Argumentan que aceptar el uso del patio escolar como un aula al aire libre es un proceso de aprendizaje, tanto para el alumnado como también para el profesorado, que no sucede de manera automática, sino que necesita de un tiempo de transición y acompañamiento por parte de expertos. Complementando esta idea, otros mencionan que el profesorado de primaria no se plantea que lo que está enseñando en la clase lo puede enseñar fuera, en el patio, porque no se le ha ofrecido una formación pedagógica adecuada para realizar actividades al aire libre dentro de su centro educativo (tampoco después de la intervención con SBN). Les faltan herramientas e información sobre cómo enseñar al aire libre y también confianza, coincidiendo con los retos identificados por docentes en otras ciudades europeas (Van Dijk-Wesselius et al., 2020; Giezen y Pellerey, 2021).

#### 4. CONCLUSIONES

Los resultados de este análisis que hemos realizado tomando como caso de estudio los patios renaturalizados de la ciudad de Barcelona muestran el potencial transformador de estos refugios climáticos escolares basados en la naturaleza desde distintas dimensiones. Los patios renaturalizados pueden promover la conectividad ecológica urbana, reducir las desigualdades de género en el juego, facilitar el contacto de la población infantil con la naturaleza con independencia de su condición socioeconómica y favorecer su aprendizaje. Estos co-beneficios incluyen aspectos ecológicos, sociales y pedagógicos a nivel del centro educativo en el que se ha hecho la intervención con SBN, pero también tienen un impacto a escala de barrio o distrito como señalan los resultados. Aun así, existen desafíos importantes a superar, como la gestión de las relaciones de poder entre los actores clave que participan en el diseño participativo de los patios renaturalizados, el mantenimiento del verde a largo plazo o el aumento del uso pedagógico del patio y su integración en la planificación curricular del centro educativo.

Para que estas intervenciones maximicen su potencial transformador, especialmente en relación a la acción climática, es necesaria la colaboración entre los diferentes actores involucrados, incluyendo y enfatizando el papel del alumnado en la toma de decisiones sobre el diseño del refugio climático naturalizado y en las acciones y actividades relacionadas con su mantenimiento. Cuando toda la comunidad educativa participa en el diseño del nuevo patio escolar, la intervención puede responder mejor a sus necesidades e intereses en relación al acceso y contacto con elementos naturales. Incorporar más biodiversidad a través de implementar SBN en el patio escolar aumenta el acceso al verde y ofrece nuevas oportunidades de aprendizaje al alumnado. La biodiversidad de los patios escolares renaturalizados proporciona al alumnado en general un acceso a la naturaleza prácticamente diario en un contexto urbano donde, en ocasiones, sobre todo en barrios de bajo nivel socioeconómico, las posibilidades de poder acceder a espacios verdes públicos son limitadas, y además contribuye a la conectividad ecológica urbana. La gestión y mantenimiento del patio renaturalizado para sostener y aumentar estos co-beneficios va a depender de cómo se establecen los procesos de participación en la toma de decisiones sobre el patio y de si se integra el patio como un espacio educativo en la escuela que se tiene que cuidar y aprovechar como cualquier otro espacio de aprendizaje del centro.

Como hemos visto, los resultados sobre estos potenciales y retos dialogan con los encontrados en estudios previos elaborados en otras ciudades del centro y norte de Europa. Sin embargo, nuestro análisis es pionero por su aproximación interdisciplinar y multidimensional en tanto que aporta evidencia empírica sobre cómo las diferentes dimensiones alrededor del potencial socio-ecológico de la renaturalización de entornos escolares para la adaptación climática están vinculadas y son interdependientes. Esta interdependencia y visión holística debe considerarse al plantear futuras investigaciones sobre los co-beneficios de las SBN para la adaptación climática urbana en entornos escolares u otros contextos a fin de obtener evidencia que pueda informar de manera integral los debates académicos en geografía urbana en torno a la renaturalización de las ciudades, así como las diferentes políticas y programas relativos a la adaptación climática y la justicia ambiental en espacios urbanos.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación COOLSCHOOLS (<https://coolschools.eu>) financiado por el programa de investigación e innovación Horizon



2020 de la Unión Europea bajo el acuerdo de subvención núm. 101003758, así como de la Agencia Española de Investigación (PCI2022-132958, MCIN/AEI /10.13039/501100011033), Innoviris (Región de Bruselas Capital), Dutch Research Council (NWO), The Research Foundation – Flanders (FWO) y Agence Nationale de la Recherche (ANR).

## REFERENCIAS

- Anguelovski, I., Connolly, J. J. T., Cole, H., Garcia-Lamarca, M., Triguero-Mas, M., Baró, F., Martin, N., Conesa, D., Shorky, G., Pérez del Pulgar, C., Argüelles Ramos, L., Matheney, A., Gallez, E., Oscilowicz, E., López Máñez, J., Sarzo, B., Beltrán, M. A., & Minaya, J. M. (2022). Green gentrification in european and north american cities. *Nature Communications*, 13, 1 <https://doi.org/10.1038/s41467-022-31572-1>
- Antoniadis, D., Katsoulas, N., & Kittas, C. (2018) Simulation of schoolyard's microclimate and human thermal comfort under Mediterranean climate conditions: effects of trees and green structures. *International Journal of Biometeorology*, 62, 2025-2036. <https://doi.org/10.1007/s00484-018-1612-5>
- Ayuntamiento de Barcelona (2024). Barcelona entra en emergencia por sequía. Accedido el 11 abril 2024: [https://www.barcelona.cat/infobarcelona/es/tema/medio-ambiente-y-sostenibilidad/barcelona-entra-en-emergencia-por-sequia\\_1366016.html](https://www.barcelona.cat/infobarcelona/es/tema/medio-ambiente-y-sostenibilidad/barcelona-entra-en-emergencia-por-sequia_1366016.html)
- Baró, F., Camacho, D. A., Pérez del Pulgar, C., Triguera-Mas, M., & Anguelovski, I. (2021). School greening: Right or privilege? Examining urban nature within and around primary schools through an equity lens. *Landscape and Urban Planning*, 208, 104019. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2020.104019>
- Baró, F., Camacho, D. A., Perez del pulgar, C., Ruiz-Mallén, I., & García-Serrano, P. (2022). Nature-Based Climate Solutions in European Schools: A Pioneering Co-designed Strategy Towards Urban Resilience. En *Urban Resilience to the Climate Emergency: Unravelling the transformative potential of institutional and grassroots initiatives* (pp. 125-146). [https://doi.org/10.1007/978-3-031-07301-4\\_6](https://doi.org/10.1007/978-3-031-07301-4_6)
- Barr, A., Van Dijk, L, Hylander, K., Tack, A. (2021). Local hábitat factors and spatial connectivity jointly shape an urban insect community. *Landscape and Urban Planning*. Volume 214, October 2021, 104177 <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2021.104177>
- Chawla, L., Keena, K., Pevec, I., & Stanley, E. (2014). Green schoolyards as havens from stress and resources for resilience in childhood and adolescence. *Health & Place*, 28, 1–13. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2014.03.001>
- Dymont, J.E. (2005). Green School Grounds as Sites for Outdoor Learning: Barriers and Opportunities, *International Research in Geographical and Environmental Education*, 14(1), 28-45, DOI: 10.1080/09500790508668328
- Giezen, M., & Pellerey, V. (2021). Renaturing the city: Factors contributing to upscaling green schoolyards in Amsterdam and The Hague. *Urban Forestry & Urban Greening*, 63, 127190. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2021.127190>
- Instituto Infancia y Adolescencia de Barcelona (2021). Els patis de les escoles un espai clau per al ple desenvolupament dels infants. Documento de trabajo. Barcelona: IIAB-IERMB.
- Kotsila, P. (2023) Resilient Raval: adapting to heatwaves in Raval's migrant communities. BCNUEJ. <https://www.bcnuej.org/projects/raval-resilient/>
- Kuh, L. P., Ponte, I., & Chau, C. (2013). The impact of a natural playscape installation on young children's play behaviors. *Children Youth and Environments*, 23(2), 49-77. <https://doi.org/10.7721/chilyoutenvi.23.2.0049>
- López Plazas, F., Crespo Sánchez, E., Llorca, R., Santacana, E. (2023). Schools as climate shelters: Design, implementation and monitoring methodology based on the Barcelona experience. *Journal of Cleaner Production*, 432, 139588. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2023.139588>
- Lucas, A.J., & Dymont, J.E. (2010). Where do children choose to play on the school ground? The influence of green design. *Education 3-13*, 38(2), 177-189. <https://doi.org/10.1080/03004270903130812>
- Marchant, E., Todd, C., Cooksey, R., Dredge, S., Jones, H., Reynolds, D., & Brophy, S. (2019). Curriculum-based outdoor learning for children aged 9-11: A qualitative analysis of pupils' and teachers' views. *PLoS One*, 14(5): e0212242. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0212242>
- Muela, A., Larrea, I., Miranda, N., Barandiaran, A., (2019). Improving the quality of preschool outdoor environments: Getting children involved. *European Early Childhood Education Research Journal*, 27(3), 385-396. <https://doi.org/10.1080/1350293X.2019.1600808>



- Philpott, S., Cotton, J., Bichier, P., Friedrich, R., Moorhead, L., Uno, S., & Valdez, M. (2014). Local and landscape drivers of arthropod abundance richness, and trophic composition in urban habitats. *Urban Ecosystems*, 17, 513–532. DOI 10.1007/S11252-013-0333-0
- Piano, E., Giuliano, D., & Isaia, M. (2020). Islands in cities: Urbanization and fragmentation drive taxonomic and functional variation in ground arthropods. *Basic and Applied Ecology*, 43, 86-98. <https://doi.org/10.1016/j.baae.2020.02.001>
- Ruiz-Mallén, I., Baró, F., Satorras, M., Atun, F., Blanc, N., Bortolamiol, S., Casas, L., Clauzel, C., Gallez, E., Grand-Meyer, E., Gras-Velázquez, A., Ivanova, I., Nawrot, T., Presser, P., Reckien, D., & Sekulova, F. (2023). Nature-Based Solutions for Climate Adaptation in School Environments: An Interdisciplinary Assessment Framework. En *Sustainable Urban Transitions*. (pp. 87-105) Springer. [https://doi.org/10.1007/978-981-99-2695-4\\_6](https://doi.org/10.1007/978-981-99-2695-4_6)
- Sekulova, F. & Ruiz-Mallén, I. (2024) The governance configurations of green schoolyards in cities. *Environmental Science & Policy* (en prensa)
- Stevenson, K.T., Moore, R., Cosco, N., Floy, M. F., Sullivan, M., Brink, L., Gerstein, D., Jordan, C., & Zaplatosch, J. (2020). A national research agenda supporting green schoolyard development and equitable access to nature. *Elementa: Science of the Anthropocene*, 8(1), 406. <https://doi.org/10.1525/elementa.406>
- Strife, S. (2010). Reflecting on Environmental Education: Where is our place in the green movement? *The Journal of Environmental Education*, 41(3), 179-191. <https://doi.org/10.1080/00958960903295233>
- Urban Innovative Actions. (2020). Barcelona CBG\_AS2C – Blue, Green & Grey Adapting Schools to Climate Change. Unión Europea. Accedido el 25 enero 2023: <https://uia-initiative.eu/en/uia-cities/barcelona-call3>
- Van Dijk-Wesselius, J. E., Maas, J., Hovinga, D., van Vugt, M., & van den Berg, A. E. (2018). The impact of greening schoolyards on the appreciation, and physical, cognitive and social-emotional well-being of schoolchildren: A prospective intervention study. *Landscape and Urban Planning*, 180, 15-26. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2018.08.003>
- Van Dijk-Wesselius, J. E., Maas, J., van Vugt, M., & van den Berg, A. E. (2022). A comparison of children's play and non-play behavior before and after schoolyard greening monitored by video observations. *Journal of Environmental Psychology*, 80, 101760. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2022.101760>



# LA REALIDAD VIRTUAL COMO HERRAMIENTA PARA LA PLANIFICACIÓN DEL VERDE URBANO DE AVILÉS

ALFONSO SUÁREZ RODRÍGUEZ<sup>1</sup>

DANIEL HERRERA ARENAS<sup>2</sup>

JUAN SEVILLA ÁLVAREZ<sup>3</sup>

<sup>1</sup> *Departamento de Geografía, Universidad de Oviedo, C/ Francisco Rodríguez García, s/n, 33011, Oviedo/Uviéu, suarezralfonso@uniovi.es*

<sup>2</sup> *Departamento de Geografía, Universidad de Oviedo, C/ Francisco Rodríguez García, s/n, 33011, Oviedo/Uviéu, herreradaniel@uniovi.es*

<sup>3</sup> *Departamento de Geografía, Universidad de Oviedo, C/ Francisco Rodríguez García, s/n, 33011, Oviedo/Uviéu, sevilajuan@uniovi.es*

**Resumen.** Los espacios verdes resultan esenciales para mejorar la habitabilidad de las ciudades. En el caso de Avilés, ciudad de tamaño medio y tercera de Asturias, el conjunto de parques y jardines es adecuado, alcanzando una elevada proporción de zona verde por habitante y una buena distribución en el tejido urbano. No obstante, queda pendiente ahondar en sus características morfológicas y funcionales, además de su imbricación dentro del entramado de corredores, áreas libres y naturales.

En este sentido, el texto plantea el uso de recursos gráficos basados en realidad virtual (RV) como complemento para el estudio de tales espacios, una tecnología de elevada versatilidad y capacidad expresiva con gran potencial para facilitar la comprensión de los paisajes, entre ellos, el urbano. A través de la metodología cualitativa y el trabajo con fotografías, cartografía y material audiovisual, se ha realizado un acercamiento a la realidad del verde urbano avilesino y ensayado la capacidad de la RV como herramienta de análisis y comunicación. El resultado es la obtención de una breve panorámica del conjunto de espacios verdes, acompañada de recursos de RV para esbozar la propuesta de un nuevo parque periférico que contribuya a mejorar la infraestructura verde de la ciudad.

**Palabras clave:** verde urbano, infraestructura verde, parques urbanos, realidad virtual (RV), Avilés

## VIRTUAL REALITY AS A TOOL FOR PLANNING THE URBAN GREEN SPACES OF AVILÉS

**Abstract.** Green spaces are essential in order to improve city livability. In the case of Avilés, a medium-sized city and third of Asturias in number of inhabitants, the gardens and parks ensemble is adequate, reaching an elevated proportion of green area per capita and an appropriate distribution among the urban fabric. However, it is still necessary to further in its physical and functional features, as well as how they integrate into the system of corridors, empty and natural areas.

In this sense, the text considers the use of graphic resources based on virtual reality (VR) as a complement to study these spaces. This is a technology with high versatility and ability for expression that facilitates the comprehension of landscapes and, therefore, the urban ones. The qualitative methodology and the work with photographs, cartography and multimedia materials has led to an approach to the urban green system of Avilés and tries out the VR ability as an analysis and communication tool. The obtained results are a brief diagnosis about the urban green spaces and the making of VR resources in order to sketch a proposal for a new park, intended to enhance the green infrastructure of the city.

**Keywords:** urban green spaces, green infrastructure, urban parks, virtual reality (VR), Avilés (Asturias, Spain)



## 1. INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS Y PROCEDIMIENTO DE TRABAJO

No cabe duda de que los espacios verdes son piezas esenciales del tejido urbano, cuya función estética, ambiental y social se reconoce ampliamente. Desde el siglo XIX, momento en que la industrialización marcará profundamente la morfología y dinámica de la ciudad, la creación de parques y jardines públicos se generaliza en un contexto de expansión urbana, enormes déficits ambientales, influencia de corrientes higienistas y deseos de la nueva burguesía de crear espacios propios para su recreo (Capel, 2002a y 2002b; Tomé y Morales, 2009). Posteriormente, la Carta de Atenas, documento esencial para comprender el urbanismo moderno y la evolución de las ciudades a nivel global desde mediados del XX, influirá en la concepción actual de los espacios verdes y su democratización, adquiriendo el rol esencial que mantienen hasta el día de hoy como garantes de calidad de vida (Ballester-Olmos y Morata, 2001; Fernández García, 2014). Finalmente, los actuales planteamientos del desarrollo sostenible refuerzan y amplían las funciones del verde urbano. Concebido ahora como parte de un organismo mayor de beneficios ecosistémicos, este se materializa en una infraestructura verde que abarca no sólo los habituales parques urbanos, sino todo un mosaico de distintas piezas de vegetación, desde el arbolado de alineación o los jardines hasta los espacios naturales y seminaturales tanto de la propia ciudad como de su entorno (Fadigas, 2009; Pellegrini y Bauldry, 2014; Vásquez, 2016).

Espacio, zona, infraestructura y otras denominaciones, acompañadas siempre por el adjetivo “verde”, dan cuenta del profundo interés que han generado estos elementos urbanos y el amplio recorrido teórico que los sustentan. Son muchas las disciplinas que han aportado sus reflexiones a esta materia, siendo abundantes las procedentes desde ámbitos como la arquitectura, las ciencias técnicas y ambientales y, por supuesto, la geografía, una de las principales áreas que han colaborado en la producción científica de este campo. La morfología, funcionalidad y accesibilidad son objetos de estudio habituales (García Lorca, 1989; Tomé y Morales, 2009; Gómez, 2013; Álvarez, 2017), destacando en los últimos años la mayor reivindicación de los mismos como piezas multifuncionales de beneficio ecológico y social ante el actual contexto de cambio climático y búsqueda de la ciudad habitable (Chiesura, 2004; Pellegrini y Bauldry, 2014; Vásquez, 2016). También han sido frecuentes las aportaciones al debate teórico y al concepto de “verde urbano”, proponiendo criterios para su identificación, clasificación y gestión (Ballester-Olmos y Morata, 2001; Salvador, 2003; Canosa et al., 2003; Konijnendijk, 2023). Asimismo, se encuentran diversos estudios que analizan la percepción y función social de los espacios verdes en base a distintas variables sociodemográficas, constatando el beneficio para la salud física y mental que aportan (Rivera, 2014; Martínez y Cervantes, 2023; Krsnik y Illán, 2023).

Por otro lado, las herramientas basadas en las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación (TIC) se han convertido en un indudable recurso para el análisis y la transmisión del conocimiento. Más aún ante un contexto de rápida sofisticación de los dispositivos para la visualización y creación de las mismas, que amplía y normaliza cada vez más su uso, desde los ordenadores hasta las *tablets* o los teléfonos inteligentes.

La combinación de formatos gráficos diversos, el empleo de materiales multimedia y de elementos tridimensionales y, sobre todo, la interactividad, son cada vez más relevantes en la sociedad actual. En este sentido, las técnicas de realidad aumentada (RA) y realidad virtual (RV) han adquirido un creciente protagonismo en las últimas décadas, abriendo nuevas posibilidades para aquellas disciplinas donde el componente visual es imprescindible, tal y como ocurre con la geografía (Craig, Sherman y Will, 2009; Carmigniani et al., 2010; Craig, 2013). La diferencia entre ambas radica en el predominio del entorno real o el virtual: así, en el caso de la RA, la implementación de la información se superpone al espacio real, conjugándose la visión directa de este con información de distinto género que se añade como si formara parte del mismo (Carmigniani et al., 2010; Craig, 2013); en cambio, en la RV, la incorporación de información se realiza en entornos completamente virtuales, en los que se sustituye total o parcialmente el espacio real (Bimber y Raskar, 2005; Craig et al., 2009). Son, por tanto, nuevas fórmulas de análisis y de comunicación que deben adoptarse, al igual que se hizo en el pasado con otras técnicas de representación fruto de los avances tecnológicos como los Sistemas de Información Geográfica (SIG) o la cartografía automatizada.

Los hechos aducidos son lo que motivan la redacción del presente texto, que busca aproximarse al estudio de los espacios verdes urbanos y ensayar el uso de las técnicas de RV como apoyo gráfico y comunicativo para la intervención en los mismos. Para ello se ha escogido Avilés como área de estudio, ciudad de tamaño medio y tercera en población y relevancia en Asturias. Se trata de un espacio urbano en



declive (*shrinking city*), afectado por la pérdida de población y tradicionalmente dependiente de la industria siderúrgica, que se enfrenta en las últimas décadas a un proceso de reconversión que le ha procurado ciertos éxitos. Entre ellos se cuentan, sobre todo, la recuperación y preservación general de su gran riqueza histórico-artística (casco histórico), la regeneración urbana (rehabilitación de barriadas obreras, reducción de la fragmentación urbana, mejora y ampliación de los espacios públicos) y la mayor calidad ambiental (descontaminación y recuperación de la ría, adopción de medidas de movilidad sostenible) (Sánchez, Méndez y Prada, 2012; Benito, 2016).

El procedimiento de trabajo seguido es de carácter cualitativo. Por un lado, se han analizado los principales parques y jardines de la ciudad, reconociendo como tales aquellos que cumplen con la definición establecida por Canosa et al. (2003): “aquellos espacios verdes bien definidos e individualizados de la trama urbana y con suficiente entidad para prestar las funciones tradicionales de estas áreas —ocio, paseo, estancia, deporte, etc.—, que demandan un cierto aislamiento del entorno”. A ello se suma la identificación de las principales áreas con mayor grado de naturalidad del contorno de Avilés y que, por su importancia socioambiental y alcance comarcal, merecen ser también señaladas (entorno del embalse de Trasona/Tresona, paseo de la ría, arenales de L’Espartal y Xagó, ensenada de Llodero). En ambos casos, el registro se apoya en el trabajo de campo y la consulta de material cartográfico, bibliográfico e información municipal, lo que ha permitido obtener un esbozo de las áreas verdes más destacadas del conjunto urbano. Este criterio, aunque claramente excluyente con otros elementos propios de la infraestructura verde (arbolado de alineación, bulevares, parcelas con vegetación, etc.), se establece por la intención preliminar del estudio y hacer más sucinto este primer abordaje de la misma. La posterior exposición y clasificación de los distintos verdes se ha realizado en base a criterios espaciales (comarcales, de barrio y centrales), siguiendo el ejemplo de Fernández García (2014) para Oviedo.

Por otra parte, se han confeccionado materiales audiovisuales basados en técnicas de realidad virtual. En este caso, la labor ha requerido la toma de imágenes convencionales y panorámicas 360°, el trabajo con material cartográfico y la consulta de documentación urbanística y otras referencias (webs, artículos de prensa), todo ello centrado en esbozar las potencialidades del espacio conocido como La Llamosa como futuro parque periférico. El resultado final es la creación de un esquema de interpretación y un tour virtual, con los cuales se pretende ahondar en el conocimiento de esta área de borde de la ciudad que, por sus cualidades morfológicas y espaciales, se concibe como un valioso espacio para enriquecer la dotación de espacios verdes de Avilés y mejorar la conectividad entre los mismos.

## 2. UNA BREVE PANORÁMICA SOBRE EL VERDE URBANO DE AVILÉS

Con la instalación de la antigua ENSIDESA (Empresa Nacional Siderúrgica S.A.) en la pasada década de 1950, Avilés asistió a la transformación radical de su morfología urbana y estructura socioeconómica. La citada empresa ejerció como buque insignia de la acelerada industrialización de la ciudad, en el que la actividad siderúrgica y su entramado fabril y obras asociadas (infraestructuras y equipamientos, barrios obreros) modificaron profundamente la comarca avilesina (Morales y Méndez, 1992). Una etapa materializada a través de un valioso legado patrimonial del pasado proceso productivo pero, también, en la presencia de ciertos problemas heredados, como la contaminación atmosférica, la persistencia de cierta fragmentación urbana o la todavía falta de una mayor diversificación económica (Fernández Soto, 2014).

En este sentido, los espacios verdes han tenido un papel relevante en las distintas actuaciones regeneradoras planteadas desde finales de los años 80, fecha de inicio del proceso de reconversión que continúa hasta el día de hoy (Fernández Soto, 2014; Antuña, 2015). El compromiso con dichos espacios y la mejora de la calidad medioambiental queda patente en la esfera de la planificación municipal y las iniciativas europeas, los principales mecanismos que vienen articulando las respuestas para superar los déficits urbanos. El propio Plan General actualmente vigente es buena prueba de ello, al considerar como espacio esencial de la nueva política municipal la recuperación de la ría, el principal enclave natural de la ciudad (Ayuntamiento de Avilés, 2006).

De este modo, Avilés se ha dotado de una amplia variedad de áreas verdes que alcanzan algo más de 116 hectáreas hoy día (1.166.115 m<sup>2</sup>). El positivo resultado se traduce a los indicadores clásicos como la proporción de zona verde por habitante, que asciende hasta los 14,9 m<sup>2</sup>, tal y como establece el documento más reciente de la política municipal, la Agenda Urbana (Ayuntamiento de Avilés, 2023, p. 26). Unas cifras



que casi rebasan el estándar establecido por la OMS (1965) de superficie mínima entre 10-15 m<sup>2</sup> y superan incluso a otras ciudades asturianas como Oviedo (11,10 m<sup>2</sup>/hab. en 2017) (Pina, 2017).

Sin embargo, una aproximación más cualitativa aporta una realidad diferente, que se evidencia en dos aspectos: la morfología y la distribución espacial de los mismos. En efecto, aunque existen zonas verdes en la generalidad del tejido urbano, el desigual estado de conservación y dotación de algunos espacios y la mejorable conectividad entre todos ellos son aspectos pendientes de superar, con el fin de generar una infraestructura verde más adecuada. Esta apreciación se ha señalado recientemente desde la esfera municipal a través de la ya citada Agenda Urbana de Avilés, entre cuyos contenidos destaca la necesidad de “articulación del medio urbano y la preservación del paisaje natural” como uno de sus 16 programas de actuación, a desarrollar mediante los siguientes proyectos concretos (Ayuntamiento de Avilés, 2023, pp. 126-128):

- Elaborar e implementar un Plan para la creación de redes de corredores ecológicos apoyados en la infraestructura azul y verde que mejoren la conectividad territorial.
- Mejorar la red de senderos y caminos recreativos, y restaurar aquellos en peor estado de conservación mediante soluciones basadas en la naturaleza.
- Articular el medio natural y de la ciudad a través de la red de espacios verdes públicos, mejorando la masa vegetal urbana y periurbana.
- Construir nuevas sendas verdes en la ciudad: semi-anillo en el núcleo central.
- Implementar el programa “Avilés Verde”.
- Mejorar la renaturalización de la ría.
- Renaturalizar los patios de los colegios y las zonas de parcelas de equipamiento público.
- Mejorar las infraestructuras biosaludables de toda la ciudad y dotar de nuevas a los parques públicos, aprovechando la infraestructura verde para la promoción de la salud y el envejecimiento activo.

Ante este contexto, el reconocimiento y diagnóstico de los espacios verdes de Avilés supone la primera tarea para articular todas estas medidas. Para ello, y como un primer acercamiento a esta labor necesariamente más exhaustiva, se han identificado y organizado las principales piezas verdes siguiendo una clasificación basada en criterios espaciales, la cual ha permitido establecer tres categorías: espacios verdes del centro de la ciudad, de barrio-periféricos y áreas naturales de alcance comarcal (Figura 1).

## 2.1. Los parques y jardines del centro urbano

Los principales verdes del centro urbano de Avilés los componen los parques de Ferrera, del Muelle y Las Meanas, a los que se suma la plaza del Carbayedo. En todos los casos son espacios de elevada carga histórica y simbólica, ligados a antiguas propiedades de la nobleza (parque de Ferrera), la creación de espacios para la burguesía (parque del Muelle y Las Meanas) o la expansión de la ciudad durante el siglo XX (Carbayedo) (Maurín, 1995; Alvargonzález y Roza, 2000). Cuentan también con las dotaciones necesarias para prestar todas o parte de las principales funciones del parque urbano (ocio, paseo, estancia, deporte...), además de otros elementos de cierto interés patrimonial o artístico que los ensalzan en mayor o menor medida.

En primero de ellos es sin duda el más emblemático de Avilés y uno de los principales y más tempranos pulmones de la ciudad (Tomé y Morales, 2009). Abierto en 1976, ocupa la antigua parcela del palacio del Marqués de Ferrera, la cual permitió disponer en pleno centro urbano de un jardín público superior a las 8 hectáreas que realza el casco urbano medieval y articula los dos antiguos arrabales de Rivero y Galiana. A grandes rasgos, es un parque de estilo inglés, con abundancia de árboles y césped, al que se suman el mobiliario y las sendas peatonales pertinentes y, como otros elementos representativos, un jardín francés limítrofe con el palacio, un templete de música y una pequeña charca.

Esta representatividad histórica está presente a su vez en los parques del Muelle y de Las Meanas, en buena medida por tratarse de los primeros en establecerse en la ciudad. En efecto, ambos espacios surgen en la última veintena del XIX tras la desecación y taponamiento de un antiguo brazo de la ría, el Tuluergo, asociados a un proyecto de reforma mayor destinado a conectar los núcleos históricos de La Villa y Sabugo y crear nuevos espacios residenciales y comerciales (actual plaza Hermanos Orbón) (Maurín, 1995). En cuanto a su morfología, Las Meanas presenta un aspecto similar al Ferrera, combinándose las áreas de arbolado con zonas de césped, aunque con mayor predominio del pavimento duro. Por su parte, el parque



Figura 1. Algunos espacios verdes representativos del área urbana de Avilés  
De arriba abajo, y de izquierda a derecha: parque de Ferrera, parque del Muelle, plaza del Carbayedo, parque de La Magdalena, parque de La Carriona, parque de Llaranes, jardines entre bloques de La Texera, parque de La Grandiella, Paséu del 8 de marzu de Los Campos, ensenada de Llodero, arenal de



*L'Espartal y paseo de la ría.*

Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografías del PNOA de 2017 y 2020.  
del Muelle se dispone a modo de amplio paseo, enmarcado por asientos, arbolado y pequeños parterres, contando como principales elementos representativos con un quiosco de música y elementos escultóricos.



El parque del Carbayedo, finalmente, se ubica en el límite del casco histórico, coincidiendo con el final del arrabal de Galiana. Su antigua condición de espacio de borde de la ciudad ha permitido conservar parte de su antigua morfología rural, visible en las construcciones del reborde de la plaza (casas de corredor, hórreo, antiguo abrevadero), que se combina con la presencia de abundante arbolado y zonas de paseo. A diferencia de los anteriores, aquí es muy significativa la actividad hostelera y el ocio nocturno en su perímetro, dotando al núcleo de gran dinamismo.

## **2.2. Los espacios verdes en los barrios y la periferia urbana**

En lo que respecta a los espacios verdes de los barrios y la periferia, el conjunto se presenta bajo la forma de parques de estilo inglés, una morfología habitual en estas piezas urbanas en la generalidad de las ciudades asturianas (Tomé y Morales, 2009). Esta condición se traslada al caso de Avilés, si bien se pueden establecer ciertas diferencias entre los parques y jardines asociados a los grupos de vivienda más antiguos (1940-1980) y las promociones más modernas (1990 en adelante). En el caso de los más viejos, el verde se materializa en parques con arbolado maduro, resultado evidente de su construcción más temprana, o bajo la forma de pequeños ajardinados y zonas con algunos ejemplares de árboles entre bloques que, en muchos casos, permiten ofrecer las funcionalidades y dotaciones mínimas para el esparcimiento propias de un parque (zonas de paseo, alumbrado, asientos). En el primer subgrupo destacan por su magnitud y dar servicio a sus barrios homónimos los parques de Llaranes, La Magdalena, La Luz, Versailles, Villalegre, La Carriona y El Pozón. En el segundo, las áreas ajardinadas están ligadas fundamentalmente a grupos de bloques de vivienda pública de la posguerra, como La Texera, San José Artesano (*Tocóte*) o Jardín de Cantos (antiguo poblado de Cristalería Española).

En lo que respecta a las promociones más modernas, el verde adquiere morfologías más variadas, aunque en algunos casos no necesariamente de mejor calidad. Así, si en el caso de algunos parques de núcleos periféricos como La Grandiella o El Quirinal se ha hecho un aprovechamiento muy adecuado de manchas forestales preexistentes o se han introducido formas más creativas de jardinería y áreas de paseo, en otros es frecuente el abuso del césped y la escasez de zonas de sombra, que desincentivan el uso de los mismos durante los días más calurosos. Esta última situación es visible, por ejemplo, en los de Europa o el Paséu del 8 de marzu, pertenecientes a los barrios de Las Vegas/Les Vegues y Los Campos respectivamente.

## **2.3. Los espacios de dominante natural de alcance comarcal**

En último lugar, los espacios verdes y con un mayor grado de naturalidad o interés ecológico conforman las piezas de mayor extensión. Estos han sido en gran medida desatendidos o, frecuentemente, directamente arrasados. El motivo principal lo constituye el propio proceso industrializador, que desecó y transformó profundamente el antiguo paisaje de marisma que dominaba la ría para el asentamiento del entramado fabril. Un proceso ya iniciado en el XIX, ligado a la ampliación del puerto y la creación de nuevos espacios urbanos, pero que alcanza su cúspide y la mayor actividad de desecación en el pasado siglo (Alvargonzález y Roza, 2000). Varios de estos fueron destinados, paradójicamente, a la creación de los que fueron los únicos espacios verdes de la ciudad de entonces, como es el caso de los ya citados parques del Muelle y de las Meanas.

En este sentido, la degradación de los contados espacios naturales y la contaminación atmosférica, inducida sobre todo por la actividad industrial y portuaria, más la presión urbanística, dejan como únicos retazos supervivientes la pequeña ensenada de Llodero, la charca de Zeluán y los arenales de Xagó y L'Espartal, este último uno de los sistemas dunares más extensos de Asturias. La difícil conciliación de los procesos productivos con la conservación ecológica se intenta mantener ahora gracias a la protección otorgada por figuras como el Monumento Natural o la inclusión en la ZEPA Cabo Busto-Luanco, a la cual se suma, en los casos de L'Espartal y Xagó, la ejecución de varias restauraciones durante el cambio de siglo (Fernández Soto, 2014).

En lo que respecta al entorno del embalse de Trasona/Tresona y el paseo de la ría, se trata de los espacios con un grado de naturalidad menor. Suponen actualmente dos piezas de alcance comarcal, fruto de la reutilización y regeneración de antiguos espacios ligados a la actividad fabril (embalse para abastecimiento de la industria, paseo en las márgenes canalizadas de la ría). Su función está muy ligada al estilo de vida activo y el deporte, en especial en el caso del embalse, empleado desde hace décadas



para la práctica del piragüismo a nivel nacional a través de su Centro de Tecnificación Deportiva. El paseo de la ría, por su parte, alberga la mayor parte del trazado del único carril bici construido hasta el momento en la ciudad.

Asimismo, un aspecto compartido por todos ellos es la falta de articulación e integración con el resto de espacios verdes. En este sentido, la ubicación de varios de ellos en municipios limítrofes a Avilés (embalse en Corvera, L'Espartal en Castrillón, Xagó en Gozón), sumado al cierto aislamiento impuesto por las instalaciones industriales y portuarias cercanas (ensenada, charca, paseo de la ría), son circunstancias que han coadyuvado a la falta de una mejor integración, las cuales solo podrán resolverse a través de respuestas y planes con perspectiva comarcal.

### 3. VISUALIZAR, REPRESENTAR Y PLANIFICAR EL VERDE URBANO CON RV: UN ENSAYO PARA LA CREACIÓN DE UN NUEVO PARQUE PERIFÉRICO

Conocido el contexto de los espacios verdes de Avilés, se ha ensayado la utilidad de las aplicaciones de la realidad virtual (RV) para la visualización y análisis de un área del borde de la ciudad con potencial para futuro parque periurbano. El espacio escogido es el área de La Llamosa, una extensión de terreno sin urbanizar ubicada entre La Texera, El Pozón y La Luz, cuya situación permitiría mejorar la conectividad y la movilidad más sostenible entre los citados barrios y el resto de los espacios verdes.

Aunque considerada como una nueva tecnología, lo cierto es que la RV se ha extendido enormemente en las últimas décadas. Desde los años 90, momento en que se formulan las más tempranas definiciones y se comienza a conformar el cuerpo teórico y las utilidades prácticas de la misma, esta tecnología ha ido refinándose técnicamente, creciendo en número de potenciales aplicaciones y generalizándose entre el público. La implantación de la misma en los teléfonos inteligentes ha coadyuvado en gran medida a su difusión, facilitando la democratización de su uso a través de un dispositivo cotidiano. Como muestra mínima de ello, algunos ámbitos donde se ha empleado en mayor medida esta tecnología son el visionado y presentación de futuros proyectos urbanísticos y procesos de participación pública (Gómez, 2004), entre ellos relacionados con la planificación y gestión del verde urbano (Höftberger et al., 2023), aunque también se encuentran ligados a otros usos, como por ejemplo, la explicación de los cascos históricos (Fernández, Herrera y Olay, 2022).

Así, la amplia difusión de esta tecnología en los últimos años permite reconocer algunos beneficios claros. Entre ellos, el diseño de elementos gráficos basados en RV para el estudio del paisaje aporta las siguientes ventajas significativas respecto de los medios clásicos, todas ellas perfectamente trasladables al ámbito de la geografía urbana (Herrera Arenas, 2023; Herrera Arenas et. al, 2023):

- Son herramientas que permiten la integración de elementos digitales que no pueden incluirse en soportes clásicos, como los elementos tridimensionales, la información audiovisual, las galerías de imágenes, entre otros.
- Favorecen una mayor accesibilidad, ya que la RV permite acceder a distintos espacios urbanos de manera inmersiva mediante el uso de ordenadores, *smartphones* u otros dispositivos más avanzados (gafas de realidad virtual, por ejemplo). Esto se traduce en una doble ventaja: por una parte, resulta especialmente positivo de cara a mejorar la accesibilidad a aquellas personas con dificultades de movilidad, ofreciendo la posibilidad de conocer espacios sin necesidad de encontrarse físicamente en ellos; por otra, proporciona mayor facilidad de reconocimiento de determinados espacios menos transitables por su propia naturaleza u otros motivos (patios interiores, espacios cercados, etc.)
- Incrementa los niveles de análisis de cada espacio estudiado, en la medida en que la RV permite decidir hasta qué punto se quiere profundizar en el conocimiento del espacio estudiado. Por ejemplo, en una imagen panorámica interactiva, con acceso a textos, imágenes y vídeos, el usuario podría escoger acceder a todos los recursos ofrecidos, contemplar únicamente las imágenes o decidir leer solamente los documentos escritos.

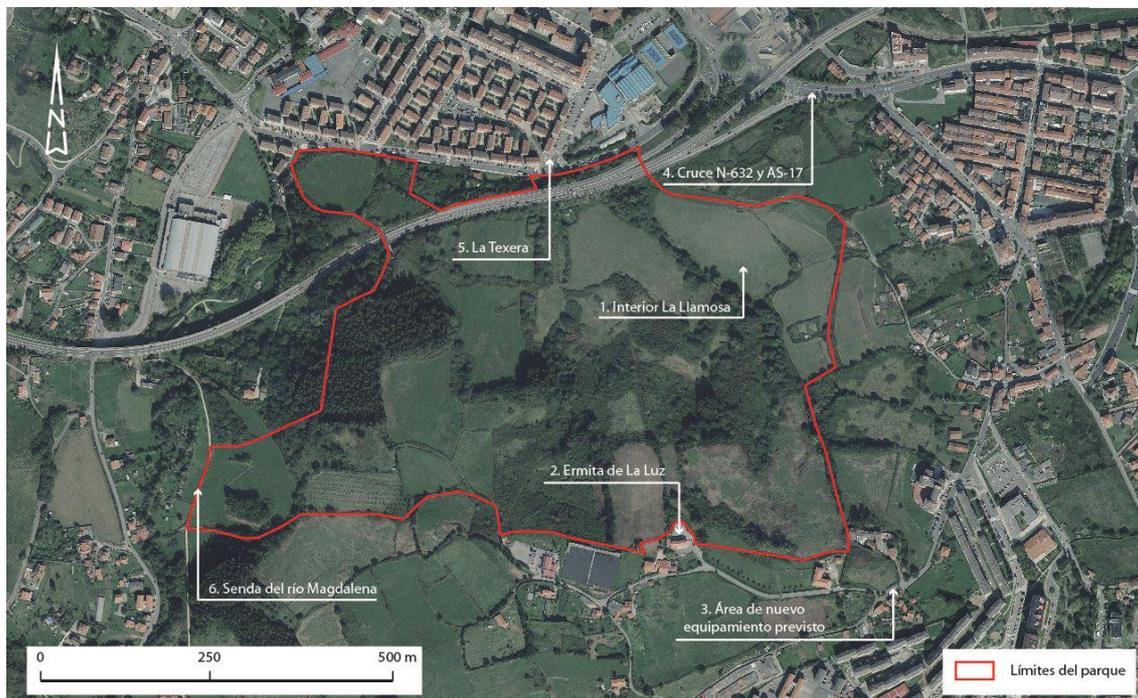


### 3.1. El tour virtual como propuesta gráfica y punto de partida para la creación del parque periférico de La Llamosa

En base a lo anteriormente señalado, se ha hecho uso de la RV para dar los primeros pasos en la concepción de un nuevo parque periurbano en la ya citada área de La Llamosa, un sector al sur de la ciudad correspondiente con un espacio que conserva parcialmente la antigua fisonomía rural (Figura 2). Este es considerado como urbanizable dentro del Plan General de Ordenación, vigente desde 2006, y su transformación fue aprobada definitivamente cuatro años más tarde con la redacción del Plan Parcial homónimo (Plan Parcial de La Llamosa. Sector residencial UZ.R-5).

Además de la creación de nuevas zonas verdes, en él se contempla edificar más de 1400 viviendas y el trazado de nuevos viales para descongestionar la cercana calle del Carmen y mejorar la conexión con el enlace a la autovía del Cantábrico (A-8) (Ayuntamiento de Avilés, 2009). Sin embargo, diversas vicisitudes han retrasado los trámites previos necesarios para comenzar las obras y mantienen paralizado el proyecto. Ello se debe a dos factores interrelacionados. Por un lado, el gobierno local ha adoptado una concepción del planeamiento como práctica que prioriza las actuaciones de regeneración frente a las de expansión, tal y como se reconoce en las distintas obras ejecutadas en los últimos años. Por otro, existe cierta falta de consenso frente a los contenidos del propio proyecto, aduciendo las posturas en contra la incoherencia del nuevo desarrollo urbano con la realidad de Avilés (declive demográfico) y los actuales criterios de sostenibilidad y planificación más contenida y razonada (número excesivo de viviendas, impacto paisajístico). En ambos casos, las consecuencias de la crisis económica de 2008 y la posterior de la COVID-19 impulsan este cambio de postura en la construcción de la ciudad en general y condicionan el desarrollo de este espacio en particular, influyendo directamente en la toma de decisiones respecto al urbanismo del municipio (González, 2014; De Luis, 2021; Gión, 2021).

Figura 2. Delimitación del área propuesta como futuro espacio verde y localización de las panorámicas del tour virtual



Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA máxima actualidad

Ante este escenario, la respuesta que aquí se ofrece busca reducir considerablemente la función residencial en favor de otorgar protagonismo a la movilidad sostenible e incrementar la dotación de parques y jardines. La idea final es superar la discontinuidad todavía presente entre La Luz (S) y El Pozón (E) con La Texera y la restante trama urbana avilesina (N), creando para ello una nueva centralidad urbana que



permita mejorar la conexión de estos barrios y de las áreas verdes de la ciudad mediante itinerarios peatonales y ciclistas.

Los pormenores de la propuesta se recogen en un tour virtual interactivo compuesto por varias imágenes panorámicas de 360°, cada una de ellas con diversa información audiovisual, accesible en el siguiente enlace: <https://www.observatoriodelterritorio.es/rarv/Articulos/Llamoso/>. Su intención es aportar un ensayo de visualización de La Llamosa, a modo de introducción al área de estudio, articulado a través de un recorrido por los márgenes y el interior de la misma. Los recursos gráficos no constituyen una propuesta fija de parque periurbano, ni mucho menos el diseño de los equipamientos y distintos espacios del mismo, sino un primer acercamiento a sus características más significativas (emplazamiento, situación, morfología), las transformaciones previstas en la documentación urbanística actual y la exploración de otros potenciales usos más acordes a la realidad avilesina. Lo que se busca, en definitiva, son nuevas formas de representar y visualizar esta área urbana, de alto interés por la oportunidad que supone para regenerar el borde de la ciudad.

Figura 3. Ejemplos de panorámicas del tour virtual



Los distintos botones disponibles en cada panorámica son una buena solución para acceder a información adicional sin sobrecargar visualmente las imágenes 360. Los símbolos permiten diferenciar el tipo de datos a los que dan

acceso:  - desplazarse a otra panorámica;  - activar imagen o texto;  - reproducir audio.

Fuente: Elaboración propia a partir de fotografías, trabajo de campo y material documental.

El acceso al tour virtual se inicia a partir de un esquema de interpretación del espacio de La Llamosa destinado a ubicar las distintas panorámicas que lo componen y realizar una contextualización inicial del entorno. El recurso gráfico ejerce también de comparador del aspecto actual del área y la ordenación reflejada en el PGO y el Plan Parcial, permitiendo así superponer dos ilustraciones que muestran los distintos escenarios posibles de organización del espacio y la propuesta de urbanización.

Una vez dentro del propio tour, el recurso permite obtener una imagen de detalle y una explicación más profunda de los distintos puntos del área de estudio a través de un recorrido virtual. Compuesto por seis imágenes panorámicas, su interés recae, además de en la información proporcionada, en la mayor interactividad e inmersión que ofrece frente a otros elementos gráficos más tradicionales. Ello se materializa en la posibilidad de obtener una visión completa del conjunto y de acceder a datos adicionales. Así, cada una de las señaladas panorámicas se acompaña de un audio explicativo y otra información audiovisual, superpuesta a la propia imagen esférica o accesible mediante los distintos botones disponibles, que activan otros elementos de interés como son la documentación del Plan Parcial y enlaces web externos, fotografías de detalle o grabaciones para ilustrar el “paisaje” sonoro del enclave (Figura 3).

Con ello, el recurso resulta un elemento gráfico muy versátil para describir y analizar de forma sintética los principales aspectos de interés de este espacio: la relativa facilidad para adaptarlo como parque



periurbano y su potencial como pieza de engarce entre los barrios ya citados y la infraestructura verde. Así, se destacan aspectos como la abundancia de praderas y la existencia de algunas áreas con formaciones vegetales (pequeñas masas forestales, cierres vegetales –sebes–), aprovechables de cara a la creación del futuro parque. Del mismo modo, se pone de relieve la existencia de varias áreas de huerta, asociadas a viviendas unifamiliares y otros inmuebles que perviven del antiguo paisaje rural, cuya conservación debería valorarse de cara a mantener la actividad agrícola y crear una transición más adecuada entre el espacio edificado, el futuro espacio verde y la periferia. Tales apreciaciones se completan con un reconocimiento del entorno en que se inserta La Llamosa, destacando la posición en el borde urbano y sus fortalezas para facilitar la movilidad sostenible. En este caso, los audios explicativos y la información adicional se emplean para expresar la oportunidad de imbricar más adecuadamente su entorno y las áreas verdes y de esparcimiento (senda del río Magdalena, jardines de La Texera) a través de los caminos preexistentes (senderos, pasadizos y puente sobre la carretera N-632) y el trazado de otros nuevos.

#### 4. CONCLUSIONES

El análisis anteriormente realizado constata la capacidad de la RV para abrir nuevas posibilidades de visualización, representación y análisis de la ciudad, en este caso, Avilés. Con el ejemplo aquí expuesto se ha tratado de explorar su potencial como herramienta para el estudio y posible planificación de nuevos espacios verdes urbanos. En concreto, su empleo se ha circunscrito a La Llamosa, un área designada como urbanizable desde hace varios años que presenta un elevado potencial como parque periurbano, el cual permitiría mejorar la integración del borde suroccidental de Avilés y avanzar en la deseada interconexión de la infraestructura verde. En efecto, la dotación de parques y jardines es adecuada y se extiende por el tejido de la ciudad, a lo que se suma la existencia de otras áreas verdes centrales y periféricas que enriquecen el conjunto (espacios con mayor grado de naturalidad, parques con entidad patrimonial y usos muy afianzados, parques de barrio y periféricos). Pero queda aún pendiente incidir en la mejor calidad de algunos de ellos y la conectividad entre los mismos, a través de operaciones de renaturalización y regeneración de los más degradados o desatendidos y la creación de corredores que permitan conformar un verdadero sistema verde.

Es a este respecto donde la RV se muestra como un recurso capaz de abordar el análisis y diagnóstico de estas piezas urbanas. La mayor interactividad y expresividad de esta herramienta en comparación a otras soluciones gráficas más tradicionales (esquemas, planos, entre otros) son sus principales fortalezas, planteándose como un positivo complemento. La visualización y representación de los materiales clásicos se enriquece gracias a la aplicación de la RV, que ayuda a sintetizar en mayor medida la información a transmitir y facilita su comunicación a un público más amplio. No se trata, por tanto, de sustituir los métodos habituales de representación, sino de hacer uso de nuevas herramientas para mejorarlos y suplir sus desventajas, aprovechando las posibilidades cada vez mayores que ofrecen los dispositivos cotidianos para implantar estas tecnologías (ordenadores, teléfonos inteligentes, etc.)

En este caso, se ha optado por confeccionar un tour virtual para ilustrar y acercarse al estudio de La Llamosa. La versatilidad que ofrece este recurso de RV permite añadir múltiples capas de información y obtener una alta capacidad de interacción con las mismas, enriqueciendo con ello la visualización en general. Así, el uso de audios explicativos, imágenes, planos y enlaces a información externa ha permitido apoyar de forma sintética e interactiva las posibilidades del citado espacio de borde para enriquecer el conjunto de los espacios verdes e incentivar la creación de nuevos itinerarios de movilidad sostenible entre ellos y su entorno inmediato. Todo ello contenido en una propuesta gráfica dinámica abierta a añadir y actualizar los contenidos con otras capas de información, dependiendo de los aspectos del área en los que se quiera incidir (topografía, evolución del paisaje, dinámica de la vegetación, etc.) o los distintos escenarios a los que pueda enfrentarse este espacio (nuevos usos previstos, modificaciones del Plan Parcial, etc.).

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco de una ayuda del Programa Nacional de Formación del Profesorado Universitario (FPU) financiada por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (referencia FPU21/06347). Los autores desean agradecer la asistencia técnica y material



del Observatorio del Territorio de la Universidad de Oviedo en la confección de los recursos de realidad virtual.

## REFERENCIAS

- Álvarez Brecht, R. (2017). La jardinería y los espacios verdes en las ciudades asturianas [Tesis Doctoral, Universidad de Oviedo/Uviéu], <https://digibuo.uniovi.es/dspace/handle/10651/45025>
- Alvargonzález Rodríguez, R. M., Roza Candás, M. (2000). La desecación de las marismas en la Ría de Avilés en los siglos XIX y XX. Gijón/Xixón: Fundación Alvargonzález
- Antuña Castro, R. (2015): De la crisis industrial a la gran recesión. En M. Calleja Puerta (coord.): PORTUS: Una historia del puerto de Avilés (pp. 151-165). Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo
- Ayuntamiento de Avilés (2006). Memoria. Plan General de Ordenación del Término Municipal
- Ayuntamiento de Avilés (2009). Plan Parcial del sector residencial UZ.R-5 del PGOU de Avilés. La Llamosa
- Ayuntamiento de Avilés (2023). Agenda urbana de Avilés (mayo 2023)
- Ballester-Olmos y Anguís, J. F., Morata Carrasco, A. (2001). Normas para la clasificación de los espacios verdes. Valencia: Editorial de la Universidad Politécnica de Valencia
- Benito del Pozo, P. (2016). Renovación urbana, herencia industrial y turismo: un proceso con elementos de éxito en Avilés (Asturias). BAGE: Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, (72), 285-304. doi: <https://doi.org/10.21138/bage.2341>
- Bimber, O., Raskar, R. (2005). Spatial Augmented Reality. Merging Real and Virtual Worlds. Wellesley: A.K. Peters
- Canosa, E., Sáez, E., Sanabria, C., & Zavala, I. (2003). Metodología para el estudio de los parques urbanos: la Comunidad de Madrid. GeoFocus. International Review of Geographical Information Science and Technology, (3), 160-185
- Capel, H. (2002a). Jardines y parques en la ciudad. Ciencia y estética, Ciencias, (68), 4-16
- Capel, H. (2002b). Los jardines y las innovaciones en el diseño urbano. En La morfología de las ciudades. I. Sociedad, cultura y paisaje urbano (pp. 221-370). Ediciones del Serbal
- Carmigniani, J.; Furht, B.; Anisetti, M.; Ceravolo, P.; Damiani, E.; Ivkovic, M. (2010). Augmented reality technologies, systems and applications. Multimedia tools and applications, 51(1), 341-377. doi: <https://doi.org/10.1007/s11042-010-0660-6>
- Chiesura, A. (2004). The role of urban parks for the sustainable city. Landscape and urban planning, 68(1), 129-138. doi: <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2003.08.003>
- Craig, A. (2013). Understanding Augmented Reality. Concepts and applications, Waltham: Morgan Kaufmann
- Craig, A.; Sherman, W.; Will, J. (2009). Developing virtual reality applications: Foundations of effective design. Burlington: Morgan Kaufmann
- De Luis, Y. (2021, noviembre 10). Avilés se plantea reorientar el futuro urbanístico de casi tres millones de metros cuadrados de suelo. El Comercio. Recuperado de: <https://www.elcomercio.es/aviles/psoe-plantear-reorientar-20211110000819-ntvo.html>
- Fadigas, L. (2009). La estructura verde en el proceso de planificación urbana. Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, (12), 33-47.
- Fernández García, A. (2014). Los parques de Oviedo y sus relaciones con el patrimonio cultural: riesgos y amenazas. Eria, (94), 207-227
- Fernández García, F., Herrera Arenas, D., Olay Varillas, D. (2022). Realidad Aumentada, Realidad Virtual y Patrimonio Urbano. El ejemplo de Gijón (Asturias). En R. Martínez Cárdenas, L. F. Cabrales Barajas, M. de la Calle Vaquero, M. García Hernández, M. C. Mínguez García, L. Troitiño Torralba (Eds.), Leyendo el territorio: Homenaje a Miguel Ángel Troitiño (pp. 899-916). Universidad de Guadalajara
- Fernández Soto, M. (2014). Las transformaciones territoriales y paisajísticas recientes de la comarca de Avilés [Tesis Doctoral, Universidad de Oviedo/Uviéu], <https://digibuo.uniovi.es/dspace/handle/10651/28843>
- García Lorca, A. M. (1989). El parque urbano como espacio multifuncional: origen, evolución y principales funciones, Paralelo 37º, (13), 105-111
- Gión, A. P. (2021, noviembre 10). Avilés activa el proceso para revisar el Plan Urbano y adaptarlo al nuevo contexto. La Nueva España. Recuperado de: <https://www.lne.es/aviles/2021/11/10/aviles-activa-proceso-revisar-plan-59343756.html>



- Gómez de Segura, J. D. (2004). Aplicaciones de la realidad virtual a la representación de proyectos de urbanismo y obra civil. 1º Congreso Internacional Ciudad y Territorio Virtual: libro de actas, 154-165. Centre de Política de Sòl i Valoracions
- Gómez Gonçalves, A. (2013). Localización y acceso al verde urbano de la ciudad de Salamanca. Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles, (63). doi: <https://doi.org/10.21138/bage.1609>
- González, O. (2014, septiembre 30). El plan de La Llosa genera ilusión y dudas a partes iguales en los barrios colindantes. La Nueva España. Recuperado de: <https://www.lne.es/aviles/2014/09/30/plan-llamosa-genera-ilusion-dudas-19948681.html>
- Herrera Arenas, D. (2023). Los paisajes de interés cultural de Asturias (PICAs). La Realidad Virtual y Aumentada como herramienta de explicación y difusión [Tesis Doctoral inédita, Universidad de Oviedo/Uviéu]
- Herrera Arenas, D., Beato Bergua, S., Fernández García, F., Rodríguez Pérez, C., & González Díaz, J. A. (2023). La puesta en valor del paisaje mediante el uso de herramientas de realidad virtual y aumentada: los miradores paisajísticos. Geografía: cambios, retos y adaptación: libro de actas. XVIII Congreso de la Asociación Española de Geografía, 1755-1765. Asociación Española de Geografía
- Höftberger, K., Konrath, A., Berger, A., Allerstorfer, D., & Krebs, R. (2023). XR-Supported Communication in Green Urban Projects. Participating in Urban Change through Virtual and Augmented Reality. LET IT GROW, LET US PLAN, LET IT GROW. Nature-based Solutions for Sustainable Resilient Smart Green and Blue Cities. Proceedings of REAL CORP 2023, 28th International Conference on Urban Development, Regional Planning and Information Society, 1071-1076. CORP–Competence Center of Urban and Regional Planning.
- Konijnendijk, C. C. (2023). Evidence-based guidelines for greener, healthier, more resilient neighbourhoods: Introducing the 3–30–300 rule. Journal of forestry research, 34(3), 821-830. doi: <https://doi.org/10.1007/s11676-022-01523-z>
- Krtnik, G., & Illán Fernandez, E. J. (2023). ¿Influye la edad en cómo percibimos el verde urbano?: un estudio sobre los servicios ecosistémicos culturales en la ciudad de Murcia. Geografía: cambios, retos y adaptación: Libro de actas. XVIII Congreso de la Asociación Española de Geografía, 953-962. Asociación Española de Geografía
- Martínez-Rodríguez, M., & Cervantes- Nájera, A. (2023). La conexión de las personas con las áreas verdes urbanas. Una revisión de la literatura. Revista Investigium IRE: Ciencias Sociales y Humanas, 14(1), 52-62. doi: <https://doi.org/10.15658/INVESTIGIUMIRE.231401.05>
- Maurín Álvarez, M. (1995). El desecamiento del viejo dock de Avilés en el final del siglo XIX. Una actuación urbanística con eco actual. Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos, (146), 721-731
- Morales Matos, G., Méndez García, B. (1992). Avilés. En G. Morales Matos (Coord.), Geografía de Asturias. Tomo III (pp. 213-232). Editorial Prensa Ibérica
- Pellegrini, P., & Baudry, S. (2014). Streets as new places to bring together both humans and plants: examples from Paris and Montpellier (France). Social & Cultural Geography, 15(8), 871-900. doi: <https://doi.org/10.1080/14649365.2014.974067>
- Pina Álvarez, I. (2017). Los espacios verdes en la ciudad de Oviedo [Trabajo Fin de Máster. Universidad de Oviedo/Uviéu], <https://digibuo.uniovi.es/dspace/handle/10651/43499>
- Rivera Martínez, L. M. (2014). Los parques urbanos como indicadores de calidad de vida, símbolos de bienestar y espacios de uso recreativo: una investigación en Bucaramanga (Colombia). Universidad & Empresa, 16(27), 207-229
- Salvador Palomo, P. J. (2003). La planificación verde en las ciudades. Barcelona: Editorial Gustavo Gili
- Sánchez Moral, S; Méndez, R.; Prada Trigo, J. (2012). El fenómeno de las “shrinking cities” en España: una aproximación a las causas, efectos y estrategias de revitalización a través del caso de estudio de Avilés. Nuevos aires en la Geografía Española del siglo XXI: contribución española al 32º Congreso de la Unión Geográfica Internacional: Libro de Actas, 252-266. Unión Geográfica Internacional
- Tomé Fernández, S. & Morales Matos, G. (2009). Los espacios verdes en las ciudades y villas de Asturias. Eria, (78-79), 69–95. doi: <https://doi.org/10.17811/er.0.2009.69-95>
- Vásquez, A. E. (2016). Infraestructura verde, servicios ecosistémicos y sus aportes para enfrentar el cambio climático en ciudades: el caso del corredor ribereño del río Mapocho en Santiago de Chile. Revista de Geografía Norte Grande, (63), 63-86



# EL POTENCIAL DE LOS ESPACIOS URBANO-FLUVIALES PARA LA REGENERACIÓN AMBIENTAL DE LANGREO Y MIERES

ÍCARO OBESO MUÑIZ<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Oviedo, Facultad de Filosofía y Letras s/n 33011 (Oviedo), [obesoicaro@uniovi.es](mailto:obesoicaro@uniovi.es)*

**Resumen.** Las cuencas mineras asturianas han experimentado un proceso de profunda crisis desde los inicios de la década de 1970 y sus principales núcleos urbanos han conocido un acusado descenso de la población, la pérdida de actividades económicas, la falta de planteamientos integrales para su regeneración y una paulatina degradación ambiental que se manifiesta especialmente en la relación de Mieres y Langreo con sus ríos. Estos espacios urbanos fluviales constituyen bordes urbanos marcados por el efecto barrera de las infraestructuras o de los baldíos industriales. Esta comunicación explora la estrategias de regeneración de los espacios urbanos fluviales de las cuencas del Caudal y del Nalón para la mejora de su calidad de vida.

**Palabras clave:** regeneración urbana, ciudades menguantes, espacios urbano-fluviales

## THE POTENTIAL OF URBAN RIVER AREAS FOR THE ENVIRONMENTAL REGENERATION OF LANGREO AND MIERES

**Abstract.** The Asturian mining basins have undergone a process of profound crisis since the early 1970s and their main urban centres have experienced a sharp decline in population, the loss of economic activities, the lack of comprehensive approaches to their regeneration and a gradual environmental degradation which is particularly evident in the relationship between Mieres and Langreo and their rivers. These urban river spaces constitute urban edges marked by the barrier effect of infrastructures or industrial wastelands. This communication explores the regeneration strategies of the urban river spaces of the Caudal and Nalón basins to improve their quality of life.

**Keywords:** urban regeneration, shrinking cities, urban-riverine spaces.



## 1. INTRODUCCIÓN

Las relaciones entre las ciudades y sus ríos han sido estudiadas de manera recurrente a lo largo de la historia y desde múltiples perspectivas. Así los trabajos de investigación encuentran, con frecuencia, en los cursos fluviales que atraviesan un espacio urbano un objeto de estudio en el que se analizan diferentes dimensiones, como los riesgos ante crecidas e inundaciones, la contaminación o depuración de las aguas, la restauración de los ecosistemas fluviales, la regeneración del bosque de ribera, el consumo de agua, entre otros. En lo tocante a los espacios urbanos fluviales o cómo se define un río urbano, Durán Vian et al (2020) clarifican esta cuestión a partir de definiciones que gozan de amplio reconocimiento tanto en la literatura académica como en el plano técnico y sostienen que un río urbano es aquel que cuya dinámica se ve afectada por la presencia de suelos clasificados como urbanos en ambas márgenes o partes de su llanura de inundación. Una de las relaciones más estrechas entre las ciudades y sus ríos es la que concierne a la ordenación de sus cauces y riberas. En este sentido, la literatura académica especializada en este tema ha puesto de manifiesto la transformación de ciertos espacios urbano-fluviales en varias ciudades europeas (Bravard, 2006; Monclús, 2018; Santasusagna Riu y Tort Donada, 2018). Como señalan Tort Donada et al. (2020), diferentes ríos que en la década de 1970 se encontraban profundamente contaminados y con unos espacios ribereños degradados han sido transformados en nuevas centralidades a través de proyectos de regeneración urbana.

Como apuntan Kondolf y Pinto (2017), la instalación de diversas barreras artificiales entre la ciudad y su río dificultaron el acceso a sus orillas e hicieron intransitables sus vegas. Edificios de gran longitud como fábricas, almacenes y otras construcciones relacionadas con la industria se levantaron en las llanuras aluviales. Además, en muchas ocasiones estos espacios de vega, debido a su topografía llana, se convirtieron en el espacio preferente para el trazado de infraestructuras lineales como ferrocarriles, carreteras y autovías que, si bien contribuyen a una mejora de la comunicación a nivel supramunicipal, suponen una extraordinaria barrera que proporciona un acceso limitado al río. A consecuencia de ello, el traslado de industrias y la construcción de nuevos pasos fluviales proporcionan habitualmente escenarios propicios al restablecimiento de la conectividad lateral entre ambas orillas y entre la ciudad y el cauce fluvial.

A partir del estudio de los proyectos y experiencias de regeneración que se han llevado a cabo en los espacios urbano-fluviales europeos desde los años 80, Tort Donada et al. (2020) identifican una línea estratégica común para la mejora de la conectividad entre el tejido urbano y los cauces fluviales a través de la creación de espacios verdes. Estos proyectos de regeneración no solo contribuyen a la recuperación de los servicios ecosistémicos vinculados a los cursos fluviales y a sus espacios ribereños, sino que también proporcionan beneficios para los seres humanos entre los que se incluyen aspectos relacionados con la salud, el incremento del valor económico, la mejora de la calidad de vida y, a otra escala, también contribuyen a estrategias de regeneración regional (Everard y Moggridge, 2012).

Langreo y Mieres se caracterizan por ser ciudades medianas bañadas por ríos, Nalón y Caudal respectivamente, que no han sido integrados en la trama urbana. Históricamente los espacios de vega, dada sus condiciones de accesibilidad y la escasa pendiente que presentaban sus suelos, han sido destinados a la construcción de instalaciones relacionadas con la actividad industrial y al trazado de infraestructuras y servicios urbanos. Además, ambas ciudades han experimentado procesos de transformación similares en sus estructuras territoriales. La evolución demográfica, las ramas de actividad económica y las relaciones funcionales presentan en ambos casos notables semejanzas. Por estos motivos, esta comunicación plantea las siguientes preguntas que conducen la investigación: i) ¿cuál ha sido la evolución de los espacios urbano-fluviales en Langreo y Mieres? ii) ¿qué estrategias se han puesto en práctica para la regeneración de sus espacios urbano-fluviales?

Con el objetivo de responder a las preguntas de la investigación se ha llevado a cabo una metodología cualitativa en la que, partiendo de fuentes documentales y gráficas, se atiende especialmente al tratamiento que los instrumentos de ordenación han dado a los espacios urbano-fluviales en Langreo y Mieres. Así, se han examinado instrumentos de la ordenación del territorio, del planeamiento urbanístico y, de manera complementaria, se ha recurrido a planes estratégicos y también se han consultado proyectos concretos.



## 2. ESPACIOS URBANO-FLUVIALES EN LANGREO Y MIERES

La Cuenca Hullera central asturiana ocupa un espacio bien caracterizado en la parte meridional del centro de la Comunidad Autónoma. Dos valles principales, Nalón y Caudal, presentan diferencias, aunque también similitudes en los aspectos económicos y poblacionales. Por este motivo, Fernández García (1997) encuentra justificado el uso del plural para hablar de dos cuencas o valles. Las diferencias se encuentran en la disposición de ambos cursos fluviales, ya que mientras el Nalón es un valle rectilíneo, el Caudal presenta una doble cabecera. Entre las similitudes, ambos valles tienen vegas, o fondos de valle, sobre las que se han ido desarrollando los núcleos de población y las actividades económicas, además de haberse convertido en el espacio preferente para el trazado de las infraestructuras.

Esta confluencia espacial de funciones residencial, productiva y de transporte convierte los espacios urbano-fluviales de Langreo y Mieres en dos escenarios caracterizados por una intensa transformación del suelo. Este proceso puede dividirse en dos fases claramente diferenciadas. Por un lado, los cambios asociados al proceso de industrialización, el crecimiento urbano y el trazado de infraestructuras que protagonizará buena parte del siglo XX. Por otro lado, desde que en la década de los años 70 del siglo pasado se llevase a cabo el traslado de las principales plantas siderúrgicas de ambas cuencas y el paulatino cese de las actividades extractivas, Langreo y Mieres experimentan un proceso de contracción, de pérdida de habitantes, cese de actividades económicas y comienzan a plantearse alternativas para la reutilización de estos espacios y para su reconversión económica. De este modo, como señala Fernández García (1997) la crisis del modelo que supuso la concentración minero-siderúrgica en las proximidades de los yacimientos hulleros se acelera tras la quiebra del entramado autárquico estatal.

En este contexto, el fenómeno urbano se caracteriza por la intensa ocupación de las vegas sobre las que se proyectan todo tipo de usos. Si en su origen, ambas poblaciones experimentaron un crecimiento urbano que parte del arranque de la ladera y que ha ido ocupando el suelo en dirección al río, la creciente concentración de la población en los núcleos urbanos no lleva necesariamente aparejada la consolidación de un tejido urbano continuo sino que tanto Mieres como Langreo se caracterizan por planos en los que la presencia de diferentes núcleos y barriadas disgregadas conforman un espacio profundamente desarticulado en el que las barreras físicas de las distintas industrias e infraestructuras producen espacios intersticiales y procesos de segregación, así como dificultades para conformar una estructura urbana coherente, hecho que ha sido remediado en parte, a lo largo de las últimas décadas con las operaciones de Nuevo Langreo o la del Vasco-Mayacina en Mieres. De este modo, el río ha actuado como frontera o borde urbano, hecho que se ha reforzado por la presencia en las llanuras aluviales de otros elementos que acentúan el efecto barrera. En este punto las diferencias entre ambas localidades son notables. En Langreo, una sucesión de actividades industriales jalona al río Nalón y actúan como elemento separador entre la ciudad y el río; mientras que en el caso de Mieres son las infraestructuras de transporte las que cercenan el espacio urbano y obstaculizan el acceso de la ciudad al río.

Dadas las similitudes entre el medio físico y la estructura funcional de las comunidades autónomas de la Cornisa Cantábrica, se ha aplicado al análisis de los espacios urbano-fluviales de Langreo y Mieres la metodología del Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la *Guía de buenas prácticas en materia de paisaje. Espacios urbanos fluviales* (López Urbaneja et al., 2023), según las que la regeneración urbana de los espacios fluviales se asienta sobre tres componentes fundamentales:

- Componente medioambiental
- Componente hidráulica
- Componente urbanística

La componente medioambiental pone el foco en estado en el que se encuentran las márgenes en relación con el estado de conservación de la vegetación. Desde el punto de vista hidráulico se atiende, entre otros criterios, al tipo de encauzamiento y finalmente, la componente urbanística se centra en el uso y aprovechamiento del suelo, así como en su posible potencial.



Tabla 1: Zonificación de las márgenes fluviales según componentes

Componente	Ref.	Descripción
Medioambiental	ZM.1	Márgenes en zona de interés natural preferente
	ZM.2	Márgenes con vegetación bien conservada
	ZM.3	Márgenes en zonas de riesgo de erosión, deslizamientos y/o vulnerabilidad de acuíferos
	ZM.4	Márgenes con necesidad de recuperación
Hidráulica	CH.1	Encauzamiento con muros verticales
	CH.2	Encauzamiento con taludes laterales
	CH.3	Doble encauzamiento: cauce permanente de aguas bajas y cauce de avenidas
Urbanística	ZU.1	Márgenes en ámbito rural
	ZU.2	Márgenes ocupadas por infraestructuras de comunicación interurbanas
	ZU.3	Márgenes en ámbitos desarrollados
	ZU.4	Márgenes con potencial de nuevo desarrollo urbanístico

Fuente: Elaboración propia a partir del original publicado en López Urbaneja et al. (2023).

## 2.1 Langreo y el río Nalón

El Nalón nace en la Fuente La Nalona, en el puerto de Tarna, uno de los pasos de la Cordillera Cantábrica entre Asturias y León. Tanto por su longitud como por la extensión de su cuenca hidrográfica, es el río de mayor entidad de la Cornisa Cantábrica. A su paso por el municipio de Langreo, cabecera de la cuenca, mantiene una dirección SE-NO a lo largo de unos 14 kilómetros adoptando una dinámica fluvial que se asemeja a la de un curso medio, en gran medida, porque su caudal está regulado por los embalses de Tanes y Rioseco. El proceso histórico de sedimentación fluvial ha ido conformando vegas o llanuras aluviales en las márgenes del río. Así, estos terrenos, de alta capacidad agrológica, han ido experimentando una intensa transformación debido a la escasez de suelos de topografía llana y la consecuente dificultad para la construcción de infraestructuras de comunicación y transporte, así como del establecimiento de instalaciones industriales y del tejido urbano.

Desde el punto de vista hidráulico, las actuaciones sobre el cauce del Nalón han permitido la salvaguarda de un bosque de ribera con un importante grado de desarrollo y el mantenimiento de unas márgenes donde se alternan canalizaciones de muros verticales con otras partes, la mayoría, en las que predominan taludes contruidos sobre escollera de piedra que facilitan el desarrollo de la vegetación. Así pues, como destaca Fernández García (1997), las obras de canalización del Nalón y la construcción de la escollera han permitido no sólo mejorar la contención frente a posibles desbordamientos, sino que también ha incidido notablemente en la recuperación del soto de bosque ripícola, aunque solo en las franjas de galería que soportan mayor humedad y anegamientos persistentes.

Acerca de la componente medioambiental, la preocupación sobre el río Nalón ya se recogía en la publicación, *Ecología y Medio ambiente en Langreo*, publicada en 1983, que se compone de estudios, ponencias y transcripciones de mesas redondas en las que se pone de manifiesto la preocupación por la componente medioambiental de Langreo. Por aquel entonces, el servicio de Medio Ambiente, coordinado por Jaime Izquierdo Vallina, elabora un diagnóstico completo de la preocupante situación medioambiental del concejo. Entre los principales problemas se encuentra la declaración de zona de atmósfera contaminada para el conjunto de Barros – Lada – La Felguera – Sama y Ciaño. Por su parte, la evolución del río Nalón en el siglo precedente lo convirtió en “un simple evacuador de residuos”.

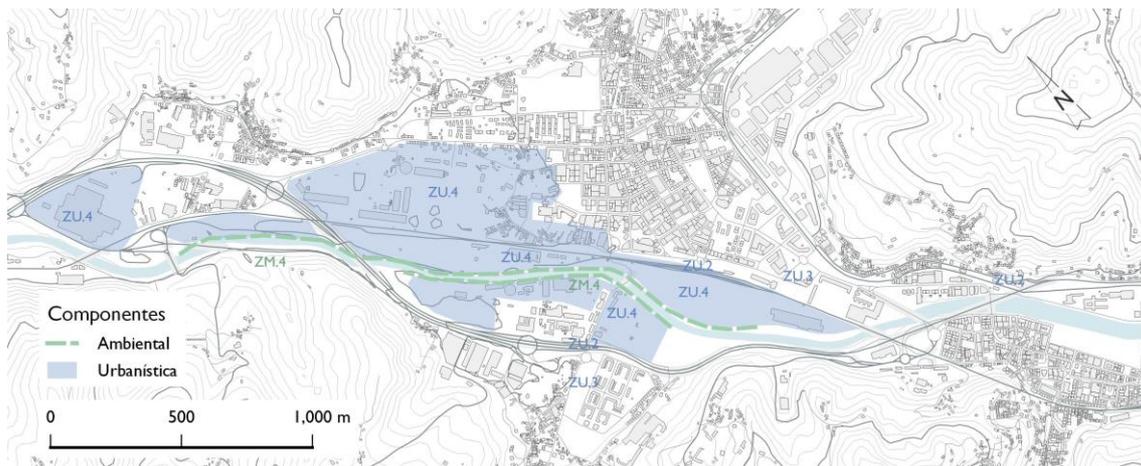
El río Nalón experimenta una profunda transformación durante la década de los años ochenta del siglo XX, en la que el Ayuntamiento de Langreo sienta las bases para la recuperación del río Nalón y sus márgenes (Fernández García, 1996). El PGO de 1984 incluye por primera vez la necesaria depuración de las aguas residuales e industriales y en 1985 se propone el Plan Integral de las Cuencas Mineras. En 1987 la, por aquel entonces, Comunidad Europea, aprobó el Programa Nacional de Interés Comunitario (PNIC) de Asturias en el que se incluye un proyecto de regeneración de las aguas del Nalón. La ejecución del proyecto fue llevada a cabo por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes junto a la Confederación Hidrográfica del Norte. Entre los principales resultados de ese proyecto se encuentra la construcción de la



estación depuradora de aguas residuales, EDAR, de Frieres en la cota más baja del tramo medio del Valle del Nalón. La EDAR de Frieres comienza su servicio en 1995. Esta obra va acompañada de la restauración de márgenes y la retirada de residuos y escombros del cauce “para la rehabilitación del río y su integración, como aliciente de primera magnitud, en el paisaje urbano” con la construcción de paseos fluviales, zonas ajardinadas y urbanización de diversos espacios.

Atendiendo a su componente urbanística, la clasificación del suelo en ambas márgenes se corresponde con el suelo urbano. En cuanto a la ordenación pormenorizada, los ámbitos en los que se asentaba Nitrastur, el parque de carbones o la térmica de Lada tienen la calificación de industrial. Existe asimismo un área periurbana, denominada El Sutu, en la que sobre una trama de parcelario rural se han ido incorporando edificaciones de baja densidad, aisladas, que coexisten con huertas, terrenos sin uso y talleres, almacenes y naves industriales de pequeñas dimensiones. Sobre este ámbito, el PGO de 2016 menciona su debilidad de diseño y ordenación “con un suelo excesivamente troceado que intenta dar respuesta a una estructura parcelaria y de propiedad minifundista, que no garantiza en ningún caso la obtención de nuevos viales; o bien de un espacio que debe buscar otros mecanismos de gestión capaces de garantizar la estructuración vial, la construcción de zonas verdes y la salida al mercado de nuevos solares”. Así, El Sutu se encuentra como espacio intersticial sin definición entre los baldíos industriales situados aguas abajo de La Felguera y la denominada nueva centralidad en la que se conserva la estructura de los antiguos talleres del Conde Sizzo que en la actualidad están sometidos a un proceso de transformación con la finalidad de dotar de recinto ferial al concejo.

Figura 2: Regeneración del espacio urbano-fluvial en Langreo



Fuente: Elaboración propia.

Componente urbanística:

- Margen izquierda: ZU.2, ZU.3, ZU.4 “potenciales de nuevos desarrollo”
- Margen derecha: ZU.2, ZU.3, ZU.4 “potenciales de nuevos desarrollo”

Componente hidráulica:

- CH.2. Con taludes laterales

Componente medioambiental:

- ZM.2 bien conservada y ZM.4 necesidad de recuperación

## 2.2 Mieres y el río Caudal

El río Caudal nace en la localidad de Sovilla, donde confluyen los ríos Lena y Aller. Todos ellos articulan sendos valles situados en la zona meridional de Asturias, por lo que sus fuentes se encuentran en la Cordillera Cantábrica. Su longitud, de unos veinte kilómetros, se extiende hasta Soto de Ribera donde sus aguas se unen a las del Nalón. Buena parte de su recorrido transcurre a lo largo del municipio de Mieres, en el que adopta una dirección N-S a su paso por la localidad de Mieres del Camino. Esta localidad, cabecera de la cuenca del Caudal, se asienta sobre una vega que ha ido ocupándose en ambas márgenes

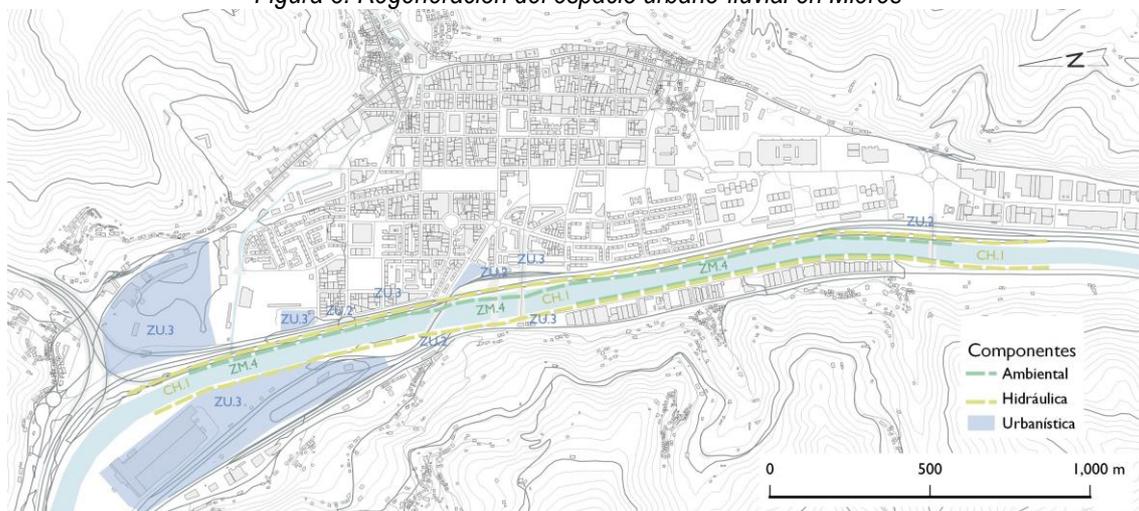


hasta su estado actual de práctica colmatación debido al crecimiento espacial de la villa, pero también al asentamiento de usos industriales y de infraestructuras. El río Caudal limita por el oeste la llanura aluvial sobre la que se asienta Mieres y diferentes decisiones a lo largo de la historia, especialmente en materia de infraestructuras han ido cercenando la relación entre la ciudad y el río.

En 1966 se declaran de urgencia las obras de la variante entre Oviedo y Figaredo incluidas en el Programa de Inversiones Públicas del Plan de Desarrollo Económico y Social 1964-1967. Esta obra supuso un nuevo trazado para la N-630, inaugurado en 1968, que atraviesa la vega de Norte a Sur. El nuevo trazado implicó la aparición de una importante barrera entre Mieres y el río Caudal. En la década de los ochenta, el Ferrocarril Vasco-Asturiano sería también desplazado de su trazado histórico, pasando a ocupar una franja paralela a la N-630 y al río, por lo que la vega se convirtió en el espacio preferente para el trazado de las infraestructuras de comunicación. Este proceso continuó y en 1993 fue puesta en servicio la autovía A-66 como resultado del desdoblamiento de calzada de la carretera nacional. Ese hecho supuso la canalización del río Caudal mediante muros verticales, así que, desde el punto de vista de la componente hidráulica, el río se encuentra constreñido entre paredes que dificultan la recuperación de la vegetación riparia y el bosque de galería.

Como se apuntó anteriormente, en el marco del PNIC de Asturias aprobado en 1987, las actuaciones sobre los ríos de las Cuencas Mineras dieron lugar a una serie de actuaciones en materia de recuperación de los cauces fluviales. Así, en el caso del río Caudal, el MOPTMA y la CHN, ejecutaron un presupuesto de 10.000 millones de pesetas, en la década de los noventa, para el Plan de Saneamiento que conllevó la construcción de la EDAR de Baiña, al norte de Mieres, unos diez kilómetros antes de que el Caudal vierta sus aguas al Nalón. Además de este equipamiento, se llevaron a cabo actuaciones encaminadas a la recuperación de los márgenes como fueron la construcción del paseo fluvial Pedro Piñera de ocho kilómetros en la margen izquierda del río entre Ujo y Ablaña y el ajardinamiento de cuatro hectáreas de espacios verdes de tamaño medio a lo largo del recorrido del cauce, con la plantación de unos dos mil árboles.

Figura 3: Regeneración del espacio urbano-fluvial en Mieres



Fuente: Elaboración propia.

Componente urbanística:

- Margen izquierda: ZU.2, ZU.3. Margen de suelo urbano consolidado
- Margen derecha: ZU.2, ZU.3. Ocupada por infraestructuras

Componente hidráulica:

- CH.1. Encauzamiento con muros verticales

Componente medioambiental:

- ZM.4. Necesidad de recuperación

El avance de la urbanización desde el arranque de ladera hasta el río, la construcción de la carretera y su posterior desdoblamiento y el desvío de la línea de ferrocarril de ancho métrico han ido colmatando el espacio de la vega en su margen derecha quedando prácticamente sin espacios libres que ofrezcan un amortiguamiento entre el tejido urbano y el río, con el agravante de que las infraestructuras constituyen una



barrera para la relación entre Mieres y el Caudal. En su margen izquierda se caracteriza por el estrecho espacio existente entre el cauce y el arranque de ladera está ocupado por diferentes usos. De manera contigua al río se encuentra el paseo fluvial mencionado con anterioridad y en dirección hacia la ladera este se suceden, en este orden, la carretera local MI-1, el polígono industrial Gonzalín y las vías de ancho ibérico de la línea Gijón – León. Hacia al norte, la presencia de instalaciones industriales como el Lavadero de El Batán o la fábrica sin uso de la extinta Mieres Tubos, ofrecen también espacios propicios para la regeneración ambiental de ambas márgenes. Así pues, desde el punto de vista de la clasificación del suelo, el espacio urbano-fluvial se corresponde con suelo urbano. Esta situación, unida a la intensa ocupación del espacio ofrece, en principio, escaso margen para la de regeneración. Sin embargo, las opciones de transformación se encuentran en suelos en los que ha habido un cese de las actividades económicas o bien en solares que no han sido edificados.

### **3. LAS ESTRATEGIAS PARA LA REGENERACIÓN URBANA EN LOS ESPACIOS URBANO-FLUVIALES**

En el ámbito de la planificación económica, Asturias fue la primera comunidad autónoma que presentó de acuerdo con la administración central, el Programa Nacional de Interés Comunitario (PNIC) ante la Comisión Europea. Este mecanismo dotado de 40.700 millones de pesetas provenientes del FEDER tenía un plazo de ejecución de cuatro años, entre 1987 y 1991. Los principales objetivos eran la mejora medioambiental, actuaciones en las infraestructuras viarias y medidas de promoción económica para el área central de Asturias. A esto se añadieron 23.600 millones de pesetas por parte de la Administración General del Estado y 825 millones de la Comunidad Autónoma (Bango, 1987). En el programa presentado se incluían actuaciones para el saneamiento de los ríos Caudal, Nalón, Nora y Noreña.

Atendiendo a la planificación física en sus diferentes escalas, esto es, la de la Ordenación del Territorio y el Urbanismo, pese a que Asturias se sitúa entre las comunidades autónomas pioneras en la aprobación de sus directrices, principal instrumento de la ordenación del territorio, la necesaria revisión de las mismas no se ha llevado aún a cabo y el desarrollo de la ordenación territorial en la Comunidad Autónoma ha estado encaminada a la aprobación de instrumentos de carácter subregional, sectorial y planes territoriales especiales. De este modo, los cambios estructurales acontecidos en Asturias en las últimas décadas, especialmente los derivados del cese de las actividades extractivas y siderúrgicas y sus efectos territoriales en las Cuencas Mineras parecen no merecer la atención de una indispensable revisión del modelo territorial, puesto que el definido en 1991 ya ha sido superado.

En el escalón siguiente, dentro del rango de los instrumentos de ordenación, tampoco existe un instrumento de carácter subregional para la ordenación de las cuencas, ni en su conjunto, ni individualmente. No obstante, las DROT definieron ocho áreas de planificación territorial que solo encontraron su correlato territorial en el establecimiento de las áreas sanitarias y sus correspondientes hospitales de referencia, perdiéndose la oportunidad de llevar a cabo planes territoriales de carácter supramunicipal como si han puesto en marcha otras comunidades autónomas. De este modo, la praxis de la Ordenación del Territorio en Asturias desde 1991 ha estado dirigida a la redacción de instrumentos exitosos como los de la protección del litoral y otros que han sido diseñados a conveniencia, en función del orden de aparición de ciertas necesidades, entre los que cabe destacar las directrices regionales de energía eólica, de comercio o los planes territoriales especiales para la ubicación del centro de tratamiento de residuos, la implantación de actividades industriales o la catalogación y determinaciones referentes al patrimonio inmobiliario de la empresa pública estatal HUNOSA.

Precisamente, sobre este último instrumento denominado Plan Territorial Especial (PTE) -recuperación terrenos HUNOSA-Cuencas Mineras, cabría esperar alguna referencia a la ordenación del territorio de este ámbito, dada la extraordinaria impronta territorial que la empresa ha dejado en las Cuencas Mineras, siendo, en el caso de Mieres, propietaria de cerca del 25% de la superficie municipal. Así, el PTE de HUNOSA se marca entre sus objetivos: la posible transmisión de antiguos terrenos mineros ya regenerados para nuevos proyectos empresariales, la conservación del patrimonio cultural derivado de las instalaciones mineras y la recuperación ambiental de los terrenos que han soportado actividades extractivas. Sin embargo, más que atender a los problemas territoriales se centra en solventar las necesidades



empresariales, por lo que más allá de las determinaciones referidas a los entornos de los pozos mineros no se encuentra ninguna reflexión acerca de las necesidades de las cuencas mineras asturianas.

En el ámbito del planeamiento urbanístico, el PGO de Langreo de 1984 ya reconocía la necesidad de interrelacionar la planificación urbanística y el medio ambiente. Asimismo, en el diagnóstico y estrategia territorial de la revisión efectuada por EPYPSA incluía cinco grandes problemas urbanísticos: la baja calidad generalizada del ambiente urbano, la ausencia de adecuada articulación urbana y persistencia de notables barreras para mejorar la integración, obsolescencia del viejo espacio económico-industrial, manifiesta presencia de espacios residenciales marginales y como quinto punto, la falta de un sistema de espacios libres que, apoyado en los restantes sistemas dotacionales e infraestructurales, actuase como factor de integración y de calidad urbana. Así, al menos en los documentos relativos a la memoria de información se reconocían las carencias existentes entre el río Nalón y el tejido urbano. Del mismo modo, en el PGO 2010 se reproduce en la memoria de información el documento de revisión parcial / plan estratégico elaborado por la Sociedad de Gestión y Promoción de Suelo (SOGEPSA) en 2004 por encargo realizado del pleno municipal en 2002: “En ese propio sentido el Río Nalón, el gran olvidado, durante décadas considerado una especie de gran colector de esta ciudad intuida que sistemáticamente le dio la espalda, tiene ahora la posibilidad de convertirse en el eje director de la propuesta, en el elemento que potencie la unión física y conceptual de los tres Municipios afectados en esta fase del Esquema Director, Langreo, San Martín del Rey Aurelio y Laviana, vinculando y subordinando en torno a él, no sólo una red importante de zonas verdes y espacios libres estructurantes, sino también el resto de las distintas actuaciones propuestas, en sus modalidades, según los casos, terciarias, industriales y residenciales, siendo el área de referencia con sus dos sectores, un ejemplo básico de la integración de diversas modalidades y de la recuperación de este concepto”. En lo tocante al PGO vigente, la memoria de ordenación, en su capítulo décimo, dedicado a la protección del medio ambiente incluye cuestiones genéricas y en los actuales baldíos industriales se remite a instrumentos de planeamiento especial.

En el caso de Mieres, su PGO actualmente vigente sigue siendo el de 1995, que responde a una revisión del plan de 1982, por lo que está elaborado en un contexto en el que los instrumentos de planeamiento eran mucho más sencillos y no se dispone de información relativa a la relación prevista entre la ciudad y el río Caudal. La infructuosa revisión del planeamiento en 2018 hace que no se disponga, al menos públicamente, de información actualizada sobre la relación. En la actualidad, el Ayuntamiento de Mieres está llevando a cabo el proceso de revisión de su instrumento de planeamiento general.

Dentro del contexto de la planificación blanda o de los instrumentos no normativos, de carácter estratégico, que, siendo flexibles y participados, acaban por demostrarse ineficaces y excesivamente dependientes del contexto político y la disponibilidad de financiación externa, la Estrategia Territorial para la Comarca del Nalón (CECODET, 2002) fue aprobada por el Consejo de Gobierno del Principado de Asturias en 2005 con el objetivo de llevar a cabo una reestructuración territorial de la cuenca. En dicha estrategia se recogen una serie de proyectos y grandes actuaciones en materia de comunicaciones y transporte, regeneración urbana y equipamientos. Parte de la filosofía de esta estrategia se filtra a los instrumentos de ordenación urbana. Así, el PGO de Langreo de 2006 manifiesta que la relación del espacio urbano fluvial comprendido entre el Nalón y el tejido urbano ha experimentado en los últimos tiempos una evolución muy negativa debido, en gran medida, al efecto barrera inducido por la infraestructura ferroviaria, la autovía minera y las redes de distribución eléctrica, lo que genera una fuerte desestructuración de barrios y áreas urbanas.

Desde el ámbito universitario de la Escuela Politécnica de Mieres el trabajo de Pedro Plasencia Lozano (2020), profesor del área de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes, convoca anualmente un concurso internacional de ideas sobre diferentes temas de interés para el concejo de Mieres. Así, en la edición de 2020 se convocó al alumnado con la finalidad “aportar ideas y argumentos al debate sobre qué hacer con el río Caudal en la ciudad de Mieres, y por extensión, con los ríos urbanos en las actuales ciudades”. Por otra parte, en la docencia impartida por Aladino Fernández García se invitaba al alumnado a reflexionar acerca de los efectos territoriales de las infraestructuras en el valle del Caudal, especialmente en lo tocante a la disposición de los trazados más recientes (autovía, ferrocarril de vía estrecha, canalización del río) en contraposición con los más antiguos (ferrocarril de ancho ibérico y antigua carretera de Castilla).



#### 4. CONCLUSIONES

Las dos ciudades de cabecera de las cuencas mineras asturianas, Langreo y Mieres, viven de espaldas a sus ríos, el Nalón y el Caudal, respectivamente. De este modo, los espacios urbano-fluviales en los que se produce el encuentro entre el cauce y el tejido urbano han experimentado un proceso de transformación según el cual, estos terrenos, caracterizados por la topografía llana y la buena accesibilidad, fueron el espacio preferente para la instalación de actividades productivas y la construcción de las principales infraestructuras. La prolongada crisis a la que están sometidas ambas cuencas desde la década de los años setenta, ha supuesto una alteración completa de las estructuras territoriales, tanto la demográfica, como la económica y la funcional. De igual modo, el medio físico y la componente ambiental han estado expuestas a las intensas transformaciones paisajísticas derivadas principalmente de las actividades extractivas, siderúrgicas y energéticas. De tal modo que se analizan estos espacios atendiendo a tres componentes, la ambiental, la hidráulica y la urbanística.

En ambos casos, los ríos se han convertido en un borde urbano, una frontera sin relación con el resto de la ciudad. En el caso de Langreo, el espacio urbano-fluvial se caracteriza por la sucesión de baldíos industriales, barrios de marcado carácter rural en espacios intersticiales e instalaciones industriales y de producción energética sin uso. Por lo tanto, su componente urbanística se define por la presencia de suelos clasificados como urbanos en ambas márgenes, pero en muchos casos sin uso. Desde el punto de vista de la componente hidráulica, el Nalón presenta una canalización con escollera que ha permitido el mantenimiento de la componente ambiental con la recuperación de la vegetación riparia y una mejor integración con la trama urbana en algunos puntos. El espacio urbano-fluvial en Mieres está intensamente ocupado y en su margen derecha son infraestructuras, la A-66 y el ferrocarril de vía estrecha, las que impiden una transición amable entre la ciudad y su espacio ribereño. Desde el punto de vista de la componente hidráulica, el Caudal se encuentra encajado entre muros verticales por lo que su componente ambiental se encuentra muy debilitada y desde el punto de urbanístico existe una intensa ocupación del suelo en ambas márgenes.

Los instrumentos de ordenación del territorio y planeamiento urbanístico, así como las estrategias que se han planteado en las últimas décadas no han prestado suficiente atención a la ordenación del espacio urbano-fluvial. Las únicas actuaciones que han tenido incidencia directa para la regeneración ambiental del Nalón y el Caudal fueron las derivadas del Programa Nacional de Interés Comunitario (PNIC) de Asturias, un mecanismo de financiación europea enmarcado en el fondo FEDER cuyas actuaciones se desarrollaron entre 1987 y 1991 por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Confederación Hidrográfica del Norte. Los principales resultados del PNIC fueron la construcción de estaciones depuradoras de aguas residuales, el tratamiento de sus cursos fluviales, la mejora de las márgenes y la construcción de paseos fluviales. Sin embargo, no se contemplan estrategias similares para la mejora de la componente urbanística en los espacios urbano-fluviales de Langreo y Mieres lo que sin duda redundaría en una mejora notable de su calidad de vida.

#### REFERENCIAS

- Bango, M. (7 de junio de 1987). Asturias presenta a la CE un plan de inversiones para la mejora medioambiental. El País.
- Bravard, J. P. (2006). Rivers as cultural and meeting points some reasons for success. Ríos y Ciudades Europeas: Espacios Naturales, Culturales y Productivos. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2735.
- CECODET (2002): Plan Estratégico de la comarca Valle del Nalón. Asturias. Centro de Cooperación y Desarrollo Territorial de la Universidad de Oviedo, Consejo de Desarrollo Comarcal "Valle del Nalón". Gijón: Editorial Trea
- Durán Vián, Francisco. Ríos y ciudades: delimitación y análisis del espacio fluvial en España. Estudio del uso público y la recuperación de riberas urbanas. Pons, J. J. y Serrano, M. (dirs.). Tesis doctoral. Universidad de Navarra, Pamplona, 2020.
- Everard, M., & Moggridge, H. L. (2012). Rediscovering the value of urban rivers. *Urban Ecosystems*, 15, 293-314. <https://doi.org/10.1007/s11252-011-0174-7>



- Fernández García, A. (1996). La calidad ambiental como premisa del desarrollo urbano. Propuestas y actuaciones en la Cuenca del Nalón (Asturias). *Ería*, revista cuatrimestral de Geografía (41), 249-257. <https://doi.org/10.17811/er.0.1996.249-257>
- Fernández García, A. (1997). La cuenca central. En *Asturias: Montes y Valles* (pp. 125-134). El Comercio
- Kondolf, G. M., & Pinto, P. J. (2017). The social connectivity of urban rivers. *Geomorphology*, 277, 182-196. <https://doi.org/10.1016/j.geomorph.2016.09.028>
- López Urbaneja, A., Azpeitia Santander, A., Azkarate Garai-Olaun, A., & Del Valle Andrade, L. (2023). Guía de buenas prácticas en materia de paisaje. Espacios urbanos fluviales. <http://hdl.handle.net/10810/63948>
- Monclús, J. (2018). Waterfronts and Riverfronts. Recovery of Urban Waterfronts. *Urban Visions: From Planning Culture to Landscape Urbanism*, 133-142. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-59047-9\\_13](https://doi.org/10.1007/978-3-319-59047-9_13)
- Plasencia Lozano, P. (2020). Un nuevo Caudal para Mieres. Propuestas para la integración del río Caudal en el tejido urbano de Mieres. Mieres: Servicio de publicaciones de la Universidad de Oviedo.
- Santassagna Riu, A. & Tort Donada, J. (2018). El tratamiento de los espacios verdes en la planificación de cuatro ciudades fluviales catalanas. La Ley del Suelo como oportunidad de transformación urbana. *Ería*, revista cuatrimestral de Geografía, 38(2), 143-160. <https://doi.org/10.17811/er.2.2018.143-160>
- Tort Donada, J., Santassagna Riu, A., Rode, S., & Vadri, M. T. (2020). Bridging the gap between city and water: A review of urban-river regeneration projects in France and Spain. *Science of the Total Environment*, 700, 134460. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2019.134460>



# LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE E INTEGRADO (EDUSI) EN UNA CIUDAD AMIGA DE LA INFANCIA: ANÁLISIS DE COHERENCIA PARA UN ESPACIO EN RECONVERSIÓN (AVILÉS, ASTURIAS)

JUAN SEVILLA ÁLVAREZ<sup>1</sup>

ALFONSO SUÁREZ RODRÍGUEZ<sup>2</sup>

DANIEL HERRERA ARENAS<sup>3</sup>

<sup>1, 2 y 3</sup> Departamento de Geografía, Universidad de Oviedo, C/Francisco Rodríguez García s/n, 33011, Oviedo.  
Correo electrónico: [sevillajuan@uniovi.es](mailto:sevillajuan@uniovi.es), [suarezalfonso@uniovi.es](mailto:suarezalfonso@uniovi.es); [herreradaniel@uniovi.es](mailto:herreradaniel@uniovi.es)

**Resumen.** La experiencia urbana de la población infantil es esencial para su conceptualización del entorno y la formación de una conciencia cívica. En defensa de esta necesidad de la infancia, algunas iniciativas internacionales (La Ciudad de los Niños por Francesco Tonucci y Ciudades Amigas de la Infancia del Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia -UNICEF-) han indicado estándares a cumplir por las corporaciones municipales. Dado que las prioridades de tales iniciativas entroncan con postulados del urbanismo social, participativo y sostenible, cobra sentido analizar experiencias municipales particulares para comprobar si se correlaciona la adscripción a tales programas con el sentido de las intervenciones urbanísticas.

Se utiliza como ejemplo Avilés, ciudad en reconversión económica y transformación de su tejido físico, que ha estado adscrita al programa de UNICEF desde 2010, coincidiendo este compromiso con el desarrollo de su EDUSI desde 2015. Los asuntos contemplados en esta estrategia y la trascendencia de los desafíos de la ciudad animan a analizar documentalmente y mediante trabajo de campo las convergencias y divergencias observables entre las acciones de planificación y los estándares de calidad para el desarrollo infantil. Los resultados se exponen a través de un estudio crítico, acompañado de tablas y figuras, que muestran las principales evidencias obtenidas.

**Palabras clave:** Ciudad Amiga de la Infancia, UNICEF, urbanismo, EDUSI, Aviles (Asturias).

## SUSTAINABLE AND INTEGRATED URBAN DEVELOPMENT STRATEGY IN A CHILD FRIENDLY CITY: COHERENCE ANALYSIS FOR A SPACE UNDER CONVERSION (AVILÉS, ASTURIAS)

**Abstract.** Children's urban experience is essential for their conceptualization of the environment and the formation of a civic consciousness. In defense of this need, some international initiatives (City of Children by Francesco Tonucci and Child Friendly Cities by the United Nations International Children's Emergency Fund -UNICEF-) have determined standards to be met by municipal corporations. Given that the priorities of such initiatives are linked to postulates of social, participatory and sustainable urban planning, it makes sense to analyze particular municipal experiences to check whether affiliation to such programs correlates with the meaning of urban interventions.

We take Avilés as study area given its condition as a city undergoing economic reconversion and transformation of its physical fabric. Avilés has been attached to the UNICEF program since 2010, this commitment coinciding with the development of its Sustainable and Integrated Urban Development Strategy since 2015. The issues contemplated in this strategy and the significance of the city's challenges encourage to analyze by documentary evidence and through field work the observable convergences and divergences between planning actions and quality standards for child development. The results are presented through a critical study, accompanied by tables and figures, which show the main evidence obtained.

**Keywords:** Child Friendly Cities, UNICEF, urban planning, EDUSI, Aviles (Asturias).



## 1. INTRODUCCIÓN

La experiencia de la población infantil en el espacio urbano es esencial para su conceptualización del entorno natural, social y cultural y para la formación de una conciencia cívica (Aranda, 2001, 2010; Hernández, 1986; Rissotto & Tonucci, 2002). Sin embargo, el desarrollo de esta experiencia en contacto directo con el entorno urbano, basada en la exploración y la recogida de información, en la orientación, la identificación y la interpretación de atributos de las realidades observadas, etc., encuentra a menudo impedimentos debido a la pérdida de escala humana de las ciudades y al deterioro ambiental acontecidos a lo largo del siglo XX. Los entornos apropiados para interactuar, aquellos en que los componentes y fenómenos observados y experimentados suscitan curiosidad, interés, asombro o sorpresa y se convierten en motivo de aprendizaje y enriquecimiento cognitivo, no tienen suficiente protagonismo o presentan características contrarias a las necesidades de la población infantil (Cuenca, 2011; Freeman & Tranter, 2011; Lopes, Cordovil & Neto, 2014; Sevilla et al., 2021; Tonucci, 2009).

En defensa de la adaptación de las ciudades a las necesidades de la infancia, algunas iniciativas internacionales (fundamentalmente, La Ciudad de los Niños, por Francesco Tonucci, y Ciudades Amigas de la Infancia, de UNICEF) han indicado pautas y estándares a cumplir por las corporaciones municipales en ámbitos de gestión que alcanzan la ordenación urbana. En particular, el programa de UNICEF se gesta a partir de la puesta en marcha del programa Alcaldes Defensores de los Niños en 1992 (en Dakar, Senegal), cuando el papel de los gobiernos locales en la ejecución de políticas y planes integrales de promoción y defensa de los derechos de la infancia y la adolescencia se incorpora a la agenda internacional. También encuentra impulso en la declaración del bienestar de los niños como indicador de un entorno saludable, democrático y con buena gobernanza, tomada durante la conferencia de Naciones Unidas sobre asentamientos humanos Habitat II en Estambul, en 1996 (UNICEF Comité Español, [recurso web](#)).

Durante los años siguientes se trabaja en la concepción de un programa que pueda ser aplicable a corporaciones municipales comprometidas con la aplicación de la Convención sobre los Derechos del Niño y se contemplan, entre otras garantías para la población en edad infantil, algunas directamente relacionadas con el planeamiento: disponer de servicios básicos sin riesgo de exclusión; poder desplazarse y experimentar la localidad de manera autónoma para el juego y la relación con sus iguales; y disponer de un medio limpio y saludable, no contaminado, dotado de entornos ricos para el disfrute y aprendizaje (UNICEF Comité Español, 2009). Como resultado de esta labor institucional surge el reconocimiento de Ciudad Amiga de la Infancia, que tiene una vigencia cuatrienal renovable e implica dinámicas de trabajo y propuestas dirigidas, en buena medida, a la adaptación de espacios y edificios públicos, la regulación del tráfico, el control del impacto acústico y la contaminación ambiental, la mejora de la iluminación como elemento de seguridad, la dotación de transporte público debidamente adaptado a la demanda ciudadana y la proliferación de espacios y corredores verdes, entre otros aspectos (Plataforma de Infancia & UNICEF Comité Español, 2018; Programa Ciudades Amigas de la Infancia UNICEF España, 2013).

Conocida la perspectiva de UNICEF, se entiende pertinente conducir estudios particulares en Ciudades Amigas de la Infancia con el objetivo de comprobar si se correlaciona la concesión de este sello institucional con el sentido de las actuaciones urbanísticas llevadas a cabo. Máxime cuando emergen nuevas formas de intervenir en la ciudad, las del denominado urbanismo social, participativo y sostenible, que vienen a favorecer la mejora de la habitabilidad y de la experiencia urbana, la rehumanización y la recuperación ambiental y tienden a invertir la tendencia denunciada en los proyectos en favor de la infancia, con un corpus teórico y metodológico progresivamente construido durante las últimas décadas, aunque aún insuficientemente extendido en el mundo urbano contemporáneo. Parece oportuna su adopción por los gobiernos locales comprometidos con los programas internacionales que promueven el reencuentro de las ciudades contemporáneas con la infancia (Sevilla et al., 2021).

Con esta perspectiva, se analiza aquí el ejemplo de Avilés, ciudad asturiana en proceso de reconversión económica y de transformación de su tejido físico, que ha estado adscrita al programa de UNICEF desde 2010. Avilés afronta desde finales del pasado siglo la transformación de su modelo productivo y urbano, ambos claramente marcados por la actividad industrial (Sánchez Moral, Méndez Gutiérrez del Valle & Prada Trigo, 2012; Benito del Pozo, 2016). El declive generalizado de la ciudad, iniciado a consecuencia de la reconversión industrial en las décadas de 1970 y 1980, ha requerido intervenciones orientadas a concretar un nuevo modelo de desarrollo que permita una revitalización duradera. Para lograrlo es necesario diversificar el tejido económico y fortalecer la competitividad, aprovechar el elevado potencial patrimonial, resolver la todavía presente fragmentación física, mejorar la habitabilidad y consolidar el papel del área



urbana avilesina dentro del área metropolitana central de Asturias. Los factores condicionantes de mayor peso (positivos o negativos) son la talla mediana, la historicidad y la posesión de recursos patrimoniales, la condición de núcleo industrial en crisis con defectos de configuración urbanística y la inserción en un sistema urbano regional como elemento dependiente. Según los casos, facilitan o ralentizan la obtención de resultados y obligan a buscar estrategias y enfoques particulares.

En las primeras décadas de este siglo se han llevado a cabo planes y actuaciones desde distintas esferas: Estado, agentes locales y regionales, asociaciones empresariales, etc. (Sánchez Moral, Méndez Gutiérrez del Valle & Prada Trigo, 2012; Fernández García & Fernández Soto, 2013; Benito del Pozo, 2016; Suárez Rodríguez & Tomé Fernández, 2023). Por su planteamiento original como herramienta para la intervención en las ciudades, por el carácter de los asuntos específicamente contemplados en Avilés con el fin de afrontar desafíos físicos y funcionales de elevada trascendencia, así como por su temporalidad (simultánea con el compromiso con UNICEF desde 2015), este estudio se centra en la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI). El objetivo es verificar si existe coherencia o, por el contrario, divergen sus planteamientos con los objetivos a favor de la infancia del programa internacional al que se adhiere la corporación municipal.

## 2. MÉTODO DE TRABAJO

La base teórica del trabajo parte de comprender la utilidad del espacio urbano como entorno de aprendizaje. Y contraponer las condiciones necesarias para el desarrollo cognitivo infantil en la ciudad con los rasgos urbanos de nuestro tiempo, que son resultado de una acentuada evolución morfológica, estructural y funcional. Por un lado, se han tenido en cuenta investigaciones que analizan la conceptualización del espacio y de la sociedad por la población infantil desde perspectivas didácticas y de psicología ambiental. Por otro lado, han sido útiles estudios geográficos sobre la transformación física y funcional de las ciudades, en particular de la elegida como área de estudio. Respecto a la decisión de utilizar Avilés, como se indica en la introducción, han sido determinantes los desafíos vinculados a la reconversión económica y la transformación del tejido físico, la adhesión al programa de Ciudades Amigas de la Infancia de UNICEF y el desarrollo de una EDUSI, herramienta expresiva de nuevas formas de concebir la ciudad que buscan mejorar la experiencia urbana de la población.

Posteriormente, se ha indagado en la naturaleza de las iniciativas internacionales que promueven la recuperación de la ciudad como espacio para la infancia y se ha analizado el programa de UNICEF a través de documentación institucional oficial. Esta tarea ha permitido conocer el enfoque que defiende este organismo para adecuar la ciudad a las necesidades de los niños con el fin de favorecer un desarrollo completo de sus destrezas y capacidades; lo que, a su vez, ha permitido establecer una serie de indicadores con los que evaluar la afinidad de la práctica urbanística a las referidas necesidades de la población infantil: garantía de experiencia urbana completa en espacios abarcables; sutura de espacios fragmentados; recuperación de la escala humana y del espacio vivido para el fomento de la socialización y del aprendizaje; tránsito infantil autónomo en itinerarios cotidianos; proliferación de espacios y corredores verdes; control del impacto acústico y de la contaminación ambiental; adecuación de la iluminación como elemento de seguridad.

A continuación, se ha analizado la documentación técnica de la EDUSI y se ha realizado trabajo de campo para valorar in situ las actuaciones llevadas a efecto con el fin de determinar si la estrategia es coherente o incoherente (en sus planteamientos generales, en la concepción de espacios y viales concretos o en el diseño de las actuaciones) con cada uno de los siete indicadores anteriormente señalados. El resultado se apoya en la confección de tablas y la selección de figuras expresivas.

## 3. RESULTADOS

Avilés es Ciudad Amiga de la Infancia desde 2010, con renovación de este diploma en los años 2014, 2018 y 2022. Coincidiendo con el arranque del segundo período de este reconocimiento de UNICEF tuvo lugar la selección de la ciudad dentro de la primera convocatoria para obtener fondos comunitarios



Europeos con los que desarrollar una EDUSI. Así que la ciudad se pudo dotar en ese tiempo de una herramienta de intervención bajo la perspectiva del desarrollo urbano sostenible con un refuerzo de la concepción integrada de todas las dimensiones implicadas en el tratamiento de la ciudad (De Gregorio, Do Santos & Baatti, 2021; Suárez Rodríguez & Tomé Fernández, 2023). Su aplicación en Avilés cumple los cuatro objetivos temáticos de obligado cumplimiento para el acceso a los fondos de la UE: promoción de la inclusión social, acceso y mejora de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC), transición a una economía baja en carbono y protección del medio ambiente. La acción social, la mejora medioambiental, el reto demográfico o la regeneración urbana son algunas de las cuestiones que aborda el documento elaborado para la tercera ciudad asturiana (Ayuntamiento de Avilés, 2016, 2022); de modo que, dada la naturaleza de la EDUSI, ha parecido oportuno analizar de manera detallada su planteamiento y las actuaciones derivadas con el fin de subrayar los aspectos en los que se revela coherente (o incoherente) con los indicadores presentados en el apartado metodológico, que se refieren a los requerimientos de la población infantil para una experiencia urbana adecuada (Tablas 1 a 7):

Indicador 1 - Garantía de experiencia urbana completa en espacios abarcables: distribución equilibrada de usos y funciones en la ciudad merced a una dotación de servicios y equipamientos (sociales, sanitarios, educativos, culturales, transporte...) conforme a las características demográficas.

*Tabla 1. Garantía de experiencia urbana completa en espacios abarcables*

Coherente	No coherente
<p>Enfoque general:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-actuaciones encaminadas a dinamizar y consolidar el comercio local de proximidad.</li> <li>-búsqueda de un reequilibrio en la estructura demográfica para rejuvenecer barrios más envejecidos y reforzar su comunidad.</li> </ul> <p>Concepción de espacios específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-rehabilitación y reforma de antiguas viviendas de maestros en los barrios de La Luz y Versalles para su puesta en alquiler a población joven.</li> </ul> <p>Diseño:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-instalación de sistemas de calefacción en barrios de La Luz y Versalles para mejora de la calidad residencial.</li> <li>-instalación de ascensores exteriores en Versalles para mejora de la accesibilidad en los inmuebles.</li> </ul>	<p>Enfoque general:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-insuficiencia en la previsión de medidas que benefician a la comunidad en su conjunto (espacios y servicios públicos, programaciones para la integración y el enriquecimiento de la experiencia ciudadana), más allá de las acertadas que inciden en la esfera privada del hogar o del negocio de proximidad.</li> </ul>

Fuente: elaboración propia a partir de la documentación técnica del Ayuntamiento de Avilés (2016, 2022).

Indicador 2 - Sutura de espacios fragmentados: eliminación de barreras físicas y reconexión de espacios fragmentados.



Figura 1. Carácter limitado de las reformas en la calle del Carmen.



La rehabilitación de la calzada y de las aceras en uno de los principales ejes de comunicación entre el centro urbano y los barrios meridionales (calle del Carmen) no se acompaña de otras actuaciones que podrían haber contribuido a mejorar la integración de las áreas mencionadas; por ejemplo, el diseño de un carril para bicicletas o la instalación de mobiliario para el descanso, zonas para el juego en espacios con ampliación peatonal, etc. Fotografía de Alfonso Suárez Rodríguez.

Tabla 2. Sutura de espacios fragmentados

Coherente	No coherente
<p>Enfoque general:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-compromiso explícito de mejora de la conectividad urbana y superación de barreras físicas.</li> <li>-rediseño de la red de autobús urbano como medio de reconexión centro-periferia.</li> </ul> <p>Concepción de espacios específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-reurbanización de la calle del Carmen en tanto que eje principal de comunicación entre el centro urbano y el barrio de La Luz.</li> </ul> <p>Diseño:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-previsión de escaleras mecánicas en el barrio de La Luz para salvar el desnivel topográfico.</li> </ul>	<p>Enfoque general:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-limitaciones por la estricta adopción de un marco municipal, frente a la realidad urbana de Avilés (que desborda sus límites (hacia Corvera y Castrillón); siendo en el entorno de estos límites municipales donde se concentra la desarticulación y la segregación socio-espacial debidas a la rápida industrialización y expansión de la ciudad (años cincuenta a setenta).</li> </ul> <p>Diseño:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-limitación de algunas reformas (calle del Carmen) a una mera rehabilitación de calzada y aceras, sin previsión de carril bici y otras actuaciones socialmente oportunas (Figura 1).</li> </ul>

Fuente: elaboración propia a partir de la documentación técnica del Ayuntamiento de Avilés (2016, 2022).



Indicador 3 - Recuperación de la escala humana y del espacio vivido: socialización y aprendizaje como protagonistas. Conciliación de la función económica y su tráfico derivado con la previsión de espacios de uso público (plazas, vías peatonales, espacios abiertos...) orientados al desarrollo de experiencias infantiles para el crecimiento y la puesta a prueba de capacidades fundamentales: socialización, juego, exploración, superación de obstáculos y detección del riesgo, resolución de problemas, etc.

Figura 2. Peatonalización en el entorno del parque del muelle: plaza de Pedro Menéndez.



La actuación en el entorno del muelle avilesino, en la bisagra entre la Villa y Sabugo, es consecuente en lo que a ampliación del espacio peatonal y a renovación del espacio público se refiere, pero el diseño apenas acompaña al refuerzo de la función social que se pretende. Fotografía de Alfonso Suárez Rodríguez.

Tabla 3. Recuperación de la escala humana y del espacio vivido

Coherente	No coherente
<p>Enfoque general: -compromiso de creación, ampliación y renovación de espacios públicos.</p> <p>Concepción de espacios específicos: -peatonalizaciones en el entorno del parque del Muelle (plaza de Pedro Menéndez -Figura 2-) y de la iglesia de Santo Tomás (calle Marcos del Torniello) para subrayar la función social de los espacios públicos.</p> <p>Diseño: -delimitación del área reservada para el juego, el paseo y el descanso, al margen del espacio de aprovechamiento hostelero (Figura 3).</p>	<p>Enfoque general: -ampliaciones de áreas peatonales y nuevas peatonalizaciones muy orientadas a un provecho más económico (hostelero: instalación de terrazas) que de humanización y experiencia vivida más amplia.</p> <p>Concepción de espacios específicos: -reurbanización del sector meridional de la plaza del Carbayedo (espacio clave del centro histórico), acompañada de calmado del tráfico y ampliación de aceras, pero destinada a usos hosteleros y no tanto a una función social.</p> <p>Diseño: -uso generalizado y abusivo del hormigón, que confiere un aspecto duro y monótono, poco "amigable" (Figuras 2 y 4).</p>

Fuente: elaboración propia a partir de la documentación técnica del Ayuntamiento de Avilés (2016, 2022).



Figura 3. Zonificación de usos en espacios con ampliación peatonal.



Allí donde se extiende el uso peatonal prioritario se acomete, en ocasiones, sobre todo si existe espacio suficiente, una delimitación de los espacios reservados para el esparcimiento y el juego, separados de aquellos destinados al aprovechamiento hostelero. Se acomodan en el entorno de plazas y jardines preexistentes cuya afluencia aumenta. Fotografía de Alfonso Suárez Rodríguez.

Indicador 4 - Tránsito infantil autónomo en itinerarios cotidianos. Accesibilidad peatonal a espacios para el desarrollo infantil (escuelas, zonas de juegos, pistas deportivas...) a través de itinerarios no interrumpidos por la circulación motorizada, en los que se atenúa y calma el tráfico.

Tabla 4. Tránsito infantil en itinerarios cotidianos

Coherente	No coherente
<p>Enfoque general:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-atención al tránsito seguro de la población infantil en un instrumento de desarrollo (plan de movilidad) como aspecto a garantizar.</li> <li>-se contemplan medidas de descongestión viaria para atenuar los flujos de tráfico.</li> </ul> <p>Concepción de espacios específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-previsión de caminos escolares que garanticen la movilidad peatonal y la autonomía y seguridad de niños y niñas.</li> <li>-previsión de aumentar el número de aparcamientos de bicicleta en centros de trabajo y educativos.</li> </ul>	<p>Concepción de espacios específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-creación de zonas de parada rápida ante los accesos a algunos colegios para la llegada y la recogida del alumnado (<i>kiss &amp; ride</i>); aunque compatibles con las medidas de fomento del desplazamiento autónomo a pie o en bicicleta, pueden alentar el desplazamiento en vehículo privado motorizado en casos no estrictamente necesarios.</li> </ul>

Fuente: elaboración propia a partir de la documentación técnica del Ayuntamiento de Avilés (2016, 2022).



Indicador 5 - Proliferación de espacios y corredores verdes. Previsión de una red de parques, jardines y corredores verdes en el conjunto urbano y periurbano para el esparcimiento y el aprendizaje.

Tabla 5. Proliferación de espacios y corredores verdes

Coherente	No coherente
<p>Enfoque general:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-alusión a la importancia de la proporción de espacio verde por habitante.</li> <li>-voluntad de crear una red de sendas verdes.</li> </ul>	<p>Enfoque general:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-inexistencia de análisis para la mejora del conjunto de parques y jardines.</li> </ul> <p>Concepción de espacios específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-limitación al marco estrictamente municipal, omitiendo la realidad urbana continua sobre municipios colindantes y sus espacios de dominante natural (boca y margen derecha de la ría).</li> </ul>

Fuente: elaboración propia a partir de la documentación técnica del Ayuntamiento de Avilés (2016, 2022).

Indicador 6 - Control del impacto acústico y de la contaminación ambiental. Establecimiento de medidas para la consecución de una ciudad más saludable.

Tabla 6. Control del impacto acústico y de la contaminación ambiental

Coherente	No coherente
<p>Enfoque general:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-consciencia de los factores de contaminación (industria, puerto, tráfico rodado) y mediciones (concentración de partículas pm10, por ejemplo).</li> <li>-convicción respecto a la necesidad de reducir el ruido.</li> </ul> <p>Concepción de espacios específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-peatonalización y calmado del tráfico como medidas para la reducción de los impactos (Figura 4).</li> </ul>	<p>Enfoque general:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-carencia de medidas directas para atajar este tipo de problemas.</li> </ul> <p>Concepción de espacios específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-carencia de medidas para áreas más afectadas, más allá de la mención a los planes regionales de calidad del aire.</li> </ul>

Fuente: elaboración propia a partir de la documentación técnica del Ayuntamiento de Avilés (2016, 2022).

Figura 4. Calmado del tráfico y rediseño de vías en el centro urbano.



La peatonalización y el calmado del tráfico forman parte de las medidas que contribuyen al control del impacto acústico y de la contaminación ambiental. Su diseño, cuando se emplean materiales de aspecto frío o "duro" en la mayor parte del ancho de la calle, puede causar, no obstante, cierta indiferencia estética, bien distinta de la que produciría una mayor extensión de zona verde. Fotografía de Alfonso Suárez Rodríguez.



Indicador 7 - Adecuación de la iluminación como elemento de seguridad. Ajuste del alumbrado público al uso efectivo del espacio.

*Tabla 7. Adecuación de la iluminación como elemento de seguridad*

Coherente	No coherente
<p>Enfoque general: -objetivo de reducción de consumo energético (renovación de luminarias) en la ciudad.</p> <p>Concepción de espacios específicos: -mejora específica de la iluminación en el conjunto patrimonial de Los Canapés.</p> <p>Diseño: -empleo de tecnología LED.</p>	<p>Enfoque general: -no hay mención a una programación de las luminarias como elementos compensadores en espacios inseguros o “del miedo”.</p>

Fuente: elaboración propia a partir de la documentación técnica del Ayuntamiento de Avilés (2016, 2022).

#### 4. CONCLUSIONES

El enfoque general de la EDUSI de Avilés y algunas de sus actuaciones concretas son coherentes con los indicadores que se plantean para corroborar la adaptación de la ciudad como espacio apto para el desarrollo de la infancia, pues se basan en los preceptos de la ciudad habitable y sostenible. La búsqueda de mayor cohesión e inclusión social de los distintos grupos de población desde una perspectiva social y demográfica es inherente a la noción de sostenibilidad urbana, por lo que, en términos generales, resulta lógico que la estrategia se alinee en buena medida con los indicadores empleados. No obstante, únicamente la línea de actuación nº 3 de la EDUSI (Definición de una estrategia de “open government”) hace explícito el compromiso con la población infantil, en este caso como actor en los procesos de participación pública.

Un análisis pormenorizado del contenido de los documentos oficiales de la EDUSI, así como de las actuaciones derivadas, evidencia que, pese a una impresión en términos generales positiva, no se puede verificar una plena compatibilidad con ningún indicador pues, en todos los casos, se aprecian algunos aspectos negativos. Los resultados más positivos proceden las acciones relacionadas con la movilidad sostenible, en las que se recogen actuaciones específicas para la movilidad de la población infantil (diseño de rutas escolares, p. ej.); aunque, estrictamente, constituye un documento aparte promovido a partir de la estrategia, a modo de instrumento de desarrollo. Respecto a los aspectos más negativos, se obtienen en el indicador referente a los espacios verdes al no contemplarse ninguna actuación concreta en dicho ámbito. Puede advertirse que el resultado desigual en el contraste con los indicadores puede deberse a la relevancia que otorga la EDUSI a determinados aspectos de la regeneración física, en detrimento de otros, o al esfuerzo concentrado en determinadas áreas de la ciudad, como los barrios de Versalles y La Luz. Pero refleja, también, la necesidad de incidir en la esfera socio-espacial de la sostenibilidad, tanto a nivel general como en lo que respecta a la infancia, con el fin de obtener resultados de mayor calado y beneficios más allá de los resultados materiales genéricos (rehabilitación de inmuebles, renovación de aceras, etc.).

En definitiva, la compatibilidad de la EDUSI con los principios de recuperación de la ciudad para la infancia puede considerarse, en buena parte de sus elementos, más relacionada con la aplicación de los fundamentos de la sostenibilidad urbana que deliberada y resultante de una sensibilidad específica por la población de corta edad. Ello no resulta necesariamente negativo, pues las coherencias detectadas reflejan la correcta adhesión de la estrategia a los principios de la ciudad habitable y lo pertinente de sus contenidos. Sin embargo, el estudio pone de manifiesto la necesidad de ahondar en el componente social y funcional de las medidas de regeneración urbana y, particularmente, en lo relativo a la cotidianidad de la infancia.

Un análisis pormenorizado de los distintos resultados de las EDUSI aprobadas en otras ciudades, siguiendo la metodología propuesta, podrá proporcionar un diagnóstico más robusto sobre la necesaria imbricación entre los instrumentos urbanos europeos y los principios promulgados desde UNICEF. Y



probará las ventajas de aquellos que de manera más explícita atienden necesidades específicas de colectivos vulnerables o condicionados por circunstancias naturales asociadas a su edad.

## REFERENCIAS

- Aranda, A. M. (2010). *Didáctica del conocimiento del medio social y cultural en Educación Infantil*. Madrid: Síntesis Educación.
- Aranda, A. M. (2001). Identidad y educación ciudadana en contextos a escala Global. *Aula: Revista De Pedagogía de la Universidad de Salamanca*, 13, 37-50.
- Ayuntamiento de Avilés (2022). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Avilés*. Documento de aprobación inicial. Fase 3. Avilés, España.
- Ayuntamiento de Avilés (2016). *Estrategia Integrada de Desarrollo Sostenible. Estrategia de rejuvenecimiento de ciudad*. Avilés, España.
- Benito del Pozo, P. (2016). Renovación urbana, herencia industrial y turismo: un proceso con elementos de éxito en Avilés (Asturias). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (72), 285-304.
- Cuenca, J. M. (2011). Concepciones del alumnado en educación infantil para la comprensión del medio sociocultural: Papel de las experiencias y el aprendizaje lúdico". En M.P. Rivero (Coord.), *Didáctica de las ciencias sociales en educación infantil* (pp. 111-129), Mira Editores.
- De Gregorio Hurtado, S., Do Santos Coelho, V., & Baatti Boulahia, A. (2021): La Europeización de la política urbana en España en el periodo 2014-2020: análisis de las Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI). *Cuadernos de Investigación Urbanística*, (134), 1-99.
- Fernández García, A., & Fernández Soto, M. (2013). Avilés: una transformación reciente inconclusa. En M.R. Alonso Ibáñez, A. Fernández García, M. Fernández Soto, M. Hernández Muñoz, & G. Villarino Samalea: *Regeneración urbanística y territorial integrada: La comarca de Avilés* (pp. 9-19). Grupo de Estudios Jurídico-Sociales sobre Territorio y Desarrollo Sostenible.
- Freeman, C., & Tranter, P. (2011). *Children and their urban environment: changing worlds*. London y Washington D.C.: Earthscan.
- Hernández, C. (1986). Los valores sociales, un instrumento para el conocimiento social del niño: Su reflejo en la comunicación publicitaria. *Infancia y Aprendizaje. Journal for the Study of Education and Development*, 35, 109-122.
- Lopes, F., Cordovil, R., & Neto, C. (2014). Children's independent mobility in Portugal: effects of urbanization degree and motorized modes of travel. *Journal of Transport Geography*, 41, 210–219.
- Plataforma de Infancia & UNICEF Comité Español (2018). *Manifiesto de Oviedo*. Madrid: UNICEF Comité Español.
- Programa Ciudades Amigas de la Infancia UNICEF España (2013). *La ciudad que queremos: una ciudad amiga de las personas*. Madrid; UNICEF Comité Español.
- Rissotto, A., & Tonucci, F. (2002). Freedom of movement and environmental knowledge in elementary school children. *Journal of Environmental Psychology*, 22, 65-77.
- Sánchez Moral, S., Méndez Gutiérrez del Valle, R., & Prada Trigo, J. (2012). Avilés, entre el declive y la revitalización: ¿en la génesis de un nuevo modelo de desarrollo?. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (60), 321-347.
- Sevilla, J., Corrochano, D., & Gómez-Gonçalves, A. & Rato, H. (2021). ¿Es recuperable la ciudad como espacio para la infancia? Aproximación teórica desde la perspectiva del urbanismo social, participativo y sostenible. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 53 (207), 77-94.
- Suárez-Rodríguez, A., & Tomé-Fernández, S. (2023). La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) de Avilés (Asturias): análisis y diagnóstico de un instrumento para la ciudad en reconversión. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 55(216), 349–372.
- Tonucci, F. (2009). Ciudades a escala humana: La ciudad de los niños. *Revista De Educación*, 1, 147-168.
- UNICEF Comité Español (2019 agosto). *Ciudades Amigas de la Infancia*. Recuperado 15 de agosto de 2019 de: <https://ciudadesamigas.org>.
- UNICEF Comité Español (2009). *Pongamos a la infancia en la agenda política local. Manual básico para responsables políticos municipales*. Madrid: UNICEF Comité Español.



# ¿HACIA UNA TRANSICIÓN ENERGÉTICA JUSTA?: CONSUMO ENERGÉTICO Y SEGREGACIÓN RESIDENCIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA

VERÓNICA MEJÍA<sup>1</sup>

JOAN LÓPEZ<sup>2</sup>

JOAN CHECA<sup>3</sup>

*1Grup d'Estudis sobre Energia, Territori i Societat, Universitat Autònoma de Barcelona.  
veronica.mejia@urv.cat*

*2Grup d'Estudis sobre Energia, Territori i Societat, Universitat Autònoma de Barcelona.  
joan.Checa@uab.cat*

*3Grup d'Estudis sobre Energia, Territori i Societat, Universitat Autònoma de Barcelona.  
joanlopezredondo@gmail.com>*

**Resumen.** El artículo explora la relación entre las desigualdades sociales y la transición energética en el área metropolitana de Barcelona. Así, se analiza hasta qué punto el necesario proceso de mejora de la eficiencia energética y la descarbonización pueden verse asociados no a una reducción sino a un incremento de las desigualdades. Por un lado, se constata como la población de rentas más bajas reside en parques inmobiliarios ineficientes y tiene menor propensión que la media a tomar medidas para mejorar dicha situación. Por otro lado, las áreas más acomodadas presentan una mayor propensión a la implementación de sistemas de autogeneración eléctrica, así como mayor presencia de vehículos eléctricos. La concentración territorial de ambas situaciones puede venir consolidar procesos de desigualdad social y segregación espacial, lo cual hace necesario la adopción de políticas correctivas.

**Palabras clave:** Transición energética; Desigualdad; Segregación residencial; Consumo energético; Eficiencia energética.

## TOWARDS A JUST ENERGY TRANSITION?: ENERGY CONSUMPTION AND RESIDENTIAL SEGREGATION IN THE METROPOLITAN AREA OF BARCELONA

**Abstract.** The article explores the relationship between social inequalities and the energy transition in the Barcelona metropolitan area. Thus, it analyzes to what extent the necessary process of improving energy efficiency and decarbonization can be associated not with a reduction but with an increase in inequalities. On the one hand, it is confirmed that the population with the lowest incomes resides in inefficient real estate parks and has a lower propensity than the average to take measures to improve the said situation. On the other hand, the more affluent areas have a greater propensity to implement self-generated electricity systems, as well as a greater presence of electric vehicles. The territorial concentration processes of both situations can come to consolidate social inequality and spatial segregation, which makes it necessary to adopt corrective policies.

**Keywords:** Energy transition; Inequality; Residential segregation; Energy consumption; Energy efficiency.



## 1. LAS DESIGUALDADES URBANAS Y LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA

El incremento de la desigualdad en las ciudades es el resultado de la evolución en la distribución de la renta en las últimas décadas. Así, la reducción relativa en las diferencias de la renta media entre grandes regiones del mundo se ha visto acompañada en buena parte de los países y singularmente en los de Europa occidental, del incremento de las desigualdades entre los diversos grupos sociales (Atkinson, 2016; Milanovic, 2018; Piketty, 2015; Stiglitz, 2015). En las ciudades las desigualdades se plasman en el espacio a través del fenómeno de la segregación residencial, es decir, de la tendencia de los grupos sociales a separarse sobre el espacio en función de su capacidad de licitar en el mercado del suelo (Harvey, 2013; Secchi, 2013).

Por otra parte, la necesidad de una transición energética se deriva de la conjunción de diversos factores. En primer lugar, el avance hacia el agotamiento de la energía basada en combustibles fósiles, que en buena medida había sido uno de los pilares del desarrollo económico y la organización social desde los inicios de la revolución industrial (Berners & Clark, 2013; Smil, 2017). En segundo lugar, el crecimiento económico, la integración de la economía mundial y el proceso de urbanización han generado un incremento destacado del consumo energético en todo el mundo, de tal forma que si en el 2 000 se estimaba que el consumo mundial de energía era equivalente a 10 050 Mtep, en la actualidad se consumen un 43% más (EIA, 2020). La conjunción entre el uso de los combustibles fósiles y el incremento del consumo a lo largo del tiempo ha incidido de manera destacada en el proceso de calentamiento global que amenaza el bienestar de las generaciones presentes y futuras (Berners & Clark, 2013; IPCC, 2014; Riba Romeva, 2011; Sans & Pulla, 2013; Smith, 2012).

En las ciudades, el proceso de transición energética se encuentra estrechamente condicionado por las desigualdades sociales y territoriales. El presente estudio tiene por objeto explorar la relación entre ambos factores en una de las principales metrópolis ibéricas: el área metropolitana de Barcelona. Para ello, se estudia el comportamiento espacial de tres variables directamente relacionadas con el consumo energético: el nivel de eficiencia energética de las viviendas, la sustitución de los automóviles de combustión por vehículos eléctricos, y la propensión a adoptar sistemas de autoconsumo de electricidad en los hogares.

## 2. DATOS Y METODOLOGIA

La presente investigación se han empleado diversas variables que permiten medir cuantitativamente tanto la segregación de los diversos grupos sociales sobre el espacio urbano en función de su nivel de ingresos como las eventuales desigualdades relacionadas con la energía. Así, entre las variables consideradas se ha identificado como variables que reflejan estas desigualdades energéticas a la eficiencia energética, solicitud de ayudas, tenencia de vehículos eléctricos y la implantación de infraestructuras de autoconsumo fotovoltaico. Mientras que en cuanto a las determinantes territoriales se ha considerado el nivel de renta, la distribución de la población, la tipología de vivienda y la cobertura de usos de suelo.

En primer lugar, como base para identificar el nivel de renta de la población y su distribución espacial se ha utilizado el Atlas de distribución de renta de los hogares que elabora el Instituto Nacional de Estadística (España) en su sección de “Estadística experimental” con datos desde el año 2015 al 2019. Los datos utilizados, correspondientes al año 2017 se encuentran desglosados a nivel de sección censal para todos los municipios españoles. De las diferentes variables ofrecidas, se ha utilizado la de “Renta media por hogar”.

Para los análisis referentes a la propensión al autoconsumo energético se han contemplado los datos de Localización de instalaciones de autoconsumo fotovoltaico en Catalunya del Observatorio del autoconsumo de la Generalitat de Catalunya. La base proporciona información georreferenciada sobre más de 8.000 instalaciones implantadas en Catalunya en el período 2008-2021, e incluye datos referentes a la fecha de registro, la potencia instalada y la localización. A través de esta información se ha analizado el proceso de implantación de este tipo de infraestructuras, su distribución territorial y su relación con las diversas características morfológicas de los espacios en que se encuentran.

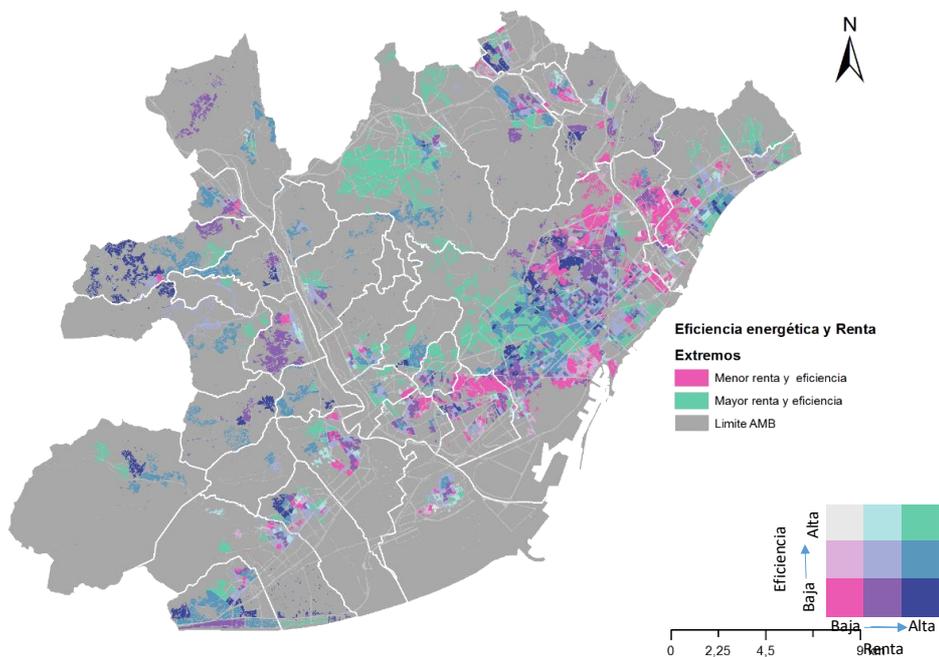


### 3. LA DESIGUAL DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA EFICIENCIA Y EL AUTOCONSUMO ENERGÉTICO

#### 3.1. La eficiencia energética del parque inmobiliario residencial y su relación con la renta

La calificación energética media de las viviendas en el conjunto del área metropolitana de Barcelona es bastante baja, puesto que el 58% de los inmuebles analizados han obtenido una calificación E. En el conjunto del ámbito de estudio, empleando la escala de valores antes descrita, se obtiene una calificación energética media de 2,68. Es decir, que la calificación media de nuestro ámbito de estudio correspondería a un valor de certificación entre E y F, ciertamente bajo. Este valor medio esconde, sin embargo, una distribución de los diversos niveles de eficiencia poco homogénea en el territorio metropolitano, tal como muestra la Figura 1.

Figura 1. Eficiencia energética de las edificaciones y renta media de los hogares en los barrios del área metropolitana de Barcelona 2020

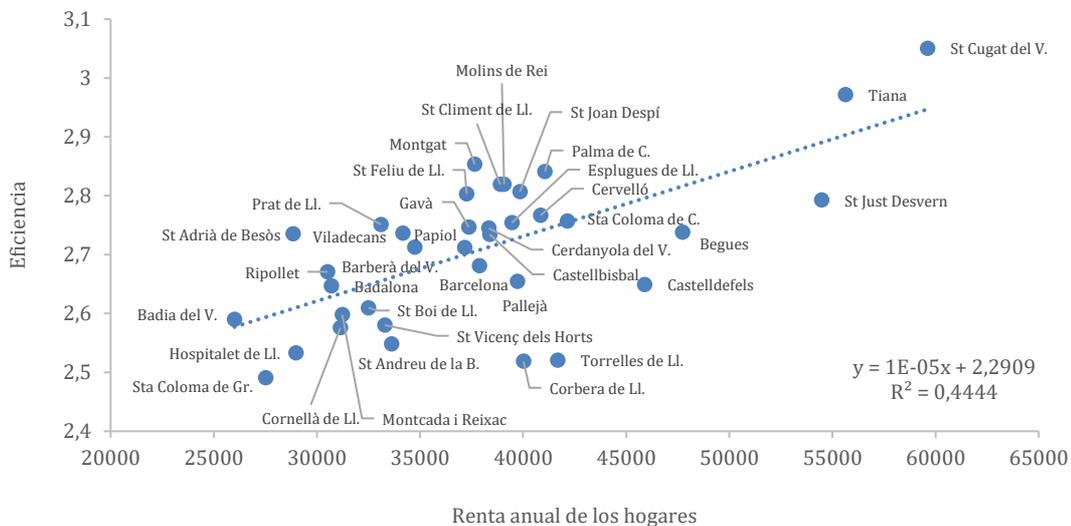


Fuente: elaboración propia a partir de la base de *Certificados de eficiencia energética* de los edificios del INSTITUTO CATALÁN DE ENERGÍA y de la base del *Atlas de distribución de renta de los hogares* de los edificios del INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA.

Sin duda, aquello que resulta más significativo de la distribución de los niveles de eficiencia energética es su correspondencia con los niveles de renta. Así, por un lado, los tres municipios metropolitanos que cuentan con rentas más elevadas, Sant Cugat del Vallès, Tiana y Sant Just Desvern, registran los valores de eficiencia energética más altos. En el otro extremo, aquellos que muestran menores ingresos, Santa Coloma de Gramenet, Badia del Vallès y l’Hospitalet de Llobregat tienen también las eficiencias energéticas más bajas. Como resultado, el valor de eficiencia de Sant Cugat del Vallès es un 22% superior al de Santa Coloma de Gramenet.



Figura 2. Relación entre la eficiencia energética y la renta media de los hogares de los municipios del área metropolitana de Barcelona



Fuente: elaboración propia a partir de la base de Certificados de eficiencia energética de los edificios del INSTITUTO CATALÁN DE ENERGÍA y de la base del Atlas de distribución de renta de los hogares de los edificios del INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA.

En este contexto, cabría esperar que la población con rentas más bajas, debido a sus condiciones de precariedad energética y económica, se beneficiara de ayudas y subvenciones para las mejoras de la eficiencia energética de su vivienda en una proporción mayor a la del resto de la población. Sin embargo, los datos muestran que no es así. Se ha visto que los certificados para la solicitud de ayudas se destinan de manera preferente a la adecuación de edificios completos, solicitud que requiere la autorización de todos los propietarios del edificio (Real Decreto 106/2018, 2018; DOGC N° 8525, 2021). Entonces, al analizar la distribución de estos certificados se ha visto que la proporción de solicitudes de ayudas sobre el total de hogares como sobre el total de bloques de viviendas certificados es bastante homogénea. Los resultados muestran que las rentas más bajas, las correspondientes a los primeros deciles, no solicitan más ayudas energéticas, como cabría esperar. Más aún, el 10% de los barrios con rentas más bajas solicitan ayudas por debajo de la media mientras que algunos de los barrios con rentas más altas superan esta media. Es decir que la propensión a pedir ayudas energéticas no es mayor en los barrios más ricos en detrimento de los más pobres, pero tampoco sucede lo contrario.

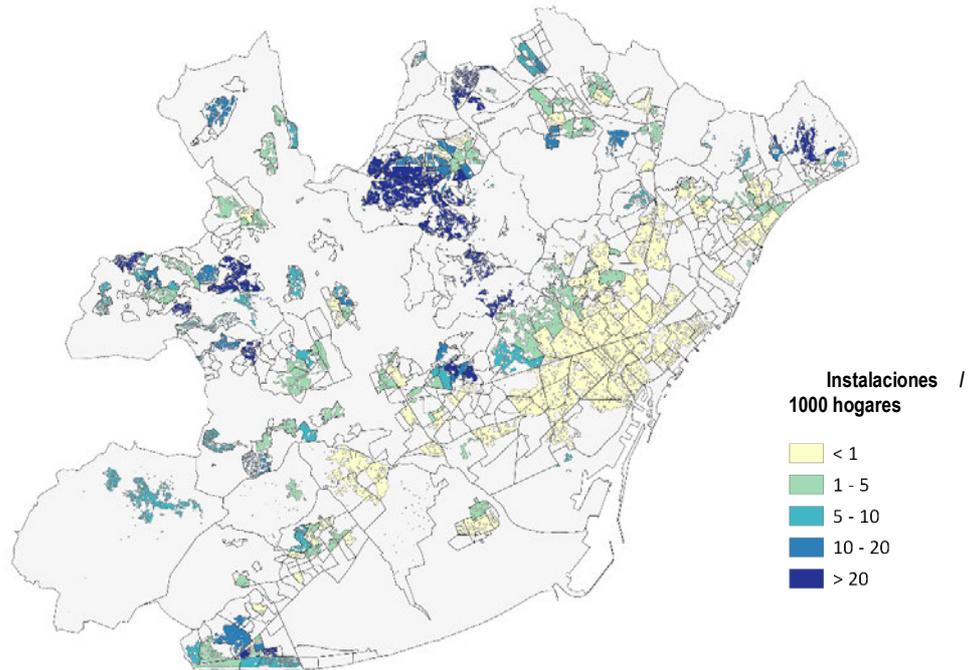
### 3.2. Autoconsumo de electricidad

Los dos elementos analizados hasta el momento, eficiencia energética de las viviendas y solicitud de ayudas energéticas, están relacionados con el papel de los ciudadanos y ciudadanas como consumidores de energía. De hecho, el consumo de electricidad, y del resto de energías, ha sido tradicionalmente el único ámbito sobre el que se podían asociar algunas características socioeconómicas de la población, ya que el sistema de producción centralizada, basado en grandes centrales generadoras de electricidad, quedaba en manos de unas pocas compañías especializadas.

La transición energética, sin embargo, ha abierto un nuevo horizonte al papel de la ciudadanía en la obtención de energía. La aparición de sistemas de producción descentralizada, tanto térmica como eléctrica, ha reducido progresivamente las dimensiones de las infraestructuras de generación necesarias hasta llevarlas a los hogares.

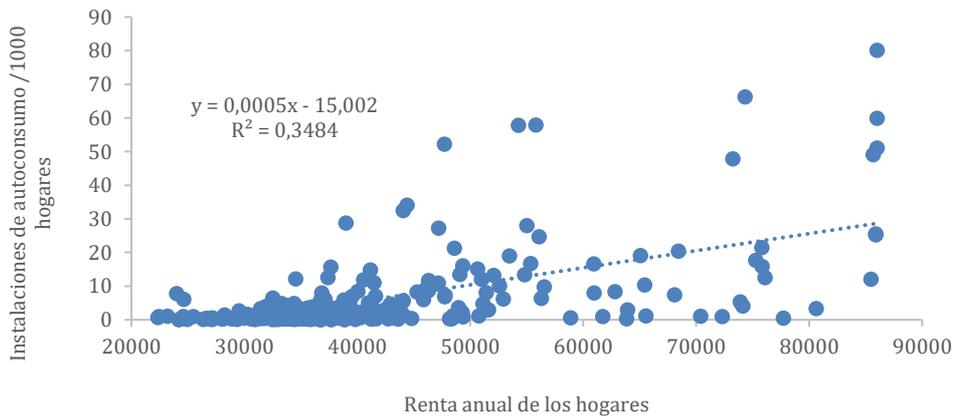


Figura 3. Número de instalaciones fotovoltaicas de autoconsumo por cada 1.000 hogares en los barrios del área metropolitana de Barcelona 2021



Fuente: elaboración propia a partir de la base de instalaciones fotovoltaicas de autoconsumo del OBSERVATORIO DEL AUTOCONSUMO DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA.

Figura 4. Relación entre el número de instalaciones fotovoltaicas de autoconsumo y la renta media de los hogares de los barrios del área metropolitana de Barcelona 2021



Fuente: elaboración propia a partir de la base de instalaciones fotovoltaicas de autoconsumo del OBSERVATORIO DEL AUTOCONSUMO DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA y de la base del Atlas de distribución de renta de los hogares de los edificios del INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA.



Esta nueva posibilidad de producción de electricidad otorga, pues, a la ciudadanía, una nueva función en su relación con la energía, ya que su responsabilidad no se limita únicamente a la cantidad y el tipo de energía que consume sino, también, a la posibilidad de implicarse en su obtención.

Sin embargo, se ha visto que aquellos que, hasta el momento, pueden aprovechar los beneficios económicos particulares de la transición energética no son quienes más los necesitan sino, sencillamente, los que pueden costear la elevada inversión que aún comporta esta instalación.

Es cierto que los datos no muestran la robustez en la relación renta y autoconsumo. Es así que esta relación parece ser parcial: la proporción alta de hogares con instalaciones fotovoltaicas sólo se encuentra en los hogares con niveles de renta elevados, pero algunos de estos hogares muestran igualmente una tendencia baja o nula a instalar placas para el autoconsumo. Este resultado viene explicado por otra variable de tipo físico que determina la proporción de instalaciones fotovoltaicas: la tipología de la vivienda. Así, las viviendas unifamiliares permiten acoger con mayor facilidad estas instalaciones, por dos motivos principalmente. En primer lugar, porque por el número de personas que viven en ellas y su consiguiente nivel de consumo, las viviendas unifamiliares pueden satisfacer más claramente sus necesidades de electricidad a partir del autoconsumo, ya que la relación entre la superficie de la cubierta y el consumo final es alta, mientras que en los edificios unifamiliares es mucho menor. En segundo lugar, porque en el caso de edificios plurifamiliares, las placas fotovoltaicas se emplazan sobre las cubiertas comunitarias o privadas. En cualquiera de los dos casos, tanto si la instalación es para uso comunitario o individual, es necesario solicitar el consentimiento de la mayoría de vecinos. En caso de viviendas unifamiliares la implementación es más ágil puesto que se omite las gestiones con la comunidad de vecinos.

A pesar de estas condicionantes físicas y socioeconómicas, sin embargo, y más allá de la posible relación entre categoría socioeconómica y propensión a residir en viviendas unifamiliares, la proporción a la instalación de placas fotovoltaicas se mantiene estrechamente vinculada al nivel de renta de la población.

#### 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Los análisis ejecutados han permitido realizar diversas constataciones sobre las desigualdades energéticas asociadas al nivel de renta de la población y su plasmación territorial en el área metropolitana de Barcelona. Estas constataciones vienen a confirmar la bondad de las hipótesis de partida.

En este sentido, el análisis ha permitido observar también un aparente contrasentido desde el punto de vista del objetivo de estas ayudas a la rehabilitación: sus destinatarios no siempre son los que más las necesitan. Es más, los hogares con las rentas más bajas muestran un nivel de solicitudes muy por debajo de la media. La existencia de tal anomalía sugiere que los mecanismos de concesión e incluso de acceso a las ayudas no llegan a los hogares con menores rentas. El bajo nivel de solicitudes entre este grupo de población puede ser debido a situaciones de elevada rotación residencial que disminuyan el interés en realizar una inversión duradera o a incumplimientos de las mínimas condiciones de habitabilidad por parte de los propietarios cuando se trata de viviendas de alquiler. Pero puede deberse también a deficiencias en los mecanismos de información de las ayudas y de los requisitos para su concesión. En este sentido, serían necesarias campañas de identificación, información y soporte a los colectivos de menor renta a la hora de otorgar las ayudas y subvenciones.

Finalmente, se ha podido observar la repetición de los mismos patrones de desigualdad en el marco de transición energética en que, como el resto del planeta, se encuentra inmersa el área metropolitana de Barcelona. El hecho de que las ventajas de instalar placas fotovoltaicas para el autoconsumo de electricidad solo sean aprovechadas, como mínimo hasta el momento, por la población con mayor nivel de renta, ensancha todavía más las diferencias de su situación energética respecto a las capas sociales más desfavorecidas y las prolonga en el tiempo. En este sentido, existe un triple filtro económico, de información y administrativo que requiere medidas de diversa índole. El primero solo puede ser superado a través de ayudas económicas que permitan sufragar total o parcialmente la elevada inversión inicial que se requiere



dirigidas a la población con rentas más bajas. El segundo requiere de campañas informativas que permitan combatir el desconocimiento de determinados colectivos sobre las ventajas del autoconsumo y de los procedimientos necesarios para la tramitación de las instalaciones, tanto los relacionados con la Administración como con las compañías distribuidoras. Y el tercer requiere de la simplificación de estos trámites administrativos, especialmente cuando se trata de edificios plurifamiliares.

Estas medidas, de carácter eminentemente sectorial, pueden ser distribuidas territorialmente atendiendo a la gravedad de las situaciones de segregación que generan. Pero, al mismo tiempo, la relación territorial entre las diversas variables energéticas de las viviendas y nivel de renta de los hogares abre la puerta también a otras posibilidades de canalización de las ayudas de forma más directa. Así, la concentración de viviendas energéticamente ineficientes en determinadas áreas permite la realización de programas de rehabilitación zonales.

## REFERENCIAS

- Atkinson, A. (2016). *Desigualdad: ¿Qué podemos hacer?* Fondo de Cultura Económica.
- Berners, M., & Clark, D. (2013). *The burning question: We can't burn half the world's oil, coal and gas. So how do we quit?* Vancouver: Greystone Books.
- EIA. (2020). *Energy Technology Perspectives 2020*. Internacional Energy Agency.
- Harvey, D. (2013). *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*. New York: Verso Books.
- IPCC. (2014). *Cambio Climático 2014*. Intergovernmental Panel on Climate Change. doi: 10.1016/S1353-8020(09)70300-1
- Milanovic, B. (2018). *El crecimiento de la clase media y de la plutocracia en el mundo*. En *Desigualdad mundial.: Un nuevo enfoque para la era de la globalización*. México D.F: Fondo de Cultura Económica.
- Piketty, T. (2015). *The economics of inequality*. London: The Belknap Press of Harvard University Press.
- Riba Romeva, C. (2011). *Recursos energètics i crisi: La fi de 200 anys irrepitibles*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya. Iniciativa Digital Politècnica.
- Sans, R., & Pulla, E. (2013). *El colapso es evitable. La transición energética del siglo XXI*. Barcelona: Octaedro.
- Secchi, Bernardo. (2013). *La città dei ricchi e la città dei poveri*. Bari-Roma: Editori Laterza.
- Smil, V. (2017). *Energy and Civilization: A History*. Cambridge: The MIT Press.
- Smith, L. (2012). *The New North: The World in 2050*. New York: Penguin Random House.
- Stiglitz, J. (2015). *El precio de la desigualdad*. Barcelona: Debolsillo Editorial.





# DESEQUILIBRIOS E INJUSTICIA TERRITORIAL EN MARBELLA (COSTA DEL SOL). ANÁLISIS DE SUS SERVICIOS URBANOS Y ECOSISTÉMICOS

HUGO CASTRO NOBLEJAS<sup>1</sup>

DAVID GARCÍA ÁLVAREZ<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía y Geología, Universidad de León, Facultad de Filosofía y Letras  
Campus de Vegazana, s/n, 24071 León, [hugocastro99@gmail.com](mailto:hugocastro99@gmail.com)*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Complutense de Madrid, Edif. B, Calle del Prof. Aranguren, s/n, 28040  
Madrid, [davidg@ucm.es](mailto:davidg@ucm.es)*

## Resumen:

Partiendo del concepto de justicia espacial de Edward Soja, se analiza la evolución urbana de Marbella, municipio que ha experimentado un rápido crecimiento demográfico y morfológico debido a un modelo productivo centrado en el turismo y la construcción. El crecimiento descontrolado ha acentuado las desigualdades y tensiones urbanas, dificultando la equidad en el acceso a la ciudad y el cumplimiento de la justicia espacial. Se propone una metodología con un desarrollo en dos fases: la primera presenta una caracterización urbana mediante análisis multivariados y jerárquicos de conglomerados a nivel de barrio y, la segunda, el análisis de servicios básicos y ecosistémicos utilizando información geoespacial de referencia de cubiertas y usos del suelo, como la ofrecida por el Sistema de Información de Ocupación del Suelo en España (SIOSE), revisada mediante trabajo de campo y fotointerpretación. El resultado es una metodología replicable en otras ciudades, que permite detectar desigualdades en la distribución de servicios urbanos que afectan a la calidad de vida de los residentes y relacionarlos con sus características socioeconómicas. Además, se configura como una herramienta para analizar la evolución de la planificación urbana y facilitar las propuestas que mejoren las condiciones de vida.

**Palabras clave:** Servicios urbanos, servicios ecosistémicos, información geoespacial, desigualdad urbana, planificación urbana, Costa del Sol.

## IMBALANCES AND TERRITORIAL INJUSTICE IN MARBELLA (COSTA DEL SOL). ANALYSIS OF ITS URBAN AND ECOSYSTEM SERVICES

### Abstract.

Based on Edward Soja's concept of spatial justice, the urban evolution of Marbella is analyzed, a municipality that has experienced rapid demographic and morphological growth due to a productive model centered on tourism and construction. Uncontrolled growth has exacerbated urban inequalities and tensions, raising questions about equity in access to the city and spatial justice. A two-phase methodology is proposed: the first phase involves urban characterization through multivariate and hierarchical cluster analyses at the neighborhood level, and the second phase involves the analysis of basic and ecosystem services using geospatial reference information on land cover and land use, such as that provided by the Land Use Information System in Spain (SIOSE), reviewed through fieldwork and photointerpretation. The result is a replicable methodology in other cities, allowing for the detection of inequalities in the distribution of urban services that affect residents' quality of life and relating them to their socio-economic characteristics. Furthermore, it serves as a tool for analyzing the evolution of urban planning and facilitating proposals to improve living conditions.



**Keywords:** Urban services, ecosystem services, geospatial information, urban inequality, urban planning, Costa del Sol.

## 1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

La espacialidad tiene la capacidad de influenciar en la justicia de las comunidades humanas que habitan un territorio al establecer la distribución equitativa del espacio, sus recursos y las oportunidades para acceder a estos. Dado que tanto el espacio como la justicia son construcciones sociales, pueden modificarse a través de la acción social y política, lo que implica incluir nociones de justicia espacial en la planeamiento urbano y regional que permitan reconocer, mejorar y armonizar los lugares que ocupan las distintas agrupaciones que habitan el territorio.

El espacio urbano se entiende por un lado como la ciudad física, arquitectónica y práctica; y, por otro, como la realidad social que lo habita (Lefebvre, (2017[1968])). La producción del espacio es social y responde a la dialéctica capitalista que se expresa en fenómenos como la contradicción entre valor de uso y valor de cambio, habitar y consumir, obra y producto (Lefebvre (2013) [1974]; Harvey, 2014). Fruto de estas contradicciones se generan procesos como el de segregación urbana, concepto que resulta complejo al no tener una definición específica de qué es la fragmentación residencial (Porcel, 2020). El nexo en común de las teorías mantiene que la segregación residencial es un proceso que afecta a todas las personas por igual, ya que se agrupan en base a características comunes en localizaciones urbanas específicas.

El caso de Marbella resulta ejemplar al mostrar la segregación socioespacial y gentrificación transnacional (Cocola-Gant y Lopez-Gay, 2020), derivada de factores como la mercantilización residencial turística, que permite a la élite capitalista transnacional asentarse para su ocio. El caso de estudio es un destino turístico idóneo debido a su accesibilidad aérea, la buena infraestructura local y la notable rentabilidad de las inversiones inmobiliarias, requisitos identificados por O'Reilly, 2007.

Debido a las tensiones socioeconómicas, la gentrificación y la turistificación, la distribución de los habitantes mantiene una serie de patrones espaciales que se reflejan en las características morfológicas de la ciudad cuarteada. Una proporción importante de dicho espacio es público y en él se mantiene su uso colectivo por ser accesible y multifuncional, además de favorecer los contactos sociales y la configuración de una identidad social (De la Torre, 2015). De hecho, es en el espacio público donde se evidencian con mayor fuerza los problemas de desigualdad y vulnerabilidad social (Guzmán et al., 2015).

La creciente importancia del fenómeno urbano ha llevado al estudio de metodologías para medir las formas urbanas. En general, los estudios europeos se han centrado en cuantificar la expansión a nivel de ciudad-región o comparar la expansión en ciudades de toda Europa (Arribas-Bel et al., 2011; Salvati et al., 2016).

Metodológicamente, en la actualidad se identifican tres tipos de enfoques, como recogen Abrantes et al. (2019). En primer lugar, una perspectiva clásica basada en el análisis bivariado y multivariado de indicadores estadísticos, como la variación de la población, los costos de transporte, el empleo y la distribución de los ingresos en la ciudad (Lucy y Phillips, 2001;), así como el gradiente de densidad de población (Bertaud y Renaud, 1997). En segundo lugar, la perspectiva basada en GIS y la teledetección, que se ha ido extendiendo desde la década de 1990. La teledetección se utiliza para mapear variables urbanas y tipos de uso o cobertura del suelo, a partir de los cuales se pueden derivar estadísticas secundarias de construcción y otros parámetros socioeconómicos (Herold et al., 2003). Algunos estudios han fundamentado el uso de la teledetección junto con métricas espaciales (Bhatta et al., 2010; Pons y Rullán, 2014), es decir, índices cuantitativos que caracterizan la geometría de las unidades de paisaje, estableciéndolas como una prioridad para la planificación urbana (Herold et al., 2003). Finalmente, una perspectiva multidimensional vincula las métricas espaciales para analizar patrones y configuraciones en asociación con indicadores estadísticos clásicos (Reis et al., 2016). La amplia riqueza metodológica hace necesaria una orientación de la métrica seleccionada según el objetivo del análisis y las condiciones particulares urbanas y la escala espacial del ámbito de estudio (Reis et al., 2016).

En lo que concierne a la relación entre la distribución de los servicios ecosistémicos y urbanos y la situación socioeconómica de los residentes, se pueden destacar algunos estudios de la última década. Graça et al. (2017), en uno de los estudios metodológicamente más completos, incluyeron una



caracterización del parque inmobiliario, aparte de los factores socioeconómicos. Baró et al. (2019) analizaron la justicia distributiva de regular la oferta de servicios ecosistémicos a través del modelo i-tree. Varios estudios se han centrado en los aspectos de justicia de los servicios ecosistémicos culturales con distintas metodologías (Amorim Maia et al. 2020, Zapata-Caldas et al. (2022). Otros estudios se han centrado en las respuestas, los efectos y los impulsores de la zonificación de usos y actividades nocivas del suelo que generan injusticia ambiental en la ciudad (Sze, 2006; Lens, 2022).

En este contexto teórico y de estado de la cuestión, el objetivo de la presente comunicación es proponer una metodología que identifique los distintos ámbitos de la ciudad basándose en sus características urbanas y, en una segunda fase, analizar los servicios básicos y ecosistémicos que presentan. Para ello se presenta en primer lugar las particularidades del área de estudio para, posteriormente explicar la propuesta metodológica. En tercer lugar, se presentan los resultados de las dos fases metodológicas y, en último lugar, se realiza la discusión y conclusiones de la investigación. Los resultados permiten realizar una primera exploración de las desigualdades urbanas existentes en Marbella, una ciudad que escenifica de forma sobresaliente los contrastes socioeconómicos a escala local.

## 2. ÁREA DE ESTUDIO

Marbella es uno de los municipios de la comarca mediterránea de la Costa del Sol Occidental y el segundo municipio más poblado de la provincia de Málaga, al sur de España. Según el padrón municipal cuenta con 165.871 habitantes a 1 de enero de 2024.

Marbella es uno de los municipios de la comarca mediterránea de la Costa del Sol Occidental y el segundo municipio más poblado de la provincia de Málaga, al sur de España. Según el padrón municipal, cuenta con 165.871 habitantes a 1 de enero de 2024.

Se trata de un territorio que hasta la segunda mitad del siglo XX basaba su actividad en un modelo productivo tradicional agrario y pesquero y que, desde la década de 1950, orientó su actividad de manera casi radical hacia un modelo turístico. Dicho proceso no se explica tan solo gracias al descubrimiento de un marco paisajístico y un clima confortable en la Costa del Sol, pues fue determinante la participación de empresarios ligados a la dictadura franquista, con un papel principal en los negocios turísticos y la política de la Costa del Sol (Fernández-Carrión, 2005). El proceso urbanístico quedó marcado por los frecuentes episodios de corrupción político-empresarial (Murray, 2015). El boom turístico trajo consigo un desarrollo urbanístico hipertrófico y descontrolado que, a menudo, no ha tenido en cuenta aspectos como el respeto al patrimonio natural, como el cordón dunar litoral, o el patrimonio cultural local. Actualmente Marbella forma una conurbación con los municipios vecinos de la Costa del Sol y, pese a tener un modelo productivo similar a los municipios de su entorno, posee una marca propia que lo mantiene en el mercado como un destino turístico de lujo para la élite capitalista resultando clave el modelo constructivo propio de campos de golf (Villar, 2013) con la introducción de recursos paisajísticos para el negocio inmobiliario.

## 3. METODOLOGÍA

### 3.1. Materiales y métodos

La primera fase de la metodología consiste en identificar los distintos ámbitos del caso de estudio en base a sus características urbanas y socioeconómicas. Las agrupaciones resultantes constituyen la unidad de estudio de la segunda fase. Se toma el procedimiento metodológico propuesto por Castro y Martínez (2022), basado en la clasificación de las secciones censales de Marbella en función de su tipología urbana y perfil socioeconómico. Consiste en un análisis factorial multivariante y un clúster jerárquico para la caracterización socioeconómica y urbanística del ámbito urbano, utilizando para el procesado de datos los programas IBM-SPSS y ArcGIS.

La segunda fase, consistente en el estudio de los servicios públicos y ecosistémicos, se realiza a partir de cinco dimensiones de análisis: calidad del espacio público, elementos de rechazo, modelo de ciudad compleja, provisión de servicios públicos o asistenciales y calidad ambiental. Para cada una de las



dimensiones se desarrolla una cartografía de diagnóstico, identificando aquellos ámbitos que aportan información a cada dimensión y su importancia relativa en una escala de valores entre -1 y 1, según sea el carácter totalmente negativo (-1) o totalmente positivo (1) de los elementos considerados. De esta forma, para cada dimensión se obtiene un mapa que señala aquellos ámbitos donde se ubican elementos relacionados con esa dimensión de análisis y su valoración (de -1 a 1).

La cartografía de cada una de las cinco dimensiones de análisis se ha obtenido a partir de la información suministrada por la base de datos SIOSE Alta Resolución (AR), así como por los datos facilitados por la base de datos de *Open Street Maps* (OMS) para el caso de los datos relativos al componente de calidad del espacio público y el conjunto de Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA) para la definición de las autovías como elementos de rechazo. Se han extraído las categorías de SIOSE AR y los elementos de OMS y DERA que definen para Marbella cada una de las dimensiones de análisis, realizando en cada caso un tratamiento manual de los resultados obtenidos para corregir los errores e inconsistencias detectados a partir de la información recogida por fotointerpretación y trabajo de campo.

La información espacial extraída a partir de SIOSE AR, OMS y DERA para cada una de las dimensiones de análisis se ha agrupado en diferentes categorías según su coherencia temática, de tal manera que dentro de cada componente se pueda indicar una valorización cuantitativa diferente (entre -1 y 1) para los elementos considerados (Tabla 1). Se ha generado una capa de datos espaciales diferentes para cada categoría y, posteriormente, las distintas categorías de cada componente se han agrupado, primando en la unión los elementos con un peso más positivo. Por ejemplo, en caso de superposición de la valoración de un ámbito como "Zona agraria" (peso 0.8) con un ámbito con un 20% de vegetación de porte arbóreo o arbustivo (peso 0.2), prima el peso de la primera categoría por tener un valor más alto.

*Tabla 1. Relación de componentes de análisis, las categorías temáticas que los integran, sus pesos respectivos y la fuente utilizada para su construcción*

Componente	Categoría	Peso	Fuente
Calidad del espacio público	Zonas peatonales	1	OMS (Etiquetas: square, pedestrian)
	Calles residenciales	0.6	OMS (Etiquetas: living street, residential)
	Calles con densidad de tráfico	0.3	OMS (Etiquetas: primary road, secondary road)
Elementos de rechazo	Actividades de producción industrial o energética	-0.5	SIOSE AR (Categorías 2000, 2110, 2120, 2160, 2170, 2210, 2310, 2400, 4200, 4113)
	Infraestructuras de rechazo	-1	SIOSE AR (Categorías 4310, 4321, 4322) DERA (Extraídas las autovías del conjunto de datos "Transportes y comunicaciones")
	Escombreras y vertederos	-1	SIOSE AR (Categoría 4331)
Modelo de ciudad compleja	Actividades comerciales y de servicio	0-2 - 1	SIOSE AR (Categorías 3110, 3132, 3210, 3220, 3250)
	Actividades turísticas	0-2 - 1	SIOSE AR (Categorías 3131, 3133)
Provisión de servicios públicos o asistenciales	Servicios de administración pública	1	SIOSE AR (Categoría 3310)
	Servicios educativos	1	SIOSE AR (Categoría 3320)
	Servicios sanitarios	1	SIOSE AR (Categoría 3330)
	Servicios religiosos	0.5	SIOSE AR (Categoría 3340)
	Servicios deportivos y culturales	1	SIOSE AR (Categorías 3410, 3422, 3432, 3500)
Calidad ambiental	Servicios de transporte	0.8	SIOSE AR (Categoría 3413)
	Parques urbanos	1	SIOSE AR (Categoría 3441)
	Zonas agrarias	0.8	SIOSE AR (Categorías 200, 210, 222, 223, 232, 256, 258, 280, 290)
	Vegetación de porte arbóreo o arbustivo	0 - 1	SIOSE AR (Datos LÍDAR sobre porcentaje de vegetación arbórea / arbustiva)
	Ecosistemas acuáticos	1	SIOSE AR (Categorías 6320, 331)

Fuente: elaboración propia

Los datos de OMS y DERA relativos a la red viaria (espacio público, autopistas) se han cruzado con los polígonos definidos como "Vías" por SIOSE AR (categoría 411) para asegurar la coherencia de todo el análisis realizado. De este modo, solo aquellos espacios públicos extraídos a partir de OMS y las autovías definidas por DERA que se superponen con los espacios clasificados como "Vía" (categoría 411) en SIOSE AR fueron incluidos en el análisis.



Para las categorías del componente “Modelo de ciudad compleja” se estableció un peso diferente según la relevancia de la actividad comercial y turística considerada y su mezcla, o no, con la actividad residencial. Aquellos polígonos donde se mezclan usos residenciales y turísticos/comerciales obtuvieron el máximo peso (1), mientras que aquellos con uso exclusivo comercial / turístico en la mayor parte de la superficie del polígono un peso del 0.5 y el resto de los polígonos con una proporción menor de actividad comercial / turística un peso del 0.2. De esta manera, se ha intentado dar mayor relevancia a aquellos sectores urbanos con una mayor mezcla de usos y donde los usos comerciales / turísticos se pueden asociar con servicios o trabajos de proximidad.

Finalmente, el cálculo de la proporción de vegetación de porte arbóreo o arbustivo en cada parcela se obtuvo a partir de la suma de la proporción de ambos tipos de vegetación según porte, calculados por SIOSE AR a partir de la información obtenida mediante vuelo LÍDAR.

## 4. RESULTADOS

### 4.1. Análisis Multivariante: caracterización socio-urbana de la ciudad cuarteada

Tras un primer análisis factorial multivariante a escala de sección censal se obtuvieron tres factores, a partir de los que se realizó un análisis clúster multivariante. El resultado es una categorización territorial de Marbella mediante la agrupación por similitud de sus secciones censales en ocho clústeres.

En la figura 1 puede observarse cómo el clúster 1 aglutina secciones censales del Centro Histórico de Marbella, de los puertos deportivos (oeste) y pesquero (este) y una sección residencial de las inmediaciones de San Pedro. Estos son ámbitos donde predomina un parque inmobiliario antiguo. En el Centro Histórico prima la vivienda tradicional andaluza. En el caso de los puertos deportivos hay promociones de edificios plurifamiliares, con una antigüedad de entre 20 y 50 años. En el caso de San Pedro se suman dos barriadas: una de promociones sociales de hace 60 años y otra contigua de chalés, de hace 30-40 años. Las viviendas más antiguas de estas secciones se caracterizan por tener entre 30 y 60 m<sup>2</sup>, donde habita la clase trabajadora.

El clúster 2 agrupa secciones de transición entre los centros históricos de Marbella y San Pedro, así como la expansión urbana horizontal de las últimas décadas. Eso se traduce en diferencias sustanciales de densidad y morfología urbana. Algunas veces reúne zonas amalgamadas cuando ha ido teniendo lugar un proceso puntual de renovación de las unidades constructivas y, otras veces, como la sección censal señalada del núcleo urbano de Marbella (figura 1), forma un transecto perpendicular al centro histórico. Esta heterogeneidad también se traslada al nivel socioeconómico de los habitantes, que oscila entre la clase trabajadora y la clase media, donde predomina la población nacida en España.

El clúster 3 recoge secciones en las que destaca la desigualdad económica y una mayor presencia de población extranjera. Incluye secciones de expansión horizontal, donde se alternan chalés y casas adosadas, secciones litorales del núcleo de Marbella, donde predominan edificios plurifamiliares de distintas calidades. Sus respectivas localizaciones lo dotan de una orientación turística de segunda residencia.

El clúster 4 aglutina a una serie de barrios de función residencial de clase media-baja, propios de una primera expansión de los núcleos históricos de Marbella y San Pedro durante las décadas de 1970 a 1990. En el caso de Marbella incluye una serie de barrios plurifamiliares de altura variable y con distintas tramas, regulares y de plano abierto. En el caso de San Pedro, las secciones que bordean el curso de la autovía A-7 comparten el anterior patrón, mientras que las secciones que quedan al norte del centro histórico presentan un modelo constructivo con una trama más densa y menor altura media, combinándose viviendas unifamiliares y plurifamiliares.

En una segunda corona de los núcleos de Marbella y San Pedro se encuentran las secciones del clúster 5. Comparten rasgos morfológicos con el clúster 4, aunque resulta más habitual encontrar viviendas pequeñas, de menos de 60 m<sup>2</sup>. Como suma de estas condiciones urbanas, se configuran como zonas residenciales de población con ingresos bajos. Hay que matizar el caso de la sección destacada con unos bordes oscuros más gruesos en la figura 1. Dentro de su trazado se incluyen varias unidades urbanas muy heterogéneas, lo que hace que estadísticamente quede englobado en este clúster, pese a ser una zona de renta superior a la media municipal.

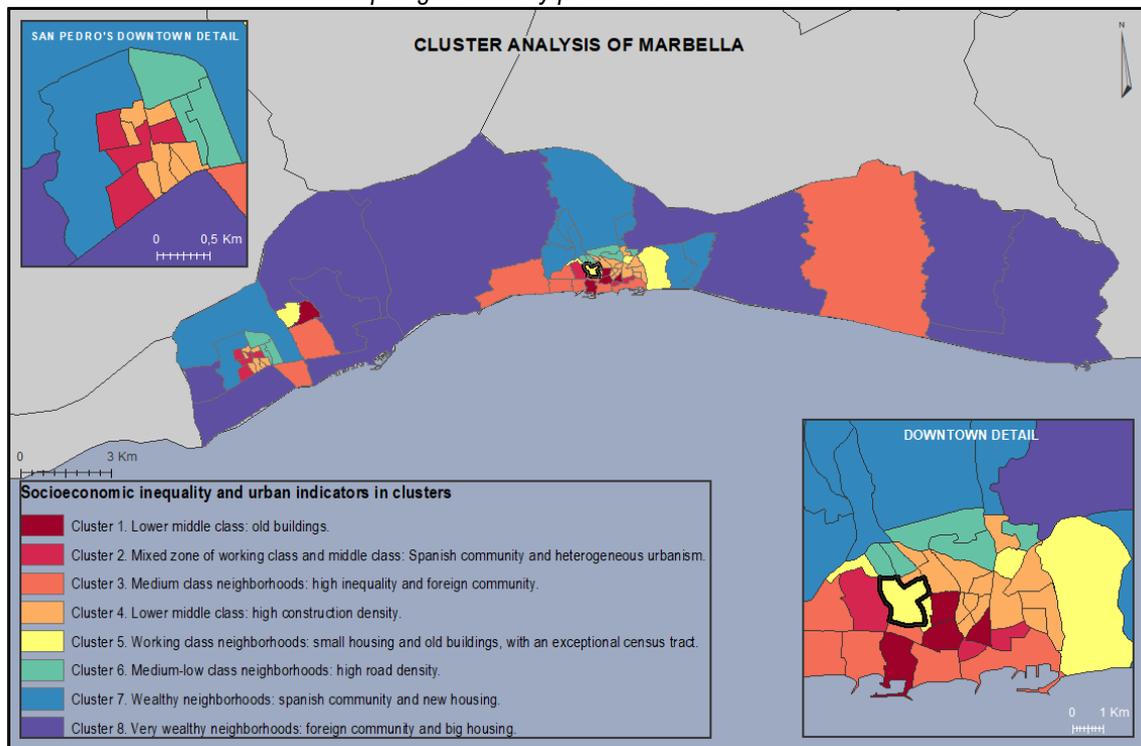


El clúster 6 agrupa a las secciones de una tercera corona de expansión residencial, próximas a las principales vías de comunicación de mayor importancia. En el caso de Marbella, suponen varias secciones que bordean la autopista AP-7. Se distingue una amplia variedad morfológica urbana: chalés, casas adosadas y edificios plurifamiliares, aunque no de forma intercalada. En cuanto a las secciones que se localizan en San Pedro, se corresponde con un ámbito urbano aún por colmar hasta el límite físico que supone la A-397, predominando edificios plurifamiliares.

Las secciones del clúster 7 se corresponden con la última corona de la expansión residencial. Se trata de un paisaje de urbanismo horizontal, en el que se alternan chalés de distinto tamaño y promociones de adosados, aunque en cualquier caso las viviendas suelen tener más de 100 m<sup>2</sup>. La población residente es predominantemente de clase media-alta y principalmente española.

Por último, el clúster 8 reúne las secciones periféricas de ambos núcleos urbanos de Marbella. Son espacios orientados a la segunda residencia de extranjeros, con la habitual presencia de campos de golf. Predominan los chalés de gran tamaño. De forma general, la renta media de sus habitantes es la más alta del municipio. Este clúster incluye la excepción urbana de Puerto Banús, con un modelo constructivo más denso y un tipo de función más vinculada al ocio nocturno.

Figura 1. Clasificación de las secciones censales del municipio de Marbella en 8 categorías según su tipología urbana y perfil socioeconómico



Fuente: Castro y Martínez (2022)

## 4.2. Análisis de servicios básicos y ecosistémicos

La representación gráfica de los componentes de análisis permite conocer de forma desagregada los servicios urbanos que permiten aproximarse a la calidad de vida a escala intraurbana. En la figura 2 se ofrece una muestra de los resultados correspondientes al centro urbano de Marbella.



Figura 2. Resultado cartográfico de los cinco componentes analizados para una zona del área de estudio



Fuente: elaboración propia



Se emplea una escala cromática compleja. Por un lado, para los elementos con una incidencia negativa se emplea el color rojo con dos niveles de saturación mientras que, por otro, se emplea una escala divergente en aquellos que tienen una incidencia positiva: desde un tono marrón oscuro para los valores positivos más bajos hasta un verde oscuro para los valores más elevados.

Al superponer dichos componentes urbanos sobre los clústeres generados a partir de las unidades administrativas de todo el municipio, se puede realizar una primera exploración sobre la correlación espacial entre nivel morfología urbana, nivel socioeconómico de los residentes y la calidad de los servicios urbanos y ecosistémicos. En la tabla 2 se ofrecen los datos proporcionales a la superficie total de cada unidad de estudio como una primera muestra de los resultados, no como un análisis concluyente.

*Tabla 2. Porcentaje de superficie que ocupan los diferentes elementos considerados en cada componente de análisis para cada uno de los clústeres definidos para Marbella.*

Clúster	Modelo de ciudad compleja	Calidad ambiental	Provisión de servicios públicos o asistenciales	Calidad del espacio público	Elementos de rechazo
1	20,3%	34,0%	6,3%	18,3%	0,3%
2	23,0%	33,8%	5,2%	24,6%	1,8%
3	5,2%	81,4%	0,8%	4,3%	1,3%
4	28,3%	23,7%	6,4%	29,2%	1,4%
5	15,1%	34,1%	1,8%	17,8%	13,4%
6	14,4%	41,0%	10,4%	22,1%	7,0%
7	1,5%	78,4%	1,3%	5,1%	4,0%
8	3,1%	82,4%	0,5%	4,4%	2,2%

Fuente: elaboración propia

Como se puede observar, los clústeres que aglutinan secciones censales de los núcleos urbanos (1, 2 y 4) tienen aparentemente mejores condiciones en la dimensión de la ciudad compleja, los servicios y espacios públicos. Por otro lado, los clústeres de las clases medias y altas (3, 7 y 8) son los que tienen las mejores condiciones medioambientales derivado de su situación periférica y a la mayor presencia de espacios verdes privados. Teniendo en cuenta la superficie existe una evidente distorsión causada por el distinto tamaño de las secciones censales.

## 5. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Se trata de una aportación que avanza en integrar los principales factores implicados en la calidad de vida urbana para tenerlos en cuenta en el estudio de los desequilibrios e injusticia territoriales.

A nivel metodológico se muestra una gran amplitud de soluciones para realizar una caracterización y análisis socioeconómico y de morfología urbana. Las principales fortalezas incluyen haber realizado un análisis espacial complejo a una escala tan detallada como la de sección censal, permitiendo agrupar los barrios según una síntesis de sus características urbanas. En lo concerniente al análisis del nivel de provisión de servicios sociales y ecosistémicos que permiten aproximarse a la calidad del espacio urbano, se analizan las distintas dimensiones territoriales a partir de fuentes de datos de gran detalle (SIOSE AR, OMS...). Este proceso permite caracterizar temática y sistemáticamente los espacios urbanos españoles. A diferencia de otros estudios recientes (Graça et al., 2017; Baró et al., 2019), se establece un análisis más completo, que no supedita la calidad de vida a algunos de los componentes que la condicionan.

Aparte de lo completo que resulta a nivel conceptual y de la notable calidad de los resultados, la metodología es replicable a cualquier área española, lo que puede permitir estudios comparativos entre distintos casos de estudio.



Por otro lado, se encuentran las principales limitaciones del trabajo. Cabe destacar la dependencia que se tiene de las divisiones administrativas para realizar el análisis territorial, lo que se traduce en el caso de estudio en secciones censales con una diferencia de extensión notable entre ellas, así como la agrupación de barrios muy distintos dentro de las mismas. Esto genera distorsión en la interpretación de los resultados. En segundo lugar, la escasez de la información estadística inframunicipal, lo que limita la posibilidad de análisis. Por ejemplo, los datos relativos a la calidad del espacio público son bastante limitantes y sería interesante explorar nuevas bases de datos que puedan suplir sus carencias: según intensidad de tráfico, tamaño de las aceras y áreas peatonales, etc.

Como líneas futuras de investigación se plantea avanzar en un análisis estadístico entre las variables socioeconómicas y el análisis realizado de componentes. Desde el punto de vista metodológico, cabe la posibilidad de agrupar los distintos componentes para poder obtener un diagnóstico cartográfico y global. De forma específica, sería interesante incluir el componente herbáceo, y no solo el arbóreo y arbustivo como hasta ahora en el caso del componente ambiental. Además, sería interesante considerar la cubierta vegetal a una escala de mayor detalle, empleando técnicas de teledetección.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado con el apoyo de los grupos de investigación “405: Investigaciones sobre el Territorio (INVESTER)” de la Universidad de León, “HUM-1099: Paisaje, Estudios Territoriales y Riesgos Ambientales (PETRA)” de la Universidad de Málaga, “SEJ-170: Paisaje, planificación territorial y desarrollo local” de la Universidad de Granada y “UCM-940614: Territorio, desarrollo y cultura: teoría y prácticas actuales en la dialéctica Norte-Sur” de la Universidad Complutense de Madrid.

## REFERENCIAS

- Abrantes, P., Rocha, J., Marques da Costa, E., Gomes, E., Morgado, P., & Costa, N. (2019). Modelling urban form: A multidimensional typology of urban occupation for spatial analysis. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 46(1), 47-65. <https://doi.org/10.1177%2F2399808317700140>
- Arribas-Bel, D., Nijkamp, P., & Scholten, H. (2011). Multidimensional urban sprawl in Europe: A self-organizing map approach. *Computers, environment and urban systems*, 35(4), 263-275. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2010.10.002>
- Bertaud, A., & Renaud, B. (1997). Socialist cities without land markets. *Journal of urban Economics*, 41(1), 137-151. <https://doi.org/10.1006/juec.1996.1097>
- Bhatta, B., Saraswati, S., & Bandyopadhyay, D. (2010). Urban sprawl measurement from remote sensing data. *Applied geography*, 30(4), 731-740. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2010.02.002>
- Castro Noblejas, H., & Martínez-Caldentey, M. A. (2022). Marbella: From a Luxury Tourist Destination to Socio-spatial Segregation. In *Values, Cities and Migrations: Real Estate Market and Social System in a Multi-Cultural City* (pp. 199-216). Cham: Springer International Publishing.
- Cocola-Gant, A., & Lopez-Gay, A. (2020). Transnational gentrification, tourism and the formation of ‘foreign only’ enclaves in Barcelona. *Urban Studies*, 57(15), 3025-3043. <https://doi.org/10.1177/0042098020916111>
- De la Torre, M. I. (2015). Espacio público y colectivo social. *Nova Scientia*, 7(14), 495-510. [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2007-07052015000200495](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-07052015000200495)
- Fernández-Carrión, M.H. (2005). Empresarios del turismo en la Costa del Sol. *VIII Congreso de la Asociación de Historia Económica*. Universidad de A Coruña, Santiago de Compostela y Vigo, (13-16 de septiembre de 2005).
- Porcel-López, S. (2020). *Desigualdad social y segregación residencial, una relación compleja*. Fundación Foessa.
- Graça, M. S., Gonçalves, J. F., Alves, P. J., Nowak, D. J., Hoehn, R., Ellis, A., ... & Cunha, M. (2017). Assessing mismatches in ecosystem services proficiency across the urban fabric of Porto (Portugal): The influence of structural and socioeconomic variables. *Ecosystem Services*, 23, 82-93. <https://doi.org/10.1016/j.ecoser.2016.11.015>



- Guzmán, A., Gómez, J. A., & Muñoz, C. D. (2015). Estudio sobre la configuración y función del espacio público en zonas de marginación urbana. Caso de estudio "La Joya" en la ciudad de León, Guanajuato, México. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, 17, 139-161.
- Harvey, D. (2014). *Seventeen Contradictions and the End of Capitalism*. Traficantes de Sueños.
- Herold, M., Goldstein, N. C., & Clarke, K. C. (2003). The spatiotemporal form of urban growth: measurement, analysis and 1060 modelling. *Remote sensing of Environment*, 86(3), 286-302. [https://doi.org/10.1016/S0034-4257\(03\)00075-0](https://doi.org/10.1016/S0034-4257(03)00075-0)
- Lefebvre, H. (2013)[1974]. *The Production of Space*. Capitán Swing.
- Lefebvre, H. (2017)[1968]. *The Right to the City*. Capitán Swing.
- Lens, M. C. (2022). Zoning, land use, and the reproduction of urban inequality. *Annual Review of Sociology*, 48, 421-439. <https://doi.org/10.1146/annurev-soc-030420-122027>
- Lucy, W. H., & Phillips, D. L. (2001). *Suburbs and the Census. Patterns of Growth and Decline*. Washington DC, U.S.A: Brookings Institution, Centre on Urban and Metropolitan Policy. Recuperado de [http://www.people.virginia.edu/~dlp/2003site/book/Research/Suburban\\_change/Suburbs2000/SuburbsandtheCensus.pdf](http://www.people.virginia.edu/~dlp/2003site/book/Research/Suburban_change/Suburbs2000/SuburbsandtheCensus.pdf)
- Maia, A. T. A., Calcagni, F., Connolly, J. J. T., Anguelovski, I., & Langemeyer, J. (2020). Hidden drivers of social injustice: uncovering unequal cultural ecosystem services behind green gentrification. *Environmental Science & Policy*, 112, 254-263. <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2020.05.021>
- Murray, I. (2015). *Capitalismo y Turismo en España. Del "Milagro Económico" a la "Gran Crisis"*; Alba Sud Editorial. Barcelona. Recuperado de [www.albasud.org/publ/docs/68.ca.pdf](http://www.albasud.org/publ/docs/68.ca.pdf)
- Pons, A & Rullan, O (2014). The expansion of urbanisation in the Balearic Islands (1956–2006). *Journal of Marine and Island Cultures*, 3, 78–88. <https://doi.org/10.1016/j.imic.2014.11.004>
- Reis, J. P., Silva, E. A., & Pinho, P. (2016). Spatial metrics to study urban patterns in growing and shrinking cities. *Urban Geography*, 37(2), 246-271. <https://doi.org/10.1080/02723638.2015.1096118>
- Salvati, L., Venanzoni, G., Serra, P., & Carlucci, M. (2016). Scattered or polycentric? Untangling urban growth in three southern European metropolitan regions through exploratory spatial data analysis. *The Annals of Regional Science*, 57(1), 1-29. <https://doi.org/10.1007/s00168-016-0758-5>
- Soja, E. W. (2014). *En busca de la justicia espacial*. Valencia: Tirant Humanidades.
- Sze, J. (2006). *Noxious New York: The racial politics of urban health and environmental justice*. MIT press.
- Vidal, D. G., Fernandes, C. O., Viterbo, L. M. F., Vilaça, H., Barros, N., & Maia, R. L. (2021). Combining an evaluation grid application to assess ecosystem services of urban green spaces and a socioeconomic spatial analysis. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 28(4), 291-302. <https://doi.org/10.1080/13504509.2020.1808108>
- Villar Lama, A. (2013). La mercantilización del paisaje litoral del mediterráneo andaluz: El caso paradigmático de la Costa del Sol y los campos de golf. *Revista de estudios regionales*, 96, 215-242.
- Zapata-Caldas, E., Calcagni, F., Baró, F., & Langemeyer, J. (2022). Using crowdsourced imagery to assess cultural ecosystem services in data-scarce urban contexts: The case of the metropolitan area of Cali, Colombia. *Ecosystem Services*, 56, 101445. <https://doi.org/10.1016/j.ecoser.2022.101445>



# ALIMENTACIÓN, SOSTENIBILIDAD Y CIUDAD: EL CASO DE VALLADOLID

JUAN CARLOS GUERRA<sup>1</sup>

HENAR PASCUAL<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Valladolid juancarlos.guerra@uva.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad de Valladolid henar.pascual@uva.es*

**Resumen.** En las últimas décadas, las ciudades han asumido un papel activo en la formulación de políticas alimentarias alineadas con la transición hacia sistemas alimentarios locales y sostenibles. Estas políticas se han materializado en la redacción de estrategias alimentarias urbanas que, a través de la puesta en marcha de circuitos de proximidad espacial, relacional y organizativa, tratan de reconectar en el territorio los lugares de la producción y el consumo de alimentos mediante la interacción de redes de actores a distintas escalas geográficas. La comunicación tiene como objetivo analizar la traslación de estos principios al caso de la ciudad de Valladolid. Su estrategia alimentaria (2019) es analizada a través de sus principales documentos, la evaluación de las acciones realizadas y su impacto en el sistema alimentario de la ciudad. El caso de Valladolid puede ser representativo de la capacidad local para desarrollar un marco integral de herramientas eficaces para la transición ecológica en las ciudades.

**Palabras clave:** Política alimentaria urbana; estrategia alimentaria sostenible; Pacto de Milán; Transición alimentaria; Nueva gobernanza urbana.

## FOOD, SUSTAINABILITY AND CITY: THE CASE OF VALLADOLID

**Abstract.** In recent decades, cities have taken an active role in formulating food policies aligned with the transition towards local and sustainable food systems. These policies have materialized in the drafting of urban food strategies that, through the implementation of circuits of spatial, relational and organizational proximity, try to reconnect the places of food production and consumption in the territory through interaction of networks of actors at different geographical scales. The objective of the communication is to analyse the translation of these principles to the case of the city of Valladolid. Its food strategy (2019) is analysed through its main documents, the evaluation of the actions carried out and its impact on the city's food system. The case of Valladolid can be representative of the local capacity to develop a comprehensive framework of effective tools for the ecological transition in cities.

**Keywords:** Urban Food Policy; Sustainable Food Strategy; Milan Pact; Food Transition; New urban governance.



## 1. EL PAPEL DE LAS CIUDADES EN LOS RETOS ALIMENTARIOS MUNDIALES

En las últimas décadas los actores a escala mundial, nacional y local muestran mayor interés por la gestión de los problemas alimentarios y el papel que las ciudades están llamadas a desempeñar en favor de la promoción de una alimentación saludable. A medida que la nutrición ha cobrado importancia en las agendas de desarrollo mundiales y nacionales, cada vez se presta más atención a cuestiones relacionadas con las ciudades (UNSCN, 2020).

Son numerosas las plataformas, iniciativas y redes que abordan las cuestiones de la nutrición, los asentamientos urbanos y los vínculos entre lo urbano y lo rural. Algunas de las declaraciones a escala mundial más importantes sobre estas cuestiones son las surgidas de la Segunda Conferencia Internacional sobre Nutrición (CIN2, 2014) cuyo resultado fue un documento de compromiso político y un marco normativo que aspiran a responder a los principales desafíos nutricionales actuales e identificar las prioridades para mejorar la cooperación internacional en materia de nutrición. La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (2015) que establece los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) e incluye lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles (ODS 11) y garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles (ODS 12). El Decenio de las Naciones Unidas de Acción sobre la Nutrición (2016) que proporciona un marco para todas las partes interesadas en programas e iniciativas relacionados con la alimentación y la nutrición. La Nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas (2017) que orienta de forma clara cómo la urbanización bien planificada y gestionada puede ser una fuerza transformadora para acelerar el logro de los ODS y es la guía para el desarrollo de políticas y acciones urbanas sostenibles.

Las redes globales de ciudades también han incorporado las cuestiones alimentarias en las políticas de mitigación del cambio climático como es el caso de C40Cities (red de las mayores ciudades del mundo). En la misma línea, el programa de Ciudades Resilientes de la Red de Gobiernos Locales para la Sostenibilidad (ICLEI, por sus siglas en inglés) se ha volcado en la red City-Food, que ofrece asesoramiento y formación. También la FAO, a través de su división de Agroecología, ha reorientado su programa Food for the Cities a la promoción de sistemas alimentarios de ciudad-región (Herrera, López, Alonso, 2017).

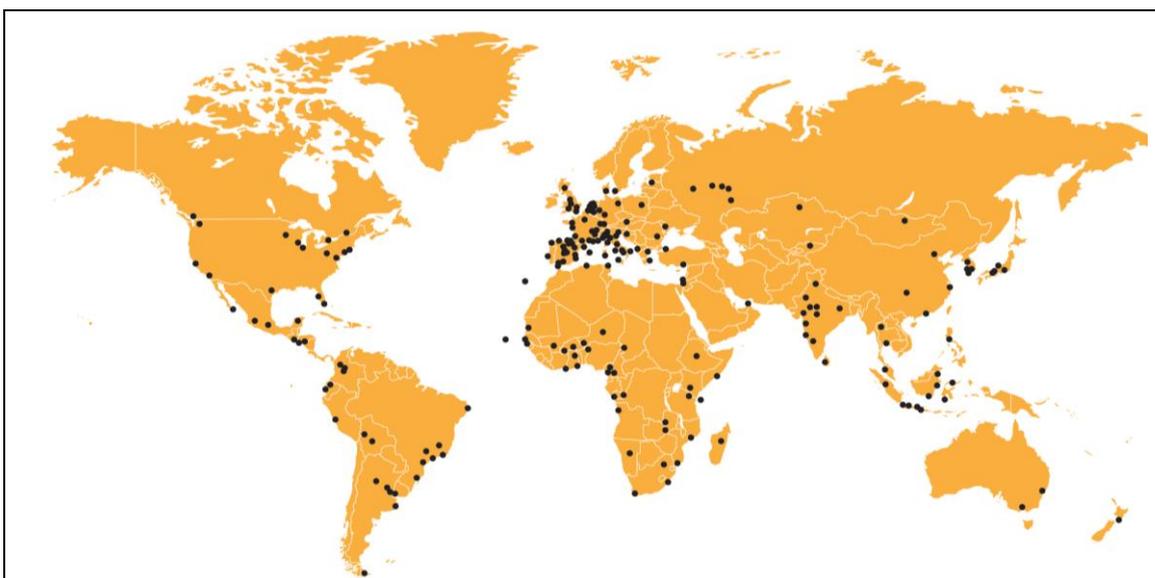
En este marco global, el Pacto sobre Políticas Alimentarias Urbanas de Milán (MUFPP por sus siglas en inglés) es el primer acuerdo internacional sobre políticas alimentarias que involucra directamente a las áreas urbanas. Considera que las ciudades juegan un papel estratégico para el desarrollo de los sistemas alimentarios sostenibles y la promoción de dietas saludables, plantea la necesidad de repensar las formas de producción y abastecimiento de los productos alimentarios y reconoce que las ciudades deben tener un papel activo en el logro de las metas internacionales sobre alimentación. El MUFPP, resultado de un proceso participativo entre 46 ciudades, establece un Marco Estratégico de Acción y marca una serie de compromisos, objetivos y metas que se agrupan en campos temáticos que las ciudades pueden seleccionar adaptándose a su contexto específico. Dicho Marco sirve de instrumento para que los gobiernos locales determinen las prioridades de las políticas alimentarias y establece 37 acciones recomendadas, estructuradas en seis ejes de trabajo: gobernanza, dietas sostenibles y nutrición, equidad social y económica, producción alimentaria, abastecimiento y distribución alimentaria y desperdicio de alimentos. Además, ha sido definido un sistema de indicadores específicos que ayuda a las ciudades a estructurar el seguimiento y evaluar el impacto de sus políticas alimentarias.

El Pacto fue firmado durante la Expo de Milán en 2015 y actualmente agrupa a 270 ciudades que representan a más de 460 millones de ciudadanos en todo el mundo (figura 1). Si bien para algunas ciudades participar en el MUFPP puede ser meramente simbólico, otras han conseguido avances significativos en la mejora de sus sistemas alimentarios locales. Para liderar esta transformación, cada vez más gobiernos locales adoptan estrategias alimentarias que articulan los esfuerzos coordinados de políticas alimentarias urbanas en colaboración con redes de gobernanza más extensas.

El debate científico reconoce, como el principal denominador común de las diferentes experiencias, su enfoque sistémico lo que se traduce en políticas destinadas a integrar y conectar las múltiples dimensiones de la alimentación (medio ambiente, producción, logística y transporte, educación y formación, desarrollo económico, salud y bienestar social, cultura y turismo), las diferentes fases de la cadena de suministro agroalimentario así como las escalas geográficas y los niveles de gobernanza territorial correspondientes (Dansero y Pettenati, 2018).



Figura 1. Ciudades firmantes del Pacto de Milán



Fuente: Tomado de Milan Urban Food Policy Pact. Policy Brief, 2023.

El debate en torno a la alimentación y las ciudades es hoy especialmente dinámico en Europa. Las ciudades europeas persiguen aumentar sus conocimientos sobre los sistemas alimentarios urbanos e inspirarse mutuamente para reforzar su compromiso político con el desarrollo de políticas alimentarias urbanas. Se enfrentan a problemas difíciles de abordar por su complejidad, la diversidad y el número de agentes involucrados y las limitaciones de las competencias locales por lo que necesitan colaborar y compartir sus avances y soluciones. La estrategia para enfrentar esta situación se apoya sobre todo en la articulación de redes de ámbito nacional para fortalecer sus procesos, intercambiar recursos y experiencias y abrir espacios de innovación política a través de la cooperación (Herrera, López y Alonso, 2017). Estos son, entre otros, los objetivos que orientan el trabajo de la red española de municipios comprometidos en la construcción de sistemas alimentarios sostenibles. Este es el contexto en el que tiene lugar la decisión política de formular la Estrategia Alimentaria Saludable y Sostenible de Valladolid. La comunicación tiene como objetivo analizar sus primeros resultados y valorar su impacto en la transformación del sistema alimentario de la ciudad.

## 2. LAS POLÍTICAS ALIMENTARIAS URBANAS EN ESPAÑA

La incorporación de las ciudades españolas a los debates sobre su contribución a la transición sostenible del sistema agroalimentario se produce en el marco político de los gobiernos constituidos tras las elecciones municipales de 2015. Los argumentos de fondo de este debate y su presencia paulatina en la agenda pública provienen de las plataformas sociales de base territorial (Agropòlis en Barcelona, Madrid Agroecológico, plataformas en defensa de la huerta en Zaragoza y Valencia, etc.) que venían trabajando tiempo atrás en iniciativas productivas con enfoque agroecológico promoviendo la colaboración con los gobiernos locales para impulsar o reenfocar las políticas alimentarias. Desde entonces, 16 ciudades se han adherido al Pacto de Milán y han puesto en marcha procesos participados para la formulación de políticas alimentarias urbanas (figura 2).

En función del grado de formalización y definición de los objetivos de política alimentaria, se observan tres tipos de abordajes. El primero se refiere a aproximaciones parciales, comunes en numerosas ciudades que están acometiendo proyectos de promoción de la agricultura local a pequeña escala mediante la creación de huertos urbanos bajo diversas modalidades de uso y gestión (municipales, comunitarios, autogestionados, etc.); en el ámbito de la distribución predominan las acciones destinadas a la venta directa de alimentos locales con el establecimiento de mercados de productores; se extiende también el fomento

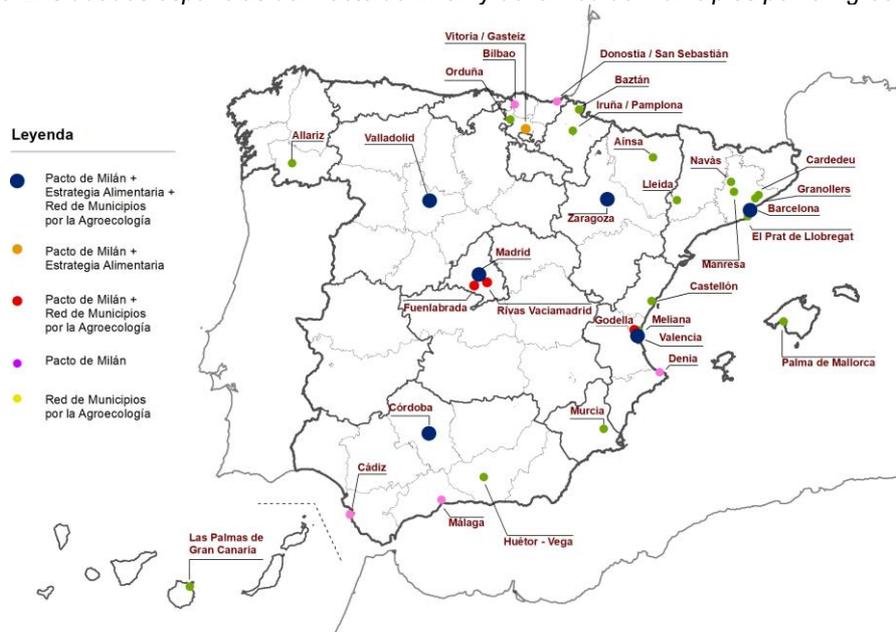


de la compra pública sostenible en los comedores escolares o los programas de sensibilización ciudadana sobre alimentación sostenible y dietas saludables.

Un segundo tipo de acercamiento es el de las ciudades que han articulado estas acciones en proyectos singulares de mayor entidad centrados en determinadas dimensiones de la política alimentaria. Por ejemplo, las propuestas encaminadas a proteger de manera efectiva los espacios productivos agrarios (Manresa, Lleida) o a preservar y fortalecer la actividad agraria periurbana y su paisaje mediante la creación de Parques Agrarios (Fuenlabrada, El Prat de Llobregat, Rivas-Vaciamadrid). También las dirigidas a promover y apoyar la producción alimentaria de proximidad, apoyar el pequeño comercio y mejorar los sistemas de abastecimiento y la distribución alimentaria a nivel provincial (Segovia, Navarra). O aquellas otras que ponen el foco en el derecho a la alimentación, como los programas para garantizar el acceso a una alimentación sana y de calidad para las personas en situación de vulnerabilidad y riesgo de exclusión social (Granollers).

La tercera modalidad es la de las ciudades que han optado por el procedimiento más complejo de formalización de estas agendas mediante la redacción de estrategias alimentarias. Se trata de instrumentos políticos sistemáticos que permiten a las administraciones municipales integrar las dimensiones de los sistemas alimentarios urbanos en un único marco político administrativo que incluye la producción de alimentos, su procesamiento, distribución y acceso y la gestión de los residuos alimentarios (Mansfield & Mendes, 2013). Actualmente son siete las ciudades españolas que han hecho explícito su compromiso con la construcción de nuevos sistemas alimentarios urbanos mediante la redacción de estrategias alimentarias que reconsideran desde una perspectiva territorial la relación entre ciudad y alimentación (figura 2).

Figura 2. Ciudades españolas del Pacto de Milán y de la Red de Municipios por la Agroecología



Fuente: Milan Urban Food Policy Pact; Red de Municipios por la Agroecología.

En las estrategias se menciona el enfoque holístico de las políticas, pero es difícil encontrar acciones concretas que integren realmente las diversas dimensiones de la planificación territorial sostenible para abordar los retos alimentarios. Las mayores dificultades derivan de las diferencias competenciales entre las administraciones públicas que habitualmente entorpecen la articulación de las escalas local, metropolitana y regional. Sin embargo, es evidente que la coherencia de políticas y la integración de las estrategias alimentarias en planificaciones más amplias son aspectos indispensables en el diseño de alternativas que refuercen las conexiones urbano-rurales (Pascual y Guerra, 2024). Este enfoque transversal que vincula áreas, escalas y niveles de gobierno diferentes es el que inspira dos experiencias recientes muy interesantes como son el Plan Director Urbanístico del Área Metropolitana de Barcelona (aprobado en 2023) y el Plan de Biodistritos en Andalucía (2022). En ellos se han tenido en cuenta la dimensión ecológica por el manejo sostenible de los recursos y la interacción con estrategias de mitigación



y adaptación al cambio climático; la dimensión económica por el potencial de generación de empleo y reactivación local; y la dimensión social relacionada con la cohesión social y la dimensión territorial con ámbitos de regulación urbanística para el refuerzo de los vínculos urbano-rurales (Simón Rojo et al., 2023).

El intercambio de experiencias como las mencionadas es parte fundamental del trabajo que despliega la Red de Municipios por la Agroecología integrada por ciudades y municipios rurales (figura 2). Con una orientación eminentemente práctica, la Red tiene por objeto la generación de una dinámica entre entidades locales para apoyar los procesos en marcha en cada lugar con el fin de construir sistemas alimentarios locales, respetuosos con el medio ambiente, inclusivos y seguros, en línea con las perspectivas de la agroecología y la soberanía alimentaria.

### **3. LA ELABORACIÓN DE LA ESTRATEGIA ALIMENTARIA DE VALLADOLID EN EL MARCO DE LA NUEVA GOBERNANZA EN LA ELABORACIÓN DE POLÍTICAS LOCALES**

El proceso de elaboración de la Estrategia Alimentaria de Valladolid (Ayuntamiento de Valladolid et al, 2019) enmarca dentro del interés que despiertan los mecanismos de participación pública en la construcción de políticas locales desde finales del siglo XX (Brugué et al, 2005). La popularización de términos como sociedad civil, empoderamiento, tercer sector, calidad democrática o confianza (Putman, 1993), junto con experiencias mediáticas como las de Porto Alegre o Bristol, facilitan que lo local emerja como un espacio participativo preferente, en el que su escala permite la exploración de caminos basados en la participación directa, el diálogo, la interacción cara a cara y la deliberación. En España, el desarrollo de estos nuevos modelos de gobernanza en las administraciones locales es reciente y abarca un repertorio de temas variados (Pradel & García, 2018). En ellos aparece lo alimentario, especialmente, como se ha indicado, a partir de la aparición en 2015 del Pacto de Milán de Política Alimentaria Urbana.

La conveniencia de que la ciudad de Valladolid cuente con una estrategia alimentaria se perfila en 2016 en un proceso que administrativamente no culmina hasta el 2019. El catalizador es la relación entre el equipo de gobierno del Ayuntamiento de Valladolid y la Fundación Entretantos para el aprovechamiento en el año 2016 de la línea de ayudas de la Fundación Daniel & Nina Carasso sobre iniciativas alimentarias locales, en un contexto marcado por el nuevo municipalismo que impulsa la llegada al gobierno municipal de la coalición PSOE/Valladolid Toma La Palabra y el crecimiento, en ese momento, de las redes de consumo ecológico en la ciudad (Guerra & Pascual, 2019). La obtención de una de esas ayudas pone en marcha la elaboración de la estrategia, que comienza ese mismo año con la redacción de tres diagnósticos previos: uno social que tiene por objeto identificar a los agentes de su sistema alimentario; otro sobre el metabolismo alimentario de la aglomeración urbana de Valladolid y un tercero sobre las potencialidades agroecológicas del área metropolitana. Con ellos avanzados o finalizados, en julio de 2017 se inician dos procesos participativos que convergen más adelante: la constitución y trabajo de un grupo motor y la realización de reuniones temáticas. El primero integrado por representantes de asociaciones, iniciativas, instituciones o administraciones relacionadas con los diferentes campos semánticos de la alimentación, conduce la elaboración de la estrategia y recoge las aportaciones que provienen de las reuniones temáticas. Éstas se suceden entre 2017 y 2018, con argumentos como el acceso a la tierra, cultura alimentaria, comercialización y distribución de alimentos o gestión de residuos.

El resultado es la redacción de un documento validado por el grupo motor y aprobado por el pleno de la corporación municipal en abril de 2019. A partir de ese momento, y hasta que se constituya el consejo alimentario de la ciudad, el grupo motor se transforma en mesa de seguimiento, añadiendo a su composición inicial una amplia representación de técnicos municipales con competencias en las acciones que el documento de la estrategia propone.

### **4. EL OBJETIVO DE LA ESTRATEGIA ALIMENTARIA DE VALLADOLID: LA CONSTRUCCIÓN DE UNA CIUDAD MÁS SOSTENIBLE**

Los diagnósticos con los que se pone en marcha la elaboración de la Estrategia describen determinados aspectos del funcionamiento del sistema alimentario de la ciudad de Valladolid, a la vez que dibujan un



escenario deseable y algunos problemas para lograrlo (Carpintero et al, 2018). En la construcción de ese escenario radica la contribución de lo alimentario, a la sostenibilidad ambiental de la ciudad de Valladolid.

El punto de partida se sitúa en una ciudad que ha reducido en los últimos años el consumo de producto fresco y de temporada. Del mismo modo, ha sustituido la compra en la tienda de barrio por el supermercado de zona, al tiempo que decae la vitalidad de mercados y galerías comerciales municipales. El resultado es, desde un punto de vista ambiental, una ligera reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sistema alimentario de Valladolid, pero un notable aumento de su huella hídrica, vinculada al incremento de la ingesta de grada y embutidos, y una huella territorial que requiere de cuatro a nueve veces la superficie del municipio para alimentar a todos sus habitantes (Carpintero et al, 2018).

El diagnóstico sugiere la necesidad de favorecer el desarrollo de dietas diferentes, principalmente de tipo ovo-lácteo vegetariano, con capacidad para reducir sensiblemente las huellas de carbono, hídrica y territorial del sistema alimentario. Para ello, plantea la conveniencia de estimular la producción agroecológica -principalmente hortofrutícola- en el entorno de la ciudad de Valladolid (Valladolid y los municipios de la aglomeración urbana) con el objeto de aumentar su capacidad de autoabastecimiento. En el tránsito hacia un nuevo modelo alimentario debe desempeñar un papel clave la recuperación de la conexión directa entre productor y consumidor, principalmente a través de la resignificación de la tienda de barrio y el fomento de otros canales de proximidad como mercados de productores y formas cooperativas de consumo.

No obstante, se reconocen algunos frenos derivados de la percepción social del producto ecológico -connotado por su precio y la segmentación social en su acceso que de esto se deriva-; la dificultad para la aparición de nuevas explotaciones agrarias con un perfil agroecológico en el entorno de la ciudad de Valladolid dada la carestía del suelo; la limitación de fórmulas como los grupos de consumo y la ausencia de una tradición de cooperación entre los productores alineados con modelos alimentarios de perfil alternativo (Carpintero et al, 2018).

## 5. LOS EJES TEMÁTICOS DE LA ESTRATEGIA ALIMENTARIA DE VALLADOLID

La Estrategia Alimentaria de Valladolid se identifica con principios básicos y compromisos reconocibles en documentos similares de otras ciudades españolas: soberanía alimentaria, agroecología, proximidad, seguridad alimentaria, salud, integración social alimentaria, pequeño comercio y pequeños productores (López, Alonso & Herrera, 2018). Estos principios animan los objetivos estratégicos del documento. Con ellos se dibuja un horizonte en el que la ciudad debe recuperar sistemas y recursos productivos de cercanía, potenciar la transformación y producción agroecológica y resignificar la actividad agraria; pero también prevenir el desperdicio alimentario, poner en marcha principios de solidaridad y equidad social en el acceso a la alimentación y promover dietas saludables y sostenibles.

*Tabla 1. Perfil ejecutivo de la Estrategia Alimentaria de Valladolid*

Eje	Medidas	Acciones
1. Gobernanza alimentaria	3	15
2. Dietas y nutrición saludable y sostenible	3	10
3. Equidad social y económica	2	8
4. Producción de alimentos	2	14
5. Distribución de alimentos	2	11
6. Residuos alimentarios	1	8

Fuente: Elaboración a partir del documento ejecutivo de la Estrategia Alimentaria de Valladolid (2019)

Principios y objetivos estratégicos se materializan en el desarrollo de una estructura operativa que contiene seis ámbitos de actuación, trece medidas y sesenta y seis acciones, con un horizonte temporal para su desarrollo que se extiende desde el 2019 hasta el 2023 (Tabla 1), si bien con dos velocidades en su ejecución. Se simultanean dos marcos operativos: un plan de acción para todo el período considerado y otro más corto en el que se explicitan las acciones que es necesario ejecutar en el intervalo entre 2019 y 2020. Igualmente, se indica la necesidad de elaborar un sistema de indicadores para el seguimiento y evaluación de la estrategia.



En las sesenta y seis acciones que la Estrategia incorpora reside en la práctica el proyecto de transformación en lo alimentario de la ciudad de Valladolid. Con independencia del eje al que se adscriben, las acciones poseen dos cualidades básicas: por un lado, dibujan un modo de entender la relación entre alimentación y ciudad y, por otro, un determinado sentido operativo que orienta el tipo de instrumento que se utiliza para su desarrollo.

En el primer caso, la imbricación entre alimentación y ciudad en Valladolid gira en torno a dos aspectos: sus dimensiones productiva y relacional. No tanto porque aquellos supongan el número mayoritario de acciones, sino porque son los que se formulan de una forma más explícita y con mayor sentido práctico. Es decir, que el nuevo acercamiento a lo alimentario que la Estrategia propone se decanta hacia una mayor presencia de la agricultura urbana y periurbana en el paisaje urbano y, accesoriamente, al desarrollo de un nuevo capital en forma de equipamientos y canales que permitan la transformación del producto fresco obtenido, su comercialización e incorporación al sistema alimentario de la ciudad. En su consideración relacional, destacan las acciones de gobernanza. En ellas prima el entendimiento de lo alimentario como un gran espacio de confluencia entre administraciones, agentes del sistema alimentario y sociedad civil en el que compartir visiones, información, conocimientos, propuestas, actuaciones y responsabilidades.

Este último rasgo enlaza directamente con las cualidades de las acciones de la estrategia, con su codificación instrumental. Tomando como referencia la clasificación propuesta por Verdung (2007), los instrumentos que despliegan las administraciones en sus políticas públicas pueden ser regulatorios, de estímulo o informativos. Por los primeros se entienden las instrucciones cuyo incumplimiento conlleva algún tipo de penalización. Los segundos son los instrumentos que se derivan de la existencia de algún tipo de incentivo, fundamentalmente económico, mientras que los terceros se sitúan en el campo de la movilización de información y conocimientos entre los actores interpelados por una determinada política pública. Las competencias de los ayuntamientos son reducidas y, sobre todo, abarcan pocos aspectos del hecho y la cadena alimentaria. Esta limitación hace que no sea posible reconocer en la Estrategia actuaciones regulatorias en sentido estricto, pero sí otras en las que la administración municipal se autoimpone obligaciones y modos de funcionamiento, como es la obligación del uso de alimentos saludables y de proximidad en sus instalaciones. Los estímulos estriban en la intención de realizar inversiones, de poner en marcha recursos utilizables para la producción, transformación y comercialización de la producción agroecológica. Ejemplos pueden ser mercados no sedentarios y mercados itinerantes por los distintos barrios de Valladolid. Por último, bajo la calificación de informativos se encuadran numerosas actuaciones vinculadas con la difusión de la alimentación saludable, la creación de espacios de encuentro y no pocas acciones de gobernanza.

La Estrategia Alimentaria de Valladolid contiene únicamente cuatro actuaciones que poseen características regulatorias frente a las 15 que introducen algún tipo de estímulo y, sobre todo, las 47 movilizadoras de información, conocimiento y creación de espacios relacionales con cualidades de este tipo. De hecho, la importancia de estas últimas bascula la Estrategia hacia esa dimensión relacional, en la que se confía para transformar el sistema alimentario de la ciudad.

## **6. RESULTADOS: UN PRIMER BALANCE**

El desarrollo de la Estrategia no se puede entender si no se tiene en cuenta la existencia de un contexto que no le ha sido favorable. Circunstancias externas -la pandemia de COVID19- y factores internos -su escasa dotación presupuestaria y de recursos humanos, reflejo de la ausencia de un compromiso robusto con su ejecución- condicionan cualquier valoración de lo realizado hasta el momento. Esta pasa, inicialmente, por un balance general de su desarrollo y por la selección de un conjunto de contenidos significativos, como son los relacionados con la creación de nuevo capital territorial alimentario con el surgimiento de VallaEcolid; la dimensión relacional de la Estrategia a través de los mecanismos de gobernanza y la introducción de nuevos registros en el paisaje alimentario de Valladolid.

### **6.1 Un desarrollo parcial, insuficiente y con escaso grado de coordinación**

Pese a la urgencia que la propia Estrategia Alimentaria de Valladolid establece para la ejecución de un grupo numeroso de medidas, las acciones que se han desarrollado no han sido muchas y tampoco se han

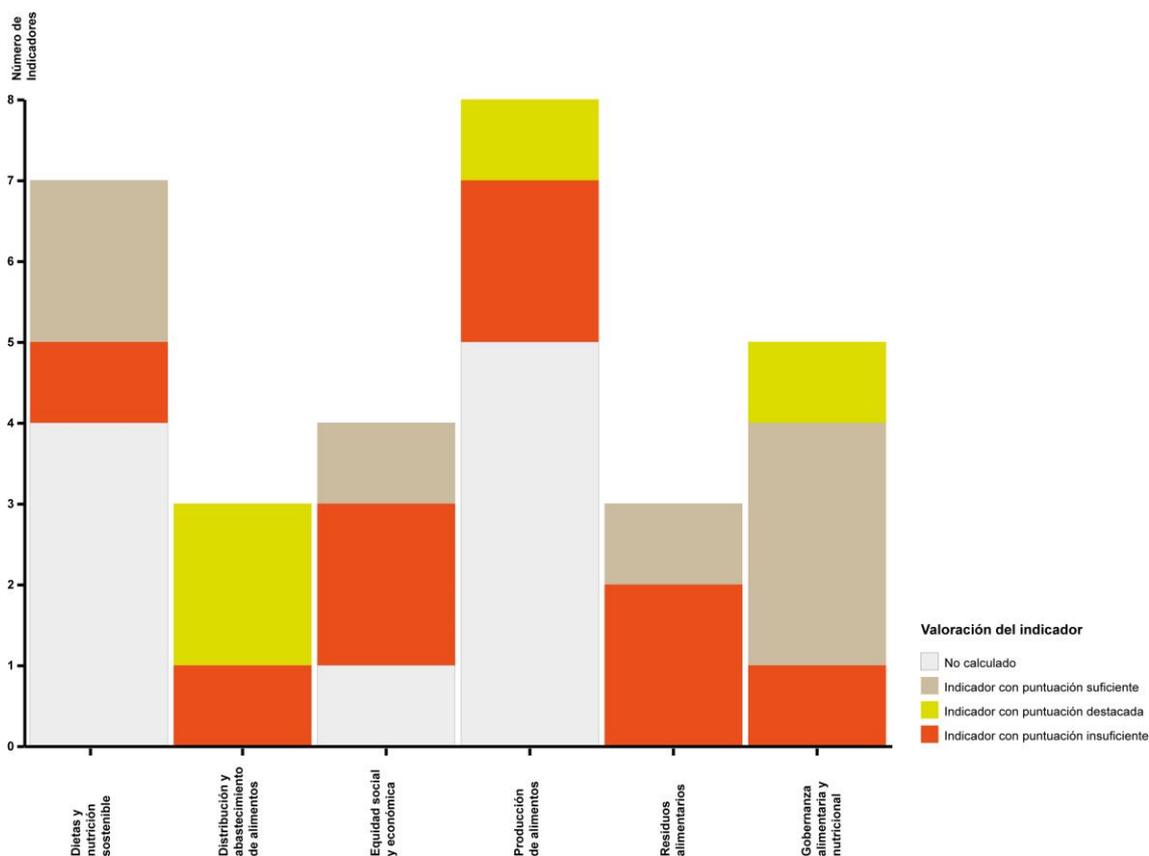


extendido por los seis ejes temáticos en los que se articulan. El grueso tiene que ver con el intento de poner en marcha un pequeño sistema productivo en torno a la producción, transformación y comercialización de producto fresco y de proximidad y algunas actividades de divulgación y formación relacionadas con el derecho a la alimentación y la alimentación saludable. Es llamativa la escasa presencia o ausencia, a pesar de haberse enunciado como objetivos prioritarios, de acciones en dos campos: el tratamiento de la vulnerabilidad alimentaria urbana y el trabajo relacionado con el desperdicio alimentario.

La evaluación inicial del desarrollo de la Estrategia Alimentaria contenida en el primer informe de su sistema de indicadores de seguimiento refuerza estas apreciaciones (Guerra & Pascual, 2021). En primer lugar, la distancia entre las acciones previstas y las realizadas, con independencia de si aquellas se encuadran en el marco operativo más inmediato o en el que se dilataba temporalmente un poco más en su ejecución. En segundo lugar, que las acciones efectivamente desarrolladas no cubren los ejes temáticos de la Estrategia y los significados de lo alimentario que confluyen en ella. Y, en tercer lugar, que una parte de las acciones que se contabilizan, encuadrables dentro de sus objetivos, realmente no tienen ninguna conexión operativa con la Estrategia, sino que son el resultado del funcionamiento ordinario de la administración municipal.

El conjunto de indicadores mejor valorado se corresponde con la distribución, abastecimiento y producción de alimentos, resultado del nacimiento de VallaEcolid, principal resultado tangible de la Estrategia Alimentaria.

Figura 3. Número de indicadores por valoración y eje temático de la Estrategia Alimentaria



Fuente: Guerra & Pascual (2021)

## 6.2. VallaEcolid: un proyecto de articulación de redes alimentarias sostenibles

Uno de los resultados más relevantes de la Estrategia Alimentaria de Valladolid fue la constitución de VallaEcolid que aglutina buena parte de las redes alimentarias sostenibles de la ciudad y su entorno. El proyecto cristaliza en 2019 tras un proceso participativo de deliberación y diagnósticos previos. Se inscribe como asociación de productores, elaboradores, tiendas y cooperativas de consumo ecológico



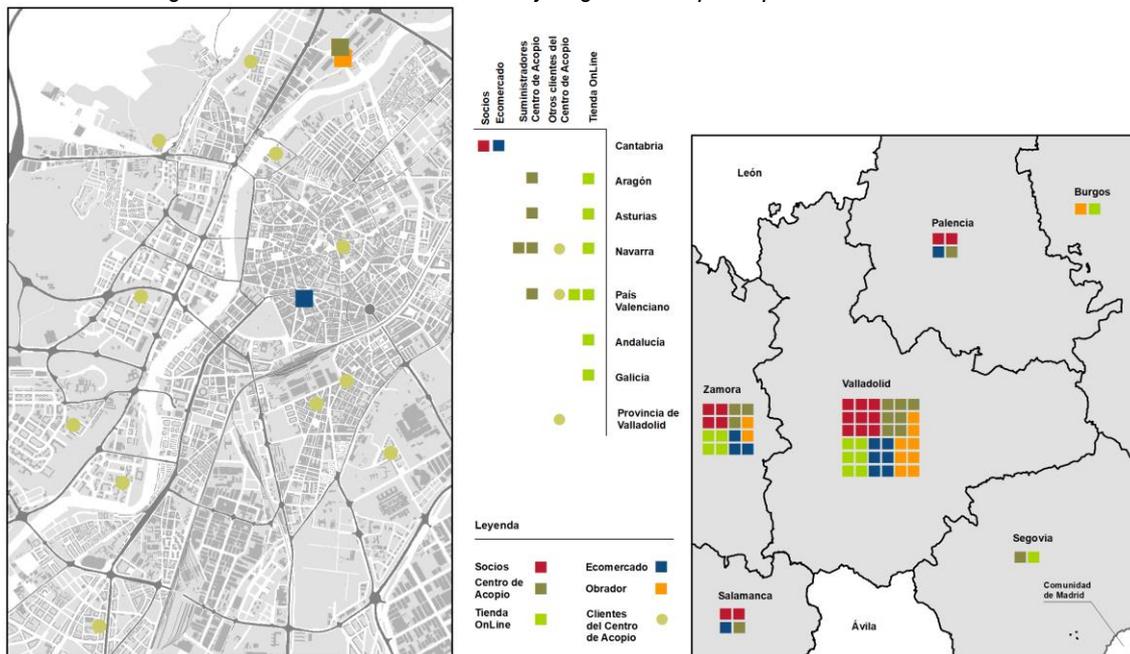
convirtiéndose en un agente para promover la agricultura agroecológica y la soberanía alimentaria. De forma más concreta, VallaEcolid se centra en la promoción de la producción agroecológica, el consumo local y responsable y la comercialización en circuitos cortos. El objetivo es facilitar que los productos ecológicos locales estén disponibles y al alcance del pequeño comercio, la hostelería y la restauración, los comedores y servicios dependientes de la administración y el consumidor final individual.

El trabajo de este colectivo, que actualmente cuenta con 18 socios, se focaliza en abastecer a la ciudad de productos agroecológicos a través de circuitos de proximidad desde el productor local y regional pero también desde otros territorios estableciendo colaboraciones con productores y cooperativas agroecológicas que funcionen con los mismos fines. Se trata de construir alternativas localizadas que favorezcan la reconexión de la cadena alimentaria fomentando las interacciones de los actores que participan en la red con el fin de reforzar los vínculos entre la ciudad y los espacios rurales próximos.

En este sentido, se trabaja por impulsar un proceso de apoyo a los productores agroecológicos locales, así como de acompañamiento a nuevos productores mediante acciones formativas en espacios de aprendizaje colectivo y de intercambio de experiencias que faciliten la incorporación profesional de nuevos productores a la actividad agraria mejorando la sostenibilidad ecológica y social de sus prácticas. Las líneas de acción incluyen también el incremento del valor añadido de las producciones locales mediante la transformación de productos ecológicos. Con ello, además de evitar las pérdidas de cosecha se pretende incrementar la disponibilidad de productos elaborados durante todo el año. La asociación tiene además entre sus fines trabajar en la comunicación, la difusión y la sensibilización ciudadana y divulgar los valores de la alimentación sostenible mediante la organización de cursos y talleres dirigidos a los diversos colectivos sociales de la ciudad.

Para avanzar en la consecución de los objetivos mencionados, VallaEcolid ha puesto en marcha tres proyectos cuyo desarrollo muestra resultados todavía desiguales: la promoción de redes locales de distribución, la creación de un centro de acopio y el acondicionamiento de un espacio como obrador compartido (figura 4).

Figura 4. Ubicación de los recursos y origen de los participantes en VallaEcolid



Fuente: VallaEcolid

Las redes locales de distribución se organizan a su vez en dos modalidades. Una es la comercialización en línea de cestas de productos ecológicos de proximidad a través de su plataforma de ventas y la otra es el mercado de productores de alimentos ecológicos. Este último es el Ecomercado mensual de la plaza de España y reúne a 12 productores (Valladolid, Palencia, Salamanca, Zamora y Cantabria) para la venta al consumidor final. Aunque la creación del mercado es anterior a la constitución de VallaEcolid, es la asociación la que organiza y gestiona su funcionamiento. Este tipo de mercados no sedentarios no sólo



son lugares de compra y venta de alimentos sino también espacios de encuentro entre productores y consumidores que reconectan la producción y el consumo y refuerzan las redes para generar circuitos alimentarios de proximidad rural-urbana que implica a diferentes categorías de actores y múltiples formas de hacer territorio (Lanzi et al., 2021).

La dinamización del Ecomercado se acompaña de la organización de talleres de cultura alimentaria que se imparten en este mismo espacio con la colaboración de otros agentes locales (escuelas de cocina, restauradores y cocineros profesionales, etc.). Estas iniciativas forman parte de las acciones de la Estrategia Alimentaria focalizadas en la comunicación, educación y formación para conseguir incrementar la sensibilización y capacitación de la ciudadanía en materia de alimentación y extender las buenas prácticas y hábitos relacionados con la alimentación hacia todos los ámbitos de la sociedad.

El segundo proyecto es el centro de acopio creado en 2020 y situado en el centro logístico alimentario Mercaolid. Su objetivo es facilitar la cooperación y la integración horizontal de los productores y elaboradores para la comercialización conjunta de productos ecológicos. La agrupación debe contribuir también a mejorar la articulación y el fortalecimiento de la cadena alimentaria de proximidad, ganar eficiencia ambiental y reducir los costes de distribución mediante una logística común. El centro de acopio responde al modelo de food-hub extendido en numerosas ciudades europeas. Está basado en acuerdos organizativos innovadores de creación de redes que, mediante el escalamiento agregativo, permiten a los productores combinar sus productos para acceder a mercados más amplios (scale-out) como la compra pública, el comercio especializado, la hostelería y la restauración y los grupos de consumo y, al mismo tiempo, lograr impactos sistémicos de mayor alcance (scale-up).

Actualmente el 75 por ciento de las ventas externas al centro de acopio se dirigen a los comedores de las escuelas infantiles municipales y el 25 por ciento restante al pequeño comercio y los grupos de consumo locales. En 2024 este espacio reunía a 18 productores y elaboradores tanto de Valladolid como de otras provincias de la región si bien el objetivo es reforzar el trabajo para incorporar a un mayor número de actores. Además, para cubrir la demanda, asegurar un suministro estable, diversificar la oferta de alimentos y superar la estacionalidad de los cultivos, se realizan intercambios con otras dos agrupaciones de productores agroecológicos: Ekoalde (Navarra) y Horta Cuina (Valencia).

Los resultados esperados de este proyecto deberán aumentar la complejidad de las redes locales y dar lugar a nuevas redes de proximidad entre los actores que persiguen mejorar su eficiencia mediante soluciones coordinadas de logística. Con la articulación de estas formas de coordinación horizontal no solo se pretende el objetivo prioritario de la distribución alimentos saludables, sino también la construcción de conexiones sociales que distribuyen valor compartido mediante la agregación de productos de actores independientes que no diluyen su identidad (Berti & Mulligan, 2016).

El tercero y más reciente de los proyectos es el obrador compartido creado en 2022 y dirigido a proyectos de emprendimiento y transformación agroalimentaria a pequeña escala con el fin de dinamizar el tejido productivo local. Situado también en Mercaolid dispone de una sala de elaboración con el equipamiento necesario para la transformación de harinas y cereales (panadería y repostería), productos vegetales (conservas) y platos preparados (catering). El proyecto tiene todavía un recorrido breve pero está organizado para facilitar y acompañar las iniciativas de transformación de alimentos ecológicos que abran nuevas oportunidades a los productores

### 6.3 Una gobernanza fallida

Pese a su carácter abierto y participado y al diseño de diversos instrumentos y órganos de seguimiento, la Estrategia Alimentaria de Valladolid no es un ejemplo de gobernanza exitoso. Si entendemos esta en los términos expresados por López et al (2020) y connotada por propiedades como carácter multiagente, coordinación intersectorial y multinivel, se puede afirmar que la consideración de fallida en la gobernanza se manifiesta tempranamente y se mantiene hasta la actualidad. La Estrategia arranca sin la participación de agentes relevantes en el funcionamiento del sistema alimentario urbano como la distribución comercial, la restauración y el catering. Tampoco aparecen sectores de población directamente apelados por la dimensión social de las estrategias y no se consigue la implicación de más administraciones que el propio ayuntamiento de Valladolid. Estas carencias hacen imposible el desarrollo de actuaciones consistentes en los distintos elementos de la cadena alimentaria y sobre los diferentes espacios en los que esta opera o se manifiesta. La estrategia alimentaria posee una notable dimensión espacial. Se traduce, por ejemplo, en la necesidad de reforzar los vínculos y los flujos agrarios y alimentarios sostenibles entre la ciudad de



Valladolid y los municipios de su entorno. En la práctica, la representación de estos últimos ha sido intermitente y ocasional. No se ha traducido en la construcción de visiones, prácticas y actuaciones compartidas.

El modelo de gobernanza propuesto por la Estrategia Alimentaria propone la construcción participada de grandes espacios de encuentro en torno a la sostenibilidad del sistema alimentario. El máximo exponente es la constitución de un consejo alimentario municipal, equivalente desde un punto de vista administrativo a otros consejos con los que cuenta el Ayuntamiento de Valladolid y dotado de las cualidades que la literatura académica le otorga (Schiff, 2008). La construcción de capital relacional que el consejo podría haber facilitado no se ha materializado; no ha rebasado la condición de un enunciado en el texto de la Estrategia. En la actualidad, la contribución relacional se sitúa exclusivamente en la capacidad de convocatoria de órganos transitorios, vinculados con etapas iniciales o intermedias en la formalización de la Estrategia Alimentaria, como son el grupo motor y la mesa de seguimiento.

#### **6.4 ¿Nuevos paisajes urbanos alimentarios?**

Uno de los objetivos más ambiciosos de la Estrategia Alimentaria es redefinir desde un punto de vista alimentario el paisaje periurbano de Valladolid. Singularmente, con la aparición de nuevos espacios productivos, ocupados por una agricultura de proximidad de perfil agroecológico y en la que fuese posible reconocer de una forma explícita valores como la salud, la sostenibilidad, la generación de empleo, la seguridad alimentaria y una nueva cultura de la alimentación. La forma de materializar estos valores era a través de la puesta en funcionamiento de un banco de tierras, bajo la modalidad de parque agrario, aprovechando el patrimonio público de suelo del Ayuntamiento de Valladolid.

Si bien se seleccionaron las parcelas idóneas para su ubicación, finalmente no se desarrolló. En este caso, el problema estriba en que no es suficiente con la reproducción de fórmulas exitosas en otras ciudades. Es necesario conocer el contexto en el que se desenvuelven o en el que se pretende que lo hagan. En el caso de Valladolid, un sondeo de la demanda determinó que la inexistencia de personas que se quisieran incorporar a esa actividad aconsejaba no continuar con una actuación compleja en su desarrollo administrativo y legal y costoso en lo técnico y presupuestario.

### **7. CONCLUSIONES**

Su carácter holístico, vinculado con las extensas implicaciones y significados de lo alimentario, proporciona a las estrategias alimentarias urbanas un gran poder transformador de la ciudad. Pero esta misma capacidad hace compleja su ejecución, más en un escenario competencial en el que los ayuntamientos tienen reducidas posibilidades para intervenir en la cadena alimentaria o para propiciar procesos sólidos de relocalización del sistema alimentario. En cualquier caso, una estrategia alimentaria urbana debe ser la manifestación no solo de un convencimiento sino también de un compromiso sostenido en el tiempo, traducible en recursos económicos, materiales y humanos.

La Estrategia Alimentaria Saludable y Sostenible de Valladolid es un ejemplo de convencimiento, pero no de compromiso. Su ausencia hace que sus logros, con ser interesantes, sean reducidos y, sobre todo, que no haya tenido capacidad para resignificar cultural y espacialmente el hecho alimentario en la ciudad.

**Agradecimientos:** Esta publicación forma parte del proyecto de I+D de «Gobernanza Urbana-Rural y Transición Alimentaria en Regiones de Baja Densidad: Castilla y León» (2021-2025), Referencia PID2020-112980GB-C21, financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033. Entidades participantes: Universidad de Salamanca, Universidad de Valladolid, Universidad de Heidelberg y Fundación Entretantos; un subproyecto del Proyecto Coordinado «Redes alimentarias sostenibles como cadenas de valor para la transición agroecológica y alimentaria. Implicaciones para las políticas públicas territoriales».



## REFERENCIAS

- Ayuntamiento de Valladolid, Fundación Entretantos, Universidad de Valladolid y Fundación Daniel & Nina Carasso (2019). Estrategia Alimentaria de Valladolid. <http://www.alimentavalladolid.info/wp-content/uploads/2019/05/EstrategiaAlimentariaValladolid.pdf>
- Brugué, J. & Gallego, R. (2005) ¿Una administración pública democrática? En *Ciudadanos y Decisiones Públicas* (pp 45-58). Editorial Ariel.
- Carpintero, O., Lomas, P.L., Campos, S., García, V., López, D. y Herrera, P.M. (2018) *Cómo come Valladolid. Huella ecológica y percepción social de la cadena alimentaria de la ciudad de Valladolid*. Valladolid. Fundación Entretantos.
- Dansero, E. & Pettenati, G. (2018). Reterritorialization, Proximity, and Urban Food Planning: Research Perspectives on AFNs. En *Alternative Food Networks. An Interdisciplinary Assessment*. Cham: Palgrave-MacMillan. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-90409-2\\_14](https://doi.org/10.1007/978-3-319-90409-2_14)
- Guerra, J. C. & Pascual, H. (2019). Las prácticas económicas alternativas en una ciudad media de tradición obrera: el caso de Valladolid. En Sánchez, J. L. (Coord.) *Espacios y prácticas económicas alternativas en las ciudades españolas*. Madrid. Aranzadi – Thomson Reuters, 185-207.
- Guerra, J. C. & Pascual, H. (2021) *Sistema de Indicadores de la Estrategia Alimentaria Saludable y Sostenible de la ciudad de Valladolid. Primera evaluación. Diciembre de 2021. Versión de trabajo*. Fundación General de la Universidad de Valladolid – Fundación Entretantos.
- Herrera, P.M., López, D. & Alonso, N. (2017). Las ciudades españolas ante el reto de la alimentación sostenible. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, 139, 133-141.
- Lanzi, F., Noel, J. & Maréchal, K. (2021). Analyse des stratégies territoriales multi-niveaux au sein du «Collectif 5C», un réseau wallon de coopératives alimentaires. *Belgeo* [En ligne], 2 | 2021, mis en ligne le 11 juin 2021. <https://doi.org/10.4000/belgeo.48963>
- López, D.; Alonso, N. & Herrera, P.M. (2018) *Políticas alimentarias urbanas para la sostenibilidad. Análisis de experiencias en el Estado español, en un contexto internacional*. Valladolid: Fundación Entretantos.
- López, D.; Alonso, N.; García, V.; Molero, J.; García, J.; Arroyo, L. & Herrera, P.M. (2020) Ámbitos de gobernanza en las políticas alimentarias urbanas: una mirada operativa. *Estudios Geográficos*, 81(229): 1-20. doi: 10.3989/estgeogr.202065.065
- Mansfield, B. & Mendes, W. (2013). Municipal Food Strategies and Integrated Approaches to Urban Agriculture: Exploring Three Cases from the Global North. *International Planning Studies*, 18(1), 37-60. <https://doi.org/10.1080/13563475.2013.750942>
- Milan Urban Food Policy Pact. Policy Brief, 2023.
- Milan Urban Food Policy Pact. Regionalisation process. Action Plan 2021-23.
- Pascual, H. & Guerra, J.C. (2024). Territory in Urban Food Policies: The Case of Spain. *Frontiers in Sustainable Food Systems*. Volume 8. DOI: 10.3389/fsufs.2024.1359515 (en prensa)
- Pradel, M. & García, M. -Eds.- (2018) *El momento de la ciudadanía. Innovación social y gobernanza urbana*. Madrid. Edt. Los Libros de la Catarata.
- Putnam, R. (1993). The prosperous community. Social capital and public life. *The American Prospect*, 4 (13)
- Schiff, R. (2008). The Role of Food Policy Councils in Developing Sustainable Food Systems. *Journal of Hunger & Environmental Nutrition*, 3:2-3, 206-228. <https://doi.org/10.1080/19320240802244017>
- Simón-Rojo, M., Morán-Alonso, N., Giocoli, A. & Matarán-Ruiz, A. (2023). Los planes de ordenación urbana y territorial desde la lógica de sistemas alimentarios sostenibles. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales (LV)*217, 873-882. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2023.217.16>
- UNSCN (2020). Los vínculos entre lo urbano y lo rural en favor de la nutrición. Enfoques territoriales para lograr el desarrollo sostenible. <https://www.unscn.org/uploads/web/news/document/URL-paper-SP-1april-ok.pdf>
- Verdung, E. (2007) Policy instruments: Typologies and Theories. En *Carrots, Sticks & Sermons. Policy Instruments & Their Evaluation* (pp 21.58). Transaction Publishers.



# APROPIACIÓN Y GESTIÓN DE LA NATURALEZA EN LA PERIFERIA NOROESTE DE LA CIUDAD DE MADRID

GONZALO MADRAZO GARCÍA DE LOMANA<sup>1</sup>

ANGELA GARCÍA CARBALLO<sup>2</sup>

ESTER SAEZ POMBO<sup>3</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Complutense de Madrid, Dirección, gmadrazo@ucm.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid, Dirección, angela.garcia@uam.es*

<sup>3</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid, Dirección, ester.saez@uam.es*

**Resumen.** Este trabajo estudia las trayectorias de las zonas forestales del oeste de Madrid afectadas por procesos de privatización, segregación, urbanización y gestión restrictiva del uso público. Se pretende, además, analizar diferentes formas de tensión entre el uso privativo y público de los espacios de mayor valor ambiental de área metropolitana de Madrid. Todo ello se aborda en los montes de los municipios de Pozuelo de Alarcón y Boadilla del Monte, cuya trayectoria ha estado marcada por la continuidad de la propiedad y la promoción de urbanizaciones de lujo. Recientemente se han iniciado procesos de recuperación para el uso público de las zonas forestales no urbanizadas, en cuya gestión ambiental los poderes públicos demuestra cierta sensibilidad conservacionista, combinada con la noción de exclusividad del uso para los vecinos de esos ayuntamientos frente a los habitantes de la ciudad de Madrid.

Por un lado, la revisión bibliográfica, archivística y hemerográfica permite alcanzar una noción de las trayectorias de esos montes en relación con su contexto urbano, así como clarificar los posicionamientos sobre su conservación y uso. Por otro, el trabajo de campo sirve para conocer la gestión de esos espacios forestales metropolitanos y permite contrastar los procesos de limitación, fortificación y exclusividad.

**Palabras clave:** Periferia, montes, urbanizaciones, elites, uso público, Madrid.

## APPROPRIATION AND MANAGEMENT OF NATURE IN THE NORTHWEST PERIPHERY OF THE CITY OF MADRID

**Abstract.** This paper studies the trajectories of forest areas in the west of Madrid affected by processes of privatization, segregation, urbanization, and restrictive management of public use. The aim is to analyze a typology of planning and management and a portrait of the different forms of tension between private and public use of the most environmentally valuable spaces in the metropolitan area of Madrid. All this is approached in the mountains of the municipalities of Pozuelo de Alarcón and Boadilla del Monte, with a trajectory marked by luxury housing developments, on the remains of which processes of conservation of natural values have been initiated. The environmental management of the public authorities shows a certain conservationist sensitivity but combines the notion of exclusivity of the use of the mountains for the residents of these municipalities as opposed to the inhabitants of the city of Madrid.

On the one hand, the bibliographic, archival and newspaper review allows us to reach a notion of the trajectories of these mountains in relation to their urban context, as well as to clarify the positions on their conservation and use. On the other hand, fieldwork provides first-hand knowledge of the management of these spaces and makes it possible to specify the processes of limitation, fortification, and exclusivity in the use of these metropolitan forest spaces.

**Keywords:** Periphery, forests, urbanizations, elites, public use, Madrid.



## 1. INTRODUCCIÓN

La región urbana Madrid está fuertemente segregada, con un patrón espacial ampliamente conocido que distingue entre el norte y noroeste acomodado, donde residen los grupos sociales más solventes económicamente, y un sur y sureste que acumula las residencias de los grupos sociales menos pudientes y otros usos urbanos indeseados, asociados a la industria, la logística, la depuración de aguas residuales, vertederos o incineradora, entre otros. Este esquema de segregación quedó fijado en el siglo XIX en la planificación del ensanche de la ciudad y se fue extendiendo a los territorios próximos a través del planeamiento de los primeros años del siglo XX, para consolidarse definitivamente con los documentos de ordenación urbana de la Dictadura; situación que persiste hasta la actualidad, sin que la intervención pública recientemente se haya ocupado de resolverlo.

La segregación señalada implica, no casualmente, que los espacios de mayor valor ambiental hayan quedado en el norte y noroeste de la región urbana madrileña. En las últimas décadas, en el contexto de la “defensa de la naturaleza”, la gestión de muchos espacios forestales de estos sectores pudientes ha tenido que conjugar el respeto los derechos lucrativos de los propietarios y, al mismo tiempo, la garantía de la calidad ambiental para los vecinos del municipio, no del todo compatible con el uso público accesible a todos los ciudadanos de la región urbana de Madrid. Aquí nos planteamos el análisis de esas tensiones, en la planificación, gestión y uso en los montes de Boadilla y de Pozuelo y para abordarlo es necesario abordar su compleja trayectoria territorial.

La elección de ambos casos no es casual, pues se trata de las dos masas forestales más importantes de los dos municipios más ricos de la región de Madrid, que ocupan el primer y tercer puesto de España por renta bruta de los declarantes del IRPF del 2021: 86.403 € y 76.685 € respectivamente. Sus rentas casi duplican los valores de Madrid capital (43.953 €). La población de Boadilla del Monte es de 62.627 y la Pozuelo de Alarcón alcanza los 87.728 habitantes y sus territorios forman parte de los paisajes residenciales más lujosos, exclusivos y reconocibles de la región metropolitana de Madrid (García, 2023). Sirva como pincelada que en Pozuelo se encuentra el conjunto residencial de La Finca o las urbanizaciones de Somosaguas y en Boadilla, aparte de muchas urbanizaciones de alto standing, tiene su sede la Ciudad financiera del Banco Santander.

Para completar esta semblanza, los montes de Boadilla y Pozuelo están rodeados por autovías radiales y perimetrales. Son zonas muy accesibles, forman parte de la periferia metropolitana más próxima y, sin embargo, son zonas verdes forestales poco visitadas y conocidas por la ciudadanía de la capital y otros ámbitos metropolitanos. Esto acrecienta el interés del estudio de su uso público, porque son parte del sistema metropolitano de espacios verdes -o infraestructura verde- muy necesarios y estratégicos para una región urbana enorme, con grandes carencias en sus sectores sur y este, no solo en lo que hace a los favorables servicios ambientales de las zonas verdes, sino a su uso y disfrute general.

## 2. MEDIO AMBIENTE PRIVILEGIADO EN UN CONTEXTO DE GRAN PROPIEDAD

La periferia noroeste de Madrid, cuyas grandes masas forestales conectan con las del piedemonte de la Sierra de Guadarrama, goza de cualidades ambientales sobresalientes y ha sido tradicionalmente una zona predilecta para el uso recreativo de las elites urbanas. A lo largo del siglo XX, las mejoras de los medios de transporte permitieron la instalación de primera residencia de lujo, marcando el signo social del territorio que se ha mantenido, con algunas excepciones, en todo el sector. En la especialización del uso residencial elitista de la periferia urbana norte y noroeste de Madrid, además, ha tenido una importancia fundamental la gran propiedad forestal.

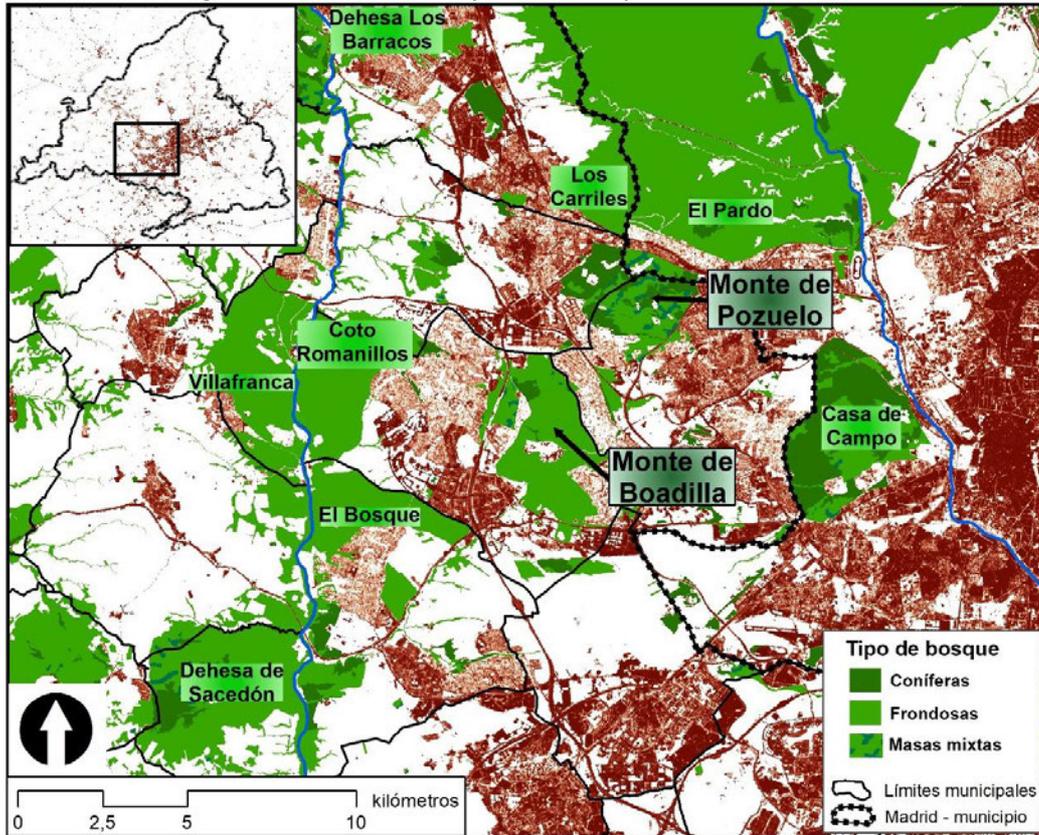
Aunque los montes y dehesas de la periferia oeste de Madrid tienen diferente origen y trayectoria, varias circunstancias históricas han contribuido a la persistencia y conservación esas grandes piezas boscosas. De esa matriz forestal destacan, primeramente, entre los cercanos a la ciudad, los montes de la Corona: El Pardo, que sobresale por su extensión y continuidad histórica, y la Casa de Campo, también extensa y persistente masa forestal agrandada en el transcurso de los siglos (Madrado y Sáez, 2023). Es bien conocido que, a imagen de las posesiones reales, las quintas o casas de recreo de la nobleza, y posteriormente de la aristocracia, se acompañarán de zonas forestales, como cazaderos o jardines y espacios arbolados para el recreo en el entorno de la capital. Si bien las quintas ocuparon muchas zonas



en derredor de Madrid, a partir del siglo XVIII y XIX la preferencia por los espacios forestales del oeste será notoria y la desamortización civil facilitó que montes y dehesas de los pueblos fueran adquiridas por las elites de la capital, junto con otras fincas que mediante ensanchamientos y progresivas forestaciones se convirtieron en grandes posesiones arboladas (García, 2014; Moreno, 2015; Valenzuela, 1977).

El mapa de la Figura 1 muestra el conjunto de estos ámbitos forestales del Oeste metropolitano, organizados, de Este a Oeste, en la sobresaliente mancha que conforma el Monte de El Pardo y la Casa de Campo alrededor del río Manzanares, seguida por el amplio interfluvio alomado que separa este río del Guadarrama, que aparece salpicado por montes y dehesas como los de Pozuelo, Boadilla o Majadahonda, y, finalmente, sobre el eje fluvial del Guadarrama, se entrelazan una amplia sucesión de fincas forestales, mayoritariamente privadas.

Figura 1. Masas forestales y monte en la periferia oeste de Madrid



Fuente: Elaboración propia a partir de *High Resolution Layer, Imperviousness Density 2018* (para las zonas urbanas) y Mapa Forestal de España 1:25.000 - Madrid (para las zonas forestales).

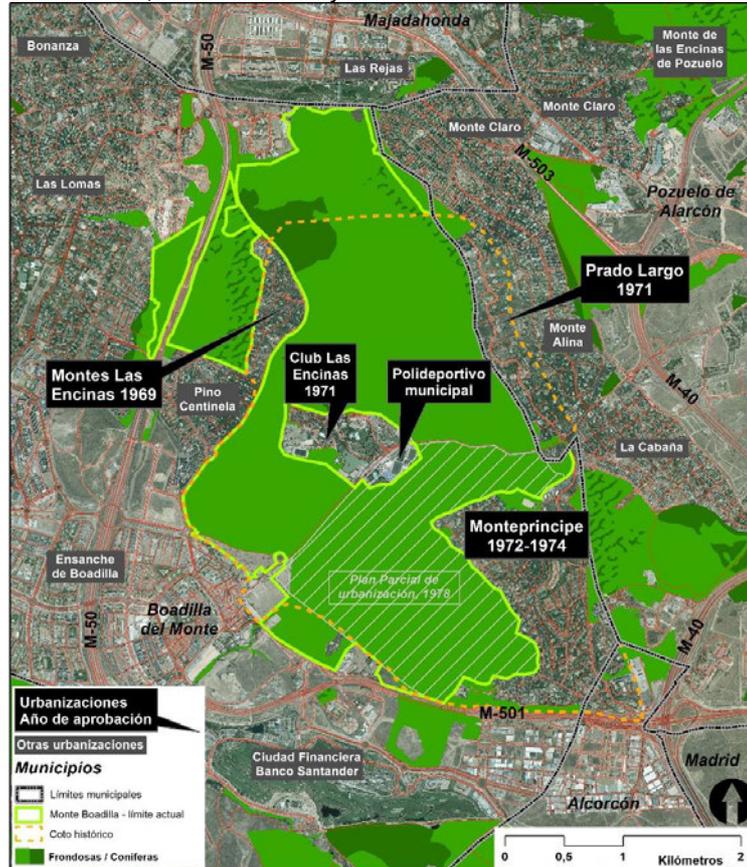
De forma más concreta, el Monte de Boadilla, con una superficie de unas 900 ha, es un extenso encinar con rodales de pino piñonero, salpicado por fresnedas y ecosistemas de ribera, en el que, además, aparecen especies singulares puntuales y árboles catalogados, constituyendo una zona forestal ambientalmente sobresaliente, de gran coherencia y valor paisajístico. Por su parte, la mancha forestal del Monte de Pozuelo, que suma sus 446 ha a las del Monte del Pilar en Majadahonda -249 ha- y Madrid -109 ha-, alcanza extensión algo menor (804 ha) y a nivel forestal presenta manchas más extensas de pino piñonero, zonas de encinar abierto y otros cuarteles en los que el encinar es más cerrado y de menor talla.

Dos aspectos completan la semblanza forestal del ámbito. Por un lado, la superficie de ambos montes ha variado con el tiempo, primero fruto de las compras de tierras labrantías por sus propietarios, como ocurre en el caso de Boadilla a lo largo de los siglos XVIII y XIX o en el de Pozuelo tras la desamortización civil, que sirven para ensanchar las fincas de recreo, y segundo por la segregación o recorte de amplias porciones de ambos montes en la segunda mitad del siglo XX para crear urbanizaciones de alto standing. Valga el dato de que entre 1960 y 1980 las segregaciones para urbanizaciones de lujo en el Monte de Boadilla supusieron más de 340 ha. Este fenómeno no es exclusivo de Boadilla y Pozuelo, ni siquiera del



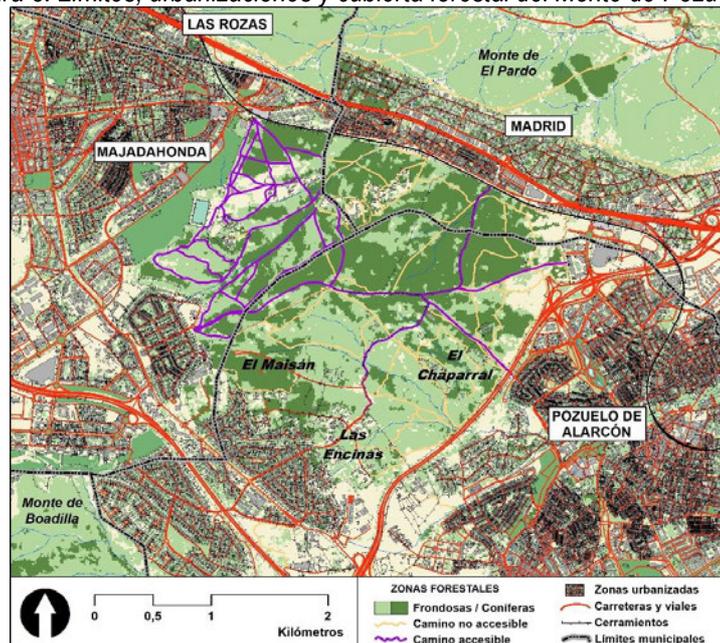
oeste metropolitano, sino que fue una forma común y consentida de urbanización durante el Franquismo, aprovechando la gran propiedad forestal del entorno de Madrid (Sáez, 1987; Canosa y García, 2014).

Figura 2. Límites, urbanizaciones y cubierta forestal del Monte de Boadilla



Fuente: Elaboración propia a partir del Archivo COPLACO y Archivo Boadilla del Monte. Para las zonas forestales: Mapa Forestal de España 1:25.000 – Madrid; para las zonas urbanas BTN25 - Base Topográfica Nacional 1:25.000 y Ortofoto PNOA Máxima Actualidad, IGN.

Figura 3. Límites, urbanizaciones y cubierta forestal del Monte de Pozuelo



Fuente: Elaboración propia a partir del Archivo COPLACO. Para las zonas forestales: Mapa Forestal de España 1:25.000 – Madrid; para las zonas urbanas BTN25 - Base Topográfica Nacional 1:25.000 IGN



Por otro lado, la conformación de sus paisajes forestales obedece a la conservación de los encinares, de los que hay noticias desde antiguo, tanto de su presencia como de su aprovechamiento. En el caso del Monte de Pozuelo (Figura 3), por ejemplo, el Catastro de Ensenada refiere un encinar de 263 ha, cortado para leña cada 30 años (Morón y Otero, 2016), lo que explica la pervivencia de zonas más densas de monte bajo de encina. Con el tiempo, la gestión forestal favoreció el monte alto de encinas para la caza y para el recreo, así como la plantación de pino piñonero en calveros, para hacer también más ameno el escenario de las fincas, completando la cubierta y apariencia actual de estos montes.

### 3. LA PROPIEDAD FORESTAL Y LA URBANIZACIÓN DURANTE EL FRANQUISMO

Los montes aquí analizados pertenecen a dos matrices de propiedad habituales en los espacios forestales del entorno de Madrid. El monte de Boadilla ha estado vinculado a la nobleza desde el siglo XVIII y pertenece a un mismo tronco familiar, que por una sucesión de casamientos pasó del infante Luis Antonio de Borbón y Farnesio, a Manuel de Godoy y a la familia Rúsoli. Por su parte, el Monte de Pozuelo era un monte comunal que fue privatizado durante la desamortización civil y desde entonces los sectores situados en el municipio de Pozuelo han estado en manos del Conde Heredia Spínola, Alfonso Martos Arizcun y de sus herederos (Moreno, 2015).

Según los datos catastrales de 1943, el Monte de Boadilla tenía 1.079 hectáreas de monte alto de encinas, localizadas en un 95 % en el municipio de Boadilla y el resto en los municipios vecinos de Pozuelo de Alarcón y Alcorcón. Al igual que en otros muchos ámbitos metropolitanos de Madrid, los cambios de uso comienzan en la década de 1960, al amparo del Plan General de Madrid y su área Metropolitana que, a pesar de incorporar este espacio forestal en el dibujo de su Anillo Verde, permitía la urbanización de fincas para la construcción de viviendas unifamiliares, cumpliendo ciertos requisitos. Entre 1965 y 1975, en el municipio de Boadilla del Monte, se redactaron, se aprobaron y ejecutaron los planes de urbanización de muchas urbanizaciones, entre las que se contaban Monte de las Encinas, Prado Largo, Monte Príncipe y Club Deportivo Las Encinas, unas de las urbanizaciones más lujosas y segregadas del área metropolitana de Madrid (Canosa, 2002; Canosa y García, 2014). Todas estas segregaciones supusieron recortes importantes a la superficie original del monte y hoy dibujan el límite entre la zona forestal y el suelo ocupado por usos residenciales de lujo (Figura 2).

En todo el proceso de cambio de uso el protagonismo de la familia Rúsoli fue fundamental. Estos propietarios pretendieron continuar en los años setenta con la lucrativa venta de sectores del monte para la creación de nuevas urbanizaciones, alentados por la redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Boadilla de 1971, aprobado definitivamente en 1978, que mantenía la posibilidad de edificar en suelo rústico mediante la tramitación de Planes Parciales Especiales de Polígonos Turísticos residenciales. Con el respaldo de este documento la familia Rúsoli impulsó en 1978 un plan parcial de urbanización para 300 hectáreas en el sector meridional del monte. El proyecto preveía la construcción de 190 viviendas unifamiliares, tres centros comerciales, un centro de salud y una parroquia. El proyecto contaba con el apoyo del Ayuntamiento de Boadilla de Monte, a pesar de que en la redacción del Plan General de 1971 se hacía referencia a la calidad de este espacio forestal y se apuntaba la conveniencia de “reconvertir las zonas más densamente arboladas en áreas de uso y dominio público para recreo y esparcimiento” de los vecinos. Finalmente, sería la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid (COPLACO), encargada de la supervisión del planeamiento municipal de toda el área metropolitana de Madrid, quien se opuso a los planes inmobiliarios de los Rúsoli y dio inicio, unos años después, con los ayuntamientos democráticos, a la compra del monte por parte del municipio de Boadilla.

En el caso del monte de Pozuelo de Alarcón, durante los años setenta se produjeron dos segregaciones para la construcción de las urbanizaciones de lujo de Las Encinas y El Chaparral. La tramitación de ambos núcleos comenzó a mediados de los años setenta, tras la aprobación en 1974 del primer Plan General de Ordenación Urbana de Pozuelo de Alarcón, que reservaba grandes espacios para zonas forestales y viviendas de baja densidad y ponía de manifiesto que la administración pública seguía apostando por mantener al municipio como espacio de alta calidad residencial. Los terrenos que serían ocupados por Las Encinas y El Chaparral estaban catalogados como Anillo Verde metropolitano en suelo forestal y rústico, siguiendo lo estipulado por el PGOU de Madrid de 1963, lo que no impedía su transformación para usos



residenciales, siempre y cuando se cumplieran una serie de requisitos, como el establecimiento de una parcela mínima de 10.000 m<sup>2</sup> para la construcción de viviendas unifamiliares aisladas (Jiménez, 2017). En este caso sí se cumplieron, no así en las urbanizaciones de Boadilla.

En el momento de la tramitación de Las Encinas, los propietarios mayoritarios pertenecían a una familia enriquecida en el sector automovilístico. Se trataba de los hijos de Eduardo Barreiros que, en 1975, con el 61 % de la propiedad de la finca, promovieron la construcción de la urbanización a través de la sociedad anónima Barreiros Hermanos Financiera. La presidencia de la sociedad estaba en manos de Valeriano Barreiros Rodríguez, casado con Marta Cotoner Martos, hija de una de las herederas del Conde de Heredia Spínola, dueño del Monte de Pozuelo al que pertenecía parte del terreno de la nueva urbanización. En el caso de El Chaparral la promoción del Plan Parcial corrió a cargo de la propia familia heredera del Conde de Heredia Spínola, en concreto de su hija María Trinidad Martos Zabalburu, vizcondesa de Ugena, casada con el militar Nicolás Cotoner y Cotoner, marqués de Mondéjar, que participó en la Guerra Civil en el bando sublevado y, durante la Dictadura, sería uno de los encargados de la educación del futuro Rey Juan Carlos I (Mercer, 2020; Sánchez, 2016). Por su parte, el diseño de ambas urbanizaciones corrió a cargo del arquitecto Juan Antonio Ridruejo, director técnico de Planeamiento Metropolitano en la COPLACO en los primeros años de la década de 1970. Las Encinas y El Chaparral, por su localización dentro del Monte de Pozuelo, se convierten en uno de los enclaves residenciales de lujo más cerrados, aislados y ocultos de la periferia oeste madrileña, con un solo acceso vigilado para vehículos, situado en las proximidades de la carretera N-VI (García, 2023).

En definitiva, esta etapa previa a la democratización de los ayuntamientos estuvo caracterizada por claras deficiencias en la aplicación del planeamiento vigente en el caso de Boadilla del Monte, donde se permitió la creación de urbanizaciones en suelos del Anillo Verde diseñado en 1963, que no siempre cumplían con los requisitos establecidos. Asimismo, resulta paradójico que los documentos de planeamiento municipal de los años setenta reconozcan la relevancia del espacio forestal al tiempo que prosiguen las autorizaciones municipales para urbanizar, lo que refleja la convivencia de dos lógicas territoriales que aflorarán en las décadas posteriores, cuando se tratará de conjugar la necesidad de garantizar los intereses y derechos lucrativos de los propietarios con la voluntad de conservar el Monte de Boadilla y abrirlo al disfrute de la ciudadanía.

En el mismo sentido, en el Monte de Pozuelo el veto a los intentos de los propietarios por continuar con el aprovechamiento lucrativo a comienzos de la década de 1980, junto con la presión de los vecinos por el uso y disfrute del espacio forestal, acabarán generando un contexto favorable al inicio de las compras por parte del Ayuntamiento de Pozuelo, si bien apenas se ha materializado aún.

#### **4. LA RECUPERACIÓN DE MONTES POR LAS MUNICIPALIDADES Y LAS TENSIONES POR EL USO PÚBLICO**

A partir del último periodo democrático se han paralizado grandes proyectos de urbanización previstos para el Monte de Boadilla y el Monte de Pozuelo y se ha iniciado un nuevo contexto de apertura de estos espacios forestales para el uso y disfrute ciudadano. El caso del Monte de Boadilla es especialmente ilustrativo en este sentido. En los primeros años ochenta la familia Rúsoli empieza a reclamar sus derechos de urbanización del monte para unos planes que ya habían tramitado siguiendo las normas del planeamiento municipal aprobado en 1978. La recién creada Comunidad de Madrid, nueva depositaria de las tareas de coordinación urbanística y ambiental se opuso a las pretensiones urbanizadoras sobre el monte, lo que desembocó en cambios continuos y complejos en los documentos de planificación que dieron pie a una serie de litigios interpuestos por la familia Rúsoli en defensa de sus expectativas y que desembocaron en prolongados y enmarañados procedimientos judiciales.

Cuando arranca la década de los noventa, y coincidiendo con la elaboración y aprobación del PGOU de Boadilla del Monte en 1991, dos factores favorecieron un cambio en el destino del Monte de Boadilla. En primer lugar, la voluntad de las administraciones para que el monte pasase a ser de titularidad pública, aunando a la alcaldía, partidaria de la compra del monte y de garantizar su conservación y uso público, y a la Comunidad de Madrid, con su Estrategia Territorial del Oeste Metropolitano, que abogaba también por garantizar la gestión pública de este espacio forestal. Y, en segundo lugar, la fragmentada titularidad del monte, ahora dividido en diferentes sectores adscritos a "proindivisos" con participación de particulares,

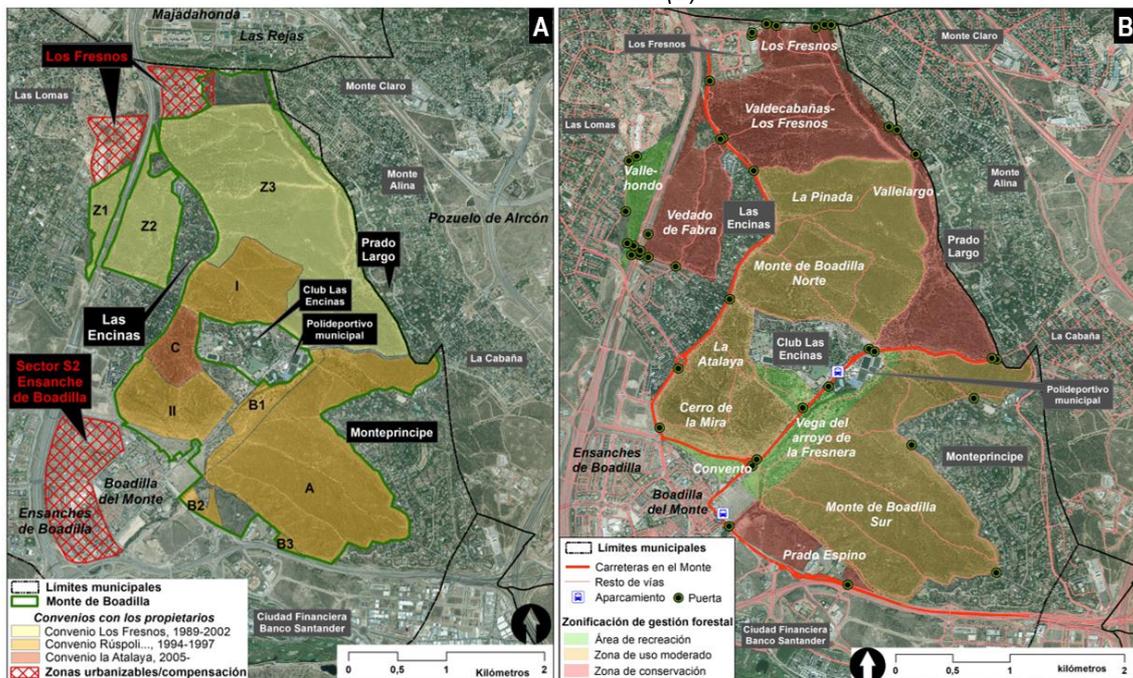


herederos de los Rúspoli y sociedades anónimas, dificultó la toma de decisiones por parte de la propiedad y coadyuvó a la extinción de la estrategia promotora de la familia.

Todo ello condujo a la firma de varios convenios con los propietarios del monte (Figura 4), que cedieron la titularidad de diferentes sectores en proindiviso al Ayuntamiento de Boadilla y la Comunidad, a cambio de parcelas urbanizables en otras zonas del municipio, para lo que fueron necesarias “modificaciones puntuales del PGOU de 1991” que garantizaran suelos urbanizables para compensar la pérdida de derechos de urbanización de los propietarios con respecto a los reconocidos en 1978. Esas modificaciones fueron aprobadas por el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid y dichos convenios se tramitaron entre 1994 y 2002. Curiosamente, este nuevo escenario no escapó a las polémicas, relacionadas ahora con las protestas de las urbanizaciones vecinas, opuestas a la construcción de viviendas multifamiliares que empeorarían su entorno; movilización elitista de tipo “¡aquí no!” o *nimby*, que desembocaría en la creación de un partido político local.

Como resultado de los convenios, la totalidad del monte -unas 900 ha-, es hoy de titularidad pública, compartida por el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid. Con respecto a su gestión forestal, la parte meridional del monte se declaró de Utilidad Pública en 1998, mientras el resto no está incluido en el catálogo, aunque se solicita desde el año 2003. En todo caso, la superficie no catalogada pertenece a la categoría de “montes preservados” que contempla la Ley 16/1995, Forestal y de Protección de la naturaleza de la Comunidad de Madrid. Ambas figuras determinan la responsabilidad del gobierno regional como gestor y garante de su conservación. De hecho, es la administración regional la responsable de elaborar su proyecto de ordenación en 2004 y su revisión en 2019, con la redacción de un Plan Especial. A pesar de este esquema competencial, no es la Comunidad de Madrid quien se ocupa de la gestión cotidiana del monte, sino que es el propio ayuntamiento el que, con cargo a sus presupuestos, se ocupa de ello. No es en absoluto una cuestión anecdótica, ya que demuestra, por una parte, la capacidad financiera sobresaliente de un ayuntamiento opulento y, por otra, el interés por el cuidado del espacio público arbolado y por su control, como parte de una estrategia de calidad ambiental que es la imagen de marca del municipio y que desde hace décadas ha servido para atraer la residencia de lujo.

Figura 4. Convenios alcanzados para la compra del monte (A) y zonificación de gestión forestal y accesos al monte de Boadilla (B).



Fuente: Elaboración propia a partir del Archivo COPLACO y Archivo Boadilla del Monte y de la 1ª Revisión del Proyecto de Ordenación del monte de Boadilla. Plan especial, 2020-2029 y Ortofoto PNOA Máxima Actualidad, IGN.

Desde 2003 la titularidad y la gestión no han variado, pero se han multiplicado los problemas derivados del incremento de los usos recreativos en un contexto de creciente presión de uso, dado su emplazamiento



cercano a la ciudad de Madrid. Desde la perspectiva de la gestión, el uso ciclista y peatonal no siempre es compatible con la conservación de los ecosistemas, por ello el Plan especial de 2019 ha supuesto el vallado del perímetro forestal, una zonificación que limita la actividad en algunos ámbitos, la supresión de accesos, el cierre y reordenación de algunos caminos y la limitación de las zonas de aparcamiento de vehículos privados. Al mismo tiempo, a pesar de algunos intentos del ayuntamiento, se mantienen muchas puertas peatonales que dan acceso al monte desde las lujosas urbanizaciones (o desde las propias viviendas), lo que deriva en una utilización del monte más restrictiva para los visitantes exteriores y exclusiva para los residentes de las urbanizaciones de Pradolargo, Montepríncipe y Las Encinas (García y Sáez, 2022; García, Madrazo y Sáez, 2022).

Por su parte, en Pozuelo de Alarcón, los intentos de los propietarios por urbanizar el monte han llegado prácticamente hasta el presente. Al igual que en Boadilla, la COPLACO y posteriormente por la Comunidad de Madrid se encargaron de frenar últimos grandes planes de urbanización, cuando en 1983 se denegó un proyecto presentado por la familia Oriol para levantar 2.000 viviendas unifamiliares sobre unas 350 ha (García, 1983). Años después, antes de la aprobación del PGOU de Pozuelo de 2002, se produjo un nuevo intento de promoción inmobiliaria en una de las fincas que componen el monte de Pozuelo, El Maisán -60,5 ha-, llegando incluso a urbanizarse, si bien la aprobación del Plan General supuso la clasificación definitiva de ese suelo, así como el resto del monte de Pozuelo (con sus 446 ha), como suelo no urbanizable de especial protección. De hecho, a raíz de ese intento fallido, el ayuntamiento acordó la expropiación de esta finca, que concluyó en 2018, cuando El Maisán retornó a la titularidad pública municipal.

El último intento de construcción en el monte de Pozuelo tuvo lugar a raíz de la Ley 5/2012, de 20 de diciembre, de Viviendas Rurales Sostenibles (BOCM, 27/10/2012) de la Comunidad de Madrid, que aprobaba la posibilidad de construir “viviendas rurales sostenibles” en parcelas de más de 6 ha. En los meses posteriores a la aprobación de la norma, el ayuntamiento de Pozuelo recibió 30 solicitudes de licencia de los propietarios de las diferentes parcelas del Monte de Pozuelo. Afortunadamente, la derogación de esa ley, así como la negativa de tales licencias concluyó con las iniciativas constructoras, pero no con el aprovechamiento económico dentro del monte, ya que La finca El Chaparral organiza fiestas y banquetes, muy apreciados por la alta sociedad, acogidos a la Ley 8/2012, de 28 de diciembre, de la CAM que permite esos usos en zonas forestales. Tampoco han concluido los intentos de los propietarios de afianzar sus posesiones limitando el acceso a los caminos públicos, con vallados ilegales o mediante el arado de caminos para eliminar su trazo. Todo ello, ha sido un motivo de contestación ciudadana, particularmente por la Asociación de ciudadanos por el uso público del monte del Pilar y Pozuelo (CPEM - Ciudadanos por el Monte), que lleva tres lustros denunciando la ocupación de caminos históricos y reclamando al ayuntamiento de Pozuelo que facilite el uso público y, a la postre, la titularidad pública del Monte.

En definitiva, la actividad del ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón para garantizar el acceso público al monte ha sido más limitada que la de Boadilla del Monte o que la de Majadahonda en el vecino Monte del Pilar, cuyas 249 ha (a excepción de algunos enclavados) se convirtieron en una zona forestal pública, tras el acuerdo del Ayuntamiento con los cerca de 70 propietarios, compensándoles económicamente con el reconocimiento de derechos de construcción de viviendas en la parte del monte desarbolada más próxima al núcleo urbano. Por su parte, la porción norte de este conjunto forestal, que se encuentra en el municipio de Madrid y también recibe el nombre de Monte del Pilar (109 ha), es privada e inaccesible.

Finalmente, dadas las limitaciones ambientales lógicas y en el contexto de lo acontecido en los municipios cercanos, parece plausible que el Monte de Pozuelo termine convirtiéndose en un espacio forestal público; de hecho, un pleno del ayuntamiento de 2019 aprobó unánimemente el compromiso de iniciar conversaciones con los propietarios, para que el monte se convierta en público mediante su compra, permuta o convenio, así como solicitar el apoyo de la Comunidad de Madrid para esta tarea.

## **5. LOS DESAFÍOS TERRITORIALES PARA LA GESTIÓN Y EL USO DE LOS MONTES DE BOADILLA Y POZUELO**

El noroeste del área metropolitana de Madrid se caracteriza por la existencia de grandes montes de titularidad nobiliaria de calidad paisajística indiscutible, que se mantienen como fincas de recreo y caza hasta los años sesenta de la pasada centuria, cuando esta zona comienza a ser interesante como



residencia habitual para grupos de alto poder adquisitivo. Comienza entonces a incrementarse la superficie urbanizada en los bordes e interior de esas grandes fincas; cambios de uso paralelos a otros menos reconocibles en la titularidad y gestión que muestran estrategias y discursos similares en diferentes términos municipales. Culmina así, un largo proceso de connivencia de los intereses privados con las administraciones públicas y una preocupación clara por garantizar los “derechos” de los propietarios del suelo y promotoras. Y, en paralelo, la naturaleza se convierte en un factor de exclusividad: la calidad ambiental incrementa el valor de las urbanizaciones y los residentes defienden la conservación de los espacios forestales colindantes, pero también una gestión de estos restrictiva con el uso público accesible para todos los ciudadanos. La naturaleza, el paisaje y la calidad ambiental se convierten en un elemento de exclusividad que acompaña el proceso de urbanización para las elites, que se apropian de espacios con alto valor ecológico de Pozuelo y Boadilla, y también se convierten en un discurso para su conservación, asegurando el proceso de segregación socio-territorial

Tanto las estrategias de las elites como los discursos van variando en función de los contextos sociopolíticos que tiene que ver con el paso de la dictadura a la democracia. En esa transición, la vía de la segregación y urbanización se ha agotado para los propietarios de las zonas forestales del oeste metropolitano de Madrid, que han vendido sus montes mediante convenios, como ocurre en Boadilla, o expropiaciones. No obstante, la gestión pública de esos montes ha hecho aflorar otras dinámicas y conflictos sobre el uso de las zonas forestales.

En primer lugar, los ayuntamientos ahora propietarios de tales montes, como Boadilla o Majadahonda, detentan además la gestión efectiva de los mismos y llevan a cabo una gestión forestal cuidadosa, que denota que esas zonas forestales siguen siendo la imagen de la naturaleza y el paisaje asociados a la exclusividad en estos municipios, los más ricos de España

En segundo lugar, y como consecuencia de lo anterior, la tendencia a la fortificación de los montes, mediante el vallado, la eliminación de aparcamientos o los cierres de vías y caminos de acceso, así como el establecimiento de horarios de entrada, justificada como una intervención para garantizar la conservación, tienen el efecto (deseado) de disuadir o limitar el número de visitantes exteriores. De este modo, la titularidad pública es indiscutible, pero el acceso se convierte en una nueva limitación para el resto de los habitantes de Madrid y su área metropolitana, profundizando en el debate del uso público y abierto, frente al privativo o limitante, apoyado en el riesgo de deterioro de sus valores naturales.

En tercer lugar, aunque en este texto se ha abordado tangencialmente, son muy nítidos en esta periferia noroeste de Madrid las movilizaciones elitistas de tipo ¡Aquí no! (o *nimby*) en las que los vecinos de esos entornos urbanos ambiental y paisajísticamente privilegiados se movilizan para evitar nuevos desarrollos en su entorno, ya se mediante la creación de partidos políticos locales (partido Eficacia Independiente, Vecinos de Torreloa, entre otros) o las movilizaciones contra infraestructuras o usos molestos. La capacidad de presión de las elites en el ámbito político, así como el conocimiento de las vías judiciales, hace que estas reivindicaciones alcancen un éxito notable.

Por último, esta aproximación, limitada a los montes de Pozuelo y de Boadilla del Monte en Madrid, pretende enlazar con una dinámica conflictiva y con un debate necesario sobre los discursos de la defensa de la naturaleza en las zonas de la ciudad más privilegiadas, cuyos vecinos ocuparon primeramente esos espacios y que ahora quieren limitar su acceso, contraponiendo conservación frente a uso público y abierto de las zonas de mayor valor ambiental. Esos discursos, defendibles y encomiables a diversas escalas de conservación, son usados de forma interesada por algunas administraciones locales, así como por las movilizaciones de vecinos de urbanizaciones privilegiadas, generando un discurso confuso de protección ambiental y derechos adquiridos, que forman parte intrínsecamente de las estructuras y dinámicas de segregación en el área metropolitana de Madrid.

## REFERENCIAS

- Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón (2019). El Ayuntamiento de Pozuelo procederá a la poda y desbroce de la Finca El Maisán. [Noticias, 16/10/2016](#).
- Canosa, E. (2002). Ciudades cerradas, urbanizaciones cerradas, segregación social, espacio público, área metropolitana de Madrid. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 34 (133-4), 545–563.



- Canosa, E. y García, A. (2014). Segregación y fragmentación social en la región urbana madrileña: los modelos residenciales de las clases altas en la ciudad. En J.J. Michelini (Coord.), *Desafíos metropolitanos: un diálogo entre Europa y América Latina* (pp. 124-145). Madrid: La Catarata.
- García, F. (1983). El hormigón no invadirá el monte de El Pilar. *Cisneros: crónica provincial* (p. 15), 14-01-1983. Diputación provincial de Madrid. [Recuperado](#).
- García, A. (2014). Urbanizaciones de lujo y segregación residencial de las clases altas en Somosaguas, Pozuelo de Alarcón (Madrid). *Ería*, 94, 125-144
- García, A. (2023). La segregación residencial de las clases altas en la periferia de Madrid. En E. Canosa, A. García, G. Madrazo y E. Sáez (coords.) *Paisajes de la desigualdad en las periferias*. Valencia: Tirant Humanidades, pp. 65-102.
- García, A, Madrazo, G y Sáez, E. (2022). "Struggles around the forestland in Madrid's urban periphery. Segregation and appropriation of environmental valuable territories. En UGI / IGU *Le temps des géographes / Time for geographers, Le Congrès de centenaire, Eje Time for spacial justice?* París, 18 - 22 Julio 2022.
- García, A. y Sáez, E. (2022). La conquista urbana de espacios naturales de calidad. Una dinámica persistente en los bordes de la ciudad de Madrid. En III Congreso de la Asociación Iberoamericana de Historia Urbana (AIHU). *Repensar la ciudad iberoamericana. Construir el pasado y diseñar el futuro*, Mesa 76. *Construcción y regeneración de periferias urbanas*. Madrid, 22-26 de noviembre de 2022.
- Jiménez, L. (2017). Dinámicas de ocupación urbana del Anillo Verde Metropolitano de Madrid. *Ci[ur]*, Cuadernos de Investigación Urbanística, 110, 7-78.
- Mercer, E. (22 de agosto de 2020). Los Cotoner, la familia que arropó al rey Juan Carlos en su finca antes de abandonar España. *Vanity Fair*. [Recuperado](#)
- Moreno, V. (2015). *La desamortización de Madoz en Madrid: Capital y Provincia (1855-1894)* (Tesis Doctoral), Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia, Madrid. Recuperado de <https://eprints.ucm.es/35765/1/Desamortizacion-Madoz-Madrid-capital.pdf>
- Morón M.E. y Otero, L.E. (2016). *Pozuelo de Alarcón, 1600-2000: de su venta, a ciudad metropolitana*. Ayuntamiento Pozuelo de Alarcón.
- Sáez, E. (1987). Gran propiedad territorial y promoción inmobiliaria en Madrid: el caso de Las Rozas y Majadahonda. *Estudios Geográficos*, 186, 57-85.
- Sánchez, A. (17 de febrero de 2016). El pueblo vs. los nobles: la guerra por las 800 hectáreas del Monte del Pilar. [El Confidencial](#). [Recuperado](#).
- Valenzuela Rubio, M. (1977): *Urbanización y crisis rural en la Sierra de Madrid*. Madrid, Instituto de Estudios de la Administración Local, 534 p.



# INCIERTOS LÍMITES. LAS DIFUSAS FRONTERAS ENTRE LO URBANO Y LO RURAL EN LA PERCEPCIÓN DE LA JUVENTUD CATALANA

ORIOLO NEL·LO COLOM<sup>1</sup>

JOAN CHECA RIUS<sup>2</sup>

JOAN LÓPEZ REDONDO<sup>3</sup>

*1Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona, oriol.nello@uab.cat*

*2Institut Metròpoli, y Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona, joan.checa@uab.cat*

*3Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona, joanlopezredondo@gmail.com*

**Resumen.** El estudio examina la persistencia de las nociones de "campo" y "ciudad" en la percepción de la juventud catalana, pese a las transformaciones territoriales derivadas del proceso de urbanización. La investigación, contrasta la percepción subjetiva de los jóvenes sobre su entorno residencial, obtenida mediante la Encuesta a la Juventud de Catalunya, en su edición de 2022, con tres clasificaciones estadísticas oficiales que diferencian entre municipios urbanos y rurales. Los resultados evidencian una significativa discrepancia tanto entre la percepción y las clasificaciones objetivas de lo urbano y lo rural, como de estas últimas entre sí. Así, muestran que un alto porcentaje de los jóvenes afirma residir en entornos rurales, a pesar de habitar en áreas que la estadística oficial define como urbanas. Estos hallazgos subrayan la complejidad y la carga subjetiva en la categorización del espacio, sugiriendo que la dicotomía entre urbano y rural resulta poco adecuada para el análisis de las estructuras territoriales contemporáneas. Este análisis invita a repensar los esquemas de clasificación territorial en el contexto de la investigación geográfica y la planificación urbanística. El trabajo corrobora, asimismo, la noción de que toda delimitación espacial destinada a la gestión, aun cuando tome como referencia indicadores estadísticos, tiene, en buena medida, un carácter normativo y, por lo tanto, contiene, implícita o explícitamente, un proyecto político.

**Palabras clave:** áreas rurales, proceso de urbanización, geografía de la percepción, campo/ciudad, juventud

## UNCERTAIN BOUNDARIES. THE BLURRED FRONTIERS BETWEEN URBAN AND RURAL IN THE PERCEPTION OF CATALAN YOUTH

**Abstract.** The contribution analyzes the persistence of the opposition between the notions of city and countryside in the perception of Catalan youth, despite the spatial transformations derived from the urbanization process. The research contrasts the subjective perception of young people about their residential environment, expressed in a survey (Catalan Youth Survey), with three official statistical classifications of urban and rural municipalities. The results show a significant discrepancy between the perception and classifications of urban and rural areas based on objective statistical data. It also shows the existence of important differences between the results of the three official classifications. A high percentage of young people claim to reside in rural environments, despite living in areas that official statistics define as urban. These findings highlight the complexity and subjective burden in the categorization of space, suggesting that the dichotomy between urban and rural is inappropriate for the analysis of contemporary socio-spatial configurations. The results suggest the need to reconceptualize spatial classification criteria in geographic research and urban planning. The work also corroborates the notion that any spatial delimitation intended for the implementation of policies, even when they take statistical indicators as a reference, have, to a large extent, a normative character and, therefore, contain, implicitly or explicitly, a political project.

**Keywords:** rural areas, urbanization process, geography of perception, countryside/city, youth



## 1. INTRODUCCIÓN: EL PROCESO DE URBANIZACIÓN Y LA DISTINCIÓN CAMPO CIUDAD

A lo largo del siglo XIX y de buena parte del XX el proceso de urbanización se caracterizó en España por la tendencia a la concentración de la población y las actividades sobre el territorio. En buena medida, la disposición del poblamiento y las actividades económicas actuales son todavía en nuestros días el resultado de aquella extraordinaria mutación que condujo a la formación de las grandes ciudades metropolitanas y la despoblación de muchas áreas rurales. Las primeras pasaron a concentrar un porcentaje muy elevado de la población, que supera hoy un tercio del total. En cambio, el peso de las localidades menores de 5.000 habitantes ha quedado notablemente reducido de tal forma que en la actualidad éstas, pese a representar cerca 83,8 % de los municipios, albergan apenas el 12 % de la población (Nel·lo, 2017).

Sin embargo, en los últimos cincuenta años, la tendencia a la concentración ha conocido una cierta inflexión y ha sido sucedida por la expansión de las áreas urbanas, la dispersión de la urbanización y la extensión de las redes de comunicación y equipamientos (Nel·lo, 2017 y 2022)). Al mismo tiempo se ha producido una contracción radical de la población activa agraria, las antiguas fracturas territoriales en el acceso a los servicios se han reducido y se han generalizado las formas de vida urbana. En este contexto, los espacios regionales han devenido más integrados y las principales áreas urbanas -pese a mantener su preminencia- han dejado de ganar peso relativo sobre el conjunto del territorio.

La sucesión de estas fases, que a mediados del siglo pasado Henri Lefebvre (1970) denominó “implosión” y “explosión” urbana, han comportado una dilución de la distinción axiológica entre ciudad y campo, entre espacio urbano y espacio rural, que había sido uno de los pilares fundamentales de los estudios geográficos en España (Capel & Vilà, 1970). De este modo, las principales desigualdades espaciales no se dan hoy entre los antiguos espacios urbanos y rurales, ni tan siquiera entre las áreas con poblamiento concentrado o disperso, sino entre los barrios y las localidades especializados por el proceso de segregación residencial en hogares con diverso nivel de renta (Checa & Nel·lo, 2021).

Cataluña ha sido uno de los territorios ibéricos donde el proceso de urbanización ha sido más precoz y vigoroso (Nel·lo, 2001; Nel·lo & López, 2016). Aquí, el proceso de concentración, muy notable ya en el siglo XIX, alcanzó su zénit en el período 1959-1975. Sin embargo, a partir de entonces las áreas urbanas centrales tienden a perder peso sobre el conjunto. Barcelona, que a principios del siglo XX albergaba al 28 % de la población catalana, llegó a reunir a mediados del siglo casi el 40 %; desde entonces, sin embargo, la ciudad no ha dejado de perder peso y hoy contiene apenas el 20,6 % de los 8 millones de habitantes de la región. El área metropolitana de Barcelona –los cerca de 36 municipios estrechamente interrelacionados que constituyen el corazón del sistema urbano catalán- sigue el mismo camino que la capital: si en la década de los setenta, en el zenit del proceso de concentración, había llegado a reunir a más del 50 % de la población, en la actualidad alberga poco más del 40 %. Incluso la región metropolitana –el 10 % del territorio donde residen dos tercios de la población- pierde también peso relativo, cayendo del 71 % en los años ochenta al 67 % de la actualidad. En paralelo, la población activa agraria se ha visto reducida hasta representar solo el 1,4 % del total y el territorio se ha integrado hasta el punto de que en la mitad de los municipios de Catalunya, la mitad de quienes trabajan, lo hace fuera del propio municipio (Nel·lo & López, 2016).

El territorio catalán ha conocido pues, en las últimas décadas, una radical transformación de las estructuras espaciales, de las posibilidades de uso del territorio, de las formas de vida y del paisaje. Ahora bien, dichas transformaciones no parecen haber alterado en profundidad la percepción y la clasificación del territorio de buena parte de la población. Así, los muestra la persistencia en el imaginario colectivo de las nociones de “campo” y “ciudad” y del imaginario a ellas asociado. Esta persistencia se expresa a diario en el debate ciudadano -como por ejemplo en las discusiones acerca de los conflictos agrarios, los productos culturales -con la explosión de películas, novelas de temática “rural”, e incluso en la práctica y la producción académica (Cerarols & Nogué, 2022). Como veremos, las encuestas poblacionales confirman de manera fehaciente la permanencia de los conceptos de “campo” y “ciudad” a en la percepción, las prácticas y las aspiraciones de los individuos respecto al territorio en el que viven o quisieran vivir. Los resultados del estudio resultan también de interés para el debate acerca de la así llamada 'contraurbanización' que vuelve a emerger después de varias décadas en el contexto postpandémico (Berry, 1976; Porcel, 2024).

El presente trabajo tiene precisamente por objetivo estudiar la relación entre las transformaciones inducidas por el proceso de urbanización en el territorio de Catalunya y la permanencia de las nociones de campo y ciudad en el imaginario de la población. Con ello, se tratará de demostrar la hipótesis según la



cual los cambios acaecidos han difuminado de tal manera las distinciones entre ciudad y campo que la percepción mayoritaria de la población no resulta coherente con los diversos intentos de clasificación del territorio en estas categorías, a partir de criterios objetivos. Más todavía, se mostrará que estas mismas definiciones normativas no resultan coherentes entre sí.

Para ello, emplearemos, por una parte, datos relativos a la definición subjetiva del lugar de residencia como "urbano" o "rural", expresado a través de una encuesta poblacional: la Encuesta a la Juventud de Cataluña, 2022 (EJC22). Dichos datos serán a continuación confrontados con tres clasificaciones estadísticas diversas de los municipios de Catalunya entre "urbanos" y "rurales", a través de los métodos establecidos, respectivamente, por la Agència Catalana de la Joventut (AJC), el Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat) y el Departamento de Presidència de la Generalitat de Cataluña.

Además de la presente introducción, el trabajo cuenta con cinco apartados: un breve estado de la cuestión, la explicación de la metodología empleada, la exposición de los resultados alcanzados, la discusión de su significado y unas breves conclusiones. Se incluye asimismo la bibliografía de referencia.

## 2. ESTADO DE LA CUESTIÓN: UN DEBATE DE LARGA DURACIÓN CON PROFUNDAS IMPLICACIONES EPISTEMOLÓGICAS Y POLÍTICAS

La posibilidad de delimitar "campo" y "ciudad" como realidades claramente diferenciadas ha sido objeto de una extensa literatura geográfica. En el ámbito de la Geografía española, en la que nos centraremos aquí, el tema ha sido abordado tanto a partir de los intentos de delimitar las áreas urbanas, como de definir los espacios rurales. Se trata, claro está, de una cuestión de notable importancia tanto desde el punto de vista práctico como epistemológico, puesto que la distinción axiológica entre el espacio urbano y el rural ha sido uno de los pilares sobre los que ha construido la Geografía académica. Así lo advirtió Horacio Capel hace cerca de medio siglo:

"Uno de los problemas más interesantes de la Geografía urbana es, sin duda, el de la misma definición de lo "urbano", el de la definición de la ciudad. Es, además, un problema fundamental, ya que, si no fuéramos capaces de identificar con precisión las características de este fenómeno como algo sustancialmente diferente de lo "rural", es claro que la misma existencia de una rama de la Geografía dedicada a su estudio podría carecer, en último término, de sentido" (Capel, 1975)

Significativamente, los estudios destinados a la delimitación de aquello que podrían ser consideradas áreas urbanas son mucho más numerosos que los destinados a hacer lo propio con las rurales. Los trabajos de Capel (1975), Nel-lo (1998) y Roca Cladera (2003) ofrecen, en diversos momentos, sendas panorámicas acerca de los métodos y criterios empleados para la de delimitación de la ciudad: administrativos, demográficos, morfológicos, funcionales, económicos, sociológicos y por jerarquía de servicios. En los últimos años, las innovaciones en el tratamiento de la cuestión por parte de la estadística europea (EUROSTAT, 2023 a y b) así como los avances en los sistemas de información geográficos han propiciado nuevas aportaciones en este campo. Entre ellas destacan: la delimitación de áreas urbanas que siguen la metodología propuesta por EUROSTAT, determinando la densidad demográfica de un sistema de celdas territoriales o population grids (Goerlich & Cantarino, 2014); las delimitaciones de áreas metropolitanas (Feria Toribio, 2010; Feria Toribio & Martínez Bernabeu, 2016) y áreas urbanas (Gómez Giménez, Sá Marques & Hernández Aja, 2020) basadas en criterios funcionales; la aplicación de nuevos métodos para las definiciones de carácter morfológico (Salom & Albertos, 2010); la detección de las superficies de suelo artificializado a partir de la imagen satelital diurna (Prieto, Campillo & Díaz, 2011; Goerlich & Cantarino, 2013); y la determinación de la intensidad de los usos urbanos mediante la imagen satelital nocturna (Nel-lo et al. 2016). Por otra parte, el gobierno de España publica desde 2000 un Atlas de las Áreas Urbanas en España, que clasifica los municipios españoles en urbanos (1.085, con el 82,7 % de la población) y no urbanos (7.046, con el 17,3 % de los habitantes) (MITMA, 2021).

Inferiores en número, pero en modo alguno de menor interés, son los ensayos de clasificación del territorio a partir de criterios de ruralidad. Para una primera aproximación a la casuística de la definición del ámbito rural en España y el conjunto de la Unión Europea resulta de particular utilidad el trabajo de Esparcia, Escribano & Sánchez Aguilera (2017). Para la discusión de los criterios utilizados en la delimitación de las áreas rurales resulta asimismo de interés la panorámica ofrecida Sancho Comins & Reinoso (2012). Los autores muestran como en la experiencia internacional y española, el criterio básico



para la definición ha sido tradicionalmente el del tamaño de las localidades y la densidad de la población, a los que, en ocasiones, se ha añadido la consideración de la estructura económica, en particular, la presencia de las actividades agrarias. Los autores reconocen que estas aproximaciones se encuentran hoy en crisis, hasta el punto de que “la propia definición de espacio rural, concebida inicialmente por oposición a lo urbano, está en entredicho” de tal manera que se ha ido afirmado el concepto de “continuo urbano-rural”. Sin embargo, este, por su propio carácter, excluye el establecimiento de definiciones duales o axiológicas que permitan delimitar espacios, como los destinados a la aplicación de políticas de desarrollo rural. Por ello, pese a las dificultades e imprecisiones que entrañan, los autores postulan la utilización crítica y matizada del criterio demográfico como base para las delimitaciones operativas.

El análisis de Molinero (2017) parte también de la necesidad del empleo de los datos demográficos, y en particular, de la densidad, para la caracterización de los municipios rurales, pese a las dificultades que ello entraña. Ahora bien, el autor propone añadir al criterio básico de la densidad el del “dinamismo” demográfico. Ello le permite distinguir entre espacios rurales dinámicos y en regresión, tal como también han sugerido Esparcia y Noguera (Esparcia et al. 2017). En una línea parecida se encuentran los trabajos del demógrafo Joaquín Recaño, del Centre d’Estudis Demogràfics de Catalunya (2017).

Algunos autores han propuesto otras alternativas para superar los inconvenientes de las definiciones basadas esencialmente en criterios demográficos. Así, Francisco Goerlich ha hecho notar las distorsiones que entrañan las clasificaciones basadas en la densidad de población cuando se asocian a las delimitaciones administrativas vigentes. Así, la diversidad de la planta municipal puede provocar que asentamientos de tipología similar acaben siendo clasificados de manera diferente según la superficie del término municipal en el que se encuentran. Por esto, el autor subraya las virtudes de emplear el método del population grid europeo (Goerlich & Cantarino, 2014) y de tener en cuenta la intensidad de la acción antrópica a partir del estudio del mapa de las cubiertas de suelo (Goerlich, 2013).

Un paso más en esta dirección es el estudio elaborado desde el Institut Valencià d’Estudis Econòmics por el propio Goerlich, junto con Reig y Cantarino (Reig, Goerlich & Cantarino, 2021). Los autores proponen y ejecutan una clasificación de los municipios españoles según la dualidad urbano/rural, añadiendo a los criterios demográficos “otras dos dimensiones: la intensidad de la intervención humana sobre el territorio —medida por el tipo de cobertura del suelo prevaleciente— y el grado de accesibilidad desde los municipios rurales a las ciudades”.

Desde el punto de vista de las delimitaciones oficiales, cabe reseñar que el INE define como municipio rural todo aquel que no alcanza una población de 10.000 habitantes, empleando en ocasiones una subdivisión entre municipios rurales intermedios (2.000-10.000 habitantes) y pequeños o rurales (hasta 2.000 habitantes). Asimismo, la Ley 45/2007 de desarrollo sostenible del medio rural -vigente, pero con escasa aplicación práctica- definía como municipios rurales todos aquellos que contaran con menos de 30.000 habitantes y una densidad inferior a 100 hab/km<sup>2</sup>. Finalmente, para el caso concreto de Cataluña, en el que centraremos nuestro trabajo, resulta también de notable utilidad el Atlas del món rural, dirigido, por Ignasi Aldomà, de la Universitat de Lleida. Pese a que los autores proponen una aproximación poliédrica al estudio de la ruralidad el Atlas considera también que “los grandes indicadores de ruralidad” son el tamaño de población, la densidad y el peso de la población activa agraria (Aldomà & Mòdol, 2022).

### **3. FUENTES Y METODOLOGÍA: UNA ENCUESTA Y TRES CLASIFICACIONES INSTITUCIONALES**

Definidos el contexto y los objetivos del estudio, detallamos a continuación las fuentes y la metodología empleadas. Como se ha indicado, para ello se combinan datos de encuestas poblacionales y datos estadísticos procedentes de los censos y padrones oficiales.

#### **3.1 La percepción del territorio: la Encuesta a la Juventud de Cataluña**

Los datos relativos a la percepción subjetiva del territorio proceden de la Encuesta a la Juventud de Catalunya, en su edición de 2022 (en adelante EJC22). Se trata de una estadística oficial de la Generalitat de Catalunya elaborada por la AJC y el Idescat. Tiene una periodicidad quinquenal y, hasta la fecha, se han realizado seis ediciones oficiales. Su población objetivo son las personas jóvenes de entre 15 y 34 años residentes en Cataluña. En la edición correspondiente al año 2022 la encuesta ha contado con una



muestra de 3.665 entrevistas, realizadas de forma telefónica o por internet. Esta muestra resulta representativa del conjunto del territorio de Cataluña y permite diversas desagregaciones poblacionales y territoriales de análisis.

La EJC ya había introducido en su edición correspondiente al año 2017 preguntas relativas a la atracción por el medio rural por parte de la población joven residente en localidades que previamente habían sido definidas como urbanas (Checa, Solé & Nel-lo, 2019). La EJC22 ha ampliado estas informaciones en dos sentidos: por una parte, pregunta, por primera vez, al conjunto de la población joven respecto a su aspiración de cambiar de ámbito territorial de residencia (es decir, de desplazarse de un área urbana a una rural, o de una rural a una urbana); por otra, en vez de partir de una clasificación previa del lugar de residencia de los encuestados, permite que sea estos quien definan su carácter urbano o rural.

Cabe señalar que esta segunda característica, la de permitir que sea la persona encuestada la que defina el carácter “rural” o “urbano” de su localidad de referencia, constituye una diferencia primordial respecto a otras encuestas existentes, las cuales, como las ediciones previas de la EJC, parten de una adscripción previa de los encuestados al ámbito rural (véase, por ejemplo: MAPA, 2021; Campo Vidal, 2021; García Monteagudo, 2015). Es esta característica peculiar la que confiere a la EJC22 una especial utilidad para nuestros fines.

Desde el punto de vista operativo, la EJC22 cuenta con un conjunto de preguntas que en primer lugar indagan sobre en qué tipo de municipio declaran residir los encuestados (urbano o rural) y, a continuación, inquieran sobre su propensión de ir residir en el ámbito diverso al que consideran que viven. A continuación, la EJC22 pregunta sobre las motivaciones que justifican las opciones expresadas.

*Tabla 1. Preguntas de la EJC22 sobre la percepción y las aspiraciones residenciales de la población joven en Cataluña*

Personas encuestadas	Preguntas	Respuestas posibles
Toda la muestra	¿Te gustaría ir a vivir a un municipio rural?	Sí / No / Ya vivo en un municipio rural/ No contesta / No sabe.
Solo quienes han respondido “Ya vivo en un municipio rural”	¿Te gustaría ir a vivir a un municipio urbano?	Sí / No / No contesta / No sabe
Toda la muestra	¿Por qué motivos?	Respuesta abierta. Hasta dos motivos.
Toda la muestra	¿Tienes intención de ir a vivir allí en los próximos cinco años?	Sí / No / No contesta / No sabe

Fuente: Elaboración propia a partir de la EJC22

Como puede observarse, la pregunta 1 posibilita la adscripción subjetiva de los encuestados al ámbito urbano o rural, a través de la respuesta “Ya vivo en un municipio rural”. En respuesta a esta cuestión 2.469 jóvenes declararon formar parte de la primera categoría (viven en un municipio urbano) y 748 de la segunda categoría (ya viven en un municipio rural), el resto de los individuos (448), declara que no lo sabe o no contesta. Aplicadas las correspondientes ponderaciones de acuerdo con el diseño de la muestra, se obtiene que el 75,1 % de la población encuestada afirma vivir en un municipio urbano, el 12,6 % en una localidad rural y el 12,3 % no lo sabe o no contesta (Tabla 2).

*Tabla 2. Adscripción subjetiva de la población en el ámbito urbano y rural según la EJC22*

Adscripción subjetiva	Recuento no ponderado	Recuento ponderado	Porcentaje
Vive en un municipio urbano	2.469	1.292.623	75,1 %
Vive en un municipio rural	748	217.524	12,6 %
No sabe/No contesta	448	211.056	12,3 %
Total	3,665	1.721.203	100

Fuente: Elaboración propia a partir de la EJC22



### 3.2 La clasificación de las localidades según parámetros estadísticos

Como se ha indicado, la metodología seguida ha consistido en confrontar los resultados relativos a la percepción subjetiva de la población expresados a través de la EJC22 con tres clasificaciones elaboradas por instancias oficiales en Cataluña a partir de datos padronales y censales. Las tres delimitaciones se basan en los criterios que, como se ha expuesto en el apartado anterior, resultan más habituales en la definición de las áreas rurales: el tamaño y densidad de la población, así como, en casos concretos, la contigüidad con otras áreas consideradas rurales y la dinámica de crecimiento demográfico.

#### 3.2.1 Clasificación Grado de urbanización según la Agència Catalana de la Joventut

La EJC empezó a emplear en su edición correspondiente al año 2012 una clasificación de los municipios del territorio catalán en tres categorías definidas a partir de la densidad poblacional de cada municipio y criterios de contigüidad. La clasificación, ideada por el sociólogo Sergio Porcel (Porcel 2012), ha sido utilizada también en la explotación de la EJC2017 (Nel·lo & Gomà, 2019), así como en otros estudios (Checa & Nel·lo, 2021). En concreto las tres clases son las que a continuación se indican:

- a) *Zona densamente poblada*: delimitada por un conjunto contiguo de municipios, cada uno con una densidad de más de 500 habitantes por km<sup>2</sup> y con una población total al menos de 50.000 habitantes. Estas áreas, eminentemente urbanas, ocupan un grupo numeroso de municipios contiguos al área metropolitana de Barcelona y al litoral del Maresme, del Garraf y del Penedès. Además, se incluyen en estas áreas el resto de las aglomeraciones urbanas más relevantes de Cataluña. Los municipios que forman parte de estas zonas se consideran urbanos.
- b) *Zona semiurbana o intermedia*: incluye un conjunto contiguo de municipios que no pertenecen a una zona densamente poblada, donde cada uno de los municipios tiene una densidad superior a los 100 habitantes por km<sup>2</sup> y donde la población total del conjunto de municipios es de al menos 50.000 habitantes o es adyacente a una zona densamente poblada. Las áreas que integran este tipo de ámbito residencial se extienden a la periferia de las principales aglomeraciones urbanas de Cataluña, una parte extensa de los municipios de la Costa Brava, un área importante de la comarca de la Selva y la zona del delta del Ebro. Los municipios que forman parte de estas zonas se consideran semiurbanos.
- c) *Zona escasamente poblada*: el conjunto contiguo de municipios que no forman parte ni de una zona densamente poblada ni de una zona intermedia y que, por tanto, tienen un marcado carácter rural, según está clasificación.

#### 3.2.2 Idescat a partir del método Global Human Settlement Layer

La clasificación elaborada por el Institut d'Estadística de Catalunya parte en buena medida de la metodología para calcular el grado de urbanización, propuesta por Eurostat y que cuenta con apoyo de Naciones Unidas. Esto le confiere la virtud de constituir una distribución estándar que permite comparar estadísticas de ámbito internacional. Los resultados de la Estadística del grado de urbanización se han elaborado con la metodología y herramientas desarrolladas por el proyecto *Global Human Settlement Layer* (Capa mundial de asentamientos humanos, GHSL) del Joint Research Centro de la Comisión Europea, que establece una definición para la medida de los asentamientos humanos armonizada por todo el mundo. Este proceso implica tres fases:

1. Creación de la malla de población: Utilizando datos geoespaciales de población, se crea una malla de población a partir del Registro estadístico de población para la fecha de referencia.

2. Clasificación DEGURBA de las celdas, en tres fases:

a) Se aplica la metodología DEGURBA para clasificar las celdas de la cuadrícula de 1 km<sup>2</sup> en tres grupos: centros urbanos, aglomeraciones urbanas y celdas rurales. En primer lugar, se identifican los clusters llamados centros urbanos. Se trata de grupos de celdas contiguas (celdas que comparten un lado entero), donde cada celda individual tiene una densidad de población igual o superior a los 1.500 h./km<sup>2</sup> y para las que el total de población del centro urbano es de 50.000 o más habitantes. Una vez identificados los centros urbanos, también se añaden los grupos de celdas que no superan este umbral de densidad, pero que están rodeadas por un mínimo de 5 de las 8 celdas clasificadas como centro urbano, de forma que la frontera del centro urbano resulta más regular.



b) Una vez delimitados los centros urbanos, se identifican las aglomeraciones urbanas, que son grupos de celdas contiguas (incluyendo, en este caso, todas aquellas celdas que comparten al menos un vértice), donde cada celda individual tiene una densidad de al menos 300 habitantes/km<sup>2</sup> y donde el total de población de la aglomeración urbana es de 5.000 o más habitantes.

c) Por último, todas aquellas celdas que no forman parte de centros urbanos ni de aglomeraciones urbanas son clasificadas como celdas rurales, generalmente tienen una densidad igual o inferior a 300 h/km<sup>2</sup>.

3. Clasificación de unidades administrativas: Se clasifican las unidades administrativas territoriales según la mayoría de la población en centros urbanos, aglomeraciones urbanas o celdas rurales. Esto da lugar a la definición de tres categorías:

a) *Ciudades o áreas densamente pobladas*: unidad administrativa territorial en la que el 50 % o más de la población reside en celdas de tipo centro urbano.

b) *Localidades y áreas semidensas o áreas de densidad de población intermedia*: unidad administrativa territorial donde menos del 50 % de la población reside en celdas de tipo centro urbano y menos del 50 % de la población reside en celdas rurales.

c) *Áreas rurales o áreas de densidad de población baja*: unidad administrativa territorial en la que el 50 % o más de la población reside en celdas rurales.

### 3.2.3 Anteproyecto de Ley del Estatuto del Municipio Rural de Catalunya

Por último, el Gobierno de la Generalitat de Catalunya aprobó el día 19 de diciembre de 2023 el Anteproyecto de ley del Estatuto de municipios rurales de Catalunya, para los cuales se prevén un conjunto de actuaciones y regulaciones específicas.

El anteproyecto define también el carácter de los municipios catalanes a partir del tamaño y la densidad de su población, así como su contigüidad a otros territorios considerados rurales y la dinámica demográfica. Así, la norma establece los siguientes definiciones y criterios para la clasificación:

a) Comarca rural, es aquella comarca en la que un mínimo del 15 % de su población vive en municipios con una densidad de población inferior a 150 h/km<sup>2</sup>. En caso de que una comarca rural tenga una densidad de población de hasta 90h/km<sup>2</sup>, se entenderá que tiene un elevado grado de ruralidad.

b) Comarca colindante es aquella que limita con una comarca rural con un elevado grado de ruralidad.

c) Municipio rural, es aquel municipio cuya población es inferior a 2.000 habitantes y que pertenece a una comarca rural. También tienen esta consideración los municipios de menos de 2.000 habitantes que pertenecen a una comarca colindante, descrita en el punto b) y que reúnen una de estas dos condiciones: tienen una densidad menor o igual a los 90 hab./km<sup>2</sup> o una tasa de crecimiento de la población negativa en los últimos 10 años. A partir de estos parámetros, la norma permite distinguir dos tipos de municipios: rural y no rural.

## 4. RESULTADOS: LA FALTA DE CORRESPONDENCIA ENTRE LAS CLASIFICACIONES OFICIALES Y LA PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN

La aplicación de la metodología propuesta ha permitido, en primer lugar, obtener la clasificación de los municipios catalanes a partir de los tres procedimientos propuestos. Como puede observarse, las tres delimitaciones identifican como municipios rurales alrededor de dos tercios de los municipios de Cataluña. El criterio más restrictivo, sería el que se deriva de la aplicación del Anteproyecto de Ley del Estatuto del Municipio Rural, para el cual el 60,7 % de los municipios existentes en Cataluña pueden ser considerados como tales. En el otro extremo, la definición del Idescat a partir de la metodología del Global Human Settlements Layer considera como rurales el 72,5 % de los municipios catalanes, con una notable diferencia de 153 municipios adicionales. La clasificación empleada por la ACJ se sitúa en una posición intermedia, más cercana al criterio de Idescat que al del Anteproyecto de Ley.



Tabla 3. Clasificación urbano/rural de los municipios catalanes a partir de tres métodos, con expresión de la población y superficie de cada clase

Grado de urbanización EJC	Población 2023		superficie (km <sup>2</sup> )		N.º Municipios	
Zona densamente poblada	6.284.019	79,5 %	2.403,8	7,5 %	137	14,5 %
Zona semi urbana o intermedia	918.950	11,6 %	3.966,9	12,4 %	166	17,5 %
Zona escasamente poblada	698.994	8,8 %	25.740,7	80,2 %	644	68,0 %
<b>Total</b>	<b>7.901.963</b>	<b>100 %</b>	<b>32.111,4</b>	<b>100 %</b>	<b>947</b>	<b>100 %</b>
<b>Idescat</b>						
Ciudades	4.907.100	62,1 %	1.248,0	3,9 %	55	5,8 %
Localidades y áreas semidensas	2.290.629	29,0 %	6.246,3	19,5 %	205	21,6 %
Áreas rurales	704.234	8,9 %	24.617,1	76,7 %	687	72,5 %
<b>Total</b>	<b>7.901.963</b>	<b>100 %</b>	<b>32.111,4</b>	<b>100 %</b>	<b>947</b>	<b>100 %</b>
<b>Anteproyecto</b>						
Urbanos	7.572.943	95,8 %	11.819,8	36,8 %	372	39,3 %
Rurales	329.020	4,2 %	120.291,6	63,2 %	575	60,7 %
<b>Total</b>	<b>7.901.963</b>	<b>100 %</b>	<b>32.111,4</b>	<b>100 %</b>	<b>947</b>	<b>100 %</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de la EJC22

Las variaciones son también muy notables por lo que se refiere a la población y la superficie considerada como rural. Mientras que de acuerdo con los criterios del Anteproyecto se trataría de un área concernida abarcaría de 20.291,6 km<sup>2</sup> y albergaría 329.020 habitantes, la definición del Idescat doblaría el número de habitantes y expandiría la superficie hasta 24.617,1 km<sup>2</sup> y los parámetros de la AJC permitirían incluir 698.994 habitantes y 25.740,7 km<sup>2</sup>.

Tabla 4. Porcentaje de correspondencia entre las clasificaciones de municipios rurales

Clasificación	AJC	Idescat	Anteproyecto
AJC		88,9 %	95,0 %
Idescat	94,9 %		98,1 %
Anteproyecto	84,8 %	82,1 %	

Fuente: Elaboración propia a partir de la EJC22

El análisis de la correspondencia entre las tres clasificaciones nos permite observar las similitudes y diferencias existentes entre ellas, así como la dificultad para establecer una definición unívoca de la delimitación entre espacio urbano y espacio rural (Tabla 3). Así, la definición más restrictiva, la del Anteproyecto de Ley sobre el Estatuto del Municipio Rural de Cataluña solo contiene el 84,8 % y el 82,9 % de los municipios que las clasificaciones de la AJC y el Idescat consideran, respectivamente, como rurales. Dicho de otra forma, casi 1 de cada 5 municipios considerados rurales por la estadística oficial del Idescat quedaría fuera del ámbito del Anteproyecto de Ley aprobado por el Gobierno de la Generalitat.

En cambio, la definición del Idescat, que, como hemos visto, resulta la más inclusiva, contendría el 94,9 % y el 98,1 % de los municipios definidos como rurales en las definiciones de la AJC y del Anteproyecto, respectivamente. Por último, la delimitación de la AJC volvería a encontrarse en una situación intermedia y, aun cuando contiene el 95 % de los municipios considerados rurales según los criterios del Anteproyecto de Ley, solo alcanza el 88,9 % de los municipios rurales en la definición del Idescat.

El análisis de la interrelación entre los ensayos de delimitación de las administraciones y la percepción de la población confirman asimismo la dificultad de establecer una correspondencia exacta entre las definiciones basadas en parámetros estadísticos y la percepción de los ciudadanos. Así lo muestra el contraste entre la definición subjetiva de la población catalana acerca del carácter rural o urbano de su localidad de residencia y las definiciones normativas que acabamos de describir.



Tabla 5. Correspondencia entre la clasificación de los municipios rurales según el Anteproyecto de Ley de Estatuto del Municipio Rural y la respuesta a la Encuesta a la Juventud de Cataluña, 2022

Clasificación anteproyecto	Recuento ponderado total encuestados	Recuento respuestas “Vivo en un municipio rural”	% del N de fila	% del N de columna
Municipios urbanos	1.660.533	174.524	10,5 %	80,2 %
Municipios rurales	60.670	42.999	70,9 %	19,8 %
Total	1.721.203	217.524	12,6 %	100,0 %

Fuente: Elaboración propia a partir de la EJC22

A nuestros efectos, conviene centrarse en el estudio de la relación entre la percepción de los encuestados que afirman que “Ya viven en un municipio rural” y su adscripción al ámbito rural dimanante de la aplicación de los diversos criterios estadísticos que acabamos de describir. Como se recordará, el porcentaje de población joven de Cataluña que, en respuesta a la EJC22, afirmaba residir en un municipio rural era el 12,6 % del total. Veamos, en primer lugar, la correspondencia entre estas respuestas y la clasificación de los municipios rurales según el Anteproyecto de Ley de Estatuto del Municipio Rural (Tabla 5). Como puede observarse, según los datos de la encuesta, el 10,5 % de quienes a juicio del Anteproyecto residen en un municipio urbano afirman residir en una localidad rural. En cambio, solo el 70,9 % de los encuestados que según el Anteproyecto habitarían en un municipio rural confirman que así es. Como resultado de esta falta de correspondencia, se produce la paradoja de que 80,2 % de quienes en la EJC22 afirman residir en un municipio rural vivirían, de acuerdo con la definición del Anteproyecto, en una localidad urbana.

Tabla 6. Correspondencia entre la clasificación de los municipios rurales según el Idescat y la respuesta a la Encuesta a la Juventud de Cataluña, 2022

Clasificación Idescat	Recuento ponderado total encuestados	Recuento respuestas “Vivo en un municipio rural”	% del N de fila	% del N de columna
Áreas rurales	136.022	87.118	64,0 %	40,1 %
Ciudades	1.100.867	19.547	1,8 %	9,0 %
Localidades y áreas semidensas	484.314	110.858	22,9 %	51,0 %
Total	1.721.203	217.524	12,6 %	100,0 %

Fuente: Elaboración propia a partir de la EJC22

Algo más ajustada a la percepción de la población encuestada resulta la clasificación del Idescat a partir de los criterios Global Human Settlement Layer (Tabla 6). Como hemos visto, dicha clasificación permite distinguir entre tres tipos de asentamientos, en lugar de la clasificación dual resultante del Anteproyecto de Ley que se acaba de comentar. En ese caso, el cerca de 2 de cada 3 personas que afirman residir en un municipio rural (el 64 %) viven en una localidad que la clasificación del Idescat considera como tal. Asimismo, solo el 1,8 % de quienes de acuerdo con esta clasificación residen en ciudades asegura habitar en un municipio rural. Sin embargo, el peso de la población urbana sobre la total comporta que estos supongan el 9 % de todos los encuestados que subjetivamente afirman residir en localidades rurales. A estos podrían sumarse quienes residen en “áreas semidensas”, en cuyo caso, el 60 % de la población que afirma residir en un municipio rural quedaría fuera de lo que el Idescat considera “áreas rurales”.



Tabla 7. Correspondencia entre la clasificación de los municipios rurales según la ACJ y la respuesta a la Encuesta a la Juventud de Cataluña, 2022

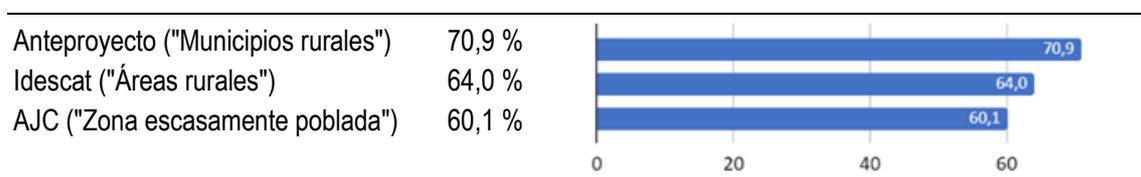
Clasificación AJC	Recuento total encuestados	Recuento respuestas "Vivo en un municipio rural"	% del N de fila	% del N de columna
Zona densamente poblada	1.395.220	65.023	4,7 %	29,9 %
Zona escasamente poblada	131.629	79.070	60,1 %	36,4 %
Zona semi urbana o intermedia	194.353	73.431	37,8 %	33,8 %
Total	1.721.203	217.524	12,6 %	100,0 %

Fuente: Elaboración propia a partir de la EJC22

Finalmente, la definición del municipio rural empleada en las encuestas de la AJC (Tabla 7) ofrece unos resultados similares, de nuevo, a los del Idescat. También aquí se dispone de tres clases de agregación, de modo que los municipios rurales corresponden a aquello que se define como "zona escasamente poblada". Debe hacerse notar que solo el 60,1 % de la población que en ellas reside declara vivir efectivamente en municipios rurales. Por otra parte, el 63,7 % de los encuestados que afirman habitar en una localidad rural estarían, según el criterio de la ACJ, residiendo en las denominadas zonas "densamente pobladas", "semiurbanas" o "intermedias".

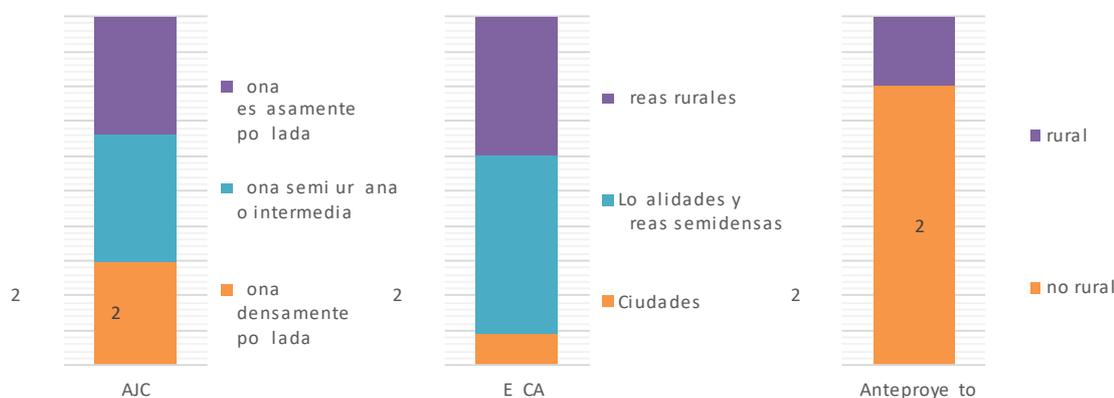
Las Figura 1 y 2 resumen los resultados obtenidos y permiten comparar la adscripción de las personas que en la EJC22 afirman que "Ya viven en un municipio rural" respecto a las tres clasificaciones aquí analizadas. El primer gráfico muestra el porcentaje de personas que, residiendo en una localidad que las diversas clasificaciones consideran rural (en sus diversas denominaciones), afirman residir en un municipio rural. El segundo gráfico muestra el peso relativo que entre la población que afirman residir en un municipio rural tienen las personas residentes en las diversas clases de localidades, según cada una de las tres clasificaciones analizadas.

Figura 1. Porcentaje de población que declara que "ya viven en un municipio rural" entre los encuestados residentes en municipios que las clasificaciones analizadas consideran "rurales"



Fuente: Elaboración propia a partir de la EJC22

Figura 2. Peso relativo de las personas que declaran que "ya viven en un municipio rural" en relación con la categoría asignada al municipio de residencia en las tres clasificaciones



Fuente: Elaboración propia a partir de la EJC22



## 5. CONCLUSIONES: DESENTRAÑAR LA RELACIÓN ENTRE EL IMAGINARIO Y LAS REALIDADES TERRITORIALES

La evidencia aportada pone de relieve la escasa correspondencia entre la percepción de la ciudadanía y las delimitaciones del espacio rural basadas en los indicadores estadísticos de uso más habitual. En el caso estudiado, entre el 60 % y el 80 % de las personas que afirman residir en municipios rurales estarían viviendo, según las definiciones estadísticas analizadas, fuera de las áreas rurales. Por otra parte, entre el 30 % y el 40 % de quienes, según las diversas delimitaciones normativas, viven en municipios rurales no estarían de acuerdo con dicha adscripción. Más todavía, pese a estar basadas en criterios demográficos bastante similares, las clasificaciones estadísticas no solo difieren de la percepción de la población encuestada, sino también entre sí, hasta el punto de que el volumen de la población que la definición más restrictiva considera como rural es menos de la mitad de la que se incluye en la propuesta más expansiva.

Bien es verdad que el análisis efectuado en nuestro trabajo ha debido partir de limitaciones importantes: se refiere a una de las regiones ibéricas donde el proceso de urbanización ha sido más intenso, no abarca todas las metodologías estadísticas existentes y se basa en una encuesta dirigida solo a una franja de edad de la población. La ampliación del estudio a otros territorios, grupos de edad y métodos permitirá, sin duda, mejorar el análisis y matizar sus conclusiones. Para ello será necesario disponer de nuevas y más amplias encuestas sobre la percepción del territorio por parte de la ciudadanía.

Pese a las mencionadas limitaciones, los resultados alcanzados son consistentes y vienen a confirmar las dificultades de definir, de modo unívoco, la condición urbana o rural del espacio. De hecho, diversos autores, como David Harvey, Neil Smith, Edward Soja, Francesco Indovina o Giuseppe Dematteis han puesto de relieve, en las últimas décadas, que, desde el punto de vista epistemológico, este intento de clasificación no solo resulta problemático, sino también inane. Como expresara Harvey, el problema primordial que el investigador del territorio debe abordar no es la delimitación de unas "entidades casi naturales llamadas ciudades, suburbios o zonas rurales", sino comprender "los procesos sociales que producen y reproducen espacio-temporalidades que son, a menudo, de carácter completamente nuevo y diverso" (Harvey, 1996). Naturalmente, las delimitaciones de los ámbitos territoriales siguen siendo necesarias para su gestión, pero la distinción axiológica entre campo y ciudad no solo habría dejado de responder a la realidad, sino que constituiría un obstáculo para la comprensión de los procesos espaciales.

Subsiste, sin embargo, la cuestión de que -por ambigua, difusa y poco coherente con la realidad que resulte- la distinción entre "campo" y "ciudad" se mantiene viva en el imaginario y la percepción de la población, hasta el punto de que casi el 90 % de los encuestados aceptan residir en uno u otro ámbito espacial. Sin entrar en disquisiciones fenomenológicas, podría afirmarse que la continuidad de estos esquemas perceptivos, separados de la realidad, viene a constituir un ejemplo de lo que Pierre Bourdieu denominó "habitus". Es decir, aquel conjunto de esquemas generativos a partir de los cuales los sujetos perciben el mundo y actúan en el mismo, esquemas que "deben su eficacia propia al hecho de que funcionan más allá de la consciencia y del discurso, luego fuera de las influencias del examen y del control voluntario" (Bourdieu, 1979: 477). Según el sociólogo, los "habitus" constituyen "estructuras estructurantes estructuradas": "estructuradas" porque consisten en un producto configurado por la sociedad a través de su historia y sus relaciones sociales; "estructurantes" porque condicionan la generación de los pensamientos, la percepción y la actuación de los individuos (Bourdieu, 1979: 170). Uno de los rasgos característicos de los "habitus" sería el de operar a través de parejas de adjetivos antagónicos que se emplean comúnmente para clasificar y calificar a las personas o los objetos en los campos más diferentes de la práctica. Estas parejas de calificativos, entre las que podríamos incluir la de rural/urbano, "son extremadamente pobres, casi indefinidas, pero por ello mismo apropiadas para procurar o para expresar sensación de lo indefinible" y "cada uso singular de una de estas parejas solo toma sentido completo en relación con un universo de discurso" (Bourdieu, 1979: 481).

El hecho de que aquello que se pueda incluir dentro o fuera de las categorías de "rural" y "urbano" difícilmente se derive de una nítida evidencia territorial y dependa, más bien, de la percepción de los ciudadanos no resta en absoluto interés a su estudio. Al contrario, desentrañar críticamente la relación entre el imaginario colectivo y la realidad constituye un requisito imprescindible para liberar la práctica académica y el debate público de los prejuicios, equívocos y lugares comunes que a menudo los oprimen.



## REFERENCIAS

- Aldomà, I & Mòdol, J. R, dirs. (2022). *Atles del Món Rural. Despoblament o revitalització*. Lleida: Fundació del Món Rural.
- Berry, B. J. L. (1976). *Urbanization and counterurbanization*. Beverly Hills, Sage.
- Bourdieu, P. (1979). *La Distinction. Critique sociale du jugement*. París, Editions du Minuit, 1979 [Trad. María del Carmen Ruiz de Elvira, Madrid, Taurus, 1988].
- Campo Vidal, M dir. (2021). *Estudio de percepción de los avances realizados en la España despoblada desde el 31 marzo de 2019*. Cátedra de Despoblación y Reto Demográfico.
- Capel, H. (1975). La definición de lo urbano, *Estudios Geográficos*, 138-139 febrero-mayo 1975, p 265-301.
- Cerarols, R & Nogué, J. (2022). *L'altre món rural. Reflexions i experiències de la nova ruralitat*. Manresa: Tigre de Paper.
- Checa, J; Solé, L & Nel-lo, O. (2019). *L'atracció del camp. La percepció i l'atractiu de l'entorn rural en la Joventut catalana resident en àrees urbanes*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.
- Checa, J, & Nel-lo, O. (2021). "Residential Segregation and Living Conditions. An Analysis of Social Inequalities in Catalonia from Four Spatial Perspectives" *Urban Science* 5, no. 2: 45.
- Esparcia, J; Escribano J & Sánchez Aguilera, D. (2017). «Los territorios rurales» En Romero, Joan (coord.), *Geografía humana de España*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- EUROSTAT (2023a) *Statistical Atlas. EUROSTAT Regional Yearbook*. <https://ec.europa.eu/statistical-atlas/viewer/>
- EUROSTAT (2023b). *Population Grids. Statistics Explained* [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population\\_grids](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_grids)
- Feria Toribio, J. M. (2010) *La delimitación y organización espacial de las áreas metropolitanas españolas: Una perspectiva desde la movilidad residencia-trabajo, Ciudad y Territorio*. *Estudios Territoriales* 164 189-210
- Feria-Toribio, J. M. & Martínez-Bernabeu, L. (2016) *La definición y delimitación del sistema metropolitano español. Permanencias y cambios entre 2001 y 2011*. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales* 187, 9-24.
- García Monteagudo, D. (2015). *La percepción social del medio rural: un análisis para su aplicación en el aula*, en de la Riva, J., Ibarra, P., Montorio, R., Rodrigues, M. (Eds.) *Análisis espacial y representación geográfica: innovación y aplicación*. Universidad de Zaragoza-AGE (pág. 1385-1394).
- Goerlich, F. (2013). *Áreas rurales y coberturas de suelo*. Documento de trabajo, núm. 2/2013. Bilbao: Fundación BBVA.
- Goerlich, F & Cantarino, I. (2013). *Zonas de morfología urbana: coberturas del suelo y demografía*, Bilbao, Fundación BBVA.
- Goerlich, F & Cantarino, I. (2014). *El concepto europeo de ciudad: una aplicación para España*, *Investigaciones Regionales*, 30 (2014) – Páginas 145 a 156.
- Gómez Giménez, J, M.; Sá Marques, T. V. de & Hernández Aja, A. (2020), *Procesos urbanos funcionales en Iberia: una aproximación a la integración del territorio urbano más allá de la metropolización*, *Cuadernos Geográficos* 59(2), 93-128.
- Lefebvre, H. (1970) : *La révolution urbaine*, Paris, Gallimard.
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (2021). *Encuesta de la Red Rural Nacional*.
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021). *Áreas urbanas en España, 2021*. Madrid, MITMA.
- Molinero, F. (2019). *El espacio rural de España: evolución, delimitación y clasificación*, *Cuadernos Geográficos* 58(3), 19-56
- Nel-lo, O. (1998): «Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa», en F. Monclús, (ed) (1998), *La ciudad Dispersa*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.
- Nel-lo, O. (2001): *Ciutat de ciutats. Reflexions sobre el procés d'urbanització a Catalunya*, Barcelona, Empúries (239 p.).
- Nel-lo, O. (2017): "El proceso de urbanización: motor y expresión de las transformaciones sociales y territoriales", in Juan Romero, coord., *Geografía humana de España*, Valencia, Tirant lo Blanch.



- Nel-lo, O. (2022): Transformaciones territoriales en España. De la dispersión de la urbanización a la urbanización extendida, en José Alberto Rio Fernandes, Rubén Camilo Lois González & Maria Encarnação Beltrão Sposito, eds. El mundo visto de las ciudades, València: Tirant lo Blanch.
- Nel-lo, O & López, J. (2016): "El procés d'urbanització", in Salvador Giner & Oriol Homs, eds., La societat catalana, Barcelona, Enciclopèdia Catalana.
- Nel-lo, O; López, J; Martín, J & Checa, J (2016): La luz de la ciudad. El proceso de urbanización en España a partir de las imágenes nocturnas de la Tierra, Bellaterra, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Prieto, F; Campillo, M & Díaz Pulido, J. M. (2011). Tendencias recientes de evolución del territorio en España (1987-2005) causas y efectos sobre la sostenibilidad. Ciudad y territorio. Estudios territoriales, 168, 261-278
- Recaño, J. (2017). «La sostenibilidad demográfica de la España vacía». Perspectives Demografiques, 7, 1-4.
- Reig Martínez, E; Goerlich, F. J. & Cantarino, I. (2016). Delimitación de áreas rurales y urbanas a nivel local. Demografía, coberturas del suelo y accesibilidad, Fundación BBVA
- Roca Cladera, J. (2003): «La delimitación de la ciudad: ¿Una cuestión imposible?», Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales, XXXV, 135, 17-36.
- Salom Carrasco, J & Albertos Puebla, J. M. (2010). Densidad de la red viaria y forma urbana delimitación del espacio urbano en ocho aglomeraciones españolas, en José Fera Toribio & Juan Miguel Albertos (ed.), La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI / coord. por José Fera Toribio & Juan Miguel Albertos, Cizur Menor, Civitas.
- Sancho Comins, J & Reinoso Moreno, D. (2012). La delimitación del ámbito rural: una cuestión clave en los programas de desarrollo rural. Estudios Geográficos, 73(273), 599-624.
- Vilà Valentí, J & Capel, H. (1970). Campo y ciudad en la geografía española. Barcelona: Salvat.





# GANADERÍA Y TRASHUMANCIA EN CONTEXTOS URBANOS. HACIA LA GESTIÓN SOSTENIBLE DE UN PATRIMONIO INMATERIAL

XAVIER AMAT MONTESINOS<sup>1</sup>

MIRIAM PARRA VILLAESCUSA<sup>2</sup>

CARLOS CORTÉS SAMPER<sup>3</sup>

*1Departamento de Geografía Humana, Universidad de Alicante, Carretera San Vicente del Raspeig s/n, 03690 San Vicente del Raspeig, xavier.amat@ua.es*

*2Departamento de Historia Medieval, Historia Moderna y Ciencias y Técnicas Historiográficas, Universidad de Alicante, Carretera San Vicente del Raspeig s/n, 03690 San Vicente del Raspeig, miriam.parra@ua.es*

*3Departamento de Geografía Humana, Universidad de Alicante, Carretera San Vicente del Raspeig s/n, 03690 San Vicente del Raspeig, carlos.cortes@ua.es*

**Resumen.** En 2019 la Unesco inscribió la trashumancia en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad, declaración que se extendió a España en diciembre de 2023, donde la actividad ganadera y trashumante ya cuenta con varias iniciativas de salvaguarda. Habitualmente caracterizada como una actividad propiamente rural, la ganadería y la trashumancia han dejado una huella indiscutible sobre los espacios urbanos. Desde la Edad Media, los núcleos urbanos han articulado los trazados de las vías pecuarias y han albergado infraestructuras imprescindibles para el sostenimiento de la actividad ganadera (corrales, mataderos, mercados, ferias comerciales, etc.). Su huella física es todavía perceptible, e incluso funcional, en multitud de ciudades y poblaciones de la geografía española. Pero estos núcleos también se han convertido en depositarios del patrimonio inmaterial vinculado a la cultura pastoril trashumante, representado en aspectos como la toponimia, la trama urbana o la ordenación de los pastos. El objetivo de este trabajo es delimitar la importancia de la actividad ganadera sobre las ciudades y su entorno, examinando los modelos de organización y evolución en algunos casos concretos de estudio del sureste peninsular. En esa línea, el texto presenta algunos de los resultados iniciales del proyecto de investigación MOEPAG.

**Palabras clave:** Cultura pastoril, Patrimonio cultural, Espacio urbano, España, Provincia de Alicante.

## THE PASTORAL CULTURE OF THE CITIES. CHALLENGES FOR SAFEGUARDING AN INTANGIBLE HERITAGE

**Abstract.** In 2019, transhumance was registered on UNESCO's Representative List of the Intangible Cultural Heritage of Humanity, a declaration that was extended to Spain in December 2023, where livestock and transhumance activity already has several safeguarding initiatives. Usually characterized as a purely rural activity, livestock farming and transhumance have left an indisputable mark on urban spaces. Since the Middle Ages, urban spaces have articulated the livestock routes and have provided the essential infrastructure for the maintenance of livestock activity (corrals, slaughterhouses, markets, trade fairs, etc.). Its physical footprint is still perceptible, and even functional, in many cities and towns throughout Spain. But these urban spaces have also become repositories of intangible heritage linked to the transhumant pastoral culture, represented in aspects such as toponymy, the urban layout or the organization of pastures. The objective of this work is to define the importance of livestock activity on cities and the urban spaces, examining the models of organization and evolution in some specific case studies in the Spanish southeast. Along these lines, the text presents some of the initial results of the MOEPAG research project.

**Keywords:** Pastoral culture, Cultural heritage, Urban space, Spain, Province of Alicante.



## 1. INTRODUCCIÓN

El estudio de la actividad ganadera por parte de las ciencias sociales se ha postulado habitualmente desde dos puntos de vista: uno que simplifica la ganadería e incide en sus derivadas negativas; y otro, que tiende a idealizar el mundo del pastoreo y lo presenta como un universo material y cultural que se desvanece sin remedio frente al progreso de las sociedades industrializadas. En esta línea, los múltiples trabajos desde la etnología, la antropología y la etnoarqueología (Christie et al., 2004; Elías y Novoa, 2003a; Pallaruelo, 1988) han intentado documentar y reconstruir la cultura material, las prácticas ganaderas y el universo cultural de los pastores ante el desmantelamiento de los pueblos y una visión nostálgica del mundo rural. Un enfoque muy influenciado por la geografía, que a menudo entronca con los problemas de la ganadería contemporánea, cuya presencia en los debates mediáticos y académicos sobre cambio climático, contaminación o maltrato animal (Dumont & Dupraz, 2016; Moyano, Castro & Prieto, 2015; Viedma-Guiard, 2022), ha ido ganando presencia en los últimos años.

Sin embargo, el estudio específico de la ganadería no ha sido un tema excesivamente abordado desde la geografía (Serrano-Montes & Arias-García, 2022), donde el pastoreo y la actividad pecuaria han sido considerados como un aprovechamiento subsidiario de la agricultura o como una simple referencia dentro de un marco paisajístico más amplio (Tormo & Segrelles, 2010). Pese a ello, las investigaciones más recientes demuestran un interés creciente hacia la comprensión de la ganadería como un fenómeno de indudable interés ecológico y social, estrechamente vinculada a su territorio y a su paisaje (Eychenne, 2018). La ganadería, especialmente a través de sus modelos extensivos, ha sido caracterizada como “un «hecho social total» que abarca la complejidad de lo social junto con la complejidad de la gestión de los ecosistemas” (Sánchez & Gallar, 2016, 76) y representa el esfuerzo humano decisivo para favorecer la diversidad paisajística, así como la estabilidad de los ecosistemas (Lasanta, 2010). Esta preocupación científica se está potenciando en el ámbito de la geografía para cuestiones relacionadas con los usos, cambios y continuidades de los paisajes ganaderos, así como sus formas posibles de conservación y aprovechamiento (Ghirardello et al., 2022; Meini, Di Felice & Petrella, 2018; Moreno et al., 2021; Ruiz et al., 2024; Ugalde & Gurrutxaga, 2021).

La reciente inscripción de la trashumancia en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad de la Unesco representa una oportunidad para ampliar los estudios que abogan por reevaluar la trascendencia espacial, ecosistémica y paisajística de la ganadería desde una perspectiva actual, planteando la necesidad de valorizar su significado ecológico y cultural en el territorio. Este reconocimiento, unido a otras iniciativas para la salvaguarda del patrimonio ganadero y pastoril que ya tienen cierto recorrido (la aprobación de las leyes estatal y autonómicas de vías pecuarias, la publicación del Libro Blanco de la Trashumancia en España, la declaración de la trashumancia como Manifestación Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial, el reconocimiento de las vías trashumantes como Itinerario Cultural del Consejo de Europa, etc.), y otras que actualmente se están desarrollando en España (como el proyecto de Real Decreto por el que se desarrolla la Red Nacional de Vías Pecuarias y la elaboración de un Plan de Salvaguarda para la Trashumancia en España y de su Patrimonio Cultural Inmaterial asociado), pueden devolver el foco de interés hacia una práctica inmemorial, cuya forma de relacionarse y expresarse en el territorio ha cambiado poco desde la prehistoria.

Es en este escenario en el que, las administraciones públicas, los actores y las comunidades vinculados a esta forma de vida, además de los centros de investigación, muestran una atención renovada por la actividad ganadera, en el pasado, en su desarrollo y su estado actual, dentro de un contexto de fractura ambiental como el presente, donde se reclaman nuevos enfoques para el estudio y la conservación de los territorios. Es aquí, donde se identifica la pertinencia de analizar la organización de los espacios utilizados para el tránsito y el cuidado del ganado (la mayoría de origen medieval), muchos de los cuales se han mantenido hasta el presente con transformaciones y continuidades, con usos y funciones dispares dependiendo de los distintos modos de aprovechamiento del entorno por parte de las distintas culturas o comunidades a lo largo de la historia.

El presente estudio constituye una aproximación al conocimiento histórico de la influencia de la ganadería en los entornos urbanos y periurbanos. Aunque habitualmente ha sido caracterizada como una actividad propiamente rural y asociada a los grandes espacios naturales, es innegable la herencia y la influencia de la ganadería en las diferentes formas de poblamiento urbano. Hasta hace pocas décadas, muchas de las fases de la cadena de producción y abastecimiento de productos derivados de la ganadería se daban fundamentalmente en los centros urbanos, a su vez, conectados a través de cañadas reales y



vías pecuarias secundarias, cuya huella física todavía es reconocible en multitud de ciudades y poblaciones de la geografía española. Estos núcleos, además, se han convertido en depositarios del patrimonio inmaterial vinculado a la cultura pastoril trashumante, representado en aspectos de interés geográfico como la toponimia, la trama y la imagen urbana, la arquitectura o la ordenación de los pastos en las zonas periurbanas.

Esta propuesta se enmarca en el proyecto de investigación MOEPAG (Modelos de organización y evolución de los paisajes ganaderos. Creación, transformación y perdurabilidad ambiental y socioeconómica en el territorio alicantino en perspectiva histórico-geográfica) y profundiza en uno de sus objetivos específicos: conocer e investigar la potencialidad de uso de algunos recursos patrimoniales ganaderos para su conservación y rehabilitación, especialmente aquellos que se han manifestado o todavía gozan de cierta continuidad en los espacios urbanos.

## 2. PATRIMONIO, CULTURA PASTORIL Y CIUDAD

### 2.1 La patrimonialización de la cultura pastoril

No existe una definición que describa con detalle los conceptos de cultura pastoril, patrimonio cultural ganadero o patrimonio trashumante, si bien no han faltado las referencias a estas nociones (Conejo-Delgado, 2020; Elías, 1994; Solana-Muñoz, 2022). El Libro Blanco de la Trashumancia en España (MAPAMA, 2012, 89) se refiere al pastoreo y a la trashumancia como una actividad que “fue el enlace mediante el cual se produjeron numerosos intercambios culturales, convertidos hoy en el patrimonio arquitectónico, tradiciones locales y diversidad gastronómica. Se trata del patrimonio etnográfico y antropológico que lleva aparejada esta práctica, y que se asocia con un legado histórico de especial interés y que es preciso conservar y recuperar: puentes ganaderos, arcos romanos, millarios, descansaderos, casas de esquileo, lavaderos de lana, albergues, mangadas de manejo, cercados y demás construcciones erigidas con la técnica de la llamada «piedra seca»”. Es decir, se trataría de un patrimonio que engloba diferentes categorías de bienes (Tabla 1), con distintos grados de reconocimiento y conservación en la actualidad.

Tabla 1. Patrimonio asociado a la cultura pastoril

Patrimonio natural	Patrimonio cultural		
	Material		Inmaterial
	Inmueble	Mueble	
Agostaderos Invernaderos Sistemas paisajísticos ganaderos (dehesas, brañas, prados, comas, pardinas, mangadas, ejidos, eras, etc.) Puertos de montaña Patrimonio genético (razas de ganado y de perros pastores)	Vías pecuarias Descansaderos y sesteaderos Abrevaderos y fuentes Puentes merineros Construcciones para el refugio de rebaños y pastores (corrales, majadas, bordas, tinadas, chozos, pallozas, cucos, barracas, etc.) Construcciones de función pastoril (contadores, rediles, zahúrdas, mataderos, ranchos de esquileo, lavaderos de lana,	Indicadores y mojones de las vías pecuarias Monumentos al pastor Verracos Indumentaria y calzado de los pastores Utensilios de la vida cotidiana del pastor y el rebaño (cencerros y esquilas, cayado, cuernas, zurrone, hondas, etc.) Utensilios para la alimentación Instrumentos musicales Colecciones de arte pastoril Documentación histórica	Técnicas de pastoreo Conocimiento ecológico tradicional Acuerdos y tratados entre ganaderos Artes y oficios (cencerreros, esquiladores, cardadoras, etc.) Tradición oral, expresiones y vocabulario pastoril Toponimia Marcas de las casas ganaderas Costumbres y folclore Leyendas y manifestaciones religiosas



	salegares, apartaderos, embarcaderos, etc.) Queserías y lecherías Edificios de las sociedades ganaderas y lugares de reunión de las mestas de pastores Museos y centros de interpretación		Gastronomía Fiestas, ferias y encuentros vinculados a movimientos ganaderos Concursos de esquileo, de perros pastores, de quesos, etc.
--	--	--	--

Fuente: Elaboración propia a partir de Amat, Larrosa & Cortés (2018), Elías & Novoa (2003b), Gutiérrez (2018), MAPAMA (2012) y Villalvilla (2017).

La cultura pastoril se asocia fundamentalmente con los sistemas de ganadería extensiva y tradicionales, que tienen como principio el aprovechamiento ponderado de los recursos territoriales a partir del empleo de las razas y técnicas de pastoreo adecuadas, “compatibilizando la producción con la sostenibilidad y generando servicios ambientales y sociales” (MAPAMA, 2017, 12). Este tipo de ganadería ha sido en muchas zonas “la principal actividad económica para la capitalización de sus pueblos y habitantes” (Lasanta, 2010, 206), conformando complejos sistemas culturales creados por las propias comunidades pastoriles (Eychenne, 2018). Un tipo de ganadería que, además, aparece conectada a las prácticas de la trashumancia o la trasterminancia, fenómenos de profundas raíces históricas, que hacen referencia al cambio periódico de lugar por parte de los rebaños y sus conductores, motivado por las condiciones naturales que provocan las diferencias en cuanto a presencia y distribución de las zonas de pasto (Amat, Larrosa & Cortés, 2018).

La especificidad de la cultura pastoril trashumante y su indiscutible aportación al desarrollo humano en términos de alimentación y sustento de las personas, la dotan de una indiscutible relevancia universal y para toda la humanidad (Yáñez, 2015). Su inclusión en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad en 2019 vino motivada por “las relaciones entre personas, animales y ecosistemas” a las que da forma la trashumancia; porque “implica rituales y prácticas sociales compartidos, cuidar y criar animales, gestionar la tierra, los bosques y los recursos hídricos, y hacer frente a los riesgos naturales”; porque las comunidades pastoriles “poseen habilidades especiales relacionadas con todo tipo de artesanía y producción de alimentos”; y además, porque los pastores “transmiten sus conocimientos específicos a las generaciones más jóvenes a través de sus actividades diarias, garantizando la viabilidad continua de la práctica”, lo que pone de relieve la condición de patrimonio vivo de la trashumancia (Gutiérrez, 2018) e implica, necesariamente, el mantenimiento in situ de la actividad ganadera en los bienes o espacios protegidos como garantía de su preservación y continuidad futura (Castillo, 2013).

El proceso de reconocimiento y patrimonialización de la cultura pastoril cuenta ya con varios precedentes en los ámbitos nacional e internacional, con presencia de sus bienes en las listas de la Unesco o en otras figuras de protección enfocadas tanto a la gestión como a la imagen. Entre los ejemplos más destacados se identifican:

- Paisajes culturales de valor universal excepcional declarados por la Unesco, algunos de los cuales se relacionan con la ganadería, el pastoreo o la trashumancia. Aquí aparecen el valle de Orkhon en Mongolia (declarado en 2004), el valle de Madriu-Perfita-Claror en Andorra (2006), Richtersveld en Sudáfrica (2007), el paisaje cultural agroforestal mediterráneo de Causses y Cévennes en Francia (2011), Maymand en Irán (2015), Fray Bentos en Uruguay (2015), Kladruby nad Labem en la República Checa (2019), Hawraman/Uramanat en Irán (2021) y el paisaje cultural del pueblo khinalig y ruta de trashumancia “Köç Yolu” en Azerbaiyán (2023).

- Lugares que presentan vestigios de sistemas de explotación ganadera, como San Kilda en el Reino Unido (1986), Lopé-Okanda en Gabón (2007) y el antiguo sitio agrícola de Kuk en Papúa Nueva Guinea (2008).

- Los sitios mixtos representativos de la cultura pastoril en las sociedades rurales europeas, como Laponia (1996) y Pirineos-Monte Perdido (1997).

- Los numerosos y variados ejemplos de manifestaciones recogidas en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad, entre los que se podrían señalar: la ciudad medieval fortificada de Provins, en Bélgica, como testimonio de la primera etapa de auge de las ferias comerciales



internacionales y la industria de la lana (inscrito en 2001), la tradición del boyeo y las carretas en la mayoría de las regiones de Costa Rica (2008), Houtem Jaarmarkt, feria invernal anual y mercado de ganado en Sint-Lievens-Houtem, Bélgica (2010), y, finalmente, la trashumancia, el desplazamiento estacional de rebaños, inscrita inicialmente (2019) en los países de influencia alpino-mediterránea (Austria, Italia y Grecia) y ampliada en 2023 a Albania, Andorra, Croacia, Francia, Luxemburgo, Rumanía y España.

- Los Sistemas Importantes del Patrimonio Agrícola Mundial (SIPAM) declarados por la FAO. Aquí se identifican diversos sistemas relacionados con el pastoreo como el patrimonio pastoral Masai de Oldonyonokie/Olkeri (Kenya) y de Engareso (Tanzania), el sistema agroecológico de pastoreo de búfalos en humedales de Thale Noi (Tailandia), el sistema agro-silvo-pastoral de Barroso (Portugal) y de las Montañas de León (España), los ksour de Figuig, cultura de oasis y de pastores en torno a la gestión social del agua y la tierra, y el sistema agro-silvo-pastoral basado en el argán en la zona de Ait Souab-Ait Mansour (Marruecos).

- El Itinerario Cultural del Consejo de Europa certificado en 2023, relativo a los caminos de la trashumancia, entendidos como una red interconectada de rutas transfronterizas que atraviesan Europa e incluso se extienden a regiones como América Latina, el norte de África y Oriente Medio.

- En España, la declaración de la trashumancia como Manifestación Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial, entendida como un mecanismo de intercambios culturales, capaz de propiciar “un rico patrimonio cultural y etnográfico, reflejado en fiestas y tradiciones, en la toponimia, en la gastronomía y en toda la arquitectura relacionada con esta actividad. También las manifestaciones de la tradición oral, la artesanía y las técnicas de pastoreo tradicional, así como la ordenación de los pastos en el marco del derecho consuetudinario son elementos de la cultura trashumante que esta actividad ayudó a transmitir a su paso por los diferentes y distantes territorios peninsulares”.

- En algunas comunidades autónomas españolas también ha habido alguna iniciativa de salvaguarda, como demuestra la declaración de la trashumancia como Bien de Interés Cultural en Aragón (2011), o la declaración del Tributo de las Tres Vacas como Bien de Interés Cultural Inmaterial en Navarra (2011), reminiscencia de los acuerdos entre comunidades ganaderas del Pirineo francés y español.

Aunque la salvaguarda de los bienes ganaderos no queda en modo alguno garantizada a través de estos instrumentos, las diferentes declaraciones otorgan visibilidad y un sello de prestigio que puede ser un impulso para el conocimiento y la valoración de la cultura pastoril. En el caso concreto de España, además, las normativas sobre vías pecuarias a escala nacional y autonómica han contribuido a preservar la continuidad y coherencia de los caminos ganaderos como corredores ecológicos y culturales, si bien, hasta el momento, los resultados distan de ser los esperados.

Junto a estas iniciativas de carácter oficial, en numerosos rincones de la geografía española han ido proliferando las propuestas para la promoción del patrimonio material, como las colecciones de arte pastoril en museos, centros de interpretación y exposiciones de carácter local (Elías y Novoa, 2003b), además de las ferias, fiestas y encuentros, algunas con gran valor de tradición, y otras que se inician en las décadas finales del siglo XX para reivindicar el pastoreo y la trashumancia como un patrimonio vivo (Antón, 2007).

## 2.2 Manifestaciones de la cultura pastoril en las ciudades

La cultura pastoril y trashumante se basa en varios elementos conformantes, como es su propia evolución histórica, las infraestructuras asociadas, la riqueza etnológica, el medio físico, y los valores culturales y paisajísticos de los espacios en los que desarrolla (Antón, 2007). Habitualmente, tanto la percepción generalizada como la literatura científica han relacionado todos estos elementos como parte inseparable del mundo rural, donde la ganadería se entiende como un elemento esencial de su base económica, y constituye una actividad capaz de estructurar y organizar el espacio rural.

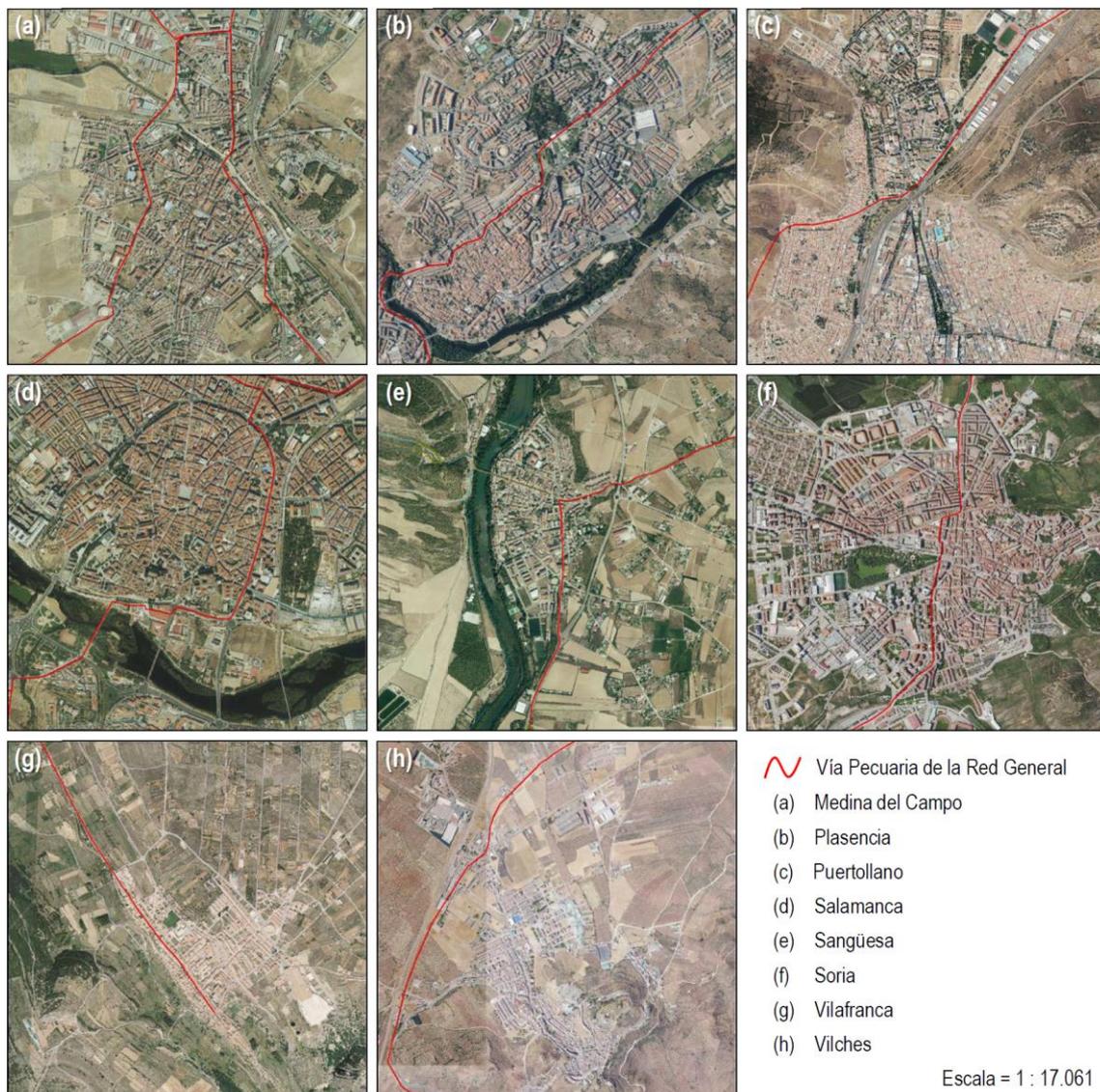
Sin embargo, hasta fechas relativamente recientes, la presencia de las actividades ganaderas en las ciudades occidentales era un hecho común. El desarrollo de las urbes se ha sustentado en la convivencia sobre el espacio de las funciones propiamente urbanas con las actividades primarias, esenciales para sostener la alimentación de una población creciente. En el caso de la ganadería, con una producción de carnes y lácteos muy percederos, las lecherías y los mataderos debían estar prácticamente en el lugar de consumo, ya fuera en edificios insalubres en el interior de la ciudad o en granjas suburbanas (Steel, 2020). Esto significaba conducir todo tipo de animales, vivos o muertos, por el interior de los núcleos urbanos, habilitando vías prioritarias para el ganado y espacios donde poder guarecer a los animales cerca de la población. Así, en la mayoría de los núcleos poblados, se concentraban instalaciones para el manejo,



comercio y sacrificio del ganado, como apartaderos, rediles, lugares para desparasitar, mataderos y mercados de animales. También lugares relacionados con la producción láctea, como vaquerías y cabrerías, asociados a corrales y cobertizos intraurbanos, además de espacios periurbanos para el apacentamiento del ganado (descampados y solares, rastrojeras, huertos, etc.), asociados a fuentes, abrevaderos y descansaderos. En la mayoría de las poblaciones pequeñas, era frecuente la presencia del llamado ganado casalero, compuesto por una o dos cabras que cada familia cuidaba en la vivienda con fines de autoconsumo, y que pastaban libremente o en dula alrededor del núcleo urbano. Por su parte, en el caso del ganado lanar, la que durante siglos fue una lucrativa industria textil propició la concentración de casas y ranchos de esquila, lavaderos de lana, además de fábricas y talleres en el interior de las ciudades. Varias de estas actividades y funciones ganaderas solamente perviven hoy en día a través de edificios ruinosos o rehabilitados, o a través del patrimonio toponímico, que en el caso español ha dejado numerosos ejemplos de barrios (“de la lana”, “del matadero”, “de los corrales”, etc.), plazas, calles y callejuelas.

Otro elemento característico de la geografía urbana española se vincula con la influencia ejercida por el trazado de las cañadas reales y las vías pecuarias secundarias desde la Edad Media, cuya huella física es todavía perceptible, e incluso funcional, en multitud de ciudades y poblaciones (Figura 1).

Figura 1. Influencia del trazado de las vías pecuarias en algunas ciudades españolas



Fuente: Red General de Vías Pecuarias, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; Instituto Geográfico Nacional. Elaboración propia.



Las razones por las que las vías pecuarias atravesaban o bordeaban los núcleos de población podían ser variadas. En algunos casos, el motivo sencillamente era que estas poblaciones coincidían con los itinerarios más cómodos para el rebaño y sus pastores, y en ocasiones era menos conflictivo franquear una ciudad que cruzar por un espacio cultivado. Otra razón era que los ganaderos debían procurar aquellos recorridos que les otorgaran una mayor seguridad, como quedaba de manifiesto en los itinerarios a través de la retícula de castillos y casas fuertes en zonas como el Prepirineo, el valle del Ebro y las serranías prelitorales valencianas (García & Grande, 2003). El refugio físico y religioso también condicionaba algunos itinerarios que se diseñaron en busca de ermitas e iglesias donde poder satisfacer las necesidades espirituales de los pastores. Pero, sobre todo, el diseño de las vías pecuarias “se forzaba para discurrir por las proximidades de los núcleos de población” (Villalvilla, 2017, 32), con el objetivo de suministrar de alimentos, bebida y otros enseres a los pastores, facilitar el descanso en posadas y ventas, o solventar problemas de salud tanto de los pastores como del ganado.

En el ocaso de las grandes trashumancias a pie desde mediados del siglo XIX, muchas capitales de provincia y pequeñas ciudades con estación de tren cobraron cierto protagonismo gracias al tránsito ganadero a través del ferrocarril. Prácticamente, cada área de trashumancia contaba con una o varias estaciones de referencia (Soria para el Macizo Ibérico, Segovia en el Sistema Central, Brazatortas en el valle de la Alcudía, el Burgo Ranero en León, Chillarón en la serranía de Albarracín, La Perala en Extremadura o Vilches en Sierra Morena, son algunos ejemplos), dando lugar a nuevos trazados pecuarios y a la adaptación de algunas estaciones para poder embarcar grandes contingentes de ganado.

A partir del siglo XX, con la crisis de los sistemas ganaderos tradicionales y el colapso (casi definitivo) de la trashumancia a pie, el legado inmaterial de estas prácticas ha quedado impregnado en muchas localidades y comarcas de larga tradición pastoril. Un gran número de festividades que todavía hoy se celebran en España guardan relación con milagros ocurridos con pastores y trashumantes, o coinciden con el regreso de los rebaños a casa (de especial importancia es festividad de San Miguel). Algunos núcleos de población siguen siendo importantes centros para el esquileo de las ovejas en primavera, o las ferias agrícolas y de ganado, mientras que otros preservan su herencia ganadera en el testimonio de los habitantes que dedicaron su vida a la trashumancia (Guadalaviar, Prioro, Brieva de Cameros, Trujillo, Garralda, etc.).

La popularizada Fiesta de la Trashumancia en Madrid, celebrada cada penúltimo domingo de octubre desde 1994, reivindica el derecho de paso de los ganados que abastecieron la ciudad durante siglos. Este tipo de conmemoraciones se han ido extendiendo por numerosas localidades españolas durante los últimos años, demostrando que la cultura pastoril no es testimonial, sino que sigue arraigada en el origen e identidad de una parte de la población española considerada urbana.

### 3. EL PROYECTO MOEPAG

Una de las áreas menos estudiadas desde el punto de vista ganadero y trashumante es la correspondiente al invernadero mediterráneo, y, en particular, a las comarcas del sur valenciano. El proyecto MOEPAG (Modelos de organización y evolución de los paisajes ganaderos. Creación, transformación y perdurabilidad ambiental y socioeconómica en el territorio alicantino en perspectiva histórico-geográfica), cuyo equipo lo componen historiadores y geógrafos, propone una investigación que ahonde en el conocimiento histórico de la actividad ganadera y que, al mismo tiempo, faculte calibrar la proyección actual del pastoreo trashumante y trasterminante en la provincia de Alicante, principalmente en sus zonas central y meridional, áreas que han experimentado una extraordinaria expansión urbana y demográfica durante las últimas décadas.

Desde el punto de vista metodológico y acorde a las últimas aportaciones historiográficas, el proyecto se desarrolla en la línea de la interdisciplinareidad. Las investigaciones mediante análisis combinados han mostrado las grandes posibilidades de reconstrucción ambiental en cronologías de larga duración y la comprensión del entorno no como escenario pasivo, sino más bien como un factor cambiante que genera variados paisajes o ecosistemas humanizados.

Los estudios sobre las prácticas ganaderas desde el ámbito de la historia han tenido en cuenta mayoritariamente, y a menudo de manera exclusiva, el registro escrito. Esta hegemonía del uso de los



textos deriva, en buena medida, de la abundancia y de la variedad de los registros documentales. Sin embargo, lo que se propone en este proyecto es el manejo integrado de textos y de diferentes tipos de registros arqueológicos, geográficos y etnográficos. De este modo, se propone una combinación de metodología sobre la base de trabajo de archivo, trabajo de gabinete y trabajo de campo con el análisis de fuentes documentales escritas, cartográficas, arqueológicas, orales, geográficas y ambientales. En las fases iniciales del proyecto ya se ha podido reconocer la huella territorial y el impacto a escala urbana de una actividad ganadera en retroceso desde el siglo XVIII, periodo en el que ya existe una estructura social muy contrastada basada en el aprovechamiento de la huerta. El análisis combinado a partir de diversas fuentes está permitiendo recomponer una idea bastante aproximada de la organización de los paisajes ganaderos desde el siglo XIII, entendiendo su colapso, pero también, algunas de sus continuidades.

La investigación se centra fundamentalmente en tres áreas: (1) la vega baja del río Segura, (2) el corredor del Vinalopó, y (3) la ciudad de Alcoi y su área de influencia. La primera, es una zona de frontera histórica de eminente vocación pastoril hasta la reconquista y las colonizaciones agrarias impulsadas ya en época moderna. La segunda, constituye una zona de paso de cierta importancia para los rebaños trashumantes serranos que procedían de Teruel y Cuenca hacia el campo de Elche y el Bajo Segura. La tercera, fue una zona muy dinámica de la industria textil, apoyada en la producción lanar procedente de la cabaña ganadera estante y trasterminante de la montaña alicantina.

Los primeros resultados de la investigación parecen indicar que el papel jugado por la actividad ganadera en estas comarcas tuvo numerosas implicaciones territoriales desde la Edad Media, con reminiscencias sobre la trama urbana y la ordenación del territorio en el momento actual. A partir de las fuentes documentales, ha sido posible reconocer la existencia de:

- Topónimos de parajes que reflejan su pretérito uso ganadero: “las Majadas”, “Safurdes” (zahúrdas), “la Matanza”, “el Reventón”, “Caprala” (tierra de cabras), “el Contador”, “Montcabrer”, etc.

- Instrumentos de regulación y gestión de la actividad ganadera que destinaban ciertas áreas al pastoreo, principalmente ubicadas en las zonas de secano. Se trataba de pastizales, majadas y parcelas junto a las vías pecuarias que tenían, sobre todo, un uso comunal.

- Reglamentación de espacios para los ganados propios respecto de los trashumantes, a través de boalares o dehesas carniceras (preferentemente destinadas para las reses para el abasto de las carnicerías locales), y de redondas o dehesas boyales (zonas de pastos protegidas por el municipio y de libre acceso para todos los vecinos). La mayoría de estas zonas comunales pasaron a manos privadas con las sucesivas ocupaciones y desamortizaciones, transformando su uso ganadero en agrícola, y posteriormente en urbano.

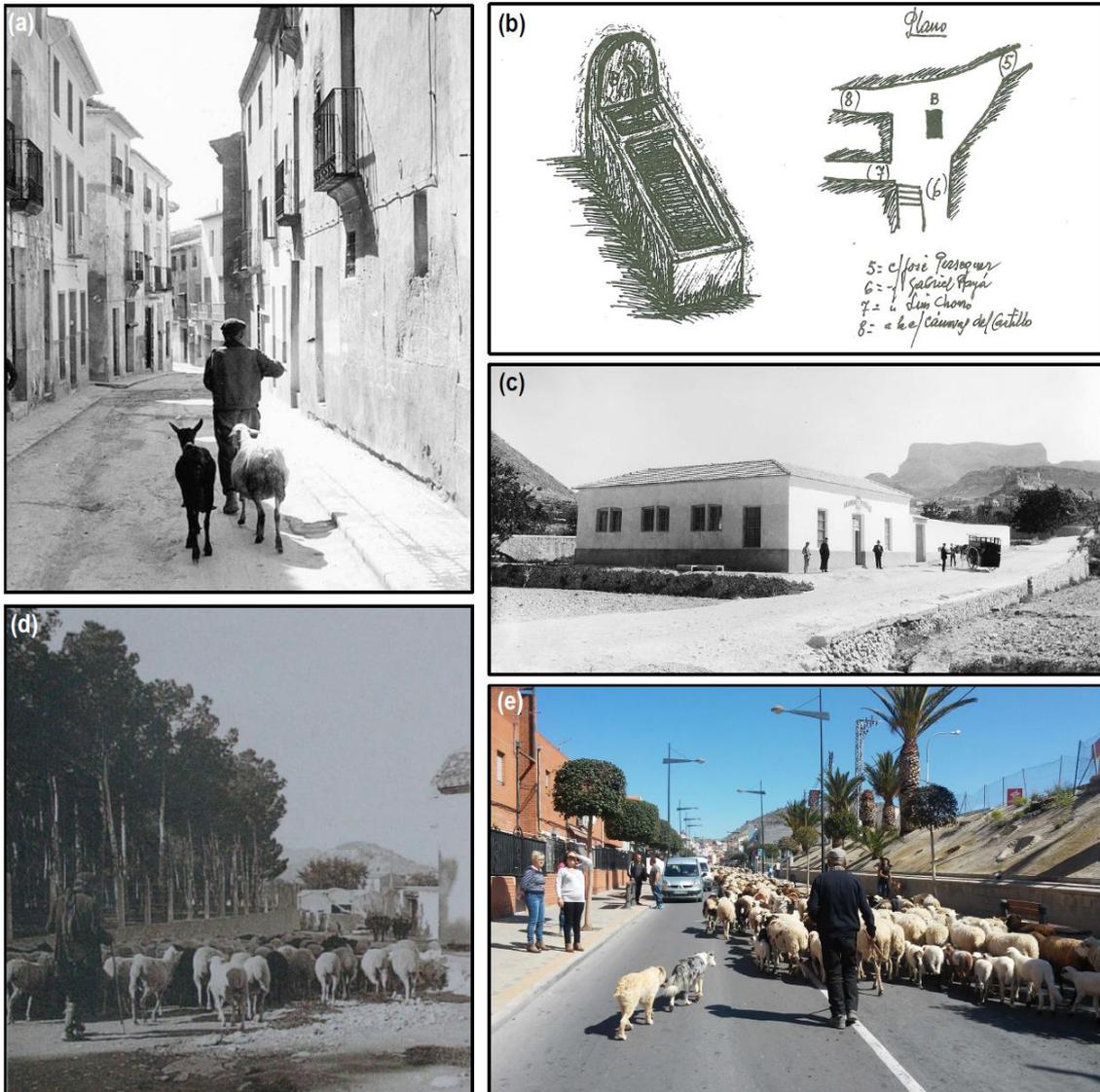
- Una densa y rica infraestructura ganadera en el interior de los pueblos y ciudades, compuesta por corrales, fuentes, descansaderos, mataderos y zonas de pasto periurbano, que reflejan la convivencia que existió hasta mediados de siglo XX entre las funciones urbanas y las agropecuarias (Figura 2).

Por su parte, las vías pecuarias jugaron un papel determinante para tratar de evitar, con poco éxito, el conflicto entre ganaderos y un colectivo cada vez más pujante de propietarios y jornaleros agrícolas. La ganadería extensiva y móvil resultó incompatible con el sostenimiento de la huerta y la colonización, a partir del siglo XVIII, a través de las nuevas tierras de regadío patrocinadas por el cardenal Belluga en el Bajo Segura y el Bajo Vinalopó.

La presión agrícola y demográfica tuvo como resultado una peculiar estructura urbana propia de los municipios de la vega baja del Segura: las aldeas-calle (Gozálvez, 2011). Se trataba de ocupaciones con barracas de los solares públicos de las veredas por parte de la población más desfavorecida desde el siglo XVIII, considerando que las vías pecuarias resultaban demasiado anchas para las necesidades de tránsito de la época. Con el tiempo, se fueron edificando nuevas casas de autoconstrucción sobre las barracas primigenias, consolidando un tipo de urbanismo lineal que ocupaba solo una mitad de las vías pecuarias (Figura 3). En la actualidad, este poblamiento singular está presente en toda la vega baja del Segura, entre San Fulgencio y la Vereda del Reino, vía ganadera que constituye la linde histórica entre las coronas de Castilla y Aragón, es decir, entre las actuales Murcia y Comunidad Valenciana, como ya quedó establecido en la Sentencia Arbitral de Torrellas en el año 1304 (Canales & Ponce, 2021).



Figura 2. Testimonios de la actividad ganadera en el interior de una ciudad: Petrer (corredor del Vinalopó)



Las actividades ganaderas convivieron durante mucho tiempo con el resto de las funciones urbanas de la ciudad, como muestran las imágenes de Petrer (corredor del Vinalopó, Alicante). La presencia de ganados casaderos para autoconsumo era habitual en cada vivienda y la imagen de animales transitando por las calles era cotidiana (a). En el interior de los cascos urbanos se ubicaba una infraestructura ganadera básica, como las fuentes, abrevaderos (b) y los mataderos municipales (c), que ante la falta de medios de refrigeración debían ubicarse próximos a la demanda. El corredor del Vinalopó ha sido una zona de paso de pastores serranos procedentes de Teruel y Cuenca hacia el invernadero mediterráneo, no sólo en el pasado (d), sino también en un momento de tímida recuperación de la trashumancia a pie como el actual, lo que demuestra que esta práctica sigue siendo un patrimonio vivo (e).

Fuente: (a), (b), (c) y (d) cedidas por Mari Carmen Rico Navarro, (e) realizada por X. Amat.



Figura 3. Ejemplos de aldeas-calle urbanizadas desde el siglo XVIII sobre vías pecuarias



Fuente: Institut Cartogràfic Valencià, Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

#### 4. CONCLUSIONES

La cultura pastoril, compuesta de innumerables atributos y valores acumulados a lo largo de la historia en buena parte del planeta, la convierten en un recurso esencial para el sostenimiento de las personas y en uno de los patrimonios más significativos para la humanidad, como queda reflejado con la reciente inclusión de la trashumancia en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Unesco. Este reconocimiento, además de otras iniciativas para su salvaguarda, dotan de visibilidad al patrimonio cultural ganadero y lo ponen en el mapa de los recursos culturales de aquellos estados o regiones que han apostado decididamente por su revalorización, como puede ser el caso español.

Sin embargo, el patrimonio cultural ganadero, al igual que el resto del patrimonio agrario, tiene como elemento diferenciador su carácter de patrimonio cultural vivo, por lo que el mantenimiento de la actividad en los bienes y espacios ganaderos es la única garantía de su preservación y continuidad futura. Esta situación se torna todavía más compleja en los espacios urbanos que históricamente han albergado algún tipo de actividad ganadera, y que han proporcionado las infraestructuras y la mano de obra necesarias para el sostenimiento de la actividad. Paradójicamente, hoy en día, ciudades como Madrid o Barcelona, a partir de iniciativas como la introducción de rebaños en la Casa de Campo o el pastoreo de zonas verdes ocupadas por fajas de cereal pastables por los rebaños, demuestran que la convivencia entre funciones urbanas y ganaderas es posible y deseable.

El estado español y algunas autonomías a través de sus administraciones animadas por una parte de la comunidad ganadera y pastoril, vienen impulsando desde los años 1990 una serie de medidas para reconocer la importancia pasada y actual de la ganadería, además de proteger una infraestructura básica para la movilidad de los rebaños como son las vías pecuarias. En este sentido, el proyecto de Real Decreto por el que se desarrolla la Red Nacional de Vías Pecuarias (actualmente en fase de desarrollo), debería ser un instrumento eficaz para detectar las incidencias existentes y resolver las problemáticas de las vías pecuarias de la red nacional (ocupaciones, intrusiones, conflicto de usos, obsolescencia de los itinerarios, nuevas necesidades, etc.). Pero, además, esta disposición legislativa debería procurar las herramientas que permitan potenciar los valores asociados a la ganadería extensiva y trashumante, así como su carácter cultural, ambiental y económico.

En esta línea, a través del proyecto de investigación interdisciplinar MOEPAG se pretende observar y entender el paisaje y patrimonio ganadero a partir de la comprensión de los procesos sociales y ambientales que llevan aparejados. Los resultados iniciales demuestran las posibilidades de la reconstrucción ambiental y paisajística en cronologías de larga duración, en este caso, evidenciado la influencia de la actividad ganadera sobre espacios intensamente humanizados, como es el caso del litoral sur y las ciudades industriales del interior de la provincia de Alicante. Todo esto se aprecia en el caso de estudio a través de las vías pecuarias identificadas dentro de los entramados urbanos (formando casos de urbanismo singular como el de las aldeas-calle), la presencia de antiguas zonas de pasto y descanso en las áreas periurbanas



(boalares y redondas), la presencia de elementos pecuarios en el interior de las ciudades (abrevaderos, mataderos, ferias, lavaderos de lana, fábricas de textil, etc.) o en la propia toponimia. El listado de elementos que se están identificando a través del proyecto alumbrará interesantes opciones para aumentar el saber histórico y geográfico del área seleccionada, de la realidad de sus paisajes y los recursos ganaderos en la actualidad, así como la posibilidad de impulsar proyectos innovadores de desarrollo local que puedan sustentarse en el patrimonio cultural ganadero.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación GRE21-16A "Modelos de organización y evolución de los paisajes ganaderos. Creación, transformación y perdurabilidad ambiental y socioeconómica en el territorio alicantino en perspectiva histórico-geográfica" (MOEPAG) financiado por la Universidad de Alicante.

## REFERENCIAS

- Amat, X., Larrosa, J.A., & Cortés, C. (2018). Patrimonio territorial y paisajístico de la trashumancia en España. Retos hacia un turismo sostenible y responsable. TOURISCAPE, I Congreso Internacional Turismo transversal y Paisaje, Actas, 364-376, UMA editorial.
- Antón, F.J. (2007). Trashumancia y turismo en España. Cuadernos de Turismo, 20, 27-54.
- Canales, G., & Ponce, M.D. (2021). Cauces con doble función drenaje-riego en la Huerta del Segura (España). Una adaptación planeada del regadío a la aridez y penuria hídrica. Agua y territorio, 18, 21-38.
- Castillo, J. (dir.) (2013). Carta de Baeza sobre Patrimonio Agrario. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía.
- Christie, N. et al. (eds.) (2004). Ethnography and archaeology in upland Mediterranean Spain: Manolo's world: peopling the recent past in the Serra de l'Altmirant: Leicester: School of Archaeology and Ancient History, University of Leicester).
- Conejo-Delgado, N. (2020). Recuperar la memoria: Valverde de Leganés (Badajoz, Extremadura, España) y la conservación del patrimonio trashumante. Patrimônio e Memória, Assis, SP, 16(1), 27-52.
- Dumont, B., & Dupraz, P. (coords.) (2016). Rôles, impacts et services issus des élevages en Europe. Rapport de l'expertise scientifique collective. París: INRA.
- Villalvilla, H. (2017). El valor histórico y cultural del trazado de las vías pecuarias. Madrid: Ecologistas en Acción.
- Eliás, L.V. (1994). La Mesta y la cultura pastoril. En Mesta, trashumancia y vida pastoril (207-240). Junta de Castilla y León.
- Eliás, L.V., & Novoa, F. (coords.) (2003a). Un camino de ida y vuelta. La trashumancia en España. Barcelona: Lunweg.
- Eliás, L.V., & Novoa, F. (2003b). La trashumancia. De la investigación a la divulgación. En Un camino de ida y vuelta. La trashumancia en España (15-21). Lunweg.
- Eychenne, C. (2018). Le pastoralisme entre mythes et réalités: une nécessaire objectivation - l'exemple des Pyrénées. Geocarrefour, 92(3). doi: 10.4000/geocarrefour.10987
- García, P., & Grande, J. (2003). De los nombres de las cañadas. En Un camino de ida y vuelta. La trashumancia en España (227-233). Lunweg.
- Ghirardello, L. et al. (2022). Cultural Sustainability from the Local Perspective: The Example of Transhumance in South Tyrol. Sustainability, 14(15), 9052. doi: 10.3390/su14159052
- Gozálvez, V. (2011). Uso de las vías pecuarias y roturaciones: Una conflictividad histórica entre ganaderos y labradores. Investigaciones Geográficas, 54, 101-132. doi: 10.14198/INGEO2011.54.04
- Gutiérrez, C. (2018). La trashumancia. Patrimonio vivo. Estado de la cuestión e iniciativas de salvaguarda. Informes y Trabajos: Excavaciones en el exterior, 16, 77-90.
- Lasanta, T. (2010). Pastoreo en áreas de montaña: Estrategias e impactos en el territorio. Estudios Geográficos, 71(268), 203-233. doi: 10.3989/estgeogr.0459
- MAPAMA, Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (2012). La trashumancia en España. Libro Blanco. Madrid: MAPAMA, Secretaría General Técnica.
- MAPAMA, Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (2017). Situación de la ganadería extensiva en España (I). Definición y caracterización de la extensividad en las explotaciones ganaderas en España. Madrid: MAPAMA, Secretaría General Técnica.



- Meini, M., Di Felice, G., & Petrella, M. (2018). Geotourism Perspectives for Transhumance Routes. Analysis, Requalification and Virtual Tools for the Geoconservation Management of the Drove Roads in Southern Italy. *Geosciences*, 8(10), 368. doi: 10.3390/geosciences8100368
- Moreno, G. et al. (2021). Time for collective actions. Innovations for silvopastoral territories. En *Governance for Mediterranean Silvopastoral Systems* (15 p.). Routledge.
- Moyano, E., Castro, F., & Prieto, J. (2015). Bases sociales y políticas del bienestar animal en la Unión Europea. *Ambienta, La Revista del Ministerio de Medio Ambiente*, 112, 68-9.
- Pallaruelo, S. (1988). *Pastores del Pirineo*. Madrid: Ministerio de Cultura.
- Ruiz, F.A. et al. (2024). Exploring Andalusia's Rich Heritage through Surveys: Pastoral Livestock Farming as a Tourist Attraction Resource. *Animals*, 14(3), 468. doi: 10.3390/ani14030468
- Sánchez, V., & Gallar, D. (2016). Voces de pastores: discursos, prácticas y demandas de las asociaciones de la Federación Estatal de Pastores (FEP). *AGER, Revista de Estudios sobre Despoblación y Desarrollo Rural*, 21, 73-105. doi: 10.4422/ager.2016.02
- Serrano-García, J.L., & Arias-García, J. (2022). El estudio de la ganadería en la investigación geográfica española. Estado de la cuestión. *Nuevas fronteras y nuevos horizontes en la Geografía Ibérica: políticas y transformaciones territoriales: Libro de Actas*, 279-290. Asociación Española de Geografía.
- Solana-Muñoz, A. (2022). ¿Patrimonio vivo? La materialidad olvidada de la trashumancia. *Berceo*, 182, 121-146.
- Steel, C. (2020). *Ciudades hambrientas. Cómo el alimento moldea nuestras vidas*. Madrid: Capitán Swing.
- Tormo, J., & Segrelles, J.A. (2010). El estudio geográfico de la ganadería en España mediante los recursos en Internet. *Ar@cne. Revista Electrónica de Recursos en Internet sobre Geografía y Ciencias Sociales*, 131.
- Ugalde, A., & Gurrutxaga, M. (2021). La conservación del paisaje cultural de las Sierras de Urbasa y Andía (Navarra). *Problemas y oportunidades. Lurralde: Investigación y espacio*, 44, 63-101.
- Viedma-Guiard, A. (2022). De la ciudad industrial al territorio agroindustrial y turistificado. El papel de la planificación en las dinámicas de transformación urbano-territorial en la Región de Murcia. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 143, 191-202. doi: 10.20868/ciur.2022.143.5005
- Yáñez, C. (2015). El Patrimonio agrario inscrito en la lista de patrimonio mundial. Tipos de bienes, modelos de gestión y desafíos. En *El patrimonio agrario: la construcción cultural del territorio a través de la actividad agraria* (183-230). Universidad Internacional de Andalucía.



# INDICADORES URBANÍSTICOS EUROPEOS Y SU APLICACIÓN LATINOAMERICANA. ¿REVISIÓN O REVOLUCIÓN? - DIFRACCIÓN ENTRE LA TEORÍA MUNDIAL Y LA REALIDAD LOCAL

KEUCHKARIAN, DULCE ABIGAIL

*UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES (UBA), UNIVERSIDAD FEDERAL FLUMINENSE (UFF),  
UNIVERSIDAD DE RIO CUARTO (UNRC).*

*Facultad de Arquitectura diseño y urbanismo (FADU), Intendente Güiraldes 2160, Pabellón III, Ciudad autónoma de Buenos Aires, Argentina Teléfono de contacto: (+54) 11 32811202  
dulce.keuchkarian@fadu.uba.ar*

**Resumen.** En esta investigación, se persiguió la meta de formular una mirada crítica en relación a los postulados hegemónicos internacionales y sentar las bases para desarrollar indicadores capaces de evaluar la sustentabilidad urbana a nivel regional, considerando las particularidades culturales de un estudio de caso en el partido de Pilar perteneciente al conurbano del área metropolitana de la ciudad de Buenos Aires, Argentina. Se llevó a cabo un estudio mixto cuali-cuantitativo que involucró visitas de campo, registro y análisis de datos. Durante este proceso, se identificó que los indicadores internacionales predominantes siguiendo las teorías de Sola Morales y adaptándolas a las características regionales, se revisaron y ajustaron los indicadores existentes y se sentaron bases para la formulación nuevos indicadores destinados a exponer de forma más particular como de comportan en el caso de estudio las formas de crecimiento urbano en relación a la sustentabilidad regional.

**Palabras clave:** sustentabilidad, urbanismo, indicadores, ODS, Latinoamérica.

## EUROPEAN URBAN INDICATORS AND THEIR APPLICATION IN LATIN AMERICA: REVISION OR REVOLUTION? - DIFFRACTION BETWEEN GLOBAL THEORY AND LOCAL REALITY.

**Abstract.** In this research, the aim was to formulate a critical perspective regarding international hegemonic postulates and to lay the groundwork for developing indicators capable of evaluating urban sustainability at a regional level, considering the cultural particularities of a case study in the Pilar district belonging to the conurbation of the metropolitan area of Buenos Aires, Argentina. A mixed qualitative-quantitative study was conducted, involving field visits, data collection, and analysis. During this process, it was identified that the predominant international indicators, following the theories of Sola Morales and adapting them to regional characteristics, were reviewed and adjusted. Additionally, new indicators were formulated to expose more specifically how urban growth patterns behave in the case study concerning regional sustainability

**Keywords:** sustainability, urbanism, indicators, SDGs, Latin America.



## 1. INTRODUCCIÓN

El problema que obstaculiza el desenvolvimiento de investigaciones vinculadas al desarrollo sostenible de las ciudades, es que se sigue considerando que los objetivos y estándares europeos planteados por los ODS son absolutos, universales y hegemónicos y que cuando esos indicadores son aplicados en Latinoamérica y los resultados de los estándares son mínimos la conclusión suele ser que la causa de esos resultados es que las ciudades latinoamericanas no son lo suficientemente desarrolladas como aquellas ciudades que obtienen como resultado estándares más altos. Siendo así los indicadores podría no estar mostrando el grado de sustentabilidad que poseen las ciudades latinoamericanas por esto se torna relevante la construcción de nuevos indicadores urbanos que midan la sustentabilidad de las ciudades procurando que sean sensibles a las pautas culturales urbanas locales.

El concepto de desarrollo sostenible alude a la habilidad que ha adquirido la sociedad humana para atender las demandas de las generaciones presentes sin poner en riesgo los recursos y oportunidades necesarios para el crecimiento y desarrollo de las generaciones venideras (Vegara, A. y De las Rivas, J.; 2004).

El objetivo principal de esta investigación es construir una metodología que responda a los intereses locales con objetivo de medir la sustentabilidad urbana a escala regional y que incorpore las voces de los excluidos rompiendo con lo establecido de forma heterodoxa y superando el problema de investigación explicado en el resumen.

El estudio se realizará en el ámbito del Partido de Pilar perteneciente a la región metropolitana de la provincia de Buenos Aires Argentina, entre el año 2010 hasta la actualidad. Se realizará un trabajo etnográfico y cuantitativo con estudio de indicadores hegemónicos para la construcción nuevos indicadores con verificación en campo de resultados.

Considerando los objetivos de desarrollo sostenible de la agenda 2030 y sus revisiones post pandemia el fin de la investigación es develar e identificar el grado de sustentabilidad que las intervenciones urbanas aportan o retraen a las ciudades.

Las metas pautadas por los ODS para el 2030 son consideradas universales y aceptadas por diferentes actores sociales internacionales pero no se corresponden con las posibilidades de alcance de países latinoamericanos y por lo tanto las ODS cuanto sus indicadores de medición de origen predominantemente europeo precisan una revisión.

Sin embargo a pesar de que estas cuestiones de investigación cuantitativas hegemónicamente se caracterizan desde espacios academicistas como objetivas e inclusive canónicas por ser ampliamente aceptadas por la comunidad científica, los estándares y la bibliografía base de estudio en que se sustentan, también de origen europeo, contra intuitivamente no coinciden con las realidades latinoamericanas y tampoco consideran la sensación de bienestar que los habitantes locales tienen en relación a las ciudades en que habitan ni tampoco sus perspectivas locales.

Atentos a autores teóricos podemos verificar que cuando proyectos urbanos se replican en distintas partes del mundo, diseñados por los mismos arquitectos internacionales, las iniciativas de revitalización de áreas generan espacios uniformes, abstractos y anónimos al no estar arraigados en el contexto territorial y cultural. Resulta evidente que están impulsados por los intereses del mercado, que busca maximizar la plusvalía, y no por las necesidades locales (MADARIAGA, I. 2008; HALL. 2002).

A partir de la década de los 90, la planificación urbana ha pasado de una visión macro a un micro, incentivando a las cadenas de valor a buscar oportunidades de maximizar el capital. Una vez identificadas las potencialidades económicas, se liberaliza la economía para obtener mayores ganancias (MENESES. 2006). Esto conlleva a que la ciudad construida responda más a estrategias de marketing urbano, creando un espectáculo destinado a atraer turistas y vender la idea de desarrollo productivo. Sin embargo, estas intervenciones mercantiles a menudo marginan actividades tradicionales y generan asimetrías sociales, utilizando las características locales como mero escenario para su propósito comercial (HALL, 2002).

Los cambios resultantes pueden desvirtuar la identidad local y amenazar su autenticidad, especialmente cuando no se conservan los tejidos sociales tradicionales que dan sentido al territorio original. Para contrarrestar la elitización de las áreas rehabilitadas, es crucial la intervención estatal en defensa de los intereses comunitarios (MENESES. 2006). Sin embargo, dado que el Estado a menudo responde a los intereses del capital, son los residentes populares, con apoyo de grupos externos, quienes deben defender sus derechos cuando se ven amenazados por las intervenciones urbanas (HALL, 2002).



En lugar de esto, se otorgan permisos legislativos para reemplazar los usos de vivienda por otros más lucrativos, liderados por el mercado inmobiliario. El resultado es una revitalización centrada en un exuberante centro comercial, prometiendo un aumento de ventas y empleos en una zona considerada degradada (HALL, 2002).

Si esto ocurre se evidencia que el poder está intrínsecamente ligado a relaciones desiguales que se reproducen a través de prácticas sociales. La toma de decisiones políticas implica beneficios o perjuicios para diferentes actores sociales, con influencias externas que pueden moldear las acciones y configuraciones burocráticas a lo largo del tiempo (GARCÍA, 2022).

Hannerz (2015) argumenta que los cambios en el urbanismo pueden tener un impacto significativo en la vida de las personas, ya que estas se adaptan y asumen diferentes roles a lo largo del tiempo a lo que Mesentier agrega que las inversiones privadas pueden atraer el riesgo de gentrificación, excluyendo a las clases sociales más bajas debido a la "glamourización" cultural de las áreas urbanas (MESSENTIER, 2008).

Es notorio percibir que los proyectos urbanos internacionales no incorporan el conocimiento de sus habitantes locales y que las respuestas urbanísticas tienen características formales y funcionales similares en diferentes partes del mundo para un hombre que se ve a sí mismo como universal y estandarizado, que no tiene sexo, edad, clase u origen, cuyo comportamiento en el espacio es simplificado e idealizado, todo esto explicado desde la estadística matemática. Estos resultados no son extremadamente abstractos y no tienen en cuenta las estructuras culturales locales (HALL, P. 1995 p. 221). Generando espacios uniformes y anónimos, la diferencia de la ciudad tradicional, que es compleja (MADARIAGA, I. 2008 p. 54-55).

Las propuestas urbanísticas por parte de los capitalistas, por ser sumamente lucrativas, son privilegiadas necesitando flexibilidad normativa para ser implantadas, consecuentemente el estado permite el vaciamiento de los órganos especialistas para eliminar los "obstáculos" como restricciones de intervención que no deberían contribuir a la exclusión social. Para equilibrar esa situación la participación de los grupos más excluidos en la toma de decisiones permitiría la confrontación entre intereses diversos, constituyéndose en un instrumento de profundización democrática consolidando planes de desarrollo con objetivos más vinculados a los ciudadanos que pueden contribuir al desarrollo de una solidaridad reflexiva.

Siendo así los excedentes de las plusvalías deberían emplearse para disminuir las brechas sociales, pero en el escenario internacional esa acción no se dará de forma natural sino que acontecerá a consecuencia de las luchas de los grupos que poseen mayores niveles de exclusión.

La falta de intervención por parte del gobierno contribuye la ampliación de las brechas de la desigualdad, agravado por las presiones del mercado inmobiliario y las dificultades que enfrentan los residentes en condiciones precarias. Para abordar este problema, es esencial que la comunidad participe activamente, respaldada por el apoyo técnico proporcionado por instituciones educativas públicas. Esto permitirá implementar operaciones eficientes que satisfagan las necesidades de las comunidades, integrando conocimientos no académicos. Además, se propone la introducción de concursos públicos y debates con los residentes para enriquecer el proceso de toma de decisiones.

En la disputa de poder, el Estado cumple un relevante papel para la mediación entre las partes, con el fin de tornar el proceso de apropiación de la ciudad más equitativo. En este sentido, segmentos de no atendidos, podrían ser atendidos por la implementación de recursos que permitan a las universidades públicas plantear propuestas que integren el conocimiento de los moradores en todos los casos e inclusive que las intervenciones implementadas sean analizadas después de su apropiación. Vale la pena pensar en alternativas y en este punto las universidades públicas cumplen un rol fundamental de aportar para la amenización de las desigualdades económicas por medio de la formulación de estudios que dejen en evidencia las dinámicas explicadas en este trabajo. Además de la posibilidad de dar asesoría técnica y articularse con cooperativas de trabajo.

## 2. METODOLOGIA

### 2.1. Etapa 1

Esta investigación trabajará fundamentalmente con la ODS n° 11, ciudades y comunidades sostenibles. Cuyo objetivo espera que en el futuro las ciudades brinden acceso a servicios básicos, energía, vivienda, transporte y oportunidades igualitarias para todos, así como "De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas



las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales”.

Inicialmente en esta investigación se aplicaron indicadores europeos hegemónicos (Salvador Rueda y Sola Morales) que miden la sustentabilidad urbana en el recorte territorial del conurbano Bonaerense y los resultados mostraron que el sector estaría muy por debajo de los estándares mínimos europeos en lo que respecta a la infraestructura urbana (redes de servicios de agua, cloaca, gas, circulación de transporte público y redes de ciclo vías, superficie de veredas, etc.) sin embargo la conformación urbana del sector de análisis posee infraestructuras divergentes a las medidas por los estándares europeos considerados en los indicadores.

Se estudió integralmente el territorio en función de las categorías de Sola Morales y su evolución de crecimiento en el tiempo. Luego de aplicar los indicadores de Salvador Rueda y se verificó que no manifestaban la realidad local por triangulación de datos a la luz de observaciones participante. Se construyeron nuevos indicadores urbanos que tuvieron por objetivo vislumbrar la realidad local a la luz de la sustentabilidad regional y se establecieron estándares ideales racionales a las condiciones locales del territorio. A seguir se hizo un estudio comparativo entre las formas de crecimiento y las experiencias de campo. Se procedió a reflexionar sobre los datos obtenidos y la experiencia de estudio revisando los autores teóricos inicialmente estudiados.

### 2.1.1. Racionalización del territorio para análisis

Teniendo en consideración que la racionalización territorial facilita la identificación y organización de los datos, se establecerán unidades de observación definidos como recortes territoriales. Para la delimitación de los unidades territoriales de análisis, se aplicarán los criterios que Solá Morales utiliza para distinguir las Formas de crecimiento Urbana, adaptándolos al caso de estudio que sugiere la promoción de una gestión del suelo sostenible, orientada a garantizar un aprovechamiento eficiente y equitativo del terreno, previniendo la expansión sin control y fomentando la concentración en zonas urbanizadas existentes y la participación activa de la comunidad en el proceso decisional, con el objetivo de garantizar la consideración de sus necesidades y preocupaciones en la toma de decisiones.

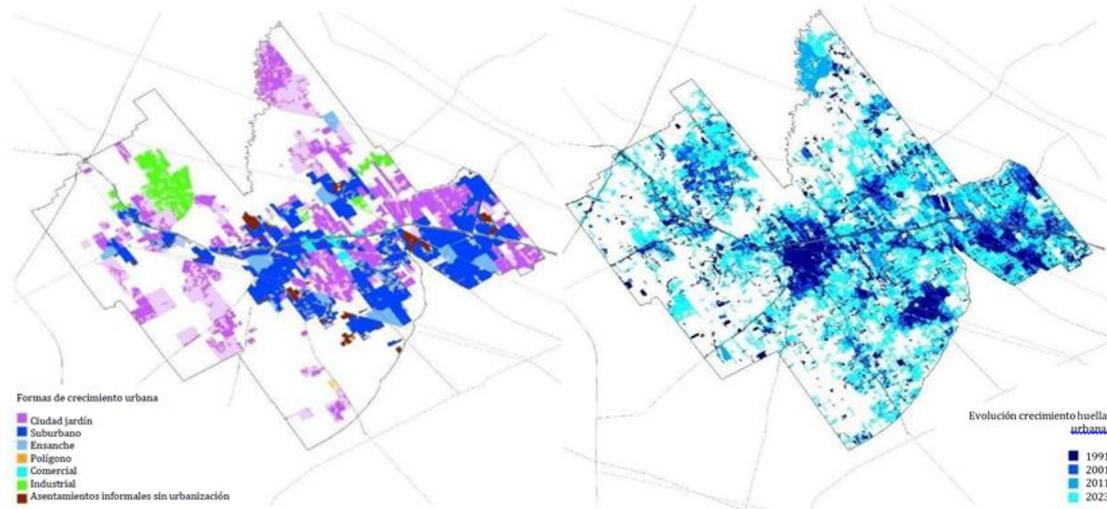
Etapas de crecimiento básicas con base en Sola Morales:

- Parcela (P) entendida como transformación de suelo rústico en urbano, como atribución de uso urbano a un suelo.
- Urbanización (U) operación de construcción de los elementos físicos colectivos de la ciudad (equipamiento urbano).
- Edificación (E) construcción de la edificación privada. Categoría estructural como secuencia de las operaciones:
- Ensanche o expansión P+U+E
- Crecimiento Suburbano U+P+E
- Polígono PUE (los tres dados en la misma etapa)
- Ciudad-jardín UP (misma etapa) +E

Puede verificarse en el registro de las cartografías anteriores que primero el ensanche y luego el suburbano son de las formas de crecimiento iniciales del partido de Pilar posteriormente la ciudad jardín fu la forma de crecimiento adoptada en los últimos años en Pilar. Se observó una ampliación de la mancha urbana de Pilar avanzando sobre áreas que hasta el año 2006 eran híbridas rural-periurbana, a partir del año 2014 esos territorios comenzaron a incorporar formas de crecimiento de ciudad jardín (o barrios cerrados) y se sumaron asentamientos informales. Finalmente se verificó que la superficie urbana a lo largo del tiempo, a partir del 2001 crece exponencialmente en la forma de crecimiento de la ciudad jardín y mengua en el suburbano.



Figura 1: Formas de crecimiento urbano Pilar según Sola Morales y Evolución crecimiento huella urbana



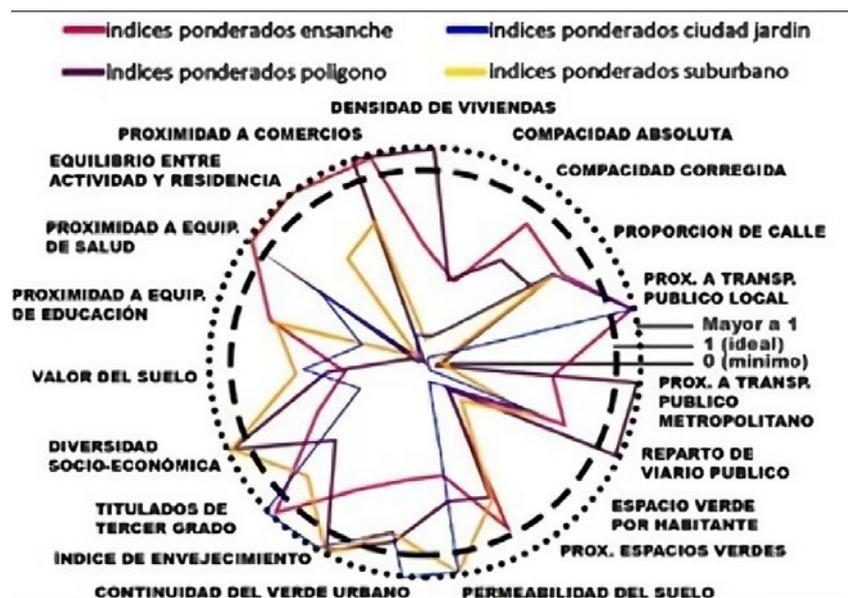
Fuente: propia con base en datos relevados UBACYT Mod I 20020190100194BA en 2022 revisados y verificados en campo diciembre 2023.

### 2.1.2. Aplicación de indicadores hegemónicos

Se aplicaron en el caso de Estudio, partido de Pilar, los indicadores de Salvador Rueda seleccionando aquellos factibles de ser medidos y que dan cuenta del grado de sustentabilidad de las formas de crecimiento urbano agrupados por categorías generales.

Se los midió y los resultados fueron expuestos en un gráfico de estrella para poder percibir las interrelaciones entre las diferentes formas de crecimiento urbano en relación a un indicador urbano pero también cómo se comporta en relación a todos los indicadores. Posteriormente se establecieron índices de cuál sería la situación ideal y mínima según las recomendaciones de salvador Rueda en conjunto con otros autores con el objetivo de identificar cuales valores estaban entre los índices ideales y mínimos.

Grafico 3B: Estudio de categorías sostenibles según forma de crecimiento urbana



Fuente: propia con base en datos relevados UBACYT Mod I 20020190100194BA en 2022 revisados y verificados en campo diciembre 2023.



En el cuadro anterior se dejan ver puntos importantes respectivos a las formas de crecimiento urbana:

1- En la ciudad jardín prácticamente no hay proximidad a equipamientos urbanos como comercios y salud, en contrapartida el ensanche tiene sus valores superando los estándares ideales.

2- la ciudad jardín es la que hace uso más extensivo de suelo, a diferencia del ensanche que consume menos suelo por poseer mayor densidad edilicia.

3- Ciudad jardín es la forma de crecimiento urbana que tiene peor conexión con el transporte público, esto debido a que hace uso de transporte privado, lo cual acelera la contaminación urbana por combustión mientras que el polígono que es una forma de vivienda popular subsidiada por el estado tiene estrecha relación con la accesibilidad al transporte público.

4- En todos los casos el área verde por habitante fue baja, este es un punto clave porque el actual código de edificación permite mayores densidades urbanas y eso generaría una peor relación entre densidad edilicia y áreas verdes a pesar de que la densidad urbana es deseable.

A partir de las conclusiones de los nuevos indicadores graficados en el gráfico de estrella pudimos verificar que la ciudad jardín sería la forma de crecimiento que más se opone al concepto de la ciudad de los 20 minutos.

## 2.2. Etapa 2

A partir de estos resultados encontrados se prosiguió a formular una perspectiva crítica en relación a las formas de crecimiento urbana que fueron identificadas a partir de las entrevistas con los residentes locales y urbanistas como positivas pero que en el gráfico anterior se oponían a las premisas de sustentabilidad de Salvador rueda o que no podían ser estudiadas apenas con la perspectiva de teorías europeas y merecían indicadores ampliados.

Como consecuencia del estudio de las categorías propuestas por Sola Morales y a partir del estudio de campo se crearon nuevas categorías que no fueron contempladas por Sola Morales por no existir en territorios europeos:

- Crecimiento Suburbano informal o Loteo con urbanización progresiva con una urbanización incompleta pero parcelamiento y edificación completa cuya urbanización se completa al final,  $u+P+E+(u)$
- Asentamientos informales sin urbanización  $P+E$
- Asentamientos informales con urbanización progresiva  $P+E+(u)$
- Polígono con urbanización progresiva que se completa luego de la edificación  $PuE+(u)$

### 2.2.3. Estudio comparativo

Si comparamos la figura 1 y 2 a continuación, en primera instancia podríamos llegar a la conclusión que la primera ciudad es más desarrollada y más sustentable porque se corresponde con los parámetros establecidos por el imaginario colectivo mundial, sin embargo, vale la pena revisar estos parámetros y aprender a observar desde otra perspectiva las ciudades como la figura 2.

En la segunda ciudad podemos ver una clara determinación de velocidades de transporte delimitándose las vías de circulación rápida, intermedia y peatonal, también se hace uso intensivo de bicicletas de forma multitudinaria porque la economía familiar no permite la adquisición y uso de auto particular, vemos también una mayor superficie de terreno absorbente que colabora a la mitigación de inundaciones y conserva el terreno natural, las viviendas tienen una buena iluminación y ventilación natural por ubicarse en perímetro libre lo que hace que la calidad de salud de sus habitantes sea mejor, la planta es accesible para personas con movilidad reducida por desarrollarse en una sola planta, la vereda y áreas de circulación de autos están a un mismo nivel, se observan especies de la flora autóctonas, gran cantidad de árboles que contribuyen a la vida silvestre local, existe una buena mixtura de usos y tipologías edilicias lo que se corresponde con la ciudad de los 20 minutos, los vecinos tienen una relación de interdependencias y colaboración mutuas en tareas cotidianas de trabajo y domésticas.



Figura 1: modelo de urbanismo sustentable imaginario colectivo



Fuente: <https://pedalia.cc/la-sorprendente-verdad-las-cicloviias/>

Figura 2 sub-urbano



Fuente: google earth. Noviembre 2023

Es decir, si bien la ciudad mostrada en la figura 2 no tiene las características estéticas establecidas por los estándares hegemónicos, pero posee fuertes características de sustentabilidad recomendadas ampliamente en los últimos años por las ODS punto 11 ciudades y comunidades sostenibles.

Entonces las ciudades latinoamericanas podrían ser consideradas igual o inclusive más sustentables que las definidas por los indicadores, porque no hay veredas pero sí espacios de circulación peatonal por calles de tierra con consensos de rutinas diarias informales de orden de circulación, hay uso intensivo de bicicletas, no hay asfalto pero sí calles de tierra con tosca que suponen contribuyen a la reducción de inundaciones, se conservan especies autóctonas de árboles, se observa mixtura de uso y de tipologías edilicias, etc.

Con el objetivo de aportar a la construcción de nuevos indicadores urbanos que puedan contemplar estas características particulares locales, se procuró construir nuevos indicadores, sencillos de calcular que permita exponer resultados que reflejen situaciones observadas en campo y que estén alineados con las explicaciones anteriormente dadas.

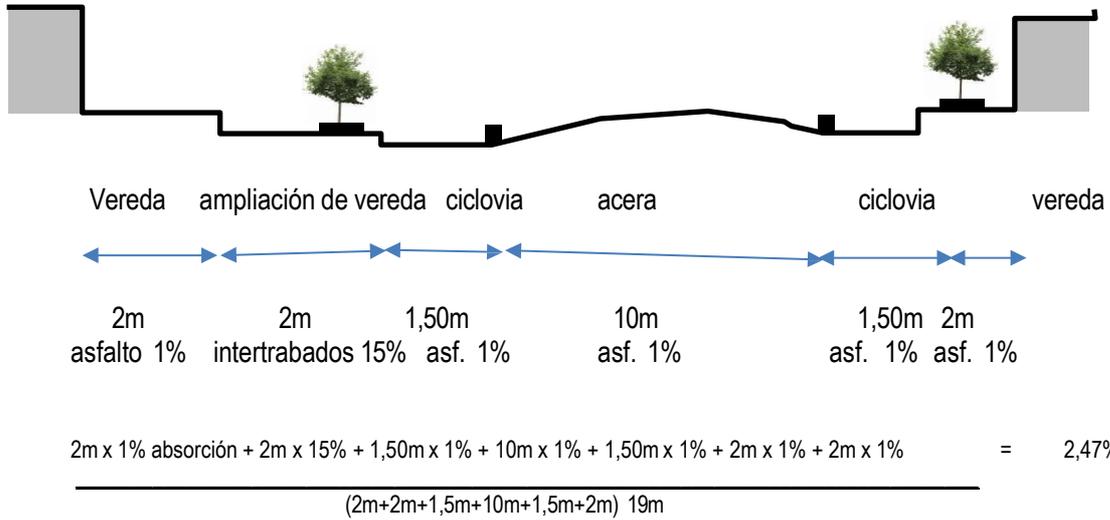
Es posible además analizar comparativamente las condiciones ambientales de cada sector sumando las unidades de medidas, que deben ser equivalentes, multiplicadas por el coeficiente del parámetro que se quiere analizar y dividirlos por el total de las unidades estudiadas para hallar el promedio de aquello que se busca estudiar.



$$\frac{\sum (\text{unidad de medida} \times \text{coef de estudio})}{\sum \text{Unidades de medida Total}}$$

Capacidad de absorción de la superficie del suelo

caso figura 1



caso figura 2a

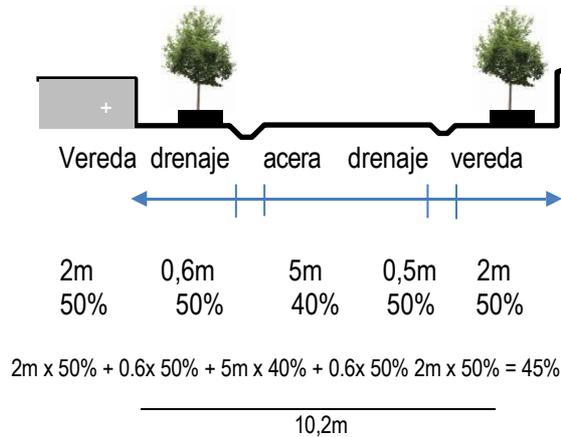
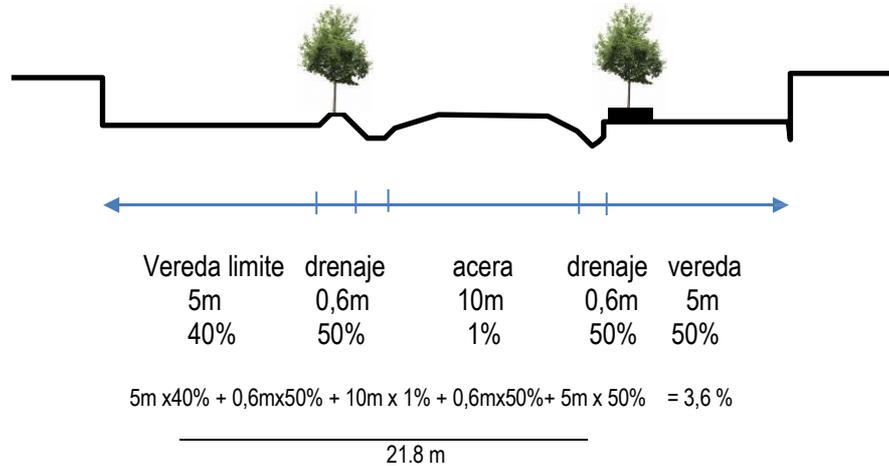


figura 2b



Esto permite ver por ejemplo que las dos últimas formas urbanas que corresponden al suburbano son más absorbentes que en la ciudad del imaginario colectivo, la misma fórmula puede aplicarse a superficies de especies autóctonas o densidad edilicia dividiendo por m<sup>2</sup>, etc. queda expresado la metodología del indicador y la fórmula para estudios futuros, pero no serán aplicados en esta investigación que pretende apenas construir una metodología sensible a las realidades locales particulares.

Veremos a continuación que la urbanización de la ciudad jardín permite ver como son los daños a terceros citados anteriormente, la fuerza de los intereses están balanceados a favor de los desarrolladores inmobiliarios, aquí se ve un perímetro público carente de accesibilidad para los peatones, inseguro, la administración de los barrios cerrados no ha construido los espacios peatonales obligatorios y el gobierno local instaló vayas de separación que no aseguran al peatón siendo inviables para el transporte de niños en carros o personas en silla de ruedas sin hacer las exigencias pertinentes a los desarrolladores de los barrios cerrados. Se observan límites inseguros, difíciles de recorrer, sin oportunidades productivas.

*Figura 4: perímetro ciudad jardín en Pilar*



Fuente: propia. 8 de dic 2023

A partir de los estudios anteriores pudimos verificar que la forma de crecimiento urbano de la ciudad jardín es menos sustentable que el ensanche porque hace uso de grandes parcelas territoriales que es un recurso escaso y no renovable, sin darle uso intensivo lo que supone una mayor huella urbana y mayores costos para el tendido de infraestructura. Como las ciudades jardín ocupan grandes parcelas en poco tiempo afectan rápidamente a los ecosistemas locales originales reduciendo áreas verdes junto con sus floras y faunas. Sumado a eso Pilar es rico en ríos y humedales que fueron encausados, rectificadas, reducidos en función de disponibilidad parcelas para la construcción de nuevas ciudades jardín. Sumado a todo eso puede observarse un aumento notable de la deforestación cuando los loteos son ejecutados.

La huella ecológica que emerge como consecuencia de la solicitud de recursos por parte de los seres humanos a los ecosistemas, y guarda una estrecha conexión con la habilidad de la Tierra para reponer dichos recursos. Este indicador refleja la extensión de tierra o agua que resulta ecológicamente productiva, abarcando desde cultivos y pastizales hasta bosques y ecosistemas acuáticos, todos esenciales para la generación de recursos y la absorción de los desechos generados, en contrapartida la sustentabilidad en el desarrollo territorial implica un enfoque integral que busca el equilibrio entre los aspectos económicos, sociales y ambientales, con una atención especial en la preservación a largo plazo de los recursos y la mejora de la calidad de vida de las comunidades locales y por lo tanto procura no comprometer la capacidad de las generaciones futuras para cubrir sus propias necesidades. Puede afirmarse entonces que la ciudad jardín amplía más precipitadamente la huella urbana y se opone a la sustentabilidad urbana ecológica.



La ciudad jardín se opone a la economía circular que supone un reaprovechamiento de recursos existentes porque amplía la ocupación de terrenos demandando nuevos lotes urbanos y es una forma habitacional residencial de empleo únicamente durante los fines de semana, en oposición, el ensanche hace uso de edificios y terrenos existentes durante toda la semana, además de no requerir nuevas infraestructuras porque las mismas ya fueron trazadas.

Estas ciudades jardín son cerradas, por lo que restringen la posibilidad de acceso a peatones, reduciendo los espacios de paseos comunitarios, así como el ingreso de animales. Además, la vegetación responde a los intereses del capital que supone la reproducción de imágenes internacionales de barrios cerrados en países desarrollados, muy diferentes a las especies autóctonas que colaboran para la reproducción de la fauna local.

Esta forma de ciudad como administra grandes sumas de capital económico puja al gobierno municipal para que las infraestructuras respondan a sus intereses y por lo tanto no contemplan los intereses de las mayorías sino de aquellos grupos que poseen condiciones de hacer presión para que la ciudad se conforme a sus intereses aumentando aún más las brechas económicas locales. La deforestación trae daños a terceros que no están siendo compensados, por el contrario, en la puja de poder el poder estatal municipal se manifiesta inclinado a favorecer a los desarrolladores inmobiliarios de las ciudades jardín.

La "Ciudad de los 20 minutos" ha ganado relevancia en el debate sobre la planificación urbana y la sostenibilidad, busca impulsar la economía local al fortalecer los negocios comunitarios y reducir la dependencia de grandes desplazamientos diarios. Sin embargo, la ciudad jardín se opone claramente a esta forma de ciudad, por estar distante a los equipamientos públicos, distante a los medios de transporte público y usar intensivamente el automóvil, sin embargo, tiene fuerte apoyo del estado municipal para que se propague su existencia.

En primer lugar, se observa que la ciudad jardín presenta carencias significativas en cuanto a la proximidad a equipamientos urbanos esenciales, como comercios y servicios de salud. Esta falta de accesibilidad afecta directamente la calidad de vida de los residentes, limitando su conveniencia y generando una dependencia significativa de medios de transporte privado. En contraste, el ensanche supera los estándares ideales al ofrecer una mayor cercanía a servicios básicos, promoviendo así un entorno más funcional y accesible para sus habitantes.

Un aspecto crucial es la forma en que cada modelo utiliza el suelo. La ciudad jardín, al hacer un uso más extensivo del suelo, plantea desafíos en términos de eficiencia y sostenibilidad del espacio urbano. En cambio, el ensanche, al tener una mayor densidad edilicia, logra consumir menos suelo, lo que resulta en un uso más eficiente y sostenible de los recursos disponibles.

Cabe destacar también la relevancia de la participación ciudadana y de las universidades públicas haciendo registro de las características urbanas perjudiciales, deseos y intereses comunitarios que podrían equilibrar la puja de poder ejercido por los desarrolladores inmobiliarios.

La conexión con el transporte público es otro punto clave de divergencia. La ciudad jardín muestra una deficiencia en este aspecto, ya que su diseño favorece el uso del transporte privado, contribuyendo a problemas de contaminación urbana. Por el contrario, modelos como el polígono, una forma de vivienda popular subsidiada por el estado, establece una estrecha relación con la accesibilidad al transporte público, promoviendo así una movilidad más sostenible y menos perjudicial para el medio ambiente.

Un hallazgo común en ambos modelos es la baja proporción de áreas verdes por habitante. Este aspecto es crítico, especialmente considerando que el código de edificación actual permite mayores densidades urbanas. Esto plantea un desafío para lograr un equilibrio adecuado entre la densidad edilicia y la disponibilidad de áreas verdes, aspecto esencial para garantizar un entorno urbano saludable y sostenible.

En resumen, las consideraciones finales revelan que la ciudad jardín, aunque puede presentar ciertos atractivos, se enfrenta a desafíos significativos en términos de accesibilidad, eficiencia del uso del suelo, conexión con el transporte público y disponibilidad de áreas verdes. Por otro lado, el ensanche demuestra ser más compatible con estándares ideales al ofrecer una mayor proximidad a servicios, una mayor eficiencia en el uso del suelo y una mejor conexión con el transporte público. Estos hallazgos subrayan la importancia de considerar modelos urbanos que fomenten la sostenibilidad, accesibilidad y calidad de vida de los habitantes en la planificación y desarrollo de las ciudades.

A través de los análisis realizados en investigaciones anteriores, hemos constatado que el modelo de crecimiento urbano de la ciudad jardín se revela como menos sostenible en comparación con el ensanche. Esto se debe a su uso extensivo de grandes parcelas territoriales, un recurso escaso y no renovable, sin



aplicar un uso intensivo que generaría una mayor huella urbana y mayores costos para la infraestructura. Las ciudades jardín, al expandirse rápidamente, afectan de manera significativa los ecosistemas locales, disminuyendo áreas verdes y comprometiendo la flora y fauna autóctonas. En el caso específico de Pilar, la riqueza en ríos y humedales se ha visto afectada por la canalización y reducción de estos recursos en función de la expansión de las ciudades jardín, resultando en un aumento notorio de la deforestación.

La huella ecológica, como reflejo de la demanda de recursos por parte de la sociedad, está estrechamente vinculada a la capacidad de la Tierra para reponer dichos recursos. La sustentabilidad en el desarrollo territorial implica un enfoque integral que busca equilibrar los aspectos económicos, sociales y ambientales, preservando a largo plazo los recursos y mejorando la calidad de vida de las comunidades locales. En este contexto, la ciudad jardín, al ampliar precipitadamente la huella urbana, se opone a la sustentabilidad urbana ecológica.

Este modelo de ciudad también contradice los principios de la economía circular al demandar constantemente nuevos lotes urbanos en lugar de aprovechar los recursos existentes. Mientras que el ensanche hace un uso más eficiente de edificios y terrenos existentes durante toda la semana, evitando la necesidad de nuevas infraestructuras. Las ciudades jardín, al ser cerradas, restringen el acceso peatonal, limitando los espacios comunitarios y la movilidad de animales. Además, su vegetación responde a intereses económicos más que a la preservación de especies autóctonas.

En términos de influencia en las decisiones municipales, la ciudad jardín, al gestionar grandes sumas de capital, ejerce presión para que las infraestructuras se adapten a sus intereses, aumentando las brechas económicas locales. La deforestación resultante también afecta a terceros sin una compensación adecuada, ya que el poder estatal municipal tiende a favorecer a los desarrolladores inmobiliarios de las ciudades jardín.

Por otro lado, la visión de la "Ciudad de los 20 minutos" emerge como una alternativa más sostenible y centrada en la calidad de vida. Aboga por la creación de ciudades donde los residentes puedan acceder a sus necesidades diarias en un radio de 20 minutos a pie, en bicicleta o mediante transporte público eficiente. Este enfoque busca reducir las distancias, fomentar la movilidad sostenible y fortalecer la economía local.

### 3. CONSIDERACIONES FINALES

En este estudio se pudo verificar la relevancia de la verificación metodológica ajustada a realidades locales, a pesar del valor de las bases teóricas hegemónicas de Sola Morales y Salvador Rueda se identificó la necesidad de construcción de nuevas categorías y el impacto de los resultados de Salvador Rueda en el territorio permitiendo la construcción embrionaria de una metodología para la construcción de nuevos indicadores urbanos que pueden servir de subsidio para nuevas investigaciones.

A partir de la aplicación de nuevos indicadores y su representación gráfica, se verifica que la ciudad jardín de pilar se opone significativamente al concepto de la ciudad de los 20 minutos. Las economías regionales, como analiza Harvey, están inmersas en una red de desarrollos geográficos con desigualdades, donde las regiones desarrolladas tienden a enriquecerse y las subdesarrolladas a empobrecerse. Las ciudades jardín, al centrarse en intereses económicos específicos, contribuyen a la desigualdad al no considerar las necesidades de la mayoría.

En este contexto, es esencial repensar la distribución de los recursos y las plusvalías resultantes del desarrollo urbano. La falta de regulación estatal y la presión del mercado inmobiliario contribuyen a la ampliación de las brechas sociales. La participación activa de la comunidad, respaldada por instituciones educativas públicas, se presenta como una herramienta crucial para contrarrestar este fenómeno. La inclusión de perspectivas plurales y conocimientos no académicos en la toma de decisiones urbanísticas permitiría un enriquecimiento del proceso y una mayor equidad en la calidad de vida.

Se destaca que las propuestas urbanísticas lucrativas, impulsadas por capitalistas, a menudo reciben privilegios y flexibilidad normativa. Esto puede resultar en la eliminación de restricciones y la disminución de la intervención de organismos especializados, lo que potencialmente contribuye a la exclusión social para amenizar esa situación se propone que la participación activa de grupos más excluidos en la toma de decisiones puede contrarrestar la exclusión social. La confrontación de intereses diversos se presenta como un medio para lograr un desarrollo más equitativo y democrático así como se sugiere que los excedentes



generados por propuestas urbanísticas exitosas deberían destinarse a reducir las brechas sociales. Sin embargo, se destaca que esto podría no ocurrir de manera natural, sino como resultado de luchas de grupos más excluidos. El Estado es un mediador necesario en la disputa de poder, con el objetivo de hacer el proceso de apropiación de la ciudad más equitativo.

Por otro lado la falta de intervención gubernamental se percibe como contribuyente a la ampliación de las desigualdades. Se enfatiza la importancia de la participación activa de la comunidad respaldada por el apoyo técnico de instituciones educativas públicas, en este sentido las universidades públicas desempeñen un papel crucial en abordar la desigualdad mediante la formulación de estudios, asesoría técnica y colaboración con comunidades y cooperativas de trabajo.

Se mencionó la capacidad de las universidades públicas para proponer alternativas y tomar iniciativas que desafíen las tendencias globales. Se destaca el ejemplo de la ley en Brasil que garantiza el acceso a servicios de arquitectura y urbanismo para todas las clases sociales, independientemente de su capacidad de pago.

Finalmente se aboga por la asistencia técnica en arquitectura y urbanismo proporcionada por universidades públicas para garantizar intervenciones planificadas y ejecutadas adecuadamente, respondiendo a las necesidades básicas de salubridad contemplando la ciudad de los 20 minutos, la revisión científica de los parámetros de análisis de las ciudades, el cuidado de la huella ecológica y las condiciones de equidad social, ambiental y cultural entre los ciudadanos.

## REFERENCIAS

- Botelho, A. (2022). A renda fundiária urbana: uma categoria de análise ainda válida. *Geographia - Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense*, 10(19).
- Bourdieu, P., Chamboredon, J.-C., & et al. (1999). *A profissão de sociólogo: preliminares epistemológicas*. Petrópolis: Vozes.
- Busso, G. (2015). Vulnerabilidad social, exclusión y pobreza en el siglo XXI: limitaciones y potencialidades para políticas de población y desarrollo en países de América Latina. En M. I. P. Nahas (Ed.), *Qualidade de vida urbana. Abordagens, indicadores y experiencias internacionais*. Belo Horizonte, Brasil: Editorial C/Arte.
- CEPAL Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (s.f.). *Los impactos sociodemográficos de la pandemia de COVID-19 en América Latina y el Caribe (LC/CRPD.4/3)*. Santiago de Chile.
- De Prada, J., Cristeche, E., & Tello, D. (2007). *Decisiones estratégicas en el medio rural y la franja urbano – rural. Aplicaciones con análisis multicriterio discreto*. Córdoba, Argentina: Unirio Ediciones.
- García, A. (2022). "Espaço e poder nas políticas de desenvolvimento: Reflexões sobre os processos de neoliberalização na periferia". En *Socioeconomia Fluminense: Políticas Públicas em Tempos*.
- Gobierno de España. (2012). *Guía metodológica para los sistemas de auditoría, certificación acreditación de la calidad y sostenibilidad en el medio urbano*.
- Hall, P. (2002). A cidade do empreendimento. En P. Hall (Ed.), *Cidades do amanhã* (pp. 406-428). São Paulo: Editora Perspectiva.
- HANNERZ, Ulf. *Explorando a cidade: Em busca de uma antropologia urbana*. São Paulo. Vozes, 2015.
- HARVEY, D, (2012): El enigma del capital y la crisis del capitalismo. Ed AKAL *La evolución del capital*, Cap. 5, pg. 104 a 111. HARVEY, David. "Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no Capitalismo tardio". In: *Espaço e Debates*, nº 39, Rev. de Est. Regionais e Urbanos, ano XVI, 1996. HARVEY, David. *A Justiça Social e a Cidade*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1980.
- Iturra, C. (2023, 12 de febrero). A 50 años del Primer Congreso de Científicos: los mismos profundos problemas exigen la realización del segundo. *El Mostrador*. Recuperado de <https://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/columnas/2023/02/12/a-50-anos-del-primer-congreso-de-cientificos-los-mismos-profundos-problemas-exigen-la-realizacion-del-segundo/>
- Katz, C. (2021). La teoría de la dependencia desde el mirador de Galeano. Recuperado de <https://KATZ.lahaine.org/b2-img/LATEORADELADEPENDENCIADESDEELMIRADORDEGA.pdf>



- Keuchkarian Dulce Abigail. (2022). Aproximación metodológica para la definición de categorías y atributos del crecimiento urbano. Experiencias en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Jornadas SI Investigación.
- Lefebvre, H. (2012). O Direito à Cidade. Lisboa: Livraria Letra Livre.
- Mancuello, G. (2018). La osadía en la investigación: el uso de los métodos mixtos en las ciencias sociales. Espacio Abierto: Cuaderno Venezolano de Sociología, 27(2), 5-20.
- Martínez, E. (2021). La independencia tecnológica en la economía popular. Boletín Transiciones N° 5. Centro de Pensamiento Crítico Pedro Paz. Recuperado de <https://bit.ly/2T23hEA>
- Meneses, U. T. B. de. (2006). A cidade como bem cultural – Áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance na preservação do patrimônio ambiental urbano. En V. H. Mori et al. (Orgs.), Patrimônio: atualizando o debate (pp. xx-xx). São Paulo: 9ª SR. Iphan.
- RUEDA, S. (2010). El urbanismo ecológico. Barcelona: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. — (2018).
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés. ESQUINAS INTELIGENTES: LA CIUDAD Y EL URBANISMO MODERNO. Alianza Editorial, 2008.
- SILVEIRA, M. L. (2007): "Los territorios corporativos de la globalización" en Geograficando
- SOLA MORALES, M. (1997). Las formas de crecimiento urbano. Barcelona: Universidad politécnica de
- Vegara, A. y De las Rivas, J. (2004). Territorios Inteligentes. Madrid: Fundación Metrópol





# PATRIMONIO BIOCULTURAL Y SOSTENIBILIDAD DE LA CONURBACIÓN LA SERENA-COQUIMBO (CHILE).

CARLOS ZULETA-RAMOS<sup>1</sup>

ANTOINE TOURET-HIDALGO<sup>2</sup>

MARIA ZULETA-BARRIENTOS<sup>3</sup>

FRANCISCO ROBLEDANO-AYMERICH<sup>4</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Biología, Universidad de La Serena, Av. Raúl Bitrán Nachary 1305, La Serena, Chile.*

*Email: czuleta@userena.cl*

<sup>2</sup>*Faculté de Sciences d'Orsay (UFR de sciences, Orsay). Université de Paris Saclay. Bâtiment Bréguet,*

*3 Rue Joliot Curie 2e ét, 91190 Gif-sur-Yvette, Francia.*

*Email: antoine.touret@agroparistech.fr*

<sup>3</sup>*Centro de Estudios Ambientales del Norte de Chile, Las Zaramoras 1030, La Serena, Chile.*

*Email: cotee.zb@gmail.com*

<sup>4</sup>*Departamento de Ecología e Hidrología, Universidad de Murcia, Espinardo 30100, Murcia, España.*

*Email: frobleda@um.es*

**Resumen.** La urbanización en ciudades de Chile presenta dos tendencias: la densificación de su zona costera y la expansión hacia la periferia. En ambos casos, la dinámica campo-ciudad ha contribuido al desarrollo desregulado del litoral y a la ocupación de la periferia agrícola. En la última década, la conurbación Serena-Coquimbo ha sufrido una fuerte expansión de su radio urbano, producto de la inversión en proyectos turísticos, desarrollo vial e inmobiliario. Lo anterior ha provocado la fragmentación y pérdida de sus zonas naturales con los consecuentes impactos en la biodiversidad. Las zonas naturales se combinan con el espacio construido socialmente (e.g. parques, plazas, vías arboladas), donde ambos conforman el ecosistema de la ciudad y constituyen su patrimonio biocultural. Con el objetivo de documentar uno de los elementos distintivos de este patrimonio de La Serena, analizamos durante el otoño-primavera del 2016, la riqueza y diversidad de las aves presentes en distintas zonas de la ciudad. Se realizaron 8 censos en base a muestreo de punto fijo, abarcando 4 parches verdes. Se contabilizaron 1451 aves pertenecientes 10 órdenes, 23 familias y 47 especies. Las especies nativas representaron 94% del total y las introducidas el 6%. La diversidad de aves fue mayor en el Colegio Alemán ( $H' = 2,75$ ) y menor en la Plaza de Armas ( $H' = 2,27$ ), uno de los parches más antropizados de la urbe. La riqueza y diversidad de la avifauna de La Serena es alta y similar a lo documentado para otras comunidades de aves urbanas. Se analiza la riqueza de la avifauna asociada a parches verdes y otros elementos del patrimonio biocultural de la ciudad y discutimos las posibles interacciones entre biodiversidad, parches verdes y zonas naturales de la conurbación.

**Palabras clave:** Urbanización, patrimonio biocultural, avifauna, zonas naturales, La Serena, Chile.

## BIOCULTURAL HERITAGE AND SUSTAINABILITY OF THE LA SERENA-COQUIMBO CONURBATION (CHILE).

**Abstract.** The urbanization of the main cities of Chile presents two trends: the densification of its coastal area and the expansion towards the periphery. In both cases, the countryside-city dynamic has contributed to the unregulated development of the coast and the occupation of the agricultural periphery. In the last decade, the Serena-Coquimbo conurbation has undergone a strong expansion of its urban radius, as a result of investment in tourism projects, road development and real estate. The above has caused the fragmentation and loss of its natural areas with the consequent impacts on biodiversity. Natural areas are



combined with socially constructed space (e.g. parks, squares, tree-lined pathways), where both make up the city's ecosystem and constitute its biocultural heritage. With the aim of documenting one of the distinctive elements of this heritage of La Serena, we analyzed during the fall-spring of 2016, the richness and diversity of the birds present in different areas of the city. 8 censuses were carried out based on fixed point sampling, covering 4 green patches. A total of 1451 birds belonging to 10 orders, 23 families and 47 species were counted. Native species represented 92% of the total and introduced species 8%. The diversity of birds was greater in the German School ( $H' = 2.75$ ) and lower in the Plaza de Armas ( $H' = 2.27$ ), one of the most anthropized patches of the city. The richness and diversity of La Serena avifauna is high and similar to what has been documented for other urban bird communities. The birdlife richness associated with green patches and other elements of the city's biocultural heritage is analyzed and we discuss the possible interactions between biodiversity, green patches and natural areas of the conurbation.

**Keywords:** Urbanization, biocultural heritage, birdlife, natural areas, La Serena, Chile.

## 1. INTRODUCCION

La urbanización de las zonas litorales, junto con el desarrollo de la infraestructura vial son una de las principales amenazas a la conservación de la biodiversidad y para el desarrollo sustentable de las urbes costeras. Estas ocasionan la extirpación de la vida silvestre, cambios en el paisaje y la reducción de la biodiversidad (Azous, 1991; Alikhani et al. 2021). Estos impactos son importantes en las ciudades del sur global, que dependen económicamente de sus recursos naturales (Shatkin, 2007). Por otra parte, las urbes latinoamericanas tienen un acceso deficiente a la naturaleza en comparación con las ciudades del hemisferio norte (Rigolon et al. 2018), junto con niveles más altos de contaminación debido a industrias y parque automotor en rápido crecimiento (Shatkin, 2007; Rigolon et al. 2018). La urbanización es una de las principales tendencias globales con múltiples efectos sobre el ambiente, afectando negativamente la dimensión ecológica del desarrollo sostenible (Wu, 2014). Parques, avenidas arboladas, jardines y otros hábitats semi-naturales en las ciudades, permiten la presencia de determinadas especies, cuya abundancia y diversidad está relacionada con los componentes estructurales (e.g. tamaño, heterogeneidad, forma) de dichos paisajes (Sandström et al. 2006) y la distancia a la fuente de especies (Faggi & Perepelizin, 2006). Dichas zonas verdes pueden funcionar como corredores biológicos para varias especies, particularmente aves, que conectan las áreas rurales y parches verdes en un desierto urbanizado o construido (Sandström et al. 2006). El ecosistema urbano supone una serie de modificaciones del entorno natural que determinan una composición particular, desplazamiento y la extinción local de los ensambles de aves y otras especies que habitan en la ciudad (Cursach & Rau, 2008).

En el contexto de la expansión urbana y la pérdida de hábitats naturales, la disponibilidad y calidad de los espacios verdes urbanos, se ha convertido en un aspecto importante en la planificación y sustentabilidad de las ciudades. Los parches verdes mejoran la calidad de vida de las personas través de bienes y servicios ecosistémicos (Elmqvist et al. 2013). Los espacios verdes mejoran la calidad ambiental de la urbe mediante la atenuación de la contaminación atmosférica y acústica y la regulación del microclima (Grilo et al. 2020). También proporcionan acceso gratuito y universal como lugares de recreación y relajación, contribuyendo a la salud física y mental (Chiesura, 2004; Lovell et al. 2014). Las zonas verdes son espacios cruciales para todos los ciudadanos, en particular niños, enfermos y ancianos. Su importancia ha sido evidente durante la pandemia de Covid (Phillips et al. 2023). La Organización Mundial de la Salud recomienda 9 m<sup>2</sup> área verde/habitante, pero muchas metrópolis de Chile y América Latina carecen de suficientes espacios verdes (Reyes-Päcke & Figueroa-Aldunce, 2010). Los parches verdes también proporcionan sitios donde diferentes personas pueden reunirse, fomentando la tolerancia y la cohesión social (Peters et al. 2010), junto con proporcionar sitios de aprendizaje y valoración de la naturaleza (Derr, 2018).

Por otra parte, en cualquier urbe, existen numerosas interacciones bioculturales que se encuentran entrelazadas en los hogares que conservan los valores culturales relacionados con la biodiversidad de su entorno (Posey, 1999). Por lo tanto, el concepto de diversidad biocultural, incluye la agrobiodiversidad y los paisajes naturales que sean culturalmente relevantes (Cocks & Wiersum, 2014). Así, el patrimonio biocultural es un concepto emergente que se basa en el conocimiento local, las prácticas de uso de la tierra y los valores patrimoniales, las que definen la sostenibilidad y la resiliencia desde la perspectiva de los



habitantes locales (Maffi, 2001; Poole, 2018). La UNESCO utiliza el término “patrimonio cultural biológico” para referirse a los ecosistemas (incluidos los hábitats y las especies) que se originan o se desarrollan a partir de prácticas humanas (UNESCO 2008). El concepto también se ha incorporado a la biología de la conservación y se ha ampliado para incluir la historia del paisaje (Gavin et al. 2015). Bajo este marco y teniendo en cuenta que la conurbación La Serena-Coquimbo ha sufrido una fuerte expansión de su radio urbano, lo que ha ocasionado el reemplazo o modificación de sus zonas naturales (e.g humedales) y semi-naturales (e.g. huertos y parcelas), en este trabajo analizamos la riqueza de la avifauna asociada a parches verdes de la ciudad, luego describimos otros elementos de su patrimonio biocultural y discutimos las posibles relaciones entre biodiversidad, parches verdes y zonas naturales de la conurbación. El propósito de este trabajo es contribuir a las propuestas de conservación y restauración de la urbe, así como aportar a la discusión del nuevo plan de ordenamiento territorial.

## 2. METODOLOGIA

La ciudad de La Serena está ubicada en el norte de la Bahía de Coquimbo, en la provincia de Elqui, Región de Coquimbo, Chile (Figura 1). La matriz urbana se encuentra principalmente sobre cinco terrazas litorales de la zona, con una superficie de 54 km<sup>2</sup> y una diferencia de altura relativa de 130 m desde el nivel del mar hasta la terraza superior (Metrolab, 2016). Elegimos cuatro parches verdes dentro del núcleo urbano de La Serena: la Plaza de Armas, el Parque Coll, el Colegio Alemán de La Serena y el campus Andrés Bello de la Universidad de La Serena. Estos sitios fueron elegidos por su accesibilidad y porque presentaron una cobertura de vegetación importante (Díaz et al. 2016).

*Figura 1: Matriz construida y domesticada de la conurbación La Serena-Coquimbo. Note los humedales ubicados en el centro y los dos extremos de la metrópolis.*



Fuente: Imagen satelital Sentinel 2B. (20-09-2021, color natural, bandas 4,3,2). Elaboración propia (2022).

Los censos de aves se realizaron entre otoño-primavera del 2016 siguiendo la metodología de punto fijo (Ralph et al. 1996). En cada sitio se seleccionaron aleatoriamente 9 puntos de observación. En dichos puntos se registró durante 10 minutos las aves avistadas, oídas y de paso en un radio de 100 m. La abundancia de aves se determinó agrupando los datos de los censos mensuales para cada parche verde. La nomenclatura de las especies y sus nombres comunes siguió lo recomendado por Birds of the World (Billeman et. al, 2022). La riqueza filética correspondió al número de entidades taxonómicas distintas



registradas en los censos y/o reportadas en cada sitio de la urbe en eBird a febrero del 2024. La diversidad de Shannon-Wiener ( $H'$ ), la equidad ( $J'$ ) y otros parámetros comunitarios estándar de las aves en los sitios estudiados, se calcularon mediante el programa SDR4 (Seaby & Henderson, 2017). La significancia de los parámetros fue evaluada por test pareado de remuestreo según Solow (1993). Para la descripción del patrimonio biocultural, se ha seguido una aproximación cuantitativa (e.g. censo de aves) y cualitativa en lo referente a otros elementos bioculturales (e.g. huertos, caletas), a partir de datos levantados por los autores, el análisis de prensa y revisión bibliográfica. En cuanto a las fuentes, junto al análisis de la literatura se acudió a redes sociales y páginas web de colectivos implicados. Las que completan el contenido del plan de ordenación urbanística de La Serena y Coquimbo (MINVU 2019).

### 3. RESULTADOS & DISCUSION

#### 3.1 Avifauna y espacios naturales de La Serena

Se registraron 1451 aves pertenecientes a 10 órdenes, 23 familias y 47 especies. Los Passeriformes presentaron la mayor riqueza con 12 familias y 22 especies (Figura 2). Contrariamente a lo esperado el número de aves introducidas alcanzó un 6.3%, siendo *Passer domesticus* (gorrión común) y *Columba livia* (paloma bravía) las especies más comunes. Las aves nativas correspondieron al 93,7% del ensamble, siendo *Turdus falcklandii* (zorzal) y *Zonotrichia capensis* (chincol) las especies más abundantes. Las aves menos frecuentes fueron *Elanus leucurus* (bailarín), *Phytotoma rara* (rara), *Riparia riparia* (golondrina barranquera) y *Dryobates lignarius* (carpintero). La riqueza específica de la avifauna de los parches verdes de La Serena, es concordante con lo descrito en otros parques urbanos del país (Cursach & Rau 2008).

Figura 2: Gráfico jerárquico de importancia de la diversidad taxonómica de aves en parches verdes de La Serena. El tamaño de las áreas indica la importancia relativa de cada Orden en relación al total de parches de la urbe (entre-paréntesis se indica el número de familias y especies).



Fuente: Datos y elaboración propia (2024).

No encontramos diferencias en la riqueza específica de aves entre el campus Andrés Bello y el Parque Coll, así como entre el Colegio Alemán y la Plaza de Armas (Tabla 1). Esto se explica porque dichos sitios se encuentran muy cercanos y comparten gran parte de las especies. En cambio, el Colegio Alemán y la Plaza de Armas se localizan en puntos lejanos y equidistantes, que junto a las diferencias en la cobertura y estructura de la vegetación (Touret et al. 2021), hacen que la composición de especies sea distinta entre estos. Globalmente, en los parches verdes de la ciudad, predominaron los Passeriformes (47%), junto con los Charadriiformes y Columbiformes, ambos con un 11% de la avifauna (Figura 2).

El campus Andrés Bello tuvo la mayor riqueza de aves con 8 Ordenes, 20 Familias, 32 Géneros y 33 Especies (Tabla 1), donde la familia Trochilidae (picaflores) fue el taxón dominante del ensamble. La Plaza



de Armas presentó una diversidad taxonómica de 6 Ordenes, 16 Familias, 26 Géneros y 27 Especies. La familia Columbidae fue el taxón dominante del ensamble, por la alta abundancia de palomas bravías (*Columba livia*). El Colegio Alemán tuvo una diversidad taxonómica de 7 Ordenes, 19 Familias, 27 Géneros y 28 Especies de aves (Tabla 1). En esta zona verde, predominaron las tórtolas (*Zenaida auriculata*) y zorzales (*Turdus falklandii*). El Parque Coll presentó una riqueza de 32 especies, representadas en 7 Ordenes, 18 Familias y 31 Géneros, donde las aves más abundantes fueron los picaflores (*Sephanoides sephanooides*), la torcaza (*Patagioenas araucana*) y el zorzal (*Turdus falcklandii*). En este sitio destacaron varias especies de rapaces, como también la presencia de *Dryobates lignarius* (carpinterito) y *Patagioenas araucana* (torcaza), ambas especies con problemas de conservación (MMA 2023).

Tabla 1. Riqueza taxonómica y parámetros comunitarios de la avifauna en cuatro parches verdes de la ciudad de La Serena (Región de Coquimbo, Chile).

Parámetro	Colegio Alemán	Andrés Bello	Parque Coll	Plaza de Armas
Riqueza (S)	28	33	32	27
Abundancia	230	262	605	354
Diversidad (H')	2,75	2,58	2,25	2,27
Dominancia	0,13	0,21	0,36	0,37
Equidad (J')	0,83	0,74	0,65	0,69

Fuente: Datos y elaboración propia (2024).

La diversidad de aves fue mayor en el Colegio Alemán ( $H'=2,75$ ) y menor en el Parque Coll ( $H'=2,25$ ), en relación al resto de los parches estudiados (Tabla 1). La equidad en la composición de la comunidad de las aves en las diferentes zonas fue alta (Tabla 1), siendo la comunidad de aves del Colegio Alemán la más homogénea ( $J'=0,83$ ) y la del Parque Coll, la más heterogénea ( $J'=0,65$ ). Esto significa que la avifauna del Colegio Alemán estuvo dominada por varias especies igualmente abundantes, en cambio el Parque Coll y la Plaza de Armas ( $J'=0,69$ ), presentaron una menor cantidad de especies dominantes y varias especies con abundancia menores (Tabla 1). Aparentemente los parámetros comunitarios están relacionados con el tipo y cobertura de la vegetación predominante en el sector. Así, el campus Andrés Bello que tuvo una riqueza y diversidad de aves importante, tiene también una alta cobertura de plantas nativas y exóticas (Díaz et al. 2016). Además, las especies arbustivas y arboladas se organizan en un estrato vegetal continuo, en donde las aves pueden encontrar un hábitat apropiado para su desarrollo (Leveau & Leveau, 2006). Esta zona se encuentra cercana al Parque Coll, el parche verde de mayor tamaño de la ciudad, que podría funcionar como un sumidero de especies dentro de un gradiente de urbanización (Estades, 1995; Faggi & Perepelizin, 2006). En cambio, la Plaza de Armas tuvo una riqueza y diversidad intermedia (Tabla 1) que se explica por una intervención antrópica importante, con una baja cobertura de plantas nativas y un paisaje dominado por jardines abiertos. Este parche se encuentra aislado y en el centro de la urbe. Finalmente el Colegio Alemán, al igual que la Plaza de Armas, presentó una baja riqueza de aves (Tabla 1), la cual estaría relacionada con la baja cobertura vegetal y escasa cobertura de plantas nativas (Touret et al. 2021).

En resumen, los parches verdes de La Serena albergan una importante riqueza de aves, que no siempre es conocida y valorada. Esta riqueza aumenta si consideramos las aves acuáticas y playeras presentes en los humedales de la conurbación. Cabe destacar, que tanto los humedales grandes (Río Elqui) como pequeños (El Culebrón), presentan una riqueza filética similar (Bravo-Naranjo et al. 2019), los que juntos a pozas temporales, estanques y otros cuerpos de agua dentro de la ciudad, podrían formar una red de sitios que aloja una avifauna importante, que estaría conectada con las zonas agrícolas y los parches verdes de la metrópolis. Dado que la conurbación continuará expandiéndose e invadiendo las zonas naturales y domesticadas, es razonable que aumente la pérdida de biodiversidad y se reduzcan las capacidades de adaptación al cambio climático de la urbe (Contreras-López & Zuleta-Ramos, 2019).

### 3.2 Patrimonio biocultural de La Serena-Coquimbo

Actualmente, los ecosistemas urbanos son reconocidos como un complejo acoplamiento de hábitats, biotas, procesos ecológicos y dinámicas humanas (Alberti 2008). La mayoría de los estudios han utilizado las áreas verdes (Chiesura, 2004) y humedales (Paul & Meyer 2001) para analizar las interacciones entre



estos sistemas. En las urbes, las aves (Chace & Walsh 2006) y las plantas (Fineschi & Loreto, 2020), han sido los taxa más estudiados del patrimonio biocultural. El proceso de desarrollo y expansión urbana de La Serena-Coquimbo, ha presionado permanentemente los espacios naturales de la urbe, en particular los humedales, a pesar de su riqueza biológica y paisajística (Bravo-Naranjo et al. 2020). Estas dinámicas demandan un cambio para revertir los procesos de degradación y pérdida de los servicios ecosistémicos de los sistemas naturales y erosión del patrimonio biocultural de la metrópolis. Aun así, los espacios naturales y parches verdes de la urbe como plazas (Figura 3), el entorno rural colindante e incluso los sitios abandonados, son centrales en la matriz del territorio y su valorización creciente por la ciudadanía supone una oportunidad para su restauración y conservación.

Figura 3: Parches verdes y patrimonio biocultural de la conurbación La Serena-Coquimbo (Chile). Vista de la Plaza de Armas (A) y de la plazoleta Lourdes (B).



Fuente: Fotos y elaboración propia (2020).

En la conurbación encontramos varios sitios que representan el patrimonio biocultural de la zona, como parques urbanos, patios de escuelas, huertos familiares, techos verdes, canales o bio-drenajes (bioswales) y calles arboladas, entre otros. Por ejemplo, la Plaza de Armas de La Serena, no sólo alberga una variedad de aves (ver Figura 2) y plantas nativas (Díaz et al. 2016), sino también es un lugar de encuentro cívico, de esparcimiento y de relajación de la comunidad. Otro elemento importante de la conurbación son sus amplias playas (Figura 4) que tienen un desarrollo importante en ambas ciudades de la metrópolis, que la conecta a través de la avenida del mar y una memoria histórica (Figura 4b) que configuran una identidad y sentido de pertenencia de la conurbación. Las zonas de dunas que aún permanecen, no sólo enriquecen el paisaje natural de la conurbación, sino que constituyen sitios de nidificación de varias especies de aves con problemas de conservación (Bravo-Naranjo et al. 2019) y que contienen además remanentes de la flora nativa costera (Figura 4a) de Coquimbo.

El desarrollo de infraestructura vial y la presión antrópica por disponer de suelos urbanizables en La Serena-Coquimbo, más la ausencia de estrategias de planificación urbana, que incorporen criterios de conservación e integración de estos espacios naturales, han generado conflictos de dicotomía espacial y segregación territorial de la urbe (Metrolab, 2016). Así, por ejemplo, la expansión urbana sobre el estuario del Río Elqui, situado al norte del Faro Monumental de La Serena (Figura 4b), ha producido la fragmentación y la pérdida de hábitats de este sistema natural (Bravo-Naranjo & Zuleta-Ramos, 2019), con el consiguiente deterioro de su biodiversidad y en la provisión de servicios ecosistémicos (Figura 5c) para las comunidades humanas que históricamente han utilizado este humedal.



Figura 4: Patrimonio biocultural de la conurbación La Serena-Coquimbo (Chile). Playa Abarca Norte (A) y vista histórica de 1960 (B) y actual (C) del Faro Monumental de La Serena.



Fuente: Foto superior de Juan González 2020 (A) e inferior de Jorge Watson 1960 (B) & Patricio Winkler 2022 (C).

A pesar que el crecimiento inmobiliario en el estuario del Río Elqui se desarrolló en terrenos dedicados a la agricultura, los efectos sobre el paisaje en los alrededores son evidentes y a una escala menor son más notorios, al percibirse en forma negativa por las comunidades aledañas (Cilliers, 2023). Actualmente, el estuario del Río Elqui cuenta con la figura de protección de Humedal Urbano (BCN 2022), pero ello no ha impedido su deterioro progresivo por la presión inmobiliaria. En lado sur de la Bahía de Coquimbo, encontramos el humedal El Culebrón (Figura 1), que posee una importante riqueza de fauna y flora nativa y un valioso patrimonio paleontológico (Salinas, 1988). El humedal provee diversos servicios culturales, como actividades educativas, observación de aves y recreación, que lo relaciona con el turismo sustentable. La importancia ecosistémica del Culebrón está en relación con el control de inundaciones, la estabilización de la costa y protección contra tormentas (Zuleta-Ramos et al. 2020).

Tradicionalmente, la quebrada de El Culebrón era una zona agrícola y ganadera, que utilizaba las aguas para riego y otros fines. Hoy existen varios pozos y norias en explotación, que son utilizados para riego tecnificado y mantención de canchas de golf en la parte superior de su microcuenca (Zuleta-Ramos et al. 2020). En la desembocadura del humedal existen algunos asentamientos humanos que trabajan como recolectores de algas (*Gracilaria chilensis*) en la playa Changa colindante (Figura 5a) y que también explotan algunos recursos del humedal como agua dulce para consumo humano y para lavar sus productos del mar, la pesca de lisas (*Mugil cephalus*) y pejerreyes (*Odontesthes regia*), así como la captura del camarón de río (*Cryphiops caementarius*). El estero Culebrón, ha sido uno de los humedales con mayores amenazas de la Bahía de Coquimbo, debido al desarrollo urbano, la presencia de microbasurales, relaves mineros, escombros y una carretera que cruza el sitio (Zuleta-Ramos et al. 2020). Actualmente existen otras presiones como la presencia de perros callejeros (Bravo-Naranjo et al. 2019), introducción de especies invasoras como el jacinto de agua (*Eichhornia crassipes*) y el pez chanchito (*Australoheros facetus*), que amenazan gravemente la integridad del Culebrón (Rivera et al. 2009; Avilés et al. 2018).

Pero no sólo los humedales y los parches verdes de La Serena-Coquimbo son importantes para la conservación del patrimonio biocultural de la metrópolis. También tenemos las ferias libres, mercados y las caletas pesqueras (Figura 5b). Las ciudades son importantes centros de intercambio de plantas y animales utilizadas como medicinas, alimentos y para el bienestar espiritual (Alves & Rosa, 2007). En las caletas pesqueras se comercializa la diversa ictiofauna local (Figura 5b), como el jurel (*Trachurus murphyi*) y la merluza (*Merluccius gayi*), así como variados mariscos que forman parte del patrimonio gastronómico local. En las ferias libres abundan las hortalizas, frutas y plantas de todo tipo, incluyendo también la



comercialización de aves domésticas. Estas plantas y animales se obtienen (y se exportan) desde las zonas rurales colindantes, lo que plantea dudas sobre la sostenibilidad de la cadena de suministro rural-urbana (y transnacional) debido al cambio del uso del suelo de la metrópolis (Mashini et al. 2018).

Figura 5: Patrimonio biocultural de la conurbación La Serena-Coquimbo (Chile). Recolectores de Algas de la Playa Changa (A), pescadería caleta Coquimbo (B) y esparcimiento en el Río Elqui (C).



Fuente: Fotos y elaboración propia (2022).

Antiguamente, los mercados de la conurbación comercializan animales, verduras, frutas y plantas de todo tipo, incluyendo aves cinegéticas y anfibios, muy apetecidos por la gastronomía local. Pero con la modernidad cambió radicalmente este escenario, porque el mercado central de La Serena, se transformó en un recinto de venta de artesanías y restaurantes. En el puerto de Coquimbo, el mercado se cerró para dar lugar a un centro comercial. Una situación similar ocurrió con los huertos familiares de La Serena, donde se cultivaban chirimoyas (*Annona cherimola*), olivos (*Olea europaea*), papayos, (*Vasconcellea chilensis*), higueras (*Ficus carica*) y otras plantas, que progresivamente fueron desplazados por la urbanización y cuyos frutos ahora importamos. Estos espacios urbanos promovían la agrobiodiversidad y el uso de variedades de plantas y animales locales, pero también cumplían otras funciones como sitios de identidad y cohesión social (Ladio et al. 2013; Browne-Ciampi, 2021), papel que ahora han asumido las ferias libres y también las caletas pesqueras, que son manifestaciones bioculturales que han sobrevivido en la urbe, aunque el contexto histórico-cultural que las originaron haya desaparecido.

Las ferias libres y las caletas pesqueras de la conurbación son un espacio de adaptación contra los rápidos procesos de homogeneización agrícola y alimentaria. Las ferias y caletas conectan a los habitantes urbanos con los agricultores y pescadores artesanales, los que están íntimamente vinculados a sus territorios de producción local (Longo Blason et al. 2022). En consecuencia, estos constructos socio-culturales colocan a los espacios y experiencias bioculturales en el centro de la conurbación. Por ello, las ferias y caletas tienen un gran potencial en la recomposición de la memoria biocultural de la metrópolis. Sin embargo, las ferias libres no estarían contempladas en un proyecto país y tampoco en la planificación de las ciudades. Es más, la pérdida progresiva del cinturón agrícola rural de la ciudad se ha fragmentado por la colonización de la urbe, generando un costo creciente del traslado de bienes y servicios a la ciudad. Así, las ferias libres están sujetos a una fuerza disruptiva generada desde de las políticas públicas, mediante un proyecto único de verticalidad y de homogenización (Max-Neef et al. 1998).



#### 4. CONCLUSIONES

La riqueza de aves en los parches verdes de La Serena-Coquimbo es alta en relación con las zonas naturales de la urbe y otras ciudades del país, dado que estarían conectada funcionalmente con las zonas agrícolas y humedales de la metrópolis, compartiendo un subconjunto del ensamble de la conurbación. Los parches verdes junto con los humedales, parques, caletas pesqueras y las ferias libres, constituyen el patrimonio biocultural de La Serena-Coquimbo, donde cada uno de ellos realizan funciones ecológicas específicas. Cada elemento biocultural de la conurbación está integrado en un contexto social diverso y dinámico, que además de mantener el funcionamiento del ecosistema urbano, proporciona espacios inclusivos, adecuados para su propósito que aborda tanto las necesidades locales como la visión socio-cultural de la metrópolis. La planificación sustentable de la metrópolis debe enfatizar la provisión de los bienes y servicios ecosistémicos de sus humedales, playas y parches verdes, que permitiría fortalecer la matriz territorial de la urbe. Las relaciones entre el tejido construido y las zonas naturales, basadas en las dinámicas de movilidad, así como las formas de habitar los espacios públicos, son los principios que deben considerarse para establecer los criterios de ordenamiento territorial que integren los espacios naturales y construidos, en una estructura socio-ecológica que contribuya a la sostenibilidad de la conurbación.

**Agradecimientos:** Este trabajo fue financiado por el proyecto de investigación Sistema Articulado de Investigación en Cambio Climático & Sustentabilidad en Zonas Costeras de Chile (PFUE-RED-21992).

#### REFERENCIAS

- Alberti, M. (2008). *Advances in urban ecology: Integrating humans and ecological processes in urban ecosystems*. Springer. New York, USA.
- Alikhani, S., Petri Nummi, P. & Anne Ojala. A. (2021). Urban wetlands: A review on ecological and cultural values. *Water* 13: 1-47 (3301). doi:10.3390/w13223301
- Alves, R.R.N. & Rosa, I.L. (2007) Zootherapy goes to town: The use of animal-based remedies in urban areas of NE and N Brazil. *Journal of Ethnopharmacology* 113: 541-555. doi:10.1016/j.jep.2007.07.015
- Avilés, J., López, A. & Flores, H. (2018). Interacciones tróficas de *Australoheros facetus* (Perciformes: Cichlidae), pez exótico en el humedal El Culebrón, Coquimbo, Chile. *Revista de Biología Marina y Oceanografía* 53: 99-105. doi:10.22370/rbmo.2018.53.0.1261
- Azous, A. (1991). An analysis of urbanization effects on wetland biological communities. M.S. thesis. University of Washington, Department of Civil Engineering, Seattle, WA, USA.
- BCN (2022). Resolución 833 Exenta del Ministerio del Medio Ambiente. Reconoce de oficio humedal urbano Río Elqui, Altovalsol a desembocadura. Promulgación: 25 Julio 2022, Publicación: 5 Agosto 2022. Biblioteca del Congreso Nacional (BCN), Valparaíso, Chile.
- Billerman, S.M., Keeney, B.K., Rodewald, P.G. & Schulenberg T.S. (eds) (2022). *Birds of the World*. Cornell Laboratory of Ornithology, Ithaca, NY, USA. <https://birdsoftheworld.org/bow/home>
- Bravo-Naranjo, V. & Zuleta-Ramos, C. (2019). Amenazas y presiones a los humedales costeros de Coquimbo. En: *Humedales de la Región de Coquimbo: Biodiversidad, Vulnerabilidades & Conservación* (pp. 228-253). Editorial Universidad de La Serena, La Serena, Chile.
- Bravo-Naranjo, V., Zuleta-Ramos, C. & Piñones-Cañete, C. (2019). Avifauna de los humedales costeros de la Región de Coquimbo. En: *Humedales de la Región de Coquimbo: Biodiversidad, Vulnerabilidades & Conservación* (pp. 112-142). Editorial Universidad de La Serena, La Serena, Chile.
- Bravo-Naranjo, V., Zuleta-Ramos, C., Contreras-López, M., Cea Villablanca, A., Larraguibel González, C., Pastén Marambio, V. & Salcedo Castro, J. (2020). Estuario Río Elqui. En: *Atlas humedales costeros de Coquimbo: Biodiversidad & territorio* (pp.52-63). Ediciones Universidad de La Serena, La Serena, Chile.
- Browne-Ciampi, M. (2012). La comunidad realizada: las ferias libres de Santiago como lugares de valor patrimonial. *Memoria de Antropología*. Universidad de Chile, Santiago, Chile.
- Chace, J.F. & Walsh, J.J. (2006). Urban effects on native avifauna: a review. *Landscape and Urban Planning* 7: 46–69. doi:10.1016/j.landurbplan.2004.08.007
- Chiesura, A. (2004). The role of urban parks for the sustainable city. *Landscape and Urban Planning* 68:129-138. doi:10.1016/j.landurbplan.2003.08.003
- Cilliers, E.J. (2023). Social perceptions of the value of green spaces: A view from the South. *Frontiers in Sustainable Cities* 4: 1-11 (1037123). doi:10.3389/frsc.2022.1037123.



- Cocks, M.L. & Wiersum, F. (2014). Reappraising the concept of biocultural diversity: A perspective from South Africa. *Human Ecology* 42: 727-737. doi:10.1007/s10745-014-9681-5.
- CONAF (2010). Programa nacional para la conservación de humedales insertos en el sistema nacional de áreas silvestres protegidas del estado. Corporación Nacional Forestal (CONAF), Gerencia de Áreas Silvestres Protegidas. Santiago, Chile.
- Contreras-López, M. & Zuleta-Ramos, C. (2019). Vulnerabilidades de los humedales costeros de Coquimbo. En: *Humedales de la Región de Coquimbo: Biodiversidad, Vulnerabilidades & Conservación* (pp.190-226). Editorial Universidad de La Serena, La Serena, Chile.
- Cursach, J. & Rau, J. (2008). Avifauna presente en dos parques urbanos de la ciudad de Osorno, Sur de Chile. *Boletín Chileno de Ornitología* 14: 98-103.
- Derr, V. (2018). Urban green spaces as participatory learning laboratories. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Urban Design and Planning* 171: 25-33. doi:10.1680/jurdp.17.00009
- Díaz, I. & Armesto, J. (2003). La conservación de las aves silvestres en ambientes urbanos de Santiago. *Revista Ambiente y Desarrollo de CIPMA* 19: 31-38.
- Díaz, K., Ramos, J. & Páez, C. (2016). Abundancia y riqueza de especies vegetales nativas y endémicas en parques y plazas de la ciudad de La Serena. Unidad de Investigación. Departamento de Biología, Universidad de La Serena, La Serena, Chile.
- Elmqvist, T., Redman, C.L., Barthel, S. & Costanza, R. (2013). History of urbanization and the missing ecology. In: *Urbanization, Biodiversity and Ecosystem Services: Challenges and Opportunities*. (pp.13-30). Springer Dordrecht, Heidelberg, New York and London.
- Estades, C. (1995). Aves y vegetación urbana: El caso de las plazas. *Boletín de Ornitología* 2: 7-13.
- Faggi, A. & Perepelizin, P. (2006). Riqueza de aves a lo largo de un gradiente de urbanización en la ciudad de Buenos Aires. *Revista del Museo Argentino de Ciencias Naturales* 8: 289-297.
- Fineschi, S. & Loreto, F. (2020). A survey of multiple interactions between plants and the urban environment. *Frontiers in Forest and Global Change* 3: 1-19 (30). doi: 10.3389/ffgc.2020.00030
- Gavin, M.C., McCarter, J., Mead, A., Berkes, F., Stepp, J.R., Peterson, D. & Tang, R. (2015). Defining biocultural approaches to conservation. *Trends in Ecology and Evolution* 30(3): 140-145. doi:10.1016/j.tree.2014.12.005
- Grilo, F., Pinho, P., Aleixo, C., Catita, C., Silva, P., Lopes, N., Freitas C., Santos-Reis, M., McPhearson, T. & Branquinho, C. (2020). Using green to cool the grey: modelling the cooling effect of green spaces with a high spatial resolution. *Science of Total Environment* 724: 138182. doi:10.1016/j.scitotenv.2020.138182
- Ladio, A.H., Molares, A., Ochoa, J. & Cardoso, M.B. (2013). Etnobotánica aplicada en Patagonia: La comercialización de malezas de uso comestible y medicinal en una feria urbana de San Carlos de Bariloche (Argentina). *Boletín Latinoamericano y del Caribe de Plantas Medicinales y Aromáticas* 12: 24-37.
- Leveau, C. & Leveau, L. (2006). Ensamble de aves en calles arboladas de tres ciudades costeras del sudeste de la Provincia de Buenos Aires, Argentina. *Hornero* 21: 25-30.
- Longo Blasón, M., Molares, S. & Ladio, A.H. (2022) Las etnoespecies comercializadas en la feria de agricultores de Bariloche (Rio Negro, Argentina) y su versatilidad en alimentos locales: Contribuciones hacia la soberanía alimentaria local. *Boletín de la Sociedad Argentina de Botánica*. 57: 1-22.
- Lovell, R., Wheeler, B.W., Higgins, S.L., Irvine, K.N. & Depledge, M.H. (2014). A systematic review of the health and well-being benefits of biodiverse environments. *Journal of Toxicology and Environmental Health, Part B, Critical Reviews* 17: 1-20. doi:10.1080/10937404.2013.856361
- Max Neef, M., Elizalde, A. & Hopenhayn, M. (1998). *Desarrollo a escala humana*. Editorial Nordan-Comunidad (2ed). Montevideo, Uruguay.
- Maffi, L. (2001). *On Biocultural Diversity: Linking Language, Knowledge, and the Environment*. Smithsonian Institution Press. Washington, DC, USA.
- Mashini, D., Soulier, M. Vera, F. (2018). Plan de acción La Serena Coquimbo: El potencial de un área metropolitana integrada y sostenible. Banco Interamericano de Desarrollo. Ograma Impresores, Santiago, Chile.
- Metrolab (2016). *Paisajes metropolitanos-hábitats verdes: Río Elqui y El Culebrón*. La Serena, Chile.
- MINVU (2019). Memoria explicativa: Plan regulador intercomunal provincia del Elqui. Secretaria regional ministerial de vivienda y urbanismo (MINVU). Región de Coquimbo, La Serena Chile



- MMA (2023). Lista de especies nativas según estado de conservación. 18° Proceso. Sitio web clasificación de especies silvestres (<http://www.mma.gob.cl/clasificacionespecies>). Ministerio del Medio Ambiente (MMA), Santiago, Chile.
- Paul, M.J. & Meyer, J.L. (2001). Streams in the urban landscape. *Annual Review of Ecology and Systematics* 32: 333–365. doi:10.1146/annurev.ecolsys.32.081501.114040
- Peters, K., Elands, B. & Buijs, A. (2010). Social interactions in urban parks: stimulating social cohesion? *Urban Forestry and Urban Greening* 9: 93–100. doi:10.1016/j.ufug.2009.11.003
- Phillips, T.B., Wells, N.M., Brown, A.H., Tralins, J.R. & Bonter, D.N. (2023). Nature and well-being: The association of nature engagement and well-being during the SARS-CoV-2 pandemic. *People and Nature* 5: 607–620. doi: 10.1002/pan3.10433
- Poole, A.K. (2018). Where is Goal 18? The need for biocultural heritage in the sustainable development goals. *Environmental Values* 27: 55–80. doi:10.3197/096327118X15144698637522.
- Posey, D.A. (1999). Introduction: Culture and nature-the inextricable link. In: D.A. Posey (Ed.), *Cultural and spiritual values of biodiversity* (pp. 1-19). UNEP & Intermediate Technology Publications. London, UK.
- Ralph, C.J., Geupel, G.R., Pyle, P., Martin, T.E., Desante, D.F. & Milá, B. (1996). *Manual de métodos de campo para el monitoreo de aves terrestres*. General Technical Report PSW-GTR-159. Pacific Southwest Research Station, Forest Service. Albany, CA, USA.
- Reyes-Päcke, S. & Figueroa-Aldunce, I.M. (2010). Distribución, superficie y accesibilidad de las áreas verdes en Santiago de Chile. *EURE* 36: 89-110.
- Rigolon, A., Browning, M.H.E., Lee, K. & Shin, S. (2018). Access to urban green space in cities of the global South: A systematic literature review. *Urban Science* 2: 1-25 (67). doi:10.3390/urbansci2030067
- Rivera, L., Quiroz, S. & Arancibia, J. (2009). Propuesta de plan integral de restauración del humedal El Culebrón, Región de Coquimbo. Informe Técnico, La Serena, Chile.
- Salinas, P. (1988). Hallazgo de cetáceos fósiles (Mysticeti, Balaenopteridae) en la ciudad de Coquimbo, Chile. *Revista Geológica de Chile*. 15: 89-94.
- Sandström, U.G., Angelstam, P. & Mikusiński, G. (2006). Ecological diversity of birds in relation to the structure of urban green space. *Landscape and Urban Planning* 77: 39-53. doi:10.1016/j.landurbplan.2005.01.004
- Seaby, R.M.H. & Henderson, P.A. (2017). SDR IV-Measuring and understanding biodiversity. Pisces Conservation Ltd. Lymington, Hampshire, UK.
- Shatkin, G. (2007). Global cities of the South: Emerging perspectives on growth and inequality. *Cities* 24: 1-15. doi:10.1016/j.cities.2006.10.002
- Solow, A.R. (1993). A simple test for change in community structure. *Journal of Animal Ecology* 62: 191-193. doi:10.2307/5493
- Touret, A., Castillo, N., Díaz, T., Lara, E., Riegel, J., Tapia, C., Varela, V., Villa-Myer, W. (2021). Caracterización del ensamble de aves en parches verdes de la ciudad de La Serena: Importancia de los parques. *Brotos Científicos* 5: 45-54. doi:10.35588/bc.v5i2.93
- UNESCO (2008). *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*. The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), World Heritage Centre, Paris, France.
- Wu, J. (2014). Urban ecology and sustainability: The state of the science and future directions. *Landscape and Urban Planning* 125: 209-221. doi:10.1016/j.landurbplan.2014.01.018
- Zuleta-Ramos, C., Bravo-Naranjo, V., Contreras-López, M., Cea-Villablanca, A., Larraguibel-González, C., Osorio-Barahona, R. & Pastén-Marambio, V. (2020). Estero El Culebrón. En: *Atlas Humedales Costeros de Coquimbo: Biodiversidad & Territorio* (pp. 66-78). Ediciones Universidad de La Serena, La Serena, Chile.





# ANÁLISIS DEL PROYECTO URBANO LAGOS DE TORCA EN EL CONTEXTO DE APROPIACIÓN ILEGAL E INFORMAL DEL SUELO EN BOGOTÁ

AMANDA ANDRADE BENITEZ<sup>1</sup>

NATALIA CÓRDOBA CHICO<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Lenguas, École des hautes études commerciales de Paris, 1 rue de la Libération, 78350 Jouy-en-Josas, Francia, amanda.andrade@external.hec.fr*

<sup>2</sup>*Centro de investigación, Profesional en economía y gestión financiera, Bogotá, Universidad de la Salle, ncordova20@unisalle.edu.co*

**Resumen.** Se propone un análisis del más reciente proyecto urbanístico de Bogotá, denominado Lagos de Torca, considerando su inserción en las dinámicas tradicionales de ocupación y uso del suelo de esta ciudad. Se adopta la metodología de doble escala, una sobre el proyecto y la otra a través del sistema urbano al que pertenece. Inicialmente se analiza el objeto de estudio, a partir de la mirada sostenible que presentan los actores urbanos que lo promocionan, y luego se sitúa dentro del sistema urbano, considerando la historia de apropiación y extensión del espacio de Bogotá. Se concluye que no se presenta como generador de una nueva dinámica que con su oferta de hábitat y de vivienda, interrumpa el proceso de expansión urbana y le ponga límites sobre el terreno, a la ciudad.

**Palabras clave:** Bogotá, sostenibilidad, expansión, frente urbano, ocupación ilegal/informal, urbanismo sostenible

## ANALYSIS OF THE LAGOS DE TORCA URBAN PROJECT IN THE CONTEXT OF ILLEGAL AND INFORMAL LAND APPROPRIATION IN BOGOTÁ.

**Abstract.** The article proposes an analysis of the most recent urban development project in Bogotá, called Lagos de Torca, considering its insertion in the traditional dynamics of occupation and land use in this city. A double scale methodology is adopted, one on the project and the other through the urban system to which it belongs. Initially, it is dealt with from the sustainable point of view of the actors who promote it, and then it is placed within the urban system, considering the history of appropriation and the extension of the space of Bogotá. It is concluded that it does not present itself as a generator of a new dynamic that, with its habitat and housing offer, interrupts the process of urban expansion and places limits on the city's terrain.

**Keywords:** Sustainability, sprawl, urban frontage, informal occupation, sustainable urbanism



## 1. PRESENTACIÓN, MARCO TEÓRICO Y METODOLOGÍA

Reflexionar sobre el medio ambiente en las ciudades hispanoamericanas conlleva un sentimiento de nostalgia porque remite a espacios y territorios sobre los cuales las civilizaciones prehispánicas evolucionaron hasta la llegada de los conquistadores en el siglo XVI. Los caciques muiscas de Bogotá y los indígenas asentados en el altiplano cundi-boyacense sobre la Cordillera Oriental colombiana, muy probablemente observaban el paisaje desde las laderas y picos de las montañas y los cerros, y divisaban al horizonte una inmensa planicie tupida por la profundidad de la vegetación del bosque andino, por sus espejos de agua y por los paisajes que ofrecían las épocas de lluvia y sol, y los ires y venires diarios de la neblina.

Hoy Bogotá y su Región Metropolitana, más de 1.600 kms de extensión, ocupan la altiplanicie cundi-boyacense, sobre el rico suelo de la Sabana, espacio de interacción de sus 8 millones de habitantes. En el contexto de la transformación del espacio y del crecimiento urbano bogotano actual, se viene aplicando como en otras áreas urbanas del mundo, el concepto de desarrollo humano y sostenible (Sachs 2012, 2015), que basado en el enfoque liberal (Greene, 2005), concerta los principios esenciales de competitividad, crecimiento, sostenibilidad y equidad, en la planificación y en los modelos de ciudad. Las visiones liberales de la ciudad (Hackworth, 2006), se materializan en el suelo y en la manera como se interviene a través de modelos de ordenamiento urbano (Chloé Nicolas-Artero et al., 2021), cuyas prácticas de planificación han mostrado la reducción de los espacios naturales (Alain Musset, 1991).

A pesar de que en Bogotá y su región la ecología esté presente desde hace 50 años en su planificación, los conflictos ambientales asociados a procesos y prácticas de ordenamiento se originan en el desarrollo urbano legal, ilegal y especulativo sobre ecosistemas y áreas protegidas, en el desarrollo de actividades urbanas de alto impacto, en áreas rurales y en la conservación de la biodiversidad, entre otros (Quimbayo, 2024). Hacia la zona norte, se ha demostrado, por ejemplo, una primacía de los criterios de rentabilidad de los proyectos de desarrollo local; ello a través de la evidencia de que conceptos en los que se basa el desarrollo sostenible sufren transformaciones en las escalas locales (Beuf, 2014). En el mismo orden, la complejidad de los conflictos medioambientales ha mostrado que, en esta ciudad, se ha dado el fenómeno de su intratabilidad (Rojas, 2019), originadas en las disputas profundas entre intereses y actores locales muy diversos.

Se entiende así, que, por realidades como estas, el concepto de desarrollo sostenible haya generado críticas profundas, y se haya considerado como de "significante vacío" (Rojas, 2019), pues su polivalencia, su incapacidad para generar equidad para las generaciones actuales y futuras, así como su uso en tanto que insumo legitimador de la intervención sobre la naturaleza, apunta a reverdecer inversiones capitalistas (Harvey, 2018).

En este marco, nos interrogamos sobre la manera como se gestiona dicha contradicción en la planificación del proyecto urbano Lagos de Torca, ya que se plantea como eje básico, el desarrollo sostenible y tiene por objeto la expansión urbana de Bogotá hacia el noroeste. En este sentido, el interés que presenta su estudio está ligado a su extensión territorial, 1.803 ha, su propuesta urbana planificada y medioambientalmente sostenible, su impacto en términos de organización espacial y la importante inversión financiera prevista, casi 1 millardo de euros.

En tanto que unidad de análisis, Lagos de Torca es un proyecto urbano y por ende se entiende como un instrumento de acción pública llevado a cabo mediante acciones colectivas intersectoriales, basadas en asociaciones de actores que movilizan una amplia gama de agentes, grupos e instituciones durante periodos relativamente largos (Pinson, 2002).

Así, el método de observación adoptado es doble escala, una sobre el proyecto y la otra a través del sistema urbano al que pertenece. Inicialmente, se trata el tema a partir de la mirada medioambientalmente sostenible de los actores que lo promocionan, y luego se sitúa dentro del sistema urbano, examinando la historia de apropiación y extensión del espacio de Bogotá. Consideramos por consiguiente un ir y venir entre lo particular y lo general, entre la lectura de la grande escala, es decir Bogotá, y la media escala, el proyecto Lagos de Torca.

La hipótesis propuesta apunta a que el proyecto analizado es una respuesta a las dinámicas de expansión urbana de Bogotá, cuyo fondo son las disputas por la apropiación del espacio basadas en el empuje del frente urbano. A pesar de que el sistema urbano ha tenido como modelo de crecimiento, la ilegalidad y la legalidad, la formalidad y la informalidad, el proyecto se presenta por los gestores urbanos como paralelo y ajeno a estas dinámicas de apropiación del suelo. En cuanto al aspecto medioambiental,



la administración le designa al desarrollador privado, las tareas de restauración y conservación medioambiental que no realizó, en especial sobre las áreas otorgadas al proyecto.

## 2. UN PROYECTO URBANO INSCRITO EN EL MARCO DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

Las fotos publicitarias de Lagos de Torca, uno de los grandes proyectos de construcción de vivienda en Bogotá al norte de la ciudad, nos invitan a soñar con lo que sus promotores han denominado el proyecto de la "Bogotá del futuro", de la "Ciudad dentro de la gran ciudad", de la "Ciudad de los 30 minutos", del "Modelo de urbanismo en América Latina" (Figura 1 y 2), "espectacular" (A. Callejas, 2023).

*Figura 1. Proyección virtual publicitaria de Lagos de Torca*



Fuente: web Lagos de Torca 2024

Dominada por una perspectiva lineal, la imagen nos presenta en su centro un espejo de agua alargado y angosto, suerte de separador hídrico que divide el espacio y se asemeja a una rivera que refleja la sombra de algunos árboles y arbustos sembrados en el área que lo bordea a lado y lado. Este se presenta como una amplia zona cubierta por colores verdes, de los que podemos adivinar que es pasto natural donde toman lugar canchas de fútbol y parques. El ambiente seguro, armonioso, ordenado, y aséptico, se complementa a los costados, por amplias vías diferenciales para la circulación peatonal o vehicular. Hábitat moderno y depurado, edificios en ladrillo o cubiertos de vidrio, cara a cara, balcones adornados con plantas suspendidas, comercios, servicios, e incluso una bandada de aves en el horizonte, son el paisaje por donde gente despreocupada se pasea, hace deporte, consume y se asolea en este espacio plano que tiene por límite las bases de los Cerros Orientales.



Figura 2. Proyección virtual publicitaria de Lagos de Torca. Detalle.



Fuente: web Lagos de Torca 2024

Adicionalmente, si A. Callejas, Gerente de la obra insiste en el hecho de que es "desde la sostenibilidad que se hará todo", señalando que este concepto es el pilar de la propuesta, es porque sobre las 1.803 ha sobre el cual se extiende, se proyectan intervenciones sostenibles entre las cuales la reconfiguración y potencialización de 9 quebradas que conectan los cerros orientales con el humedal Torca-Guaymaral, la siembra de 100 mil árboles, el saneamiento básico, y la construcción de un parque metropolitano de 1.5 km<sup>2</sup> que se mantendrá a 50 % bajo protección ambiental (Figura 3). En la visión sostenible y urbana de sus promotores, este generará espacio público entre las calles 183 a la 245 y de la carrera 7<sup>a</sup>, a la futura expansión de la avenida Boyacá 2, que demanda la extracción de 20,87 ha de la reserva Thomas van Der Hammen (Figura 4). Al interior de la zona sus promotores garantizan vías de conexión para hacer realidad la Bogotá de los 30 minutos, que además se propone ser social, pues de las 135.000 viviendas que albergarán casi 450 mil personas, 40 % estarán dirigidas a habitantes con ingresos bajos.

Figura 3. Lagos de Torca, proyección de intervención sostenible



Fuente: web Lagos de Torca 2024



Figura 4. Lagos de Torca, proyección de intervención sostenible con vías planificadas en color rojo



Fuente: web Lagos de Torca 2024

En efecto, la administración de centro izquierda verde de Claudia López (2020-2023), incorporó ampliamente el desarrollo sostenible al discurso interno capitalino a través del Plan de Desarrollo "Bogotá Reverdece" el cual se basó en el horizonte temático de los ODS y sus metas de sostenibilidad, equidad, protección al medio ambiente, así como en el Plan de Ordenamiento Territorial, El Renacer de Bogotá (2022-2035), federado en políticas de sostenibilidad de los temas transversales (Decreto 555 en 2021). La acción externa también incluyó las cuestiones de la agenda urbana internacional a través de la Dirección de Relaciones Internacionales, la cual fue estructurada con dicha perspectiva (Entrevista a Lina Ramírez, 2023).

En este contexto, Ciudad Lagos de Torca resulta ser un componente esencial del Plan de Desarrollo que pretende dar respuesta a los imperativos de la ciudad sostenible. Promete cumplir con los compromisos internacionales, generar un hábitat moderno y medioambiental sostenible, dentro del cual la prolongación del espacio urbano gracias a su planificación se fija por meta "rescatar las estructuras ecológicas y garantizar un hábitat en el que convivan el agua y la fauna con una forma urbana eficiente y rica en espacios verdes" (Lagos de Torca web). Visto en dicha óptica, es para la administración y sus desarrolladores, una tentativa inédita desde lo urbano y lo ambiental, un esfuerzo de ordenamiento del territorio que crea espacio urbano y genera plusvalía sobre los recursos de suelo urbano (Decreto 376, 2023) y de capital financiero público y privado, de casi 1 millardo de euros. Veamos la manera como se inscribe el proyecto en el sistema urbano de expansión.

### 3. LAGOS DE TORCA Y SU INSCRIPCIÓN EN EL SISTEMA DE EXPANSIÓN DE BOGOTÁ

La localización de Lagos de Torca no es un azar y responde en realidad a las disputas por el uso del suelo de la altiplanicie cundi-boyacense y de los cerros de la Cordillera Oriental colombiana. Ello se comprende a través del sistema de apropiación del suelo y la expansión de Bogotá, en especial sobre la zona norte de la capital.

De hecho, esta ciudad tuvo un ritmo acelerado de crecimiento, 6 % al año, desde inicios del siglo XX, a causa del éxodo rural entre los años 1940-1970 por cuenta de diversos factores como la pobreza rural, la demanda económica de mano de obra urbana, la falta de infraestructura en el campo, y el conflicto armado que desplazó a cientos de miles de campesinos a la ciudad (Sánchez Steiner, 2007; Aprile Gniset, 1992, citados por Rojas, 2019). Se generan los barrios "autoproducidos", y un proceso de expansión desde su núcleo hacia los municipios aledaños al occidente y sur, incorporando sin planificación las inmensas haciendas que la circundaban y los terrenos de los pueblos aledaños (Fontibón, Engativa y Bosa) con vocación rural. Este proceso se describe como "una expansión por yuxtaposición de barrios conectados al



núcleo, [...] y la agregación de piezas de planificación unitaria [...] que] dejaba espacios intersticiales rurales que luego el crecimiento de la ciudad se ha ido encargando de rellenar, configurando tejidos continuos y mixtos" (Romero, 2017).

Entre tanto, hacia el norte la historia difiere con el tiempo. En un marco de división socio-económica norte-sur, la producción de habitaciones individuales para las clases altas y medias tenía lugar al norte, mientras las familias pobres se aglutinaban en edificios viejos de los barrios históricos bajo la modalidad de alquiler de piezas en inquilinatos en el centro de la ciudad o asentándose en el sistema montañoso bajo la modalidad de autoconstrucción, sobre la cual volveremos más adelante. Sin embargo, se genera un proceso de dispersión de la urbanización hacia las fértiles zonas de la Sabana y áreas rurales aledañas a la capital (Chía, Cajicá y Sopó), desde los años 80 y bajo un patrón de construcciones residenciales de baja densidad (casas unifamiliares, condominios) para familias de altos ingresos que compraban parcelas a pequeños propietarios. La expansión urbana se evidencia mejor a través de los registros de consumo de suelo, mostrando la presión progresiva ejercida sobre este: entre 1975-1991, 177.9 ha fueron consumidas, entre 1992-2002 la dispersión residencial hacia el norte se intensifica registrando un consumo de 436.5 ha y entre 2003-2016, 1.026,24 ha de suelo se consumieron, presentando la mayor intensidad.

La emergencia de Lagos de Torca en la agenda urbana y su posterior inclusión en los Planes mencionados, obedece a la continuidad del proceso histórico de expansión urbana hacia el norte, sobre un espacio periurbano rural y forestal, que presenta ocupación dispersa por cementerios, servicios funerarios, colegios, universidades y zonas de recreación y deporte, sobre un área de 735 ha de las cuales solo 43 ha presentan tejido urbano. A pesar de que el Plan de Ordenamiento haya sido impuesto por el decreto mencionado, a falta de un acuerdo con el Consejo, lo cierto es que el plan zonal para el norte fue ampliamente concertado entre el sector privado y público, si bien en Bogotá se han evidenciado relaciones estrechas entre este último y el sector inmobiliario (Quimbaya, 2024).

En el Plan de Ordenamiento, el caso de estudio responde a la disputa por el suelo de la zona norte, donde se presenta la mayor densidad predial acumulada de la ciudad (Catastro Bogotá, 2023). Por ello, para Lagos de Torca la administración de la ciudad realinderó el territorio de la ciudad en el Plan de Ordenamiento y se rediseñaron nuevas líneas limítrofes, creando 13 nuevas localidades de planeación y gestión (para un total de 33) al horizonte 2028, sobre las cuales se extiende el territorio urbano hacia tierras colindantes ya ocupadas o haciendo parte de las reservas de bosque. Los Cerros Orientales en el nuevo Plan pasan de ser "piezas rurales" de los espacios urbanos, es decir, disponibles para intervención y recuperables para la ciudad con el objeto de devenir espacios públicos, ordenados y desarrollados por el sector privado.

Así, vemos que la presión sobre el suelo de la zona norte se resuelve creando un plan que integra idealmente sus áreas rurales y periféricas, en pro de la expansión urbana, y las inserta en el circuito urbano mercantil de la ciudad, que entre otros, para la ejecución inmobiliaria, ha necesitado la creación de una fiducia entre operadores privados (grandes desarrolladores inmobiliarios del país) y públicos, dada su importante inversión.

En estas condiciones se impone una lectura del proyecto presentado, en tanto que nuevo frente que presenta características predominantes a este tipo de fenómeno (Turner, 1963): la integración de tierras bajo procesos como el desmonte, la implantación urbana y de población, la puesta en valor de un territorio con lógicas de explotación y de conexión, aquí con un nuevo centro, a través de sistemas de transporte integrados al tejido urbano, sobre los antiguos suelos vegetales.

#### **4. LA INSERCIÓN DEL PROYECTO EN LA PROBLEMÁTICA MEDIOAMBIENTAL DE LA CIUDAD: FRENTE PIONERO FORMAL**

Recordemos que originalmente el medio físico donde se encuentra Bogotá es de páramo y presenta especies de flora endémicas, y ecosistemas selváticos andinos, dominados por bosques diversos de especies arbóreas y florales, en función de la elevación. En la época prehispánica, la enorme diversidad vegetal, variedad faunística, e hídrica (al menos 7 ríos principales), de la que se destacaban los chupcua, que designaban en lengua muisca cuerpos de agua (humedales, lagos, lagunas, pantanos), constituyeron en grandes líneas la riqueza natural de este espacio.



Actualmente, sus graves problemas medioambientales (Quimbayo, 2024) se explica desde la historia colonial a partir de la expansión de la urbe y la abundancia de recursos, que justamente por ello generaron poca valoración. Los expertos explican este hecho desde el asentamiento de dicha ciudad en la época de la colonia, la cual tuvo como base consideraciones defensivas garantizadas por la posición geoestratégica de defensa ofrecida por los cerros (Mejía, 2000), y la disponibilidad de recursos (agua dulce, riquezas, mano de obra indígena). Los ríos rebautizados como San Francisco, San Agustín, Arzobispo, Tunjuelo y San Cristóbal que alimentaban los innumerables chupcua, la fauna, la flora y la diversidad ecológica, proporcionaron al colonizador las condiciones ideales para su instauración. Desde el establecimiento en 1551 de la división del territorio bogotano por parte de la Real Audiencia (Suba, Ubaque, Pasca, Fusa), el poblamiento se constituyó en mecanismo de expansión e integración productiva del territorio para la extracción de sus recursos. Las ciudades coloniales, en tanto que depositarias del monopolio tecnológico y comercial imperial, recolectaban el tributo y regulaban el despojo y saqueo de los recursos (Rojas, 2019).

No obstante, parece que la problemática medioambiental por la apropiación progresiva de inmensas áreas con vocación forestal o rural, no se considera hasta las décadas finales del siglo XX, cuando un modelo de ocupación del suelo de tipo centrífugo, con grandes problemas de hábitat y escasas respuestas al déficit creciente de vivienda y de servicios públicos, suscitó dinámicas de preocupación por el medio ambiente.

La desafortunada historia de los llamados humedales de Bogotá encuentra en ese proceso urbano, el resquebrajamiento del sistema ambiental original, íntimamente ligado a la transformación del uso del suelo y la casi desaparición de estos. De los chupcua de la época muisca, solo le restan a la ciudad 17 reconocidos por el sistema de gestión medioambiental, y que podríamos catalogar como los restos de una riqueza natural prácticamente desaparecida, que en un ejercicio de rescate que pareciera más simbólico que real, son considerados como corredores ecológicos esenciales entre territorios urbanos y rurales sobre la cuenca del río Bogotá. La construcción del acueducto y alcantarillado para la ciudad contribuyó también a su destrucción, pues en las primeras décadas del siglo XX, la ampliación de tierras urbanizables de Bogotá tuvo así su faceta trágica en la destrucción, por ejemplo, de los ríos Tunjuelo, San Francisco y San Agustín con consecuencias nefastas por la desaparición del agua y la desecación de los chupcua. En este contexto, los humedales que restan han sufrido de la incapacidad de gestión y de administración de la ciudad (Contraloría Distrital, 2008-2009) a pesar de los múltiples planes y programas de manejo.

Es aquí, con la perspectiva de la ciudad liberal y bajo una visión de eficiencia del sector público sobre el privado, que se le otorga a este último, la responsabilidad de actuación en el restablecimiento y conservación medioambiental. En este sentido, el proyecto Lagos de Torca, permite poner en evidencia que para la administración, son los desarrolladores urbanos a quienes les corresponde garantizar la sostenibilidad del medio ambiente por intermedio de las acciones ya señaladas por sus promotores, entre las que podemos ver el restablecimiento del humedal Torca-Guaymaral. Esto no se hace de manera gratuita, evidentemente, porque la restitución del medio ambiente en sus diversas facetas para este caso, como la reconformación de las quebradas, la siembra de árboles, etc., implica gastos que deben ser asumidos por el sector público, directa o indirectamente.

### **5. EL FENÓMENO IMPARABLE DE LA MANCHA URBANA, OTRO FRENTE PIONERO INDEFINIDO**

La expansión ilegal es quizás uno de los fenómenos visuales más notorios en la capital colombiana (Figura 5). Se divisa en los Cerros, como un avance urbano imparables que se impone en el paisaje con la presencia de una diversidad de construcciones que pueden pasar desde ser casas en autoconstrucción, hasta mansiones escondidas por la vegetación pero promocionadas por agentes inmobiliarios en Miami, de las que hacen mención en los medios de comunicación, cuando se hacen denuncias de la ciudadanía o de los responsables administrativos locales (Nemén, 2023).

La implantación ilegal e informal en las alturas bogotanas, hace parte de su historia urbana, y hoy particularmente se observa porque las manchas urbanas que aparecen en los cerros, se imponen sobre el verde boscoso, a la manera de fenómeno que va carcomiendo poco a poco lo que encuentra a su paso: suelo, árboles, agua, animales. Su persistencia está vinculada a las barreras que encuentran las familias para obtener vivienda formal (financieras, oferta insuficiente frente al fenómeno migratorio a la ciudad, inequidad, segregación espacial histórica, especulación del suelo), y que son suplidas por la modalidad de



vivienda autoconstruida, cuya amplitud representa un 40% del territorio de Bogotá (Aprile, 1992; Martínez, 2007; Torres-Tovar, 2005, 2007; Castro Gómez, 2010; Puente Burgos, 2005; Zambrano et al., 2000; citados por Rojas, 2019).

*Figura 5. Expansión ilegal urbana en Bogotá por autoconstrucción sobre los Cerros Orientales*



Fuente: Ana Andrade, marzo de 2024

Pero también es una constante desde los primeros decenios del siglo XX, originada en los asentamientos urbanos informales a partir del loteo ilegal realizado por propietarios de latifundios asociados a redes clientelistas (Hataya, 2010; Torres Tovar, 2007, en Rojas 2019), frente a lo que las administraciones locales intentando limitarlo, han establecido por decretos y acuerdos, integrar los asentamientos ilegales al tejido urbano a través de su reconocimiento legal, a los que llegaban los servicios y equipos por cuenta de las redes clientelistas o del Distrito (Figura 6).

*Figura 6. Barrio legal sobre los Cerros Orientales Usaquén*



Fuente: Ana Andrade, marzo de 2024

Por razones como las expuestas, contener la mancha urbana es igualmente compleja en los Cerros Orientales. Ya hace 20 años en un informe de la Contraloría del Distrito se mostraba el avance impresionante del frente urbano, pues en el espacio de 14 años (1990-2004), se habían usado 415,22 ha de la reserva de los Cerros Orientales ocupadas ahora por 61 barrios, los cuales en su mayoría habían sido legalizados por la administración o estaban en trámite de obtener el dichoso estatus legal. De hecho, el proceso de legalización de tierras en realidad hace parte de la rutina de la Secretaría de Planeación, y su progreso continúa, como se refleja en las últimas cifras que dan cuenta que en el período 2016 -2020, han sido legalizadas 74,6 ha. (Alcaldía de Bogotá, Balance 2023).

A esta práctica se añaden los desaciertos de las autoridades públicas, citadas en el informe mencionado, pues en el Área de Reserva Forestal Protectora "Cerros Orientales de Bogotá", las Entidades con injerencia directa en el control y vigilancia de la Zona, (DAMA, IDRD, DPAE, DAPD, EAAB, DADEP, Jardín Botánico "José Celestino Mutis", Secretaría de Educación, y las Alcaldías Locales de: Usaquén, Chapinero, Santa fe, San Cristóbal y Usme), se contradecían en sus actuaciones y en la normatividad expedida, mientras que la inversión para vigilar y controlar las 14 mil has además de ser insuficiente, no se destinaba a los propósitos prescritos de protección y defensa del área.

Así, contrariamente al estatus jurídico del suelo que lo designa en tanto que Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá, con existencia jurídica desde 1976, la realidad es que estos espacios hacen parte del mercado inmobiliario informal e ilegal de la ciudad, de allí el profundo conflicto por su uso. De este mercado participan desarrolladores inmobiliarios quienes, invirtiendo grandes capitales, van porcionando áreas boscosas y consiguiendo licencias a través de curadurías, o por simple apropiación de suelo de reserva por ley, o en barrios no planificados de borde urbano.

La reserva del Bosque Oriental se va reduciendo aunque la justicia tome decisiones en torno a su preservación, vigilancia y reconstitución, pues en cualquier caso, el sector público no cuenta con mecanismos normativos, legales y policivos para controlar y preservar dichas áreas (Rojas, 2019). En esta dirección, la incapacidad de actuación pública ya ha producido decisiones de justicia (Resolución 463 de 2005), que realideran el Bosque con base en las realidades de intervención y apropiación humana en la zona. La extensión urbana imparable sobre espacios naturales está precedida por el modelo de expansión y de producción del espacio ya descrito, generando el empuje del frente urbano, como fue el caso en los límites nororientales de Lagos de Torca, pues desde 1997, ya se había concedido a personas naturales y jurídicas, un área de 1.800 m2 para construir una urbanización de alta gama llamada Bosques de Torca.

## 6. CONCLUSIONES

Un urbanismo de calidad demanda la conservación de los espacios naturales por encima de las dinámicas de explotación del suelo. A pesar de que la proposición de planificación urbana bogotana responda al concepto de desarrollo sostenible de la agenda urbana internacional, la producción de los espacios locales resulta ser el producto de dinámicas tradicionales de expansión del tejido urbano. Lagos de Torca no se presenta como generador de una nueva dinámica que con su oferta de hábitat y de vivienda, interrumpa el proceso de expansión urbana y le ponga límites sobre el terreno a la ciudad, en los Cerros Orientales, habida cuenta de los factores históricos tratados. Lo más probable es que este importante proyecto estudiado, impulse nuevos procesos de urbanismo en su entorno de influencia, por la nueva oferta de servicios, el aumento de la población y el incremento del valor comercial del suelo de su alrededor.

La ampliación constante del frente urbano en Bogotá, incorporando territorios sin cesar parece impermeable al discurso del desarrollo sostenible, el cual pierde aún más sentido si los proyectos urbanos se implantan como piezas nuevas concebidas como deslindadas del sistema urbano, "ciudad dentro de la ciudad", que se incorporan al tejido urbano, pero desligadas de las problemáticas territoriales que abarcan las realidades sociales y medioambientales que viene sufriendo Bogotá desde hace decenios.

La planificación urbana de Bogotá necesita insertar en sus propias dinámicas medio ambientales, condiciones para que el sector público actúe eficazmente, y proponga una ruptura del modelo de usufructo del suelo que lesiona el medio ambiente a través de la incorporación del suelo. Por ahora, lo que se propone es otorgar responsabilidades públicas medioambientales a los desarrolladores inmobiliarios, con el objeto de que actúen sobre problemas graves que las administraciones no han resuelto.



La observación de la ciudad desde los Cerros Orientales, donde los indígenas muiscas se paraban a ver el paisaje del altiplano en épocas prehispánicas, nos condujo a interrogarnos sobre la competencia por el suelo en lo plano y en las alturas, y sobre el impulso que se da a los grandes desarrolladores urbanísticos sin establecer límites urbanos.

## REFERENCIAS

- Alcaldía de Bogotá (2021). Decreto 555 por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. Recuperado 3 de diciembre de 2024: <https://www.sdp.gov.co/micrositios/pot/decreto-pot-bogota-2021>
- Alcaldía de Bogotá (2023). Decreto 376 por el cual se adopta el Plan Parcial No. 10 'El Rosario' ubicado dentro del ámbito del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte - 'Ciudad Lagos de Torca' y se dictan otras disposiciones. Recuperado 1 de marzo de 2024: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=145724&dt=S>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría del Hábitat. (2023, abril 19). Un paso más para que la extensión de la Av. Boyacá sea una realidad. Recuperado 1 de marzo de 2024, de Hábitat Bogotá: <https://www.habitatbogota.gov.co/prensa/noticias/paso-mas-extension-av-boyaca-sea-realidad>
- Alcaldía de Bogotá, Secretaría distrital del hábitat. (2023, julio). Provisión y gestión de equipamientos para el cuidado y los servicios sociales en la ciudad Lagos de Torca. Recuperado 1 de marzo de 2024: <https://www.habitatbogota.gov.co/proyectos-estrategicos/lagos-de-torca>
- Ámbito Jurídico. (2022, junio 15). Conozca la decisión que suspendió provisionalmente el POT de Bogotá y las críticas de la alcaldía. Recuperado de <https://www.ambitojuridico.com/noticias/administrativo/conozca-la-decision-que-suspendio-provisionalmente-el-pot-de-bogota-y-las>
- Beuf A. (2014). Planifier des centralités urbaines, entre compétitivité et équité. Le cas Bogotá. En Métropoles en débat. Déconstructions de la ville compétitive (235-253). PUF de Paris Ouest.
- Castells M. (1972). La question urbaine. Paris: Maspero.
- Catastro Bogotá (2023, febrero). Resultados. Censo Inmobiliario de Bogotá.
- Contraloría Distrital, 2008-2009. Informe de Auditoría Gubernamental con enfoque integral. Modalidad especial transversal al manejo, control, seguimiento y protección de los parques ecológicos de humedal de la zona norte de Bogotá, D.C. Recuperado 20 de marzo de 2024: <https://web.contraloriabogota.gov.co/informes-de-auditor>
- Greene, Ricardo (2005), Pensar, dibujar, matar la ciudad: orden, planificación y competitividad en el urbanismo moderno. Revista Eure, XXXI (94), p. 77-95. Doi: 10.4067/S0250-71612005009400005
- Hackworth J. (2006). The Neoliberal City. Governance, Ideology, and Development in American Urbanism. Cornell University Press.
- Harvey D. (2018). Géographie de la domination. Capitalisme et production de l'espace. Paris: Éditions Amsterdam.
- Lagos de Torca (2023). Un proyecto con conciencia. Recuperado marzo 2 de 2024: <https://lagosdetorca.co>
- Lefebvre H. (1974). La Production de l'espace. Paris: Anthropos.
- Mapa de los Humedales de Bogotá (2018). Recuperado 3 de marzo de 2024 de Fundación Humedales Bogotá: <https://humedalesbogota.com/mapa-humedales-bogota/>
- Mejía G. (2000). Los años del cambio: historia urbana de Bogotá 1820-1910. Bogotá: Editorial Universidad Javeriana.
- Musset A. (1991). De l'eau vive à l'eau morte : enjeux techniques et culturels dans la vallée de Mexico (xvii-xix siècles). Paris: Éditions Recherche sur les civilisations.
- Nemén Juan, edil de Chapinero recientemente amenazado por denuncias que afectan Cerros Orientales. Recuperado 5 de marzo de 2024 de Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=bnQeYFuCpCg>
- Nicolas-Artero C. et al. (2022). Contestée, appropriée et dépossédée : la place de la nature dans les villes latino-américaines. Cahiers des Amériques latines, 97. Doi: 10.4000/cal.13080
- Pinson, G. (2006). Projets de ville et gouvernance urbaine. Pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'action collective dans les villes européennes. Revue française de science politique, 56(4), 619-651. Doi : 10.3917/rfsp.564.0619
- Quimbayo, G. (2024). Conflictos y ordenamiento territorial: injusticia, sufrimiento y acción ambiental en Bogotá. Revista Colombiana de Geografía, (33), 1. Doi: 10.15446/rcdg.v33n1.100179



- Ramírez, L. (agosto, 2023). Entrevista. Bogotá, sede de la Alcaldía Mayor, Dirección Distrital de Relaciones Internacionales
- Rodríguez S. (2024, enero 24). Licencias ambientales en la Reserva Van der Hammen: soluciones para el desarrollo de Bogotá. Razón Pública. Recuperado de <https://razonpublica.com/licencias-ambientales-la-reserva-van-der-hammen-soluciones-desarrollo-bogota/>
- Rojas, H. (2019). Teoría y práctica del análisis de conflictos ambientales complejos. El caso de San Isidro Patios en Bogotá. Universidad Javeriana, Bogotá: Editorial Javeriana.
- Romero, M. (2017). Ciudad en explosión: transformaciones territoriales en la región metropolitana de la Sabana de Bogotá. Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo - 09 IX, Barcelona-Bogotá, Junio 2017 [103]. DOI: 10.5821/siiu.6449
- Sachs J. (2012). From Millenium Development Goals to Sustainable Development Goals. The Lancet, 379.
- Sachs J. (2015). The Age of Sustainable Development. New York: Columbia University Press.
- Turner, F. (1963). La frontière dans l'histoire des États-Unis. Paris: PUF.





# EL DESAFÍO DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL SOSTENIBLE EN SANTIAGO DE CHILE: DEL REGIMEN NORMATIVO AL ENFOQUE ESTRATÉGICO

KAREN MARTÍNEZ VICENCIO<sup>1</sup>

ALEJANDRO VALLINA RODRIGUEZ<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid / Seremi Metropolitana, Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile, Calle Francisco Tomás y Valiente 1. 28049-Madrid (España), karen.martinez@estudiante.uam.es*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid, Calle Francisco Tomás y Valiente 1. 28049- Madrid (España), alejandro.vallina@uam.es*

**Resumen.** La investigación que se presenta tiene como objetivo demostrar que el enfoque normativo que sostiene el desarrollo de la planificación territorial en Chile establece limitaciones para impulsar un modelo de ordenación territorial basado en aquellos principios que promueven un modelo basado en principios sobre sostenibilidad territorial. Centrándose en el marco legal y técnico vigente en Chile para la ordenación territorial, con énfasis en el instrumento que regula el principal núcleo urbano del país (Plan Regulador Metropolitano de Santiago, PRMS), se realizó una revisión crítica sobre la planificación territorial chilena, incluyendo documentos oficiales, técnicos, normativos y estudios académicos. Se ha analizado las características del enfoque normativo actual para comprender que aquellas limitaciones evidencian la necesidad de establecer cambios y garantías jurídicas en cuerpos normativos que aborden e incentiven el desarrollo de un modelo territorial inclusivo, seguro, resiliente y sostenible.

En cuanto a los resultados obtenidos, cabe destacar que el enfoque actual de la planificación territorial en Chile se caracteriza por su singularidad normativa, basada principalmente, en la regulación de la ocupación y el uso del suelo a través de instrumentos desvinculados de gestión e inversión territorial intersectorial. Este enfoque presenta dificultades técnico-normativo para adaptarse a las realidades territoriales de los asentamientos humanos y a los cambios que exige, por ejemplo, la variable de cambio climático en virtud de principios sobre sostenibilidad ambiental, equidad social, eficiencia económica, resiliencia, entre otras. El avance hacia un modelo territorial sostenible requiere adecuaciones normativas en la regulación y gestión de procesos de planificación territorial estratégica, integral e intersectorial acotado a la realidad de la urbe latinoamericana.

**Palabras clave.** Planificación territorial, Sostenibilidad territorial, Plan Regulador Metropolitano de Santiago de Chile, Ordenación territorial.

## ADDRESSING THE CHALLENGE OF SUSTAINABLE PLANNING: AN APPROACH FOR SANTIAGO, CHILE

**Abstract.** The research presented aims to demonstrate that the normative approach that sustains the development of territorial planning in Chile establishes limitations to promote a territorial planning model based on those principles that promote a model based on principles on territorial sustainability. Focusing on the legal and technical framework in force in Chile for territorial planning, with emphasis on the instrument that regulates the main urban center of the country (Plan Regulador Metropolitano de Santiago, PRMS), a critical review of Chilean territorial planning was carried out, including official, technical, normative documents and academic studies. The characteristics of the current regulatory approach have been analysed to understand that these limitations show the need to establish changes and legal guarantees in regulatory bodies that address and encourage the development of an inclusive, safe, resilient and sustainable territorial model.

Regarding the results obtained, it should be noted that the current approach to territorial planning in Chile is characterized by its normative singularity, based mainly on the regulation of land occupation, and use through instruments unrelated to intersectoral territorial management and investment. This approach



presents technical-regulatory difficulties to adapt to the territorial realities of human settlements and to the changes required, for example, by the variable of climate change by virtue of principles on environmental sustainability, social equity, economic efficiency, resilience, among others. Progress towards a sustainable territorial model requires regulatory adaptations in the regulation and management of strategic, comprehensive and intersectoral territorial planning processes limited to the reality of the Latin American city.

**Keywords.** Territorial planning, territorial sustainability, normative approach, strategic approach, metropolitan governance, citizen participation.

## 1. METODOLOGÍA

La metodología utilizada para abordar la planificación y configuración territorial de los asentamientos humanos en Chile, deriva de un análisis crítico a los principales cuerpos normativos vigentes que definen, regulan y resguardan la ocupación y el uso del suelo en el desarrollo del territorio habitado, evidenciando, que la legislación establece procedimientos que no reflejan, necesariamente, orientaciones o principios sobre el modelo de ciudad (o territorio) que fomenta, por ejemplo, la Agenda Urbana, el Marco de Sendai, entre otros. El documento, refleja un análisis práctico que deriva de la interpretación y aplicación jurídica de aquellas herramientas, o normas, que poseen los instrumentos de planificación territorial en Chile. Como caso de estudio, se expone el proceso de planificación del principal núcleo urbano de Chile, mediante un análisis histórico y normativo del instrumento de planificación territorial que lo regula, es decir, el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS).

## 2. ENFOQUE NORMATIVO DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL EN CHILE

En este apartado, se entregan antecedentes que evidencian el enfoque eminentemente normativo que orienta el desarrollo de los instrumentos de planificación territorial en Chile. El uso y la ocupación del espacio, desde la práctica del modelo chileno, deriva fundamentalmente de la regulación de los asentamientos humanos dado por un conjunto de normas definidas por diversos cuerpos legales, y que no siempre ha asumido la incorporación de otros instrumentos de gestión o planificación (políticas, planes, programas) o planteamientos (desde la proactividad, lo sistémico y estratégico, lo territorial o la sostenibilidad, por mencionar algunos) que podrían orientar decisiones de planificación en un contexto evolutivo del proceso de hacer ciudad ante los desafíos que derivan del paradigma de sostenibilidad territorial, en un contexto de cambio global en las actuales ciudades y el desafío impuesto desde la gobernanza metropolitana.

### 2.1. Atribuciones y competencias de los instrumentos de planificación territorial

El enfoque de la planificación del territorio nacional en Chile, aplicado a los tres niveles de administración (nacional, intercomunal y comunal), y visto desde las facultades y competencias que han sido definidas por el marco legislativo vigente, visibiliza que la orientación del proceso de planificación posee mayores capacidades técnicas para abordar el desarrollo de aquellos territorios que sean regulados como áreas urbanas, es decir, que se encuentren emplazados al interior del Límite Urbano, definido por el instrumento de planificación territorial correspondiente. La normativa urbana define el concepto de planificación urbana (y no territorial) como el proceso que orienta y regula el desarrollo de los centros urbanos, conforme a una política nacional, regional y comunal de desarrollo social, económico, cultural y medioambiental, incluyendo, según la recientemente aprobada Ley N° 21.450, criterios asociados a integración e inclusión social y urbana (LGUC, 2023).

Actualmente, los instrumentos de planificación territorial (IPT) que orientan o regulan el desarrollo de los asentamientos urbanos de Chile, se encuentran definidos por los cuerpos legales que rigen la normativa urbana vigente, es decir, por la Ley General de Urbanismo y Construcción (LGUC) y la Ordenanza General



de Urbanismo y Construcciones (OGUC). Ambos, en su conjunto, establecen los ámbitos de competencia que, en el marco de un conjunto de normas urbanísticas (Tabla 1), determinan el quehacer normativo de estos instrumentos conforme a las disposiciones de carácter técnico que derivan de la aplicación de estas en coherencia al nivel de planificación territorial que aborda cada IPT.

Tabla 1. Normas urbanísticas que regulan el desarrollo y ocupación territorial en Chile

Normas Urbanísticas			
<b>a.</b> Aplicables a subdivisiones, loteos y urbanizaciones			
Ochavos	Superficie de subdivisión predial mínima	Franjas afectas a declaratoria de utilidad pública	Áreas de riesgo y de protección
<b>b.</b> Que afectan a una edificación			
Usos de suelo (zonificación)	Sistemas de agrupamiento	Coefficientes de constructibilidad	Coefficientes de ocupación de suelo o de los pisos superiores
Alturas máximas de edificación	Adosamientos	Distanciamientos	Antejardines
Ochavos y rasantes	Densidades máximas	Exigencias de estacionamientos	Franjas afectas a declaratoria de utilidad pública destinados a: circulaciones, vialidades, plazas y parques.
Áreas de riesgo y de protección	<i>Entre otras normas relacionadas e incorporadas en la Ley General de Urbanismo y Construcciones u otros cuerpos legales. A modo de ejemplo, los IPT deben reconocer e incorporar “Áreas de protección de recursos de valor natural” (Art. 2.1.18 OGUC) (Ej. Parques o Reservas Nacionales), Zonas Típicas (Ley N°17.288).</i>		

Fuente: Ordenanza General de Urbanismo y Construcción. Elaboración propia.

La expresión territorial en la aplicación de las normas urbanísticas que emanan de un instrumento de planificación territorial, para un área en particular, define tanto la morfología como la funcionalidad del espacio a construir en el territorio, sea este de clasificación urbano o rural. Por tanto, el alcance de la aplicación del conjunto de normas urbanísticas (ver Tabla 1), debe entenderse como un proceso que deriva desde aquellas decisiones de planificación hasta la materialización de edificaciones o construcciones que se ejecutan, en consideración de la complementariedad de normas técnicas que amparan esa idea de planificación, denominada imagen objetivo. Este último concepto alude a la visión del territorio durante el proceso de planificación, y que sirve como guía para la elaboración e implementación de los instrumentos de planificación territorial en un plazo u horizonte determinado.

En este marco, es importante señalar que los cuerpos normativos que regulan los actuales instrumentos de planificación territorial chilenos, dependiendo de su ámbito de acción, solo consideran seis tipos de usos de suelo que, inclusive, pueden emplazarse simultáneamente en una misma zona. Estas tipologías se encuentran desagregadas según clase o destino (Tabla 2). Los instrumentos de planificación tienen la atribución de establecer restricciones para el desarrollo urbano (u ocupación territorial) mediante el reconocimiento de condiciones que pueden poner en peligro a los asentamientos humanos, definiéndose por tanto, dos topologías: 1) Zonas no edificables que corresponden a áreas no susceptibles de edificación debido al establecimiento de franjas o radios de protección vinculado a obras de infraestructura peligrosa (ej. Aeropuertos, helipuertos, torres de alta tensión, embalses, acueductos, oleoductos, gasoductos, etc.); y 2) Áreas de riesgo, que comprenden territorio en que se restringe la construcción debido a la susceptibilidad o exposición al desarrollo de eventos naturales que podrían ocasionar desastres socio naturales (Tabla 2).



Tabla 2. Usos de suelo y restricciones al desarrollo urbano

Norma	Tipología	Destino/Clase
Uso de Suelo	Residencial	Vivienda - hospedaje
	Equipamiento	Científico – Comercio – Culto y Cultura – Deporte – Educación – Esparcimiento – Salud – Seguridad – Servicios – Social (art. 2.1.33 OGUC)
	Actividades Productivas	Todo tipo de industrias y aquellas instalaciones de impacto similar al industrial, tales como grandes depósitos, talleres o bodegas industriales. Podrán ser calificadas como: inofensivas, molestas, insalubres, contaminantes o peligrosas por Seremi Salud.
	Infraestructura	Infraestructura de transporte (Ej. vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios).
		Infraestructura sanitaria (ej. plantas de captación, distribución o tratamiento de agua potable o de aguas servidas, de aguas lluvia, etc.).
		Infraestructura energética (, centrales de generación o distribución de energía, de gas y de telecomunicaciones, gasoductos, etc.)
Espacio Público	Comprende al sistema vial, a las plazas, parques y áreas verdes públicas, en su calidad de bienes nacionales de uso público	
Área Verde	Parques, plazas y áreas libres destinadas a área verde, que no son Bienes Nacionales de uso público.	
Áreas restringidas al desarrollo urbano por constituir un peligro potencial para los asentamientos humanos	Zonas no edificables	Comprende franjas o radios de protección de obras de infraestructura peligrosa, tales como: aeropuertos, helipuertos, torres de alta tensión, embalses, acueductos, oleoductos, gasoductos, u otras.
	Áreas de riesgo	Zonas Inundables o potencialmente inundables (tsunamis, y proximidad a ríos lagos, esteros, etc.)
		Zonas propensas a avalanchas, rodados, aluviones erosiones acentuadas.
		Zonas con peligro de ser afectadas por actividad volcánica, ríos o lava o fallas geológicas.
	Zonas o terrenos con riesgos generados por la actividad o intervención humana (riesgo antrópico).	

Fuente: Ordenanza General de Urbanismo y Construcción. Elaboración propia.

Los IPT, regulados por la normativa urbana vigente, constituyen un sistema jerárquico de planificación u ordenamiento territorial, definido principalmente por las materias y disposiciones que estos abordan conforme sea su ámbito de acción, lo cual incide directamente en el nivel o escala territorial que abarca. Se define, por tanto, una primacía y obligatoriedad de cumplimiento dado por el mayor nivel hacia el de menor jerarquía. Así, los IPT ordenados jerárquicamente de mayor a menor, según ámbito de competencia y escala territorial, corresponden a los siguientes: 1) Plan Regulador Intercomunal o Metropolitano (PRI o PRM), 2) Plan Regulador Comunal (PRC), 3) Plan Seccional (PS) y, 4) Límite Urbano (LU).

### 3. INTEGRACIÓN DEL ENFOQUE SOSTENIBLE EN LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE CHILE

En el presente apartado, se aporta una breve revisión de aquellos conceptos que abarcan el paradigma asociado a la ciudad sostenible, a fin de comprender que la complejidad de fenómeno urbano se ha ido consolidando al margen de aquellos elementos que, desde fines del siglo XX, pretenden orientar el enfoque del territorio sostenible como una aspiración. Esto, sin duda, debe involucrar el desarrollo, adecuación y transformación de nuestras ciudades actuales, y establecer un desafío ante aquellos procesos normativos que regulan y conforman el espacio habitado, generando la necesidad de establecer instrumentos de



planificación territorial que involucren en la conceptualización normativa dichos paradigmas en virtud de una reformulación del modelo de planificación chileno.

### 3.1 Sobre el paradigma del desarrollo territorial sostenible; Conceptos Generales

Diversos autores (Jacobs, 1961; Rueda, 1997; Fariña y Pozueta, 1998; Burgess, 2000; Gehl, 2004; Wheeler, 2004; Minguez et al., 2014; Escudero, 2017; Montgomery, 2023), plantean que el modelo de ciudad que más se adapta a la visión sostenible de ocupación del territorio es aquel de tipo compacto y complejo, cuyo patrón de crecimiento: no genera fragmentación física y social, reconoce la capacidad de carga del ecosistema urbano, presenta diversidad de actividades y conserva el espacio público para el desarrollo de la vida urbana.

Por otra parte, la compacidad del modelo permitiría reflejar la realidad física del territorio en el que la proximidad entre usos y funciones urbanas definirían la agrupación óptima de edificaciones, bajo un nivel mínimo de densidad, suficiente para que co-existan diversos tipos de actividades. En tanto, la complejidad de este se relaciona con la organización urbana y el grado de mixtura de usos y funciones derivado de la diversidad de actividades que se desarrollan en un determinado territorio (Valenzuela, 2009).

La ciudad densa, refleja la presencia y distribución de distintas actividades y usos que se encuentran situados de manera cercana, lo que permite reducir el tiempo y energía requerido para su alcance. Es decir, a menor extensión el costo es menor en la materialización de equipamiento e infraestructuras, por lo que, suele priorizarse la densificación y reconstrucción en espacios previamente ocupados (Egerer et al., 2021). Por el contrario, la dispersión urbana “no solo es más cara de construir para los contribuyentes, sino también de mantener, porque una de esas típicas casas unifamiliares necesita más asfalto, alcantarillado, agua, desagües y otros servicios que un piso situado en un lugar más accesible y comunicado” (Montgomery, 2023).

### 3.2 Sobre la conceptualización normativa del enfoque sostenible; Avances al proceso de planificación territorial en Chile

La incorporación de conceptos que involucren alguna de las temáticas de las que aspira materializar el modelo de ciudad sostenible, ha sido abordada por la normativa urbana vigente de Chile mediante la incorporación de cambios recientes y estructurales en aquellos cuerpos normativos que regulan el proceso de ocupación territorial (LGUC y OGUC). Es este el mecanismo normativo que faculta e impulsa cambios en el proceso de desarrollo urbano, incorporándose progresivamente diversos tópicos en el devenir de la urbanización, planificación y desarrollo territorial. A modo de ejemplo, y mediante modificaciones a la actual ley y su ordenanza, se han incorporado criterios que promuevan y resguarden la integración e inclusión social y sustentabilidad urbana y ambiental (en instrumentos de planificación territorial), la responsabilidad del urbanizador (público o privado) en materia de aportes al espacio público e infraestructura de movilidad (mitigaciones, materialización, mejoras), terminología e incorporación conceptual que otorga un nuevo sentido a ciertos elementos urbanos (ciclovía, movilidad, accesibilidad universal, etc.), incentivos normativos en virtud del mejoramiento de los niveles de integración social y sustentabilidad urbana, entre otros.

En coherencia con aquellos cambios introducidos a los cuerpos normativos, cabe indicar que en el año 2014, después de 35 años sin una política urbana como tal, se promulga en Chile la Política Nacional de Desarrollo Urbano Ciudades Sustentables y Calidad de Vida (PNDU), el primer documento público que define una nueva política urbana que oriente el desarrollo de las ciudades y asentamientos poblados en base a principios, metas y objetivos que derivan de 4 ejes: Integración Social, Equilibrio Ambiental, Desarrollo Económico e, Identidad y Patrimonio bajo la lógica de Institucionalidad y Gobernanza. Sin duda, la diversidad temática que ampara el desarrollo de este documento, ha permitido introducir cambios que han permeado conceptos y procesos sobre la idea de hacer ciudad, impulsando cambios graduales que se reflejan en enfoques de planificación basados en cambios normativos que decantan en el quehacer práctico de los instrumentos de planificación territorial en Chile, siendo su principal desafío, la actualización de estos y la incorporación de otros instrumentos (de gestión y ejecución) que aborden dichas materias, así como también, la vinculación efectiva de la Evaluación Ambiental Estratégica (proceso vigente desde el año 2010) en el desarrollo y planificación del territorio. Cabe destacar la incorporación al concepto de regulación (en la LGUC) denominado “incentivos normativos” aplicado normas urbanísticas (Tabla 1) a instrumentos de



planificación territorial que induzcan o colaboren en el mejoramiento de los niveles de integración social y sustentabilidad urbana.

#### 4. ENFOQUE NORMATIVO ANTE EL ENFOQUE DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL SOSTENIBLE; EL PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO

En el presente apartado se genera una visión integradora sobre el proceso de planificación territorial, que abarca la génesis de aquellos instrumentos de planificación que han regulado el área metropolitana de Santiago. Se pone de manifiesto que dicha visión de planificación se ha fundado sobre la base de normas técnicas, que han regulado la ocupación del territorio en coherencia al desarrollo de problemáticas que emanan del fenómeno urbano. Con ello, se advierte la dificultad técnica, metodológica o normativa que conlleva la incorporación de tesis que aborden la conceptualización, o territorialización, de las ideas que derivan del paradigma contemporáneo asociado a las ciudades sostenibles.

##### 4.1 Instrumento rector de alcance metropolitano; el Plan Regulador Metropolitano de Santiago

La actual visión de la planificación territorial de alcance intercomunal del espacio metropolitano de la Región Metropolitana de Santiago deriva del instrumento de planificación territorial de carácter normativo e intercomunal que reguló el entonces territorio urbano y rural desde mitad del siglo XX, el denominado Plan Intercomunal de Santiago, o PIS, (Parrochia y Pavez, 2016). Si bien el instrumento abordó el fenómeno urbano que se venía configurando desde el desarrollo y expansión del espacio fundacional de Santiago, hasta la consolidación de este como el principal núcleo urbano del país, tanto la complejidad del fenómeno urbano, como la ocupación en cuanto a extensión e intensidad, dista de la ciudad que hoy conocemos.

Con un horizonte de planificación en el año 2000, el PIS abordó una superficie de 38.600 has. con una población aproximada de 1.996.142 habitantes (25,5% de la población del país) (Vicuña, 2013). El instrumento se estructuró bajo tres materias fundamentales que regularon y orientaron las pautas de ocupación y desarrollo urbano del entonces “Gran Santiago”, correspondiente a una micro-región en su contexto regional. Las principales líneas temáticas contemplaron la planificación del: 1) Límite de Extensión Urbana y Suburbana, 2) Vialidad intercomunal (ejes y trazados) y 3) Zonificación (industrial, áreas verdes y viviendas). Entre las ideas rectoras del instrumento destaca la fijación del límite urbano en coherencia a la entonces área urbana consolidada de Santiago, favoreciendo, así, el crecimiento al interior de la ciudad mediante la ocupación de sitios eriazos o, por renovación, densificación o rehabilitación (Parrochia y Pavez, 2016). Ello favoreció el desarrollo de un modelo de ciudad semi-compacto (Pavéz, 2011) al que se optó por el “llenado urbano” de aquellos espacios aún disponibles, en contraposición a la extensión y consecuente expansión que derivaría más tarde por la visión liberal impuesta desde la Política Nacional de Desarrollo Urbano del año 1979.

Figura 1. Planimetría PIS 1975 y 1979



Fuente: SEREMI MINVU.



Dado el avance del fenómeno urbano, sostenido por cambios provenientes principalmente de las políticas públicas en torno al recurso suelo como un bien transable e infinito, se advierte un continuo desgaste u obsolescencia del PIS, hecho que incidió directamente en diversas modificaciones que “han hecho de un instrumento inicialmente coherente y orgánico, una adición de partes de distinto origen e intención y de difícil manejo y gestión, tanto para el nivel municipal, como para los otros actores del proceso urbano” (SEREMI MINVU, 1994). Además, esto coincide temporalmente con la necesidad de planificar el territorio incorporado por extensión urbana, mediante la elaboración de instrumentos específicos de alcance y propósitos limitados denominados Planos Seccionales.

En este contexto, el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), ya en el año 1994, surge como un nuevo instrumento de planificación territorial de nivel metropolitano que, en su ámbito de acción, incorporó inicialmente a 37 comunas que definían el área urbana consolidada de la ciudad. Los principales objetivos de este instrumento contemplaban: 1. Elevar la calidad de vida de la población mediante el aprovechamiento de infraestructura y equipamiento existente, intensificación del uso de suelo y aumento de densidades evitando el desmedro en las condiciones de habitabilidad; 2. Mejorar la relación entre la ciudad y su entorno, procurando la protección del medio ambiente y orientando el crecimiento urbano hacia condiciones de habitabilidad, accesibilidad y con facilidades sobre la dotación de equipamiento y servicios; 3. Mejorar la operación de la ciudad mediante zonificación territorial acorde al desarrollo de actividades y estructura vial jerarquizada (SEREMI MINVU, 1994).

En el año 1997, y mediante una modificación al PRMS original, se incorpora al ámbito de planificación territorial del plan el sector norte de la capital (Colina, Lampa y Tiltil, Provincia de Chacabuco), adhiriendo un territorio de 2.066,2 km<sup>2</sup> que solo tenía reconocidos límites urbanos correspondientes a pequeñas localidades urbanas normadas entre los años 1940 y 1980. Si bien las conclusiones del PRMS 94 ya indicaron sobre la necesidad de “extender el Plan Metropolitano hacia el norte (Colina, Lampa y Til-Til) y hacia el sur poniente (comunas de Peñaflores, Talagante, El Monte e Isla de Maipo), esta modificación además advierte sobre la condición urbana del sector norte de la capital, la cual posee “un acelerado proceso de crecimiento, generándose asentamientos humanos, e incluso, emplazamientos industriales al margen de toda la planificación, provocándose un poblamiento disperso y localizado de activadas urbanas a un ritmo mayor que en las propias ciudades” (SEREMI MINVU, 1997).

Mediante una nueva modificación del PRMS en el año 2006 se incorpora al ámbito del plan las provincias de Melipilla y Talagante, así como las comunas de Buin y Paine, pertenecientes a la Provincia de Maipo. Ambos ámbitos habían quedado pendientes de incorporación al Plan desde la aprobación del PRMS original. De esta forma, la Región Metropolitana en su totalidad, queda incorporada al ámbito de acción territorial del PRMS definiendo 7.370 has. con carácter de área urbanizada. La modificación destaca por reconocer elementos de valor natural propios de la geomorfología del territorio, como cordones montañosos y cursos hídricos, que se integran como parte del sistema de áreas verdes metropolitano. Por lo demás, se establecen áreas restringidas o excluidas al desarrollo urbano mediante las siguientes tipologías: Áreas de alto riesgo para asentamientos humanos (por inundación, napa freática, remoción en masa); Áreas de valor natural (asociadas a áreas con protección oficial, mayoritariamente); Áreas de interés silvoagropecuario; y Áreas de resguardo de infraestructura de alcance metropolitano.

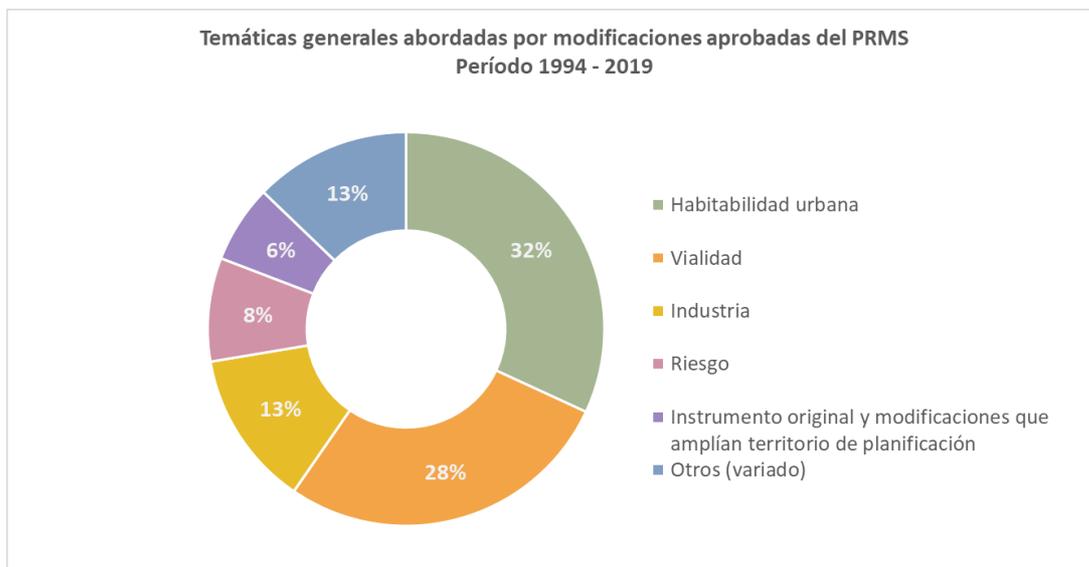
El proceso de planificación territorial emprendido en la región mediante el desarrollo sistemático y constante de modificaciones puntuales al PRMS (más de 134 iniciadas hasta la actualidad), refleja la necesidad de abordar de forma global las problemáticas que han ido añadiendo complejidad a la gestión del fenómeno urbano de alcance metropolitano. El acelerado y expansivo crecimiento urbano, la intensidad de ocupación del territorio y la constante demanda de suelo para distintos usos, actividades o destinos, ha reflejado la necesidad de establecer restricciones, modificaciones y adecuaciones que permitan reconocer tanto la vulnerabilidad de los asentamientos humanos como la valoración del medio ambiente en un contexto normativo. Este, además, ha de resguardar su ámbito de acción en el quehacer legal del instrumento, definido por los actuales cuerpos normativos que sostienen al sistema de planificación territorial del modelo chileno.



## 5. SOBRE EL DESAFÍO DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL SOSTENIBLE; ¿MODIFICACIONES ANTE EL REEMPLAZO DEL PRMS?

El instrumento de planificación territorial de escala metropolitana (PRMS), se encuentra vigente desde el año 1994 y, hasta la fecha, se han iniciado 134 modificaciones que abarcan diversas materias e incidencia temática y territorial. Entre ellas se contemplan adecuaciones normativas a distintos niveles o escala, las cuales surgen motivadas por aquellos cambios que requiere el instrumento ante la complejidad y nuevas exigencias que derivan del fenómeno urbano de alcance metropolitano. Para el período comprendido entre los años 1994 y 2019 se han aprobado 47 modificaciones, las cuales se propone agrupar en 6 líneas temáticas, entre estas: 1. Habitabilidad urbana (extensión o modificación del límite urbano, regulación e incorporación de zonas habitacionales mixtas, regulación proyectos desarrollo urbano por condiciones, zona de remodelación urbana en área céntrica, definición densidades urbanas); 2. Vialidad (modificación, desafectación, actualización e incorporación de trazados, perfiles y fajas viales); 3. Industria (reincorporación de zonas industriales reguladas por el entonces PIS); 4. Riesgo (acotación, desafectación y regulación de áreas desafectadas a usos vinculados a espacios habitacionales mixtos); 5. Instrumento original y modificaciones que amplían el territorio de planificación intercomunal; 6. Otras (variadas temáticas puntuales que no clasifican en las anteriores).

Figura 2. Temáticas que abordan las modificaciones al PRMS



Fuente: SEREMI MINVU. Elaboración propia.

De las temáticas abordadas en las modificaciones al PRMS que han sido aprobadas, se advierte que gran parte de estas, no poseen una visión de alcance metropolitano puesto que la escala contempla temáticas puntuales que emanan desde necesidades locales (comunales) que advierten requerimientos impuestos para cambios o adecuaciones que solo pueden ser desarrolladas mediante modificaciones al PRMS dado el ámbito de acción del instrumento en sí mismo. Por lo demás, el instrumento no ha iniciado modificaciones de alcance metropolitano o local que permitan incorporar temáticas que aborden paradigmas que reorienten el sentido de la planificación en la incorporación de tópicos que aborden el desarrollo de una ciudad sostenible. Así mismo, no se advierte el impulso hacia el desarrollo de modificaciones que aborden temáticas que derivan del enfoque de sostenibilidad urbano territorial propios de la Agenda Urbana, de los Objetivos de Desarrollo Sustentable o, de la propia PNDU.

La complejidad de abordar mecanismos de planificación que incorporen aquellos tópicos que definen a una ciudad sostenible, desde el PRMS, deriva de la variabilidad temática, las diversas escalas (humana, barrial, ciudad, metrópoli) y la multiplicidad de competencias sectoriales que provienen desde otros organismos públicos (y privados) en materia de gestión, innovación e incidencia territorial. Esto refleja que los instrumentos de planificación poseen limitaciones que derivan del enfoque normativo versus el enfoque



estratégico propio del acto de la planificación que, además, refleja la carencia de políticas públicas que impulsen decisiones que aborden, o cuestionen, el modelo de ciudad actual y futuro.

Desde el ámbito ambiental, paradigma de la sostenibilidad territorial, no se advierten modificaciones en el PRMS que registren la puesta en valor de aquellos elementos que aportan servicios ecosistémicos a la ciudad de Santiago (escala metropolitana), es más, se destaca que aquellos procesos de ampliación del límite urbano, han ido en detrimento de aquellos espacios que se consideraron inicialmente (desde el PIS) como reservas para actividades agro productivas y espacios naturales relevantes para la región. Si bien el instrumento, desde sus orígenes, reconoce ciertos hitos o espacios como parte del patrimonio natural de la región (cordones montañosos, precordillera, etc.), e incorpora un sistema metropolitano de áreas verdes con base en parques y equipamientos recreacionales, durante la vigencia del instrumento no se registra un interés manifiesto por configurar un sistema integrado e infraestructura verde de alcance metropolitano e, inclusive, se han registrado intentos por desafectar áreas verdes en virtud de incorporarlas como espacios habitacionales mixtos dado el déficit habitacional que se ha acentuado durante la última década.

Por lo demás, el proceso de materialización y consolidación de áreas verdes planificadas por el instrumento se ha visto impedido tanto por la dependencia hacia procesos de expropiación que no han prosperado y, también, por la complejidad administrativa en la gestión y mantención de aquellos espacios ya consolidados como áreas verdes por parte de municipios locales, lo cual acentúa el déficit, carencia y calidad de espacios públicos para las personas en la ciudad. Por el contrario, se aprecia que el avance en materia ambiental proviene de otros organismos sectoriales, que apuestan por la protección, conservación y resguardo de elementos naturales y, que, para efectos de los instrumentos de planificación, se exige la obligatoriedad de incorporarlos en la planificación, como por ejemplo los humedales urbanos, parques nacionales, entre otros.

Desde el ámbito social, se advierte que los cambios o modificaciones al PRMS que han incorporado procesos de habitabilidad urbana promueven ampliaciones de límite urbano, con la vista puesta en resguardar la demanda e incorporación de suelo habitacional mixto. Además, parece claro que el desarrollo de modificaciones que facultan la ejecución de proyectos habitacionales en áreas o zonas que no presentaban condiciones técnicas normativas adecuadas para el desarrollo de proyectos con destino residencial (uso de suelo, densidades, etc.), se han incentivado desde procedimientos normativos definidos por la ley general y su ordenanza que, facilitan el desarrollo de aquellas modificaciones en virtud de dichos objetivos (acorta plazos, requerimientos e hitos del proceso de planificación). Dichas modificaciones se han ejecutado en sectores o áreas puntuales de la ciudad, es decir, con una visión local de alcance puntual en espacios urbanos residuales, alejados del centro y en condiciones de degradación urbana, carentes de equipamientos o servicios.

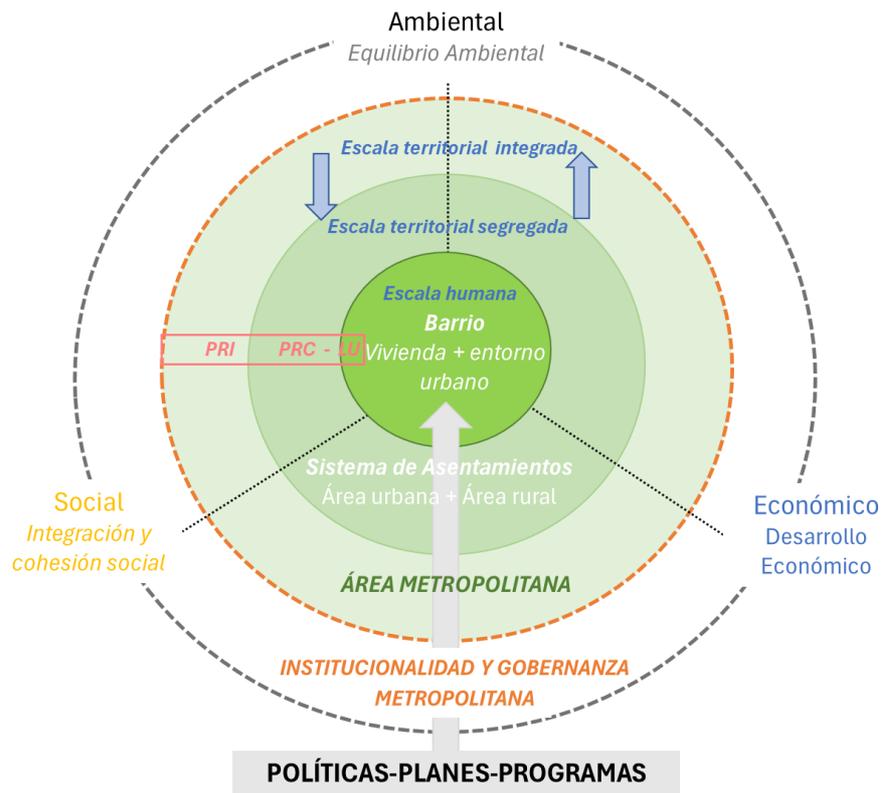
Finalmente, el ámbito económico comprende un ámbito complejo dado por los diversos actores, sectores e intereses que definen la dinámica urbana de una ciudad y, por tanto, el desarrollo de efectos sociales y externalidades que dinamicen la economía de un barrio o la ciudad. Desde la planificación territorial, la facultad que posee el PRMS en términos de dinamismo económico y territorial, responde a la definición de usos de suelo, particularmente en la definición de destinos o actividades, sobre todo aquellas que se han definido explícitamente en las áreas rurales a propósito del reconocimiento a aquellas actividades que se desarrollan en dichas áreas. Sin embargo, los cambios que han redefinido la transición del mundo rural y sus actividades ponen en evidencia la obsolescencia del instrumento, por ejemplo, la dificultad normativa de ciertos proyectos (permisividad) asociados a energías renovables no convencionales (paneles fotovoltaicos), centros de distribución y almacenamiento de datos (data centers), logísticas (almacenamiento y bodegaje), entre otros. Así mismo, destaca una modificación al PRMS (en curso a ser aprobada) que incorpora en el área rural, diversas actividades que podrían desarrollarse a fin de sustentar el desarrollo del turismo rural (hostelería, centros de evento, restaurantes, etc.).

La inspiración de planificación territorial chilena, y la aspiración del modelo de ciudad y territorio que se ha impuesto como objetivo desde el paradigma que define la ciudad sostenible, es reconocer el alcance de los instrumentos para abordar la complejidad territorial, temática y escalar, de aquellos tópicos descritos anteriormente, reconociendo en primera instancia que, Santiago de Chile, es la expresión física de la ciudad extendida, dispersa, fragmentada, segregada (social y territorialmente). Estas características, que definen alguna las grandes problemáticas de la metrópoli, deberían ser abordadas desde la participación de distintos órganos públicos en base a políticas públicas que (re)orienten el sentido de los instrumentos de planificación en comprensión de la responsabilidad que estos han tenido, ya sea, por omisión en la



consolidación del fenómeno urbano o por carencia de facultades normativas y procedimiento de cambios reactivos sumado a dificultad en los plazos del mismo procedimiento. En este sentido, robustecer la institucionalidad y gobernanza del espacio metropolitano, permitiría centralizar o unificar la visión de gestión complementaria e integrada al territorio, con instrumentos de planificación coherentes, complementarios bajo la mirada de la sostenibilidad territorial proveniente de órganos que definen políticas, planes y programas con incidencia territorial, es decir, la conjunción de la planificación y gestión estratégica del territorio metropolitano.

Figura 3. Propuesta enfoque sostenible planificación territorial



Fuente: Elaboración propia.

## 5. CONCLUSIONES Y REFLEXION FINAL

La reformulación del instrumento planificador ya sea mediante una actualización o reemplazo de este, debe cuestionar la necesidad de incorporar temáticas actuales que puedan ser abordadas desde la comprensión, reformulación e integración de las normas urbanísticas, las cuales por lo demás, delimitan el campo de acción propio del IPT. Además, aquellas problemáticas urbanas detectadas no siempre podrán ser resueltas mediante la vía de cambios normativos, haciendo necesaria la identificación del alcance del instrumento en la resolución de problemáticas urbanas de escala metropolitana, delimitando a su vez elementos que derivan de la gestión, gobernanza y diseño e implementación de políticas públicas provenientes de distintos órganos públicos.

El ámbito de acción de los IPT enfrenta el desafío de incorporar temáticas actuales que cuestionan su efectividad en las problemáticas que enfrentan actualmente las ciudades, como, por ejemplo, la incorporación de la variable de cambio climático en el reconocimiento de áreas de riesgo, enfoque de sostenibilidad territorial, espacio público, áreas de valor natural, integración entre políticas públicas



derivadas desde diversos órganos con incidencia territorial, etc. Cabe reflexionar sobre el alcance de la planificación del territorio, considerando que esta deriva de un marco de acción bastante definido y limitado dado por la aplicación de aquellas normas urbanísticas que, en su conjunto, expresan una decisión por materializar una idea que ha sido predefinida por el rol que adquiere “el planificador” durante el proceso y desarrollo técnico de estos instrumentos.

Cabe abordar la problemática reduccionista que supone el enfoque actual de la planificación de nuestro territorio, puesto que esta deriva de la concepción dual y separatista dado por la demarcación que establece el propio límite urbano que, en la práctica, separa áreas urbanas y rurales, desafío que determina el quehacer de la planificación evidenciando la importancia de comprender el territorio en su totalidad y complementariedad. Tanto el proceso vinculado a la Gobernanza Metropolitana como el desarrollo de los Planes Regionales de Ordenamiento Territorial (PROT), podrían ser elementos que inducen a cambios de ordenación, gestión, planificación llevada desde un órgano central que ejerce una visión integral del territorio regional.

Como reflexión final y en comprensión a la diversidad de conceptos, temáticas y escalas territoriales que definen el paradigma de una ciudad sostenible, Montgomery (2023) indica que “necesitamos la cálida presencia, la ayuda de otras personas, pero también el contacto sanador con la naturaleza. Necesitamos conectar y retirarnos. Debemos aprovechar los beneficios de la proximidad, pero estos pueden quedar enterrados bajo la hiperestimulación y la aglomeración. No resolvemos el enigma de la vida en la ciudad sostenible a menos que logremos comprender esas fuerzas contradictorias y equilibrar la tensión entre ambas ¿Cuánto espacio, cuanta privacidad y distancia necesitamos con respecto a los demás? ¿Cuánta naturaleza? ¿Existen diseños que combinen los beneficios de la dispersión con los dividendos de la proximidad? En este sentido, abordar el paradigma de la ciudad sostenible para la ciudad de Santiago mediante las actuales tipologías de instrumentos de planificación territorial vigentes, implica una idealización de estos, dado por sus propias limitaciones (normativas) para gestionar procesos que reorienten la visión de la ciudad que evidencia una férrea consolidación urbana frente a conflictos que deben considerar una visión transversal e intersectorial amparado en una figura de gestión y gobernanza que otorgue valor y sentido a principios orientadores puestos en práctica desde las políticas, planes y programas público-privados.

## REFERENCIAS

- Burgess, R. (2000). The Compact City Debate: A Global Perspective. En M. Jenks, & R. Burgess (Eds.), *Compact Cities, Sustainable Urban Form for Developing Countries* (pp. 21-36). Spon Press.
- Egerer, M., Haase, D., McPhearson, T. (2021). Urban change as an untapped opportunity for climate adaptation. *Urban Sustain*, 1(22). <https://doi.org/10.1038/s42949-021-00024-y>
- Escudero Peña, N. (2017). Movilidad Urbana y Ciudad Sustentable. Las experiencias de los casos de Curitiba y de Nantes, desde la perspectiva de la sustentabilidad. Disponible en <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/145918>
- Fariña, J. y Pozueta, J. (1998). La movilidad en los tejidos residenciales del suburbio disperso, *Urban*, 2, 78-93.
- Gehl, J. (2004). *Public Spaces, Public Life*. Danish Architectural Press, Copenhagen.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Leyton, M. y Elgueta, G. (2021). La Política Nacional de Desarrollo Urbano de 1979. La discusión al interior de la Junta Militar de Gobierno y la problemática urbana (Chile, 1973 - 1979)”, *Revista Divergencia*, N° 16, Enero – Junio, pp. 10-29.
- Minguez Martínez, E., Vera Moure, M., & Meseguer García, D. (2014). Estrategias de regeneración para proyectar entornos urbanos sostenibles: Travesía Urbana de Pliego (Murcia), España. *Revista De Urbanismo*, 16(31), 122–142. <https://doi.org/10.5354/ru.v16i31.30886>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo (1997). Memoria Explicativa Plan Regulador Metropolitano de Santiago. Modificación PRMS – Incorporación de las COMUNAS de Colina, Lampa y Til-Til.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Región Metropolitana de Santiago (1994). Resolución GORE Metropolitano n°/20, de fecha 6 de octubre de 1994, aprueba Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS). Diario Oficial, 4 de noviembre de 1994. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=1011608>



- Modificación de la Ley General de Urbanismo y Construcciones de 1975 de Chile. Ley 21636 (2023). Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile. <https://bcn.cl/31ugs>
- Montgomery, C. (2023). Ciudad Feliz. Capitán Swing Libros. Madrid. 416 p.
- Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (2023). Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile. <https://bcn.cl/2f7a9>
- Parrochia, J. y Pavez, M. (2016). Los primeros planes intercomunales metropolitanos de Chile: Volumen I: los planes para Santiago de Chile 1960-1994. Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Depto. de Urbanismo. Disponible en: <https://doi.org/10.34720/bt8z-xn19>
- Pavez, M. I. (2011). El Plan Brunner para Santiago: potencial de desarrollo de las totalidades, subtotalidades y fragmentos viales en la comuna de Independencia. Revista De Urbanismo, (3). <https://doi.org/10.5354/ru.v0i3.11786>
- Rueda, S. (1997). La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa. Recuperado de <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>
- Valenzuela Rubio, M. (2009). Ciudad y sostenibilidad. El mayor reto urbano del siglo XXI, Lurralde, 32, p. 404-436
- Vicuña del Río, Magdalena. (2013). El marco regulatorio en el contexto de la gestión empresarialista y la mercantilización del desarrollo urbano del Gran Santiago, Chile. Revista INVI, 28(78), 181-219. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582013000200006>
- Wheeler, S. M. (2004). Plannig for sustainability. Creating liable, equitable and ecological communities. Oxford and New York, Routledge, 280 p.



# CIUDAD INTELIGENTE Y EDUCACIÓN: RUTA PARA LA CIUDAD. VEINTE-TREINTA DEL FUTURO

DEBORA SCALA<sup>1</sup>

M<sup>a</sup> ÁNGELES RODRÍGUEZ DOMENECH<sup>2</sup>

M<sup>a</sup> DEL CARMEN CAÑIZARES RUIZ<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Universidad de Castilla-La Mancha, Dirección, [debora.scala@alu.uclm.es](mailto:debora.scala@alu.uclm.es)

<sup>2</sup> Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Universidad de Castilla-La Mancha, Dirección, [Mangeles.rodriguez@uclm.es](mailto:Mangeles.rodriguez@uclm.es)

Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Universidad de Castilla-La Mancha, Dirección, [MCarmen.Canizares@uclm.es](mailto:MCarmen.Canizares@uclm.es)

**Resumen.** La aceleración de la urbanización es una de las tendencias predominantes de nuestra era. Al intentar navegar entre los beneficios y desafíos que este rápido desarrollo urbano conlleva, el concepto de “Ciudad Inteligente” ha surgido como una solución estratégica. El objetivo, en este caso, es explorar el potencial de las ciudades inteligentes en la configuración del tejido de las metrópolis del siglo XXI en Europa.

Se analizarán las primeras 5 necesidades de 20 ciudades inteligentes europeas, extraídas del Índice de Ciudades Inteligentes 2023 del Instituto International for Management Development (IMD). Este análisis proporciona una visión detallada de las prioridades y áreas clave de mejora para estas ciudades inteligentes líderes en Europa, permitiendo comprender mejor cómo responden a las necesidades de sus ciudadanos y cómo se posicionan en el contexto de la innovación urbana sostenible.

Finalmente, al enfatizar en la formación y educación, destacaremos cómo estas representan una herramienta esencial para equipar a los ciudadanos con las habilidades y conocimientos necesarios para navegar y contribuir activamente al ecosistema de una ciudad inteligente.

**Palabras clave:** Ciudades Inteligentes; sostenibilidad urbana; urbanización; educación sostenible; tendencias educativas.

## SMART CITY AND EDUCATION: PATH TO THE TWENTY-THIRTY CITY OF THE FUTURE

**Abstract.** The acceleration of urbanization is one of the predominant trends of our era. In attempting to navigate between the benefits and challenges that this rapid urban development entails, the concept of the “Smart City” has emerged as a strategic solution. The goal, in this case, is to explore the potential of smart cities in shaping the fabric of 21st-century metropolises in Europe.

The first 5 needs of 20 European smart cities, extracted from the 2023 Smart Cities Index by the International Institute for Management Development (IMD), will be analyzed. This analysis provides a detailed view of the priorities and key areas of improvement for these leading smart cities in Europe, allowing a better understanding of how they respond to the needs of their citizens and how they position themselves in the context of sustainable urban innovation.

Finally, by emphasizing education and training, we will highlight how these represent an essential tool to equip citizens with the skills and knowledge necessary to navigate and actively contribute to the ecosystem of a smart city.

**Keywords:** Smart Cities, urban sustainability, urbanization, sustainable education, educational trends



## 1. INTRODUCCIÓN

El mundo está experimentando una nueva fase de transformaciones, impulsadas por la globalización, la digitalización y la urbanización, que están modificando la economía, la sociedad, el panorama demográfico y ambiental.

Para el año 2050, el 70% de la población mundial vivirá en ciudades (ONU, 2017) creando desafíos significativos como la contaminación, la congestión vial, la gestión de residuos y preocupaciones sobre la salud pública. A medida que más personas se mudan a las ciudades, las ciudades inteligentes se consideran una forma de resolver los desafíos existentes que esto conlleva (Chourabi et al., 2012) y para mejorar la vida de los ciudadanos (Yin et al., 2015). Frente a estos desafíos, y considerando las ambiciones de la Unión Europea y Naciones Unidas en cuanto al clima y la energía, existe un imperativo urgente de desarrollar soluciones inteligentes dentro de los entornos urbanos. Las ciudades son responsables del 70% de las emisiones globales de CO<sub>2</sub> (UN-Habitat, 2016), que provienen del uso de recursos como combustibles, minerales y metales, así como alimentos, suelo, agua, aire, biomasa y ecosistemas (Agencia Europea de Medio Ambiente, 2015). ¿Qué características deberán tener las ciudades del siglo XXI para garantizar una buena calidad de vida para sus habitantes en términos de bienestar material y cultural, así como de cohesión social?

En respuesta a los desafíos del futuro, surge el concepto de ciudades inteligentes (*smart cities*). Autores como Rudolf Giffinger han contribuido significativamente al marco conceptual y metodológico con aportaciones sobre la evaluación y clasificación de las ciudades inteligentes, incluyendo el desarrollo de indicadores para medir la inteligencia de una ciudad (Giffinger, 2007). Otros autores, como el geógrafo Rob Kitchin (2014) más críticos, examinan las promesas y los desafíos de las ciudades inteligentes impulsadas por *big data*, argumentando que mientras ofrecen nuevas oportunidades para la gestión urbana, también plantean importantes cuestiones sobre la privacidad, la gobernanza y la inclusión social.

Dado que la Unión Europea (Comisión Europea, 2014) y Naciones Unidas (2016) han establecido ambiciosos objetivos en cuanto al clima y la energía para los próximos años, existe una necesidad apremiante de desarrollar soluciones inteligentes para abordar los desafíos de la urbanización. Sin duda, las ciudades desempeñan un papel clave en la lucha contra el cambio climático, y la adopción de nuevas tecnologías inteligentes se considera un factor fundamental en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y en el aumento de la eficiencia energética de las ciudades.

El proceso de la ciudad inteligente puede desarrollarse en múltiples dimensiones: desde la gran escala de las nuevas megalópolis en países emergentes, hasta la pequeña dimensión de las ciudades provinciales, pasando por el nuevo fenómeno de los “pueblos inteligentes”, que se refiere a las estrategias inteligentes para las pequeñas ciudades y áreas rurales (Visvizi et al., 2020). Sin embargo, es importante resaltar que autores como Caragliu et al. (2011) señalan que Europa se encuentra a la vanguardia en la adopción de este enfoque de ciudad inteligente. Considera que las ciudades europeas están implementando políticas y estrategias avanzadas, aprovechando su rica historia y patrimonio, y al mismo tiempo, integrando tecnologías punta. A través de colaboraciones transfronterizas y proyectos conjuntos financiados por la Unión Europea, se están estableciendo estándares y buenas prácticas que sirven como modelo para el resto del mundo. El enfoque europeo hacia la ciudad inteligente no solo considera la tecnología, sino que también pone énfasis en el aspecto humano, considerando factores sociales, culturales y educativos. Es este equilibrio entre la tradición y la innovación lo que hace que el modelo europeo de ciudad inteligente sea especialmente único y prometedor.

No obstante, la tecnología por sí sola no puede proporcionar una solución completa a los desafíos de las ciudades del siglo XXI. Existe la necesidad de un enfoque holístico, donde la tecnología se complementa con un fuerte componente humano y educativo, permitiendo a los ciudadanos participar plenamente en la mejora de sus entornos urbanos (Nam y Pardo, 2011). Para que una ciudad sea verdaderamente inteligente, es esencial que haya una integración entre la tecnología y las personas. Y aquí es donde la educación entra en juego como un componente crucial, como medio a través del cual podemos asegurarnos de que los ciudadanos no solo comprendan y adopten estas tecnologías, sino que también participen activamente en la toma de decisiones y en la creación de soluciones sostenibles para su ciudad. La educación y las oportunidades de aprendizaje para los ciudadanos son motores de la sostenibilidad y la competitividad de una ciudad. Sin embargo, se han realizado pocos estudios sobre ciudades educativamente inteligentes (Liu, 2017).



La educación en el contexto urbano debería centrarse no solo en transferir conocimientos técnicos, sino también en fomentar una mentalidad crítica y proactiva entre los ciudadanos (Reed y Butler, 2015). La educación es fundamental también para comprender, explicar y abordar los desafíos con los que se enfrenta la sociedad (Visvizi et al., 2018). La educación ha sido reconocida cada vez más como un factor crucial para empoderar a los ciudadanos y facilitar un rol más activo en las iniciativas de las ciudades inteligentes (Hudson et al., 2019). La presencia de una clase creativa y el nivel de educación están entre los factores relacionados con la inteligencia urbana (Caragliu et al., 2011) y, por lo tanto, las ciudades no pueden "alcanzar la inteligencia sin creatividad, educación, conocimiento y aprendizaje" (Arroub et al., 2016).

Las ciudades inteligentes representan una visión prometedora para el futuro, pero para alcanzar su máximo potencial, la tecnología y la educación deben ir de la mano. Solo a través de la combinación de soluciones tecnológicas innovadoras y una población educada y comprometida podemos esperar construir ciudades del futuro que no solo sean sostenibles y resilientes, sino que también proporcionen una alta calidad de vida para todos sus habitantes.

La metodología se centra en tres fases principales: selección de Datos: Se extrajeron las primeras cinco necesidades de 20 ciudades inteligentes europeas del Índice de Ciudades Inteligentes 2023 del Instituto IMD. Este índice se seleccionó por su reconocimiento internacional y su enfoque comprensivo hacia la evaluación de aspectos clave de la ciudad inteligente. Análisis de Datos: Para cada ciudad, se analizaron las necesidades identificadas para determinar las áreas prioritarias y los desafíos comunes. Educación y Formación: Se analizó la importancia de la educación y la formación en el desarrollo de competencias necesarias para los ciudadanos, permitiéndoles contribuir activamente al ecosistema de una ciudad inteligente. Este análisis ayudó a identificar las estrategias educativas que están implementando estas ciudades para fomentar una ciudadanía informada y proactiva. Esta metodología proporciona un enfoque holístico que ayuda a comprender mejor las dinámicas complejas de las ciudades inteligentes y sus impactos

Los objetivos que planteamos, en este caso, son los siguientes:

- Definir y conceptualizar el término Ciudad Inteligente en el contexto global y específicamente desde la perspectiva europea, detallando sus principales características y evolución.
- Explorar el papel fundamental de la educación en el desarrollo y consolidación de las *smart cities*, identificando las principales rutas y estrategias educativas que contribuyen al surgimiento de ciudades inteligentes centradas en el ser humano.
- Analizar cómo el enfoque humano en el diseño y gestión de las *smart cities* puede mejorar la calidad de vida de sus habitantes y garantizar una mayor inclusión, participación y cohesión social.

## 2. ¿QUE ES UNA CIUDAD INTELIGENTE O SMART CITY?

Las ciudades inteligentes o *smart cities* han ganado una creciente centralidad en el debate urbano contemporáneo, como respuesta a la intensa urbanización global de las últimas décadas pero, a pesar de la creciente atención, aún no existe un consenso universal sobre lo que exactamente constituye una ciudad inteligente. Las visiones difieren, especialmente en lo que respecta al nivel y los ámbitos de aplicación de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) en tales ciudades (Albino et al, 2015).

Naciones Unidas describen las Ciudades Inteligentes como centros urbanos innovadores que, aprovechando las tecnologías de la información y la comunicación, aspiran a mejorar la calidad de vida, la eficiencia operativa urbana, los servicios, la competitividad, garantizando al mismo tiempo la satisfacción de las necesidades presentes y futuras en términos sociales, económicos, ambientales y culturales.

Una definición similar se propone en el "Ranking de ciudades medianas europeas" de Rudolf Giffinger (2007) y sus colegas, donde una Ciudad Inteligente se define como una entidad urbana que aspira al futuro a través de seis dimensiones: economía inteligente, personas inteligentes, gobierno inteligente, movilidad inteligente, ambiente inteligente y calidad de vida inteligente. Estas dimensiones representan las áreas en las que la innovación tecnológica y el uso de datos pueden aportar mejoras significativas y servicios eficientes para los ciudadanos.

A lo largo de los años, varios expertos han explorado y definido este concepto desde diferentes ángulos y perspectivas, destacando la especial atención que las modernas ciudades inteligentes prestan a



soluciones sostenibles y eficientes. Estas soluciones son indispensables para abordar las apremiantes necesidades generadas por el acelerado fenómeno de la urbanización (Solanas et al., 2017). Así, las definiciones y visiones de las ciudades inteligentes pueden variar, pero el objetivo común es utilizar la innovación y la tecnología para mejorar la calidad de vida urbana y crear un entorno más sostenible, eficiente e inclusivo para todos los ciudadanos.

El concepto de ciudad inteligente fue introducido ya en 1994 (Dameri y Cocchia, 2013) y desde 2010, tras la aparición de proyectos para ciudades inteligentes y el apoyo de la Unión Europea, el número de publicaciones sobre el tema ha aumentado significativamente (Jucevicius, Patašienė, y Patašius, 2014). Pero, a pesar de que este concepto es ampliamente utilizado hoy en día, todavía persiste una falta de claridad y coherencia en su definición (Angelidou, 2015, Chourabi et al., 2012, Caragliu et al., 2011, Hollands, 2008, Marsal-Llacuna et al., 2015). Un entendimiento común, compartido también por la Comisión Europea, es que diversas tecnologías contribuyen a alcanzar la sostenibilidad en las ciudades inteligentes (Comisión Europea, 2012).

Ya en estos ejemplos se puede observar cómo algunas definiciones destacan el uso de las tecnologías TIC, mientras que en otros casos se pone más énfasis en el aspecto humano y social de las ciudades inteligentes. Se han distinguido dos visiones de la ciudad inteligente: la primera que analizaremos se centra en el desarrollo de la llamada tecnología digital, mientras que la segunda pone énfasis en la importancia del capital humano, en la participación ciudadana y en la calidad de vida dentro de la ciudad. El esquema siguiente (tabla 1) presenta las principales características de ambas.

La literatura que destaca el uso de las TIC y las tecnologías modernas como elemento clave para una ciudad inteligente es extensa (Harrison, 2011). Según Lombardi et al. (2012), varias definiciones de ciudad inteligente enfatizan el uso de tecnologías modernas en la vida urbana diaria, resultando en sistemas de transporte innovadores, infraestructuras, logística y energías verdes y eficientes. Apoyando esta tesis, Marsal-Llacuna et al. (2015) sugieren que las iniciativas para las ciudades inteligentes, utilizando tecnologías de datos e información, buscan proporcionar servicios más eficientes a los ciudadanos, monitorear y optimizar las infraestructuras existentes, aumentar la colaboración entre diferentes actores económicos y fomentar modelos de negocio innovadores tanto en el sector privado como público. Además, la definición de Angelidou (2014) enfatiza el papel de las TIC en lograr prosperidad, eficiencia y competitividad.

El segundo enfoque, más reciente y con una visión más amplia también destaca el uso de tecnologías modernas, pero las ve más como un facilitador para una mejor calidad de vida y para reducir impactos ambientales. Desde este punto de vista, se destaca el papel del capital humano en el desarrollo de ciudades inteligentes con mayor importancia para la sostenibilidad económica, social y ambiental (Neirotti et al., 2014, Giffinger et al., 2007, Hollands, 2008, Nam y Pardo, 2011). Caragliu et al. (2011) argumentan que una ciudad es inteligente cuando las inversiones en capital humano y social y en infraestructura de comunicación tradicional y moderna, alimentan el crecimiento económico sostenible y una alta calidad de vida, con una gestión sabia de los recursos naturales, a través de una gobernanza participativa. Lombardi et al. (2011) también mencionan la participación, la seguridad y el patrimonio cultural como otros factores blandos considerados en las ciudades inteligentes. Por su parte, la importancia de los servicios también es subrayada por Belanche, Casaló y Orús, 2016 y Lee, Hancock y Hu (2014). Belanche et al. (2016) destacan el papel del apego y las actitudes hacia la ciudad para un mayor uso de los servicios urbanos con el fin de lograr eficiencia y sostenibilidad en ciudades inteligentes, mientras que Lee et al. (2014) enfatizan el papel del diseño de servicios participativos y del movimiento de datos abiertos en el desarrollo de ciudades inteligentes. Los autores también mencionan la distribución de infraestructuras inteligentes, un sistema robusto de incentivos y una gobernanza centralizada como formas de acelerar el desarrollo de ciudades inteligentes. Pero el debate contemporáneo sobre la ciudad inteligente no cuenta solo con partidarios. Evgeny Morozov (2018) ofrece una crítica económico-sociológica significativa al modelo de ciudad inteligente, argumentando que la retórica predominante enmascara su carga ideológica y minimiza la relevancia de los factores políticos y económicos. Morozov sostiene que la promoción de la "inteligencia" en el urbanismo responde primordialmente a imperativos financieros más que a un compromiso auténtico con la modernización urbana.

Para resumir, la importancia del capital humano está en primer lugar en el desarrollo de ciudades inteligentes con una mayor sensibilidad hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental (Neirotti et al., 2014, Giffinger et al., 2007, Hollands, 2008, Nam y Pardo, 2011). Esta visión más completa sugiere que las ciudades inteligentes integren tecnología, gobierno y comunidad para promover una economía inteligente,



una movilidad avanzada, un desarrollo sostenible, ciudadanos involucrados en decisiones, una alta calidad de vida y una gobernanza avanzada.

En definitiva, la conceptualización de la ciudad inteligente ha evolucionado con el tiempo, pasando de una mera integración tecnológica hacia una visión más holística que considera tanto los avances tecnológicos como las dinámicas humanas y sociales. Las ciudades inteligentes, en su esencia, buscan combinar la innovación, la infraestructura y la inclusión para construir entornos urbanos que respondan de manera efectiva a las necesidades cambiantes de sus habitantes. Si bien las interpretaciones y enfoques pueden variar, el núcleo del concepto sigue siendo el mismo: crear ciudades que no solo sean eficientes y sostenibles, sino que también sean capaces de mejorar la calidad de vida de todos sus ciudadanos. A medida que avanzamos hacia el futuro, es esencial preguntarse: ¿Cómo seguirán evolucionando las ciudades inteligentes para responder a los desafíos emergentes del siglo XXI?

Tabla 1. Enfoques para el análisis de la Ciudad Inteligente

Características Enfoque Tecnológico	Características Enfoque Humano-Social:
Desarrollo e implementación de tecnologías digitales. Sistemas de transporte innovadores. Infraestructuras y logística avanzadas. Uso de energías verdes y eficientes. Monitoreo y optimización de las infraestructuras existentes. Aumento de la colaboración entre actores económicos. Promoción de modelos de negocios innovadores	Uso de tecnologías como facilitadores para mejorar la calidad de vida. Énfasis en la reducción de impactos ambientales. Énfasis en el papel del capital humano. Promoción de la sostenibilidad económica, social y ambiental. Gobernanza participativa y participación activa de los ciudadanos en las decisiones. Importancia de la seguridad, el patrimonio cultural
Objetivo: Alcanzar prosperidad, eficiencia y competitividad a través del uso de tecnologías	Objetivo: Promover una economía inteligente, una movilidad avanzada, un desarrollo sostenible y una alta calidad de vida a través de la participación activa de los ciudadanos

Fuente: Elaboración propia

### 3. LA PERSPECTIVA EUROPEA

Desde una perspectiva europea, el concepto de Ciudad Inteligente se centra en la combinación de factores tecnológicos, humanos y de infraestructuras para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, promover el desarrollo sostenible y enfrentar eficientemente los retos urbanos. Las Ciudades Inteligentes en Europa ponen un énfasis especial en la sostenibilidad, la innovación y la inclusión de los ciudadanos en los procesos de decisión. En este contexto, el creciente interés en las políticas europeas inteligentes para las ciudades se ha centrado especialmente en las ciudades de tamaño mediano, lo cual puede entenderse mejor si se contextualiza en el panorama físico y cultural europeo (Buzzzone, 2021, 100).

Habiendo identificado una definición compartida a escala europea de Ciudad Inteligente que aborda el desarrollo de la calidad de vida urbana, se han desarrollado diversos modelos en todo el mundo. Cada uno de ellos responde de manera diferente a una geografía específica, cultura, desarrollo económico, necesidades sociales y de gobernanza (Bruzzzone, 2018).

En los países más cautelosos y ricos en identidad europea, las ciudades y comunidades tienen profundas raíces históricas. Generalmente, son de tamaño pequeño y sus centros históricos y áreas de expansión temprana, casi saturadas, constituyen los elementos principales de un sistema territorial extenso y complejo. Hoy en día, no es admisible una falta de preparación política que proponga proyectos innovadores sin una interpretación dinámica del contexto histórico y sin un enfoque que carezca de una visión a largo plazo. En Europa, se siente la necesidad de reemplazar un modelo previo de expansión urbana basado en el consumo de suelo con procesos virtuosos de regeneración y renovación urbana.



También se han adoptado estrategias inteligentes de inserción de edificaciones incluso en la densidad del tejido de los centros históricos. Otro objetivo es, sin duda, el desarrollo de la calidad ambiental, por ejemplo, valorizando los pulmones verdes de la ciudad, como nuevos modelos inteligentes de espacios públicos sensibles (Bruzzone, 2021). Este tipo de enfoque europeo tiene sus raíces en las directrices propuestas por la Unión Europea para dirigir las acciones de gobernanza. Ha sido implementado en las leyes de los Estados miembros y, más recientemente, ha entrado en la práctica diaria de las comunidades locales. También es esencial tener en cuenta la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. En ella, las Naciones Unidas promueven las mejores estrategias y prácticas inteligentes para desarrollar temas como la sostenibilidad ambiental, la economía, la industria innovadora, la eficiencia energética, la movilidad sostenible y la reducción de las dificultades sociales y desigualdades (ONU, 2015).

Como podemos ver, el desarrollo de los procesos de Smart City en Europa tiene enfoques y propósitos diferentes en comparación con otras partes del mundo. El primer resultado evidente de este carácter distintivo es una profunda interacción entre las nociones de inteligencia y sostenibilidad, dos caras del mismo proceso de desarrollo, mejorando la calidad de vida urbana con procesos inteligentes.

### 3.1 Características de las Smart Cities según Giffinger

Uno de los modelos más referenciados en Europa es el de Giffinger et al. (2007), que identifica seis dimensiones clave: economía inteligente, movilidad inteligente, medio ambiente inteligente, personas inteligentes, vida y gobernanza inteligentes. La adopción de estos pilares, ofrecen una visión holística y multidimensional de la *smart city*, más allá de la simple adopción de tecnologías avanzadas. Las dimensiones del modelo se alinean bien con las políticas y objetivos generales de la Unión Europea y de la Agenda 2030 especialmente en áreas como sostenibilidad, inclusión y gobernanza participativa. Proporciona un enfoque equilibrado que reconoce la interdependencia de los factores tecnológicos, sociales, económicos y ambientales en la construcción de ciudades sostenibles y prósperas en el siglo XXI. Por lo tanto, estos seis pilares se han adoptado ampliamente como criterios clave para identificar y calificar a una ciudad como inteligente.

Tabla 2. Características de las Smart Cities

Economía Inteligente Emprendimiento Flexibilidad Internacionalmente integrado Productividad Transformador	Personas Inteligentes Afinidad hacia el aprendizaje permanente Creatividad Niveles de logros educativos Participación en la vida pública Pluralidad social y étnica
Gobernanza Inteligente Toma de decisiones participativas Provisión de servicios públicos y sociales	Movilidad Inteligente Disponibilidad de TIC Infraestructura Sistema de transporte innovador y seguro Accesibilidad local e internacional
Entorno Inteligente Protección Ambiental Niveles de Contaminación Gestión Sostenible de Recursos	Vida Inteligente Instalaciones educativas Instalaciones de salud Calidad de la vivienda Seguridad Individual Provisión de instalaciones culturales Cohesión social Atractivo turístico

Fuente: Giffinger et al. (2007)

Giffinger (2017), junto con su equipo, presentó un marco conceptual pionero que ha ganado amplio reconocimiento en la discusión sobre ciudades inteligentes. Este marco se basó en la evaluación y clasificación de ciudades europeas de tamaño mediano. Varios factores contribuyen a por qué y cómo este



modelo ha sido ampliamente adoptado y respaldado en el contexto europeo. En primer lugar, la mayoría de las ciudades europeas caen en la categoría de tamaño mediano. Por lo tanto, el enfoque específico de Giffinger en estas ciudades fue esencialmente pragmático y directamente relevante para una gran parte de Europa. Además, el enfoque integral propuso una visión holística de las ciudades inteligentes, considerando factores sociales, económicos y ambientales que resuena con la multifacética naturaleza de las ciudades europeas y sus retos. Por tanto, este modelo proporcionó una herramienta que permitía a las ciudades compararse entre sí, identificar áreas de mejora y compartir mejores prácticas, en un territorio donde la cooperación interurbana y el intercambio de conocimientos son comunes, esta característica fue especialmente valiosa.

#### 4. LAS CIUDADES EUROPEAS EN EL INDICE SMART CITY 2023

El Índice sobre Ciudades Inteligentes de 2023 (IMD World Competitiveness Centre) es un punto de referencia fundamental para las ciudades de todo el mundo que aspiran a convertirse en ciudades inteligentes. Su principal objetivo es ofrecer una hoja de ruta para que las ciudades identifiquen y aborden sus áreas de mejora. El estudio elaborado por el Observatorio de Smart City (SCO) combina datos tangibles y respuestas de encuestas para revelar cómo la tecnología está permitiendo a las ciudades abordar desafíos esenciales para mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Nos brinda una visión de la experiencia real de los ciudadanos en sus ciudades, respaldado por datos del Índice de Desarrollo Humano (HDI) del Global Data Lab. El HDI considera varios indicadores, como la esperanza de vida, los años de educación esperados, los años promedio de educación completada y el ingreso per cápita. Dicho índice evaluó la vida en 141 ciudades, ampliando significativamente la muestra en comparación con el 2021, que incluyó 118 ciudades. En 2023, se entrevistó a unos 20.000 ciudadanos sobre su experiencia de vida en sus respectivas urbes. Se abordaron temas amplios, incluyendo las principales prioridades urbanas, como la disponibilidad de viviendas asequibles, el tráfico, el empleo y la existencia de áreas verdes.

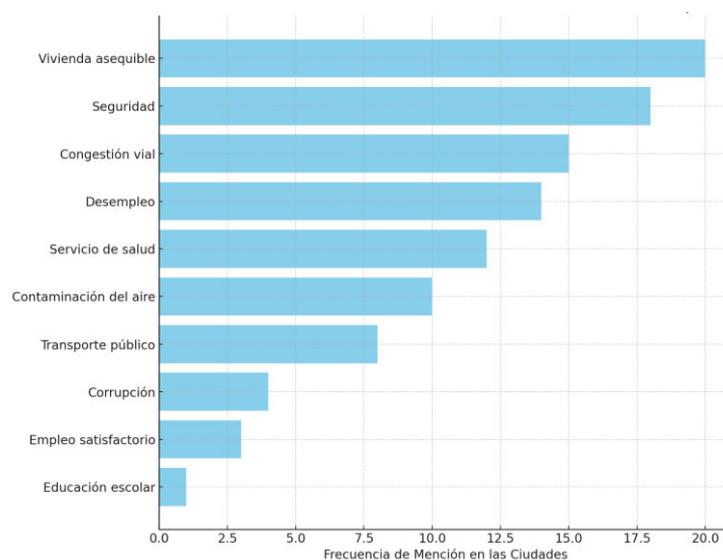
El principal propósito del Índice de Ciudades Inteligentes (IMD) es reconocer aquellas ciudades que están haciendo avances significativos hacia ser más inteligentes, sostenibles y habitables. Proporciona un análisis comparativo del rendimiento de las ciudades a nivel global y sirve de guía para autoridades, urbanistas y encargados de políticas públicas para tomar decisiones fundamentadas en el desarrollo de ciudades inteligentes. Para configurar esta clasificación, se entrevistaron a 20.000 individuos sobre 15 aspectos de la vida en sus ciudades y sobre las cuestiones que consideran más apremiantes. También se les preguntó sobre su percepción en torno a temas tecnológicos, como el uso de datos personales y el reconocimiento facial. Además, se indagó sobre diversas infraestructuras y tecnologías para determinar si las soluciones tecnológicas están abordando eficazmente sus principales preocupaciones.

Al analizar las primeras 20 ciudades europeas enumeradas en el índice, podemos obtener una visión clara de las áreas prioritarias para los ciudadanos europeos e identificar aquellos sectores que requieren una intervención urgente, como se refleja en el gráfico siguiente (Figura 1).

Podemos observar cuáles son las principales preocupaciones de los ciudadanos europeos. Claramente, una de las principales inquietudes es la vivienda asequible, ya que aparece como prioridad en las 20 ciudades más sostenibles de Europa, con la excepción de Helsinki, que la coloca en segundo lugar después del servicio de salud. Esto indica que la accesibilidad a la vivienda es un tema de gran importancia para los ciudadanos europeos y que hay una creciente preocupación acerca del aumento en los precios de las viviendas en muchas de las principales ciudades del continente. La congestión vial y la contaminación del aire son dos aspectos estrechamente relacionados y representan una preocupación en muchas ciudades. La congestión en las carreteras y la contaminación atmosférica son problemas comunes en las áreas metropolitanas, y su frecuente aparición en la lista señala la urgencia de encontrar soluciones sostenibles para el transporte urbano. Por último, la seguridad es otra área prioritaria en muchas de las ciudades listadas, demostrando que, a pesar de que Europa es generalmente considerado un continente seguro, aún existen preocupaciones sobre la seguridad personal en las áreas urbanas. El desempleo aparece frecuentemente como una de las principales preocupaciones. Esto señala que, a pesar del crecimiento económico, todavía existen desafíos relacionados con la creación de empleo y la contratación en muchas ciudades europeas. El sistema de salud también es una prioridad en varias ciudades, lo que sugiere que hay margen para mejorar la atención médica o el acceso a ella en algunas áreas.



Figura 1. Frecuencia de las Áreas Prioritarias que afectan a las 20 mejores Smart Cities en Europa



Fuente: Elaboración propia

Otras áreas como el transporte público, la corrupción y la educación aparecen en algunas ciudades, indicando que estas cuestiones podrían ser específicas de ciertas áreas o países. Esta información refleja los desafíos urbanos comunes en las grandes ciudades europeas. La demanda de viviendas a precios accesibles, la necesidad de mejorar la calidad del aire y del transporte, la seguridad y el desempleo son temas clave que deben ser abordados para mejorar la calidad de vida urbana.

## 5. UNA RUTA DE LA EDUCACIÓN PARA LAS CIUDADES INTELIGENTES

La sociedad está atravesando transformaciones notables y se halla ante importantes retos futuros que repercuten en ciudades y regiones a nivel global. Estos retos abarcan la digitalización, la consolidación de infraestructuras efectivas, la provisión de agua, la movilidad y la prestación de servicios. En este panorama, resulta crucial analizar los desafíos y el rol de la educación en la construcción de ciudades inteligentes. Es imperativo que los ciudadanos estén capacitados para beneficiarse de las ventajas de un ambiente urbano moderno y puedan ajustarse a las innovaciones tecnológicas y a las variantes demandas laborales.

Actualmente, la investigación sobre la educación para el desarrollo de las ciudades inteligentes está principalmente en la fase de discusión conceptual. Pocos académicos han explorado los rasgos, características y el marco de la educación inteligente. Aún no se ha desarrollado un sistema teórico sistemático y universalmente reconocido. El desarrollo y progreso de la educación para el desarrollo de las ciudades inteligentes, reside en una investigación teórica profunda, que debe estar estrechamente vinculada a la práctica de la enseñanza (Guo, 2021).

Para capitalizar las oportunidades y los desafíos que ofrecen las ciudades inteligentes, es fundamental reconocer a las personas como motor de innovación, capaces de generar una ventaja competitiva sostenible tanto a nivel regional como universal. En este contexto, es esencial que las empresas y el mundo académico estén preparados y disponibles para renovar su enfoque hacia la inclusión de los ciudadanos en la educación y los servicios, adaptándose rápidamente a las cambiantes condiciones del mercado global (Klett y Wang, 2013).

En relación con este requisito, no sorprende que algunos investigadores identifiquen el nivel de capital humano poseído por los habitantes de la ciudad como un criterio para evaluar la inteligencia de las ciudades (Langenfeld, 2015). Además, debemos asegurarnos de que la educación para todas las edades y niveles, el desarrollo de conocimientos y habilidades, y la empleabilidad sean una prioridad en la perspectiva de



desarrollo de una *smart city*, mientras que las tecnologías y los gobiernos pueden ayudar a fortalecer la conexión entre estudiante y profesor, institución educativa y aprendizaje (Klett, 2013).

Según un estudio de Salerno (2014), la *smart city* del futuro se basará cada vez más en la combinación sinérgica de conocimiento y capital humano, en un contexto de recursos y herramientas para la gestión de la información y el conocimiento cada vez más disponibles y potentes. Para este fin, las Ciudades Inteligentes deben habilitar procesos de desarrollo de habilidades y carrera mediante un entorno en el que las tecnologías inteligentes apoyen a los ciudadanos en las actividades de formación. Esta formación, que según el académico puede ser formal o informal, permitiría a los ciudadanos adquirir nuevos conocimientos, con beneficios para su calidad de vida, y desarrollar nuevas habilidades que pueden utilizar en el entorno laboral, tanto para mejorar su empleabilidad como para mejorar el rendimiento de sus actividades, obteniendo potencialmente efectos positivos en sus carreras profesionales.

En este modelo de ciudad, la educación asume un papel clave ya que apoya a los ciudadanos en el desarrollo de sus habilidades en términos de la doble identidad de ciudadanos y recursos humanos. La presencia de un ecosistema de aprendizaje avanzado también tiene un efecto directo en el desarrollo de los territorios bajo varios aspectos, desde la difusión de servicios hasta la atracción de mayores inversiones. Los nuevos ciudadanos tendrán roles vitales en la construcción de las ciudades inteligentes para promover todas las innovaciones, que deberían ser hiperconectadas, creativas, emprendedoras, y también participar activamente en las actividades y decisiones de las ciudades (Ljiljana y Adam 2015). La educación debería convertirse en una parte vital del futuro de las ciudades inteligentes (Hall et al. 2000), y la dimensión del aprendizaje está volviéndose cada vez más central en las discusiones sobre ciudades inteligentes. Las iniciativas de ciudades inteligentes deberían incluir mayores inversiones en formación y educación continua, con el fin de fomentar la capacidad de aprendizaje e innovación de la ciudad (Neirotti et al. 2014).

Para contribuir eficazmente al desarrollo de las *smart cities* a través de la educación, es fundamental adoptar un enfoque dual que apunte, por un lado, al desarrollo de competencias digitales avanzadas y, por otro lado, a la promoción de una ciudadanía activa y participativa. En primer lugar, la integración curricular de las competencias digitales representa un pilar esencial. Es conveniente que los estudiantes adquieran habilidades en el manejo de *big data*, en el uso de sistemas GIS, de tecnologías de la información y la comunicación (TIC) y de soluciones de *Internet of Things* (IoT), no solo como materias aisladas sino como herramientas interdisciplinarias. Este enfoque favorece la aplicación de tales competencias en proyectos que abordan cuestiones concretas relacionadas con la sostenibilidad y la mejora de la calidad de vida en las áreas urbanas.

Paralelamente, es crucial enfatizar la educación en ciudadanía digital, preparando a los estudiantes para ser ciudadanos responsables e informados en la era digital. Esto incluye la concienciación sobre temas como los derechos digitales, la seguridad en línea, la gestión de la privacidad y el desarrollo de un pensamiento crítico hacia la información y las fuentes en el vasto mar de internet.

Un tercer aspecto clave es el fomento de proyectos de co-creación urbana que vean la colaboración activa entre estudiantes, ciudadanos, instituciones educativas y administraciones públicas. A través de iniciativas como "Nosotros Proponemos" en España y las "Plazas Escolares" en Turín y su periferia y en Bolonia en Italia, es posible ejemplificar cómo tales colaboraciones pueden transformar los espacios urbanos y promover un sentido de pertenencia y responsabilidad colectiva. La creación de asociaciones y colaboraciones es igualmente fundamental. La construcción de plataformas colaborativas, la formación de redes entre diferentes *stakeholders* y la organización de eventos compartidos pueden amplificar el impacto de las iniciativas educativas y tecnológicas, facilitando el intercambio de conocimientos y experiencias.

Además, para asegurar la relevancia y la efectividad a largo plazo de iniciativas como estas, es necesario implementar sistemas de evaluación y actualización continuos. Monitorear los resultados, evaluar los impactos y permanecer flexibles ante las evoluciones tecnológicas permitirá ajustar las estrategias educativas a las necesidades emergentes de las comunidades urbanas. Adoptando un enfoque integrado y multifacético, la educación puede desempeñar un papel decisivo en la conformación de las *smart cities* del futuro, preparando una generación de ciudadanos capaces de utilizar tecnologías avanzadas para el mejoramiento colectivo y de participar activamente en la vida cívica de sus comunidades.

En este sentido, es útil hacer referencia al paradigma de las "ciudades educadoras". Este enfoque se basa en la idea de que una ciudad no es simplemente un lugar de residencia, sino un espacio de aprendizaje continuo. Partiendo de este punto, se reconoce que el entorno urbano ofrece oportunidades de aprendizaje en todas partes, no solo en las escuelas. Por lo tanto, las "ciudades educadoras" promueven



un enfoque integral de la educación que involucra a toda la comunidad, incluyendo instituciones educativas, autoridades locales, organizaciones culturales y los propios ciudadanos (AICE, 2020).

El objetivo es crear un entorno en el que el conocimiento sea compartido, fomentando el aprendizaje a lo largo de toda la vida y promoviendo la inclusión social. Además, la educación ambiental y la conciencia cultural son parte integral de este enfoque. Una ciudad educadora es un lugar con su identidad distintiva que se integra en el contexto más amplio del territorio en el que se encuentra. Además, una ciudad educadora se compromete a interactuar con el entorno circundante, con otras ciudades en la misma área, con las zonas rurales adyacentes e incluso con ciudades de otros países. Su misión principal es promover el aprendizaje, la innovación y el intercambio de conocimientos, con el objetivo final de mejorar la calidad de vida y la seguridad de sus habitantes (AICE, 2020).

El enfoque de la ciudad educadora se puede conectar de manera natural con la perspectiva de la ciudadanía territorial. De hecho, ambos enfoques promueven una participación activa de los ciudadanos en el contexto local y enfatizan la importancia de la educación continua dentro de las comunidades urbanas. El enfoque de la ciudadanía territorial pone énfasis en la participación activa de los ciudadanos en la vida cívica de su comunidad, teniendo en cuenta los desafíos y dinámicas locales específicas (AICE, 2020).

Ambos enfoques promueven la participación de los residentes en la construcción de una comunidad mejor, incorporando la educación como un elemento clave para comprender y abordar los desafíos locales y globales. De esta manera, tanto la ciudad educadora como la ciudadanía territorial trabajan hacia la creación de entornos urbanos inclusivos, sostenibles y culturalmente ricos, donde el proceso de aprendizaje es una parte integral de la vida cotidiana y de la ciudadanía activa.

Estos aspectos son esenciales para empoderar a los ciudadanos y prepararlos para una participación activa en entornos urbanos inteligentes y sostenibles. La educación es la piedra angular para construir las sociedades del futuro y avanzar hacia las *smart cities*. Al empoderar a los ciudadanos a través de una educación integral y centrada en los desafíos actuales, podemos impulsar el desarrollo de ciudades más sostenibles, inclusivas y resilientes. Por cierto, el cimiento de las sociedades futuras: es la ciudadanía. Y la primera piedra: la educación.

Co-crear una educación inteligente implica el resurgir de un nuevo tipo de educación consciente de su entorno, por tanto, conectada.

Re-diseñar la educación del pequeño ciudadano inteligente, implica otro tipo de protagonismo, el de tener la oportunidad de gestionar su *smart city*.

Los retos de la educación en ciudades inteligentes, digitales y sostenibles son diversos y abarcan distintos aspectos:

- Retos tecnológicos: centrados en el uso y la integración de tecnologías en el entorno educativo y en la ciudad en general, lo cual implica aprovechar las herramientas tecnológicas para mejorar la calidad de la educación y crear entornos de aprendizaje más interactivos y motivadores tanto dentro del aula como en el contexto de la ciudad inteligente.

- Retos administrativos: más complejos y requieren la colaboración entre administraciones, instituciones y la sociedad en general. Implican la asignación de recursos adecuados y la creación de infraestructuras que permitan el desarrollo de una educación de calidad en el marco de la ciudad inteligente. Esto incluye aspectos como la conectividad, la disponibilidad de equipos y el acceso a servicios digitales.

- Retos humanos y organizativos: los más importantes. Se centran en preparar a los ciudadanos para ser parte activa y competente en los desafíos reales de la ciudad. Esto implica educar a los ciudadanos en la resolución de problemáticas urbanas, la conciencia medioambiental y la participación ciudadana. Es fundamental que la educación forme ciudadanos conscientes, responsables y comprometidos con la construcción de una *smart city* sostenible.

## 6. CONCLUSIÓN

La ruta hacia la ciudad del futuro en Europa está claramente definida por un compromiso firme con la sostenibilidad en todos sus aspectos. Las ciudades europeas, con su rica historia y su compromiso con la innovación, están estableciendo el estándar para el desarrollo sostenible urbano a nivel mundial. Giffinger (2007) destaca por su enfoque holístico hacia las ciudades inteligentes, resaltando no solo la tecnología sino también su impacto en el desarrollo sostenible y la inclusión social. Propone un modelo para evaluar



ciudades globalmente, influenciando a urbanistas e investigadores. Paralelamente, Rob Kitchin examina los dilemas éticos de la digitalización urbana, subrayando los riesgos de privacidad y exclusión. Su crítica aboga por una gobernanza reflexiva y políticas que prioricen los derechos ciudadanos, proponiendo un modelo de ciudadanía activa en la creación de la ciudad inteligente. Juntos, Giffinger y Kitchin ofrecen perspectivas complementarias que unen innovación tecnológica y consideraciones éticas en el desarrollo urbano.

La educación de los ciudadanos es clave para dotar a las personas de competencias esenciales para vivir de manera participativa y activa. En el contexto de las ciudades inteligentes, la educación desempeña un papel fundamental en el desarrollo de habilidades digitales. También es indispensable la creación de un sistema de cooperación a nivel internacional. Dado que la investigación sobre la educación innovadora se extiende a través de varios campos disciplinarios y sectores del saber, es fundamental una sinergia amplia e interdisciplinaria entre universidades y el sector privado. Por lo tanto, es deseable la constitución de una plataforma dedicada al intercambio de conocimientos en el campo de la educación innovadora, que pueda ofrecer asistencia técnica, desarrollo del capital humano y colaboración a nivel internacional.

No menos importante, debería implementarse un sistema de monitoreo y evaluación para la educación.

La complejidad en la gestión de las ciudades inteligentes y sostenibles se destaca por la información proporcionada por el Índice Smart City 2023. El índice ofrece un mapa para abordar las áreas críticas de mejora, pero también subraya la importancia de tener en cuenta las preocupaciones y las necesidades de los ciudadanos en la planificación y el desarrollo urbano.

En la Unión Europea, la educación para la ciudadanía se considera un aspecto fundamental para abordar los retos humanos y organizativos en el contexto urbano. La educación ciudadana se centra en la promoción de habilidades y conocimientos que permitan a los ciudadanos comprender y abordar problemáticas urbanas de manera efectiva. Esto implica desarrollar la capacidad de resolver problemas complejos, fomentar la conciencia medioambiental y promover la participación activa en la toma de decisiones ciudadanas (ENEC, 2018).

Para lograr estos objetivos, se promueve la inclusión de la educación para la ciudadanía en los currículos escolares, así como la implementación de programas educativos que fomenten el pensamiento crítico, la resolución de conflictos y la participación ciudadana.

Se anima a los educadores a utilizar métodos de enseñanza innovadores que fomenten el diálogo, el debate y la reflexión crítica sobre cuestiones ciudadanas y sociales, basados en enfoques pedagógicos que promuevan el aprendizaje activo, participativo y experiencial.

## REFERENCIAS

- Aice. (2019). Espacio urbano y ciudades educadoras. *Cuaderno de debate*, 5. Recuperado de <https://www.edcities.org/wp-content/uploads/2019/08/C.-DEBATE-V-espan%CC%83ol.pdf>
- Albino, V., Berardi, U., & Dangelico, R. (2015). Smart cities: Definitions, dimensions, performance, and initiatives. *Journal of Urban Technology*, 22(1), 3-21. <http://dx.doi.org/10.1080/10630732.2014.942092>
- Angelidou, M. (2014). Smart city policies: A spatial approach. *Cities*, 41, S3-S11. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2014.06.007>
- Angelidou, M. (2015). Smart cities: A conjuncture of four forces. *Cities*, 47, 95-106. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2015.05.004>
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (2015). Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Recuperado de [https://unctad.org/meetings/es/SessionalDocuments/ares70d1\\_es.pdf](https://unctad.org/meetings/es/SessionalDocuments/ares70d1_es.pdf)
- Belanche, D., Casaló, L. V., & Orús, C. (2016). City attachment and use of urban services: Benefits for smart cities. *Cities*, 50, 75-81. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2015.08.016>
- Bruzzone, M. (2021). Medium-Sized Smart Cities: A Smart Vision for Urban Centralities and Buildings. In E. Magnaghi, V. Flambard, D. Mancini, J. Jacques, & N. Gouvy (Eds.), *Organizing Smart Buildings and Cities. Lecture Notes in Information Systems and Organisation* (Vol. 36). Springer. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-60607-7\\_7](https://doi.org/10.1007/978-3-030-60607-7_7)
- Cabello, S. (2022). Ciudades Inclusivas, Sostenibles e Inteligentes (CISI): El camino de desarrollo de las ciudades inteligentes. Una evaluación de Bogotá, Buenos Aires, Ciudad de México y São Paulo. Comisión



- Económica para América Latina y el Caribe. Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/09242a54-2330-4059-b471-bf3909cc5e14/content>
- Caragliu, A., Del Bo, C., & Nijkamp, P. (2011). Smart cities in Europe. *Journal of Urban Technology*, 18(2), 65-82. <https://doi.org/10.1080/10630732.2011.601117>
- Chourabi, H., Nam, T., Walker, S., Gil-Garcia, J. R., Mellouli, S., Nahon, K., Pardo, T. A., & Scholl, H. J. (2012). Understanding smart cities: An integrative framework. 45th Hawaii International Conference on System Sciences, 2289-2297. <https://doi.org/10.1109/HICSS.2012.615>
- Dameri, R. P., & Cocchia, A. (2013). Smart city and digital city: Twenty years of terminology evolution. X Conference of the Italian Chapter of AIS, ITAIS. <https://www.itaish.org/proceedings/itaish2013/pdf/119.pdf>
- European Commission. (2014). Climate action. Recuperado de [http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/index_en.htm)
- European Environment Agency. (2015). Urban sustainability issues — What is a resource-efficient city? Publications Office of the European Union, Luxembourg.
- European Network for Environmental Citizenship – ENEC. (2018). Our approach – Education for environmental citizenship. Recuperado de <http://enec-cost.eu/our-approach/education-for-environmental-citizenship/>
- Giffinger, R., Fertner, C., Kramar, H., Kalasek, R., Pichler-Milanović, N., & Meijers, E. (2007). Smart cities: Ranking of European medium-sized cities. Centre of Regional Science, Vienna UT.
- Guo, X.-R.; Li, X.; Guo, Y.-M. (2021). Mapping Knowledge Domain Analysis in Smart Education Research. *Sustainability*, 13, 13234. <https://doi.org/10.3390/su132313234>
- Hall, R. E., Bowerman, B., Braverman, J., Taylor, J., Todosow, H., & Von Wimmersperg, U. (2000). The vision of a smart city (No. BNL-67902; 04042). *Brookhaven National Lab.*(BNL), Upton, NY (United States).
- Harrison, C., & Donnelly, I. A. (2011). A theory of smart cities. Proceedings of the 55th Annual Meeting of the ISSS, 55(1). Recuperado de <https://journals.issss.org/index.php/proceedings55th/article/view/1703>
- Hollands, R. G. (2008). Will the real smart city please stand up? Creative, progressive or just entrepreneurial? *City: Analysis of Urban Trends, Culture, Theory, Policy, Action*, 12(3), 303-320. <https://doi.org/10.1080/13604810802479126>
- Jucevičius, R., Patašienė, I., & Patašius, M. (2014). Digital dimension of smart city: Critical analysis. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 156, 146-150. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.11.137>
- Klett, F., & Wang, M., (2013). The War for Talent: Technologies and solutions toward competency and skills development and talent identification. *Knowledge Management & E-Learning: An International Journal*.
- Kitchin, R. (2014). The real-time city? Big data and smart urbanism. *GeoJournal*, 79(1), 1-14. <https://doi.org/10.1007/s10708-013-9516-8>
- Langenfeld, J. (2015). Smart cities: Smart cities can be measured by the amount of human capital. Recuperado de <http://geography.about.com/od/urbaneconomicgeography/a/Smart-Cities.htm>
- Lee, J. H., Hancock, M. G., & Hu, M. (2014). Towards an effective framework for building smart cities: Lessons from Seoul and San Francisco. *Technological Forecasting & Social Change*. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2013.08.033>
- Liu, D., Huang, R., Wosinski, M., Liu, D., Huang, R., & Wosinski, M. (2017). Development of smart cities: Educational perspective. *Smart learning in smart cities*. Singapore, Springer, 3-14. DOI 10.1007/978-981-10-4343-7\_1
- Liljana, M., and Adam, S., (2015). Building a gamified system for capturing MOOC related data: smart city learning community as its most precious source of intangible cultural heritage. *International Conference on Culture and Computing (Culture Computing)* :175–182
- Lombardi, P., Giordano, S., Farouh, H., & Yousef, W. (2012). Modelling the smart city performance. *Innovation*. <https://doi.org/10.1080/13511610.2012.660325>
- Marsal-Llacuna, M. L., Colomer-Llinàs, J., & Meléndez-Frigola, J. (2015). Lessons in urban monitoring taken from sustainable and livable cities to better address the Smart Cities initiative. *Technological Forecasting and Social Change*, 90(Part B), 611-622. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2014>.
- Morozov, E., & Bria, F. (2018). Rethinking the smart city. *Democratizing urban technology*, 2.
- Nam, T., & Pardo, T. A. (2011). Conceptualizing smart city with dimensions of technology, people, and institutions."En Proceedings of the 12th Annual International Digital Government Research Conference:



- Digital Government Innovation in Challenging Times (pp. 282-291).  
<https://doi.org/10.1145/2037556.2037602>
- Neirotti, P., De Marco, A., Cagliano, A. C., Mangano, G., & Scorrano, F. (2014). Current trends in Smart City initiatives: Some stylised facts. *Cities*, 38, 25-36. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2013.12.010>
- Reed, P., & Butler, T. (2015). Flipping the Script: When Service-Learning Recipients Become Service-Learning Givers. *Theory Into Practice*, 54(1), 55-62.
- Salerno, S., Nunziante, A., & Santoro, G. (2014). Competences and knowledge: Key-factors in the smart city of the future. *Knowledge Management & E-Learning*, 6(4), 356–376.
- Yin, C., Xiong, Z., Chen, H., Wang, J., Cooper, D., & David, B. (2015). A literature survey on smart cities. *Sci. China Inf. Sci.*, 58(10), 1-18. /





Universidad de Valladolid



UNIVERSIDAD  
DE BURGOS



GGU

Urbana  
Geografía