

La condición contemporánea del espacio urbano

PAISAJES POST-METROPOLITANOS

Quizás lo que mejor caracterice la condición contemporánea de las ciudades sea una transformación tan profunda como la experimentada en la fase de surgimiento de las sociedades industriales y, como corolario, la crisis de las ideas tradicionales de urbanidad, espacio público y paisaje. Desde la utilización por los sociólogos de la Escuela de Chicago, en los años veinte, de la metáfora orgánica para explicar el ciclo vital de las ciudades, hasta la concepción del planeamiento como expresión de la vocación espacial de un sujeto ciudad, se ha atribuido a la ciudad una imagen equívoca de entidad coherente y

unitaria¹. Más recientemente, la planificación estratégica asociada al discurso económico ha profundizado en la difusión de este icono al presentarnos las ciudades como sujetos económicos disputando en un escenario de competencia universal.

Sin embargo, la ciudad no es tanto un actor como un lugar ocupado por muchos actores². Ya no es posible hablar ya de una relación directa entre las formas de centralidad y una referencia geográfica concreta, como en el pasado pudo establecerse con el Centro Histórico o los modernos Centros Financieros. La expresión contemporánea de la centralidad asume una multiplicidad de con-

1 Peter Hall, *Cities of Tomorrow*, Blackwell, Oxford, 1998.

2 Peter Marcuse y Ronald van Kempe, *Globalizing Cities. A New Spatial Order*, Blackwell, Oxford, 2000, p.256.

3 Manuel Castells, *La era de la información. La sociedad red* (Vol. I, 1997); *La era de la información. Economía, Sociedad y Cultura. El poder de la identidad* (Vol. II, 1998); *La era de la información. Economía, Sociedad y Cultura. Fin de Milenio* (Vol. III, 1998), Alianza, Madrid; ídem, «La Ciudad de la Nueva Economía», en *Pasajes* nº 35, marzo 2002, pp. 34-37; y Saskia Sassen, *The Global City*, Princeton University Press, Nueva York, 1991.

4 Melvin Webber, «The Urban Place and The Non Place Urban Realm», en id. et al. (eds.), *Explorations into Urban Structure*, University of Pennsylvania

Press, Philadelphia, 1964 (ed. cast.: *Indagaciones sobre la estructura urbana*, Gustavo Gili, Barcelona, 1970); William J. Mitchell, *City of Bits*, The MIT Press, Cambridge, Mass., 1995; id., *e-topia*, The MIT Press, Cambridge, Mass., 1999; M. Christine Boyer, *Cybercities*, Princeton Architectural Press, Nueva York, 1996; François Ascher, *Métapolis, ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, París, 1995; id., *Organiser la ville hypermoderne* (Grand Prix de l'Urbanisme 2009), Parenthèses, París, 2009.

5 George Teyssot (ed.), *La città del mondo e il futuro delle metropoli* (Esposizione Internazionale della XVII Triennale), Electa, Milán, 1988; Ricky Burdett y Deyan Sudjic (eds.), *The Endless City*, Phaidon, Londres, 2007.

6 Le Corbusier, *Manière de penser l'urbanisme*, L'Architecture d'Aujourd'hui, Boulogne-sur-Seine,

1945 (ed. cast.: *Manera de pensar el urbanismo*, Infinito, Buenos Aires, 1976).

7 Manuel Castells, *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*, Alianza, Madrid, 1995.

8 Edgar Morin, *Introduction à la pensée complexe*, ESF Editeur, París, 1990.

9 John Friedmann, «Toward a Non-Euclidean Mode of Planning», en *Journal of the American Planning Association*, vol. 59, nº 4, 1993, pp. 482-485; Patsy Healey, «Planning through Debate: The Communicative Turn in Planning Theory», en *Town Planning Review*, vol. 63, nº 2, 1992, pp. 143-162; François Ascher, *Métapolis, ou l'avenir des villes*, op.cit.

figuraciones espaciales, tanto en escala geográfica como en cualidad. La denominada nueva economía, basada en la información y el conocimiento, se caracteriza por su dimensión global, es decir, por la interconexión electrónica que permite que determinadas actividades, destacadamente los mercados financieros, funcionen como una unidad en tiempo real³. A partir del reconocimiento de la primacía de las redes virtuales, diversos autores⁴ se han preguntado acerca del futuro de las grandes aglomeraciones urbanas, frente a los emergentes procesos de des-territorialización⁵.

Si bien las ciudades continuarán desempeñando el papel de puestos de mando⁶, la extraordinaria capacidad de generación de riqueza asociada a las nuevas actividades y su desigual distribución en función del lugar que estas ocupen en las redes globalizadas de individuos y empresas, determinan una extraordinaria variedad de situaciones en localización y estructura de la centralidad. Cabe así hablar de centralidades geográficas o electrónicas, en virtud de que estas respondan a nodos físicos de concentración de funciones direccionales, o bien tengan un carácter metaterritorial, vinculado a espacios generados electrónicamente, por ejemplo los mercados financieros⁷. En todo caso, y paradójicamente, la optimización del uso de las tecnologías de la información demanda siempre un soporte infraestructural material y un terri-

torio geográfico sobre el que desplegarse. Las ciudades globales constituyen, desde este punto de vista, antes que cualquier otra cualidad híper concentraciones de infraestructura y el ámbito donde se materializa el conflicto entre mercado y esfera pública; conflicto que atraviesa y explica la moderna construcción del espacio social y sus expresiones arquitectónicas.

LAS FORMAS ORGANIZATIVAS DEL NUEVO TERRITORIO

En consecuencia, no existe una forma canónica de la metrópolis contemporánea y la idea de proyecto de ciudad o modelo normativo, en las claves que tenía en la planificación tradicional, solo opera aceptablemente en la micro escala, significando más bien un obstáculo para fundamentar políticas eficientes en la escala metropolitana. La emergencia de un nuevo territorio, que cambia la escala de comprensión e intervención sobre los hechos urbanos y multiplica las dimensiones de su complejidad⁸ demanda nuevos instrumentos y estilos de planeamiento y proyecto arquitectónico⁹. No debe deducirse de esta afirmación el sometimiento de la evolución de la forma urbana a unas tendencias inexorables del mercado, sino la necesidad de deshacerse de prejuicios para decodificar las nuevas formas de organización metropolitana para poder formular principios eficientes de proyecto del territorio.



Fritz Lang, *Metrópolis*, 1926



Frank Lloyd Wright, *Broadacre City*, 1932-59

Estos principios no podrán ser ya analogías geométricas, como en la tradición del pensamiento urbanístico (de la ciudad jardín descentralizada a la malla polinuclear), sino estrategias adaptadas a un tablero de juego en movimiento¹⁰, en el que no solo es importante el que y el cuanto (es decir, la asignación de usos e intensidades de aprovechamiento al suelo) sino la *sintaxis* y el *tiempo*¹¹. Es decir, definir cómo y en que escalas temporales se construye el territorio. Esta aproximación nos devuelve, paradójicamente, a los momentos fundacionales del urbanismo a finales del siglo XIX y principios del XX, cuando este se manifestaba como instrumento de una más amplia visión de la transformación social y no solo como herramienta reguladora.

Atendiendo a la forma organizativa del territorio de la centralidad, Saskia Sassen ha constatado la permanencia del Centro urbano convencional como expresión clave de la centralidad. Pero detecta, asimismo, tendencias simultáneas hacia la expansión de la centralidad sobre el territorio metropolitano, formando una red de polos de actividad terciaria intensa, y hacia la formación de centralidades transterritoriales organizadas sobre redes telemáticas de intercambio económico¹². Es posible hablar también de una centralidad infraterritorial, en virtud de los pliegues del tiempo y el espacio sobre las centralidades geográficas concretas. La telemática aparece como condición necesaria de la descentralización y dispersión espacial de las actividades antes asociadas

10 François Ascher, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, L'Aube, París, 2001 (ed. cast.: Alianza, Madrid, 2004).

11 Bernardo Secchi, *Un progetto per l'Urbanistica*, Einaudi, Turín, 1989.

12 Peter Hall y Kathy Pain (eds.), *The Polycentric Metropolis*, Earthscan, Londres, 2006.

13 Antonio Font, Carles Llop y Josep M^a Vilanova, *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*, Mancomunitat de

municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, Barcelona, 1999; Stefano Boeri, Arturo Lanzani y Edoardo Marini, *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Abitare Segesta, Milán, 1993.

14 Edward W. Soja, *Postmodern Geographies*, Verso, Londres-Nueva York, 1994; id., *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell, Oxford, 2000.

15 José María Ezquiaga, «Las afueras. Transformaciones

del paisaje periférico», en *Arquitectura* nº 286-87, septiembre-diciembre 1990, pp. 72-87; id., «Madrid, une dimension de métropole», en *Cahiers de l'aurif* nº 104-105, août 1993, pp. 73-80; id., «The City of Madrid. A Cohesive Vision with a Dynamic Approach», *De Architect*, september 1994, pp. 54-63; e id., «The Madrid Region», en Roger Simmonds y Gary Hack (eds.), «The Global City Regions. Their Emerging Forms», Spon Press, Londres-Nueva York, 2000, pp. 54-65.

al Centro urbano, al neutralizar las distancias físicas. Sin embargo, otras fuerzas gravitatorias tienden a mantener la cohesión e importancia de los centros urbanos en cuanto concentración de infraestructura y redes geográficas de la innovación tecnológica asociada al conocimiento y a la educación superior.

En síntesis, las transformaciones modernas de las metrópolis occidentales pueden entenderse como un proceso de superación de las constricciones espaciales que no opera paulatinamente sino en sucesivos saltos de organización y escala:

- La formación de las áreas metropolitanas, que supuso la superación de los límites de la ciudad tradicional continúa y compacta.
- La ciudad-región polinuclear, que supone una nueva ampliación de la escala de interacción y la superación de la relación simple de dependencia de los núcleos metropolitanos.
- El territorio pos-metropolitano, que inicia la organización fractal de un territorio conformado en torno a grandes ejes de desarrollo supra regional.

La formación de la ciudad-región supuso la superación de carencias significativas de la fase formativa de las aéreas metropolitanas pero también la generación de nuevos y grandes desequilibrios territoriales. No se puede dejar de hacer mención de los dos más importantes: el aumento de la superficie urbanizada y el declive de los núcleos centrales tradicionales. En efecto, el incremento del consumo de suelo en proporción significativamente superior, tanto al crecimiento demográfico, como del PIB metropolitano, es un fenómeno común a los países desarrollados. Como consecuencia de esta presión sostenida de la urbanización, tiende a desaparecer el ámbito de lo rural, salvo en los espacios expresamente protegidos, y tienden a multiplicarse los terrenos residuales en expectativa de desarrollo situados en los márgenes de las áreas urbanizadas¹³.

A mi juicio la evolución de la metrópoli no se detiene en la fase de consolidación de la ciudad-región

sino que nos encontramos en el umbral de un nuevo salto cualitativo hacia la conformación de un nuevo territorio que siguiendo a Edward Soja¹⁴ podríamos denominar *post-metropolitano* y cuyos rasgos más significativos en el caso madrileño se explican más adelante. La metáfora geológica de un espacio estructurado en estratos es probablemente más adecuada que la zonificación (o segregación de usos) convencional para representar las dimensiones complejas de la realidad metropolitana. Los estratos dan cuenta de diferentes cristalizaciones de la construcción social de la realidad, capaces de solaparse sobre el mismo espacio geográfico y, lo que es más importante, permiten incorporar el tiempo como dimensión adicional del espacio.

MADRID FRONTERA

Las transformaciones modernas de la metrópoli madrileña pueden entenderse como un proceso de superación de las constricciones espaciales que no opera paulatinamente sino en sucesivos saltos de organización y escala¹⁵.

La etapa formativa del área metropolitana abarca las décadas de los sesenta y setenta del pasado siglo. La estructura urbana radio concéntrica se apoyaba en el núcleo central sobre el metro y M-30 y en las carreteras radiales y ferrocarril en la periferia metropolitana. La ciudad central aglutinaba las instituciones actividad comercial, servicios y terciario, rodeada de una periferia urbana residencial distribuida en piezas socialmente segregadas conforme a una pauta muy simple: concentración de las mayores rentas en el Norte y Oeste y de las menores en el Sur y Este. Fuera de los límites municipales de Madrid gravitaban las diversas coronas de núcleos-satélite metropolitanos formados por ciudades-dormitorio de crecimiento rápido y discontinuo apoyado sobre la primitiva trama de carreteras radiales y núcleos rurales. Las nuevas ciudades nacieron sin apenas infraestructuras básicas y en situación de completa dependencia en empleo y servicios esenciales del Centro de Madrid.

Los desequilibrios asociados a esta forma de crecimiento son evidentes. El desarrollo fragmentado y espa-



Madrid, estructura radiocéntrica, 1960



Madrid, estructura polinuclear, 1978

cialmente discontinuo favoreció una doble polarización social: la Norte/Sur basada en pautas de calidad ambiental y la antinomia Centro/Periferia determinada por la ineficiencia del sistema de transporte. De esta forma, los desequilibrios en la distribución del empleo, los servicios y la calidad ambiental asociados a la insuficiencia del sistema de movilidad agravan la inequidad del modelo al limitar gravemente la calidad de vida de la población periférica y metropolitana.

Este contexto explica las bases sobre las que se gestó la renovación del pensamiento urbanístico en la década de los ochenta: énfasis en la corrección de los déficits de calidad urbana de las periferias construidas y políticas regionales de reequilibrio territorial a través de la distribución de los grandes equipamientos (en especial Universidades), fomento de la descentralización de la actividad terciaria y creación de una verdadera infraestructura de transporte metropolitano (de la creación del Consorcio Regional de Transportes en 1986, a la construcción del Metro-Sur en 2000–2003)

Las políticas del reequilibrio, concebidas en primera instancia de forma voluntarista, encontraron una adecuada sintonía con las tendencias endógenas de transformación del Área metropolitana. A lo largo de los ochenta y noventa se produce un nuevo salto que afecta tanto a la escala de interdependencia funcional de los núcleos metropolitanos, de los 35 a los 90km, es decir, abarcando gran parte del territorio de la Comunidad de Madrid y los principales núcleos fronterizos como Guadalajara o Toledo. Ahora bien, lo más significativo de esta etapa es que supone un cambio sustancial en la organización del territorio: el salto a una estructura policéntrica compleja.

En efecto, en esta etapa se solapan tres tendencias clave para el futuro de Madrid. En primer lugar la transformación de la «geometría de la movilidad» con la apertura de las grandes autopistas orbitales metropolitanas (M-40, M-45 y comienzo de la M-50), mejora de la capacidad de las radiales, modernización ferroviaria y sobre todo con la construcción del Metro-Sur. De



Madrid, territorio posmetropolitano, 2010

nuevo, las infraestructuras superan la mera función de fortalecer pautas de asentamiento consolidadas para constituirse en vectores de una nueva escala de colonización del territorio. A ello se une el fortalecimiento de los núcleos metropolitanos más importantes, no solo en población, sino también en la atracción de actividades económicas de mayor cualificación (comercio, servicios y logística del transporte), debido tanto a la saturación y extraordinaria evaluación de precios del suelo en la ciudad de Madrid, como a la sustancial mejora en las condiciones de calidad y accesibilidad de aquellos. Pero sobre todo, es interesante que en esta etapa se inicia un proceso de transformación sustancial de la forma de crecimiento: la generación ex-novo de «centralidades» asociadas a los nodos de accesibilidad metropolitana, y por ello carentes de referente urbano de la centralidad tradicional y la suburbanización en baja densidad primero de los hogares de rentas elevadas y medias y posteriormente de un segmento de las actividades direccionales de mayor valor añadido (financieras, I+D,

terciario direccional), servicios especializados (universidades privadas, hospitales...), ocio y comercio (grandes parques comerciales, temáticos...)

NUEVAS CENTRALIDADES

El salto cualitativo en la difusión de la accesibilidad constituye la transformación espacial más importante de Madrid durante la última década.

En un primer momento las autopistas radiales se configuraron como «*atractores lineales*» sobre los que gravitaban una sucesión de objetos arquitectónicos que expresaban en su iconografía el carácter singular de las funciones que albergan: sedes corporativas e institucionales. Pero las nuevas autopistas orbitales no sólo cumplen la función de facilitar los movimientos entre los ejes radiales, reticulando el sistema viario, sino que desarrollan un papel aún más relevante en la formación de los *nodos* colonizadores de un nuevo territorio. A pesar de que su trazado ha sido concebido de manera autista respecto a su entorno espacial inmediato, los nuevos orbitales han generado una constelación de puntos estratégicos de máxima accesibilidad en sus intersecciones, enlaces y conexiones con los intercambiadores de transporte. Estos nodos, constituyen las nuevas áreas centrales del territorio suburbano.

Se configura, de esta forma, un nuevo territorio; «intersticial» respecto de los núcleos metropolitanos tradicionales pero «central» desde la lógica de la accesibilidad metropolitana. Destacan, en concreto, la formación de corredores terciarios suburbanos especializados en los servicios a empresas y el consumo: primero sobre el eje de comunicación con el aeropuerto, mas tarde sobre la Carretera de la Coruña, y recientemente en forma de archipiélago de campus corporativos y parques comerciales sobre la carretera de Burgos; el desarrollo de un arco de actividades industriales en el Sur, apoyado sobre los campus de las Universidades Carlos III y Rey Juan Carlos; la orientación logística y tecnológica del arco SE de Madrid y el Corredor del Henares, con el apoyo de la Universidad de Alcalá y la consolidación del polo



Mosaico de actividades metropolitanas en el Norte de Madrid

de innovación científico tecnológica en el Norte, en torno a Tres Cantos y la Universidad Autónoma.

La *centralidad* ha sido históricamente una cualidad adquirida a lo largo de un proceso de singularización, espacial y funcional, de determinados lugares de la ciudad. Centralidad implica «diferencia» con respecto al tejido ordinario, que juega el papel de fondo de figura, e implica, así mismo, «identidad» urbana, producida por la presencia de un espacio público (plaza, calle, avenida...) que asumía un significado de «institución cívica» con relación a las edificaciones y actividades¹⁶. Las *nuevas centralidades*, por el contrario, se singularizan de su entorno

por su carácter centrípeto, carecen de espacios públicos significativos y basan su identidad en la capacidad de atracción de las actividades que albergan (generalmente grandes superficies de ocio y comercio) más que en la expresión arquitectónica de las mismas.

El resultado de esta forma de colonización del territorio es la multiplicación de espacios que escapan al control de la forma construida: vacíos entre los fragmentos de tramas residenciales inconexas o entre los enclaves urbanizados, áreas productivas abandonadas, etc. Mientras discutimos si la manzana constituye una forma ingenua para formalizar fragmentos de ciudad ordenada

16 Colin Rowe y Fred Koetter, *Ciudad collage*, Gustavo Gili, Barcelona, 1981.

17 Sharon Zukin, *Landscapes of Power*, University of California Press, Berkeley, 1991; Michael Sorkin, *Variations on a Theme Park. The New American City and*

the End of the Public Space, Hill and Wang, Nueva York, 1992; Rem Koolhaas, *La ciudad genérica*, Gustavo Gili, Barcelona, 2006; y Francesc Muñoz, *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*, Gustavo Gili, Barcelona, 2008.

18 Peter Rowe, *Making a Middle Landscape*, The MIT Press, Cambridge, Mass.-Londres, 1991.

19 Marc Augé, *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobre modernidad*, Gedisa, Barcelona, 1998.



Mosaico de ciudad jardín tradicional y nuevas tipologías de baja densidad

en la periferia inmediata, emerge con la naturalidad de un nuevo producto de consumo una nueva tipología de organización espacial que cuestiona los referentes convencionales de urbanidad: los denominados *parques* comerciales, industriales, empresariales o temáticos¹⁷.

HIPERMERCADOS Y PARQUES

El parque urbanizado supera la elementariedad de las primeras fórmulas de explotación de los puntos de máxima accesibilidad de las autopistas metropolitanas mediante grandes contenedores aislados como los hipermercados. Estos basaron su éxito en la administración de la cantidad: facilidades de aparcamiento que permiten transformar el automóvil en el carrito de la compra y multiplicación de la amplitud y profundidad del surtido de bienes de consumo disponibles¹⁸.

Sin embargo, en el hipermercado el énfasis en la racionalización espacial no pasa por la arquitectura. Bas-

te percibir el contraste entre la sofisticación con que las técnicas de *merchandising* organizan la distribución funcional y la presentación de los productos en función de una lógica de itinerarios inducidos de los consumidores y la pobreza y simplicidad del soporte arquitectónico, reducida a la estricta funcionalidad del espacio industrial. Sin más concesiones iconológicas que los omnipresentes *tótems* publicitarios, que suplantán la inconsistencia emblemática de la arquitectura¹⁹.

La rapidez con que se ha producido el proceso de suburbanización en Madrid ha generado un salto entre los primeros artefactos suburbanos: hipermercados, edificios singulares de equipamiento y oficinas, y la nueva tipología del *parque* urbanizado. A diferencia de la evolución seguida en Norteamérica donde los centros comerciales asumieron el papel de elementos vertebradores del suburbio residencial de baja densidad, sustituyendo la carencia de verdaderos espacios públicos y centros comunitarios. De

hecho la introducción de la tipología del *mall* peatonal abierto suponía de alguna forma un intento de reproducir de manera artificial el carácter de la calle en la ciudad europea tradicional. Su posterior evolución como galería cerrada en altura ha constituido el nuevo paradigma del espacio comercial y su diseminación a otros contextos ha influido en la moderna configuración de museos, edificios institucionales y docentes, centros de ocio, etc.²⁰

Mientras en el supermercado o el *mall* suburbano el diálogo entre el edificio y el sistema metropolitano se produce de manera individual a través de las infraestructuras y servicios. Los *parques* urbanizados son piezas urbanas con vocación autosuficiente, indiferentes a su contexto porque responden a una lógica espacial de escala superior: los grandes movimientos metropolitanos facilitados por las nuevas autopistas entre ámbitos funcionalmente especializados. Asimismo, reproducen a escala controlada los fragmentos de parcelación suburbana espontánea. El corte abrupto del *patchwork* de tramas inconexas se transforma en una organización centrípeta y el entorno vacío se convierte en cordón sanitario de aislamiento.

Los parques urbanizados surgen originariamente de la hibridación y diseminación de los modelos de la ciudad jardín y el campus. De la primera adoptan la ocupación extensiva de baja altura y la importancia de los espacios libres para configurar un ambiente. Del campus anglosajón adoptan la autonomía y apertura de las construcciones²¹. En síntesis, los parques constituyen conjuntos temáticos de piezas arquitectónicas autónomas, organizadas en torno a facilidades de aparcamiento y servicios comunes, y localizadas en los puntos de máxima accesibilidad de la red arterial metropolitana.

A semejanza de la diseminación de la tipología del *mall* el modelo del parque urbanizado ha sido reimportado a otros contextos convirtiéndose en el modelo de organización de los nuevos campus universitarios, desde

el prototipo de Somosaguas a las más recientes instalaciones universitarias de Villanueva de la Cañada, Villaviciosa de Odón o Móstoles; complejos corporativos o las recurrentes propuestas de ciudades administrativas y de ocio. En el caso de los parques comerciales el agregado se compone habitualmente de un gran hipermercado que funciona como locomotora del conjunto y una serie de grandes superficies especializadas, equipamientos y servicios.

Una mirada a los últimos parques abiertos en Madrid constata una alarmante carencia de innovación y la renuncia a explotar las posibilidades figurativas de los edificios. Su escasa interacción refleja la carencia de una reflexión sobre la distancia entre los objetos arquitectónicos y el valor positivo del espacio vacío, que de esta forma deviene en residuo o entorno estrictamente funcional para el movimiento y el aparcamiento. Se ha renunciado al rigor de las composiciones académicas sin encontrar geometrías alternativas.

El resultado es una simplificación y empobrecimiento de la experiencia del espacio. Sólo cuando se accede al interior del edificio se tiene la experiencia de habitar. El acceso desde la autopista, el aparcamiento y el propio ingreso del edificio no alcanzan la condición de lugares. Las edificaciones se configuran como volúmenes autistas, introspectivos, incluso sin voluntad de presencia figurativa externa. La innovación arquitectónica aparece muy limitadamente en los márgenes de las piezas de acompañamiento destinadas al ocio. En la actualidad conforme evoluciona la naturaleza del consumo, desde la necesidad al imaginario para integrarse en la cultura del ocio, tiende a cambiar la naturaleza de las «locomotoras» de los parques comerciales. Quizá ello explique que las nuevas piezas de ocio como multicines, pistas de hielo, etc., constituyan los elementos representativos de la nueva economía simbólica del entretenimiento, incor-

20 Project on the City, *Harvard Design School Guide to Shopping*, Taschen, Colonia, 2001.

21 Peter Rowe, *Making a Middle Landscape*, op. cit.



José María Ezquiaga, Remodelación de las Instalaciones Militares de Campamento, 2009



José María Ezquiaga, Hábitat sostenible en La Rosilla, 2008



Ezquiaga-Herreros-Pérez Arroyo, Proyecto Madrid Centro: naturalización de la ciudad, 2010



Ezquiaga-Herreros-Pérez Arroyo, Proyecto Madrid Centro: ejes estructurales, 2010

porando unas cualidades expresivas hasta ahora negadas la arquitectura «MacDonalizada» de los grandes establecimientos comerciales²².

EL TERRITORIO POST-METROPOLITANO

La formación de la ciudad-región supuso la superación de carencias significativas de la fase formativa del Área metropolitana pero también la generación de nuevos y grandes desequilibrios territoriales. No se puede dejar de hacer mención de los dos más importantes: el aumento de la superficie urbanizada y el declive de los núcleos centrales tradicionales.

Como hemos adelantado, el incremento del consumo de suelo es un proceso común a los países desarrollados europeos —que como media han incrementado en un 20% la superficie urbanizada en las dos últimas décadas— pero alcanza en Madrid un especial dramatismo. La metrópoli madrileña ha duplicado la superficie afectada por la urbanización desde mediados de los años setenta. Olvidada la utopía de los *anillos y cuñas verdes*, el planeamiento municipal desarrollado en los últimos años del siglo ha respondido al fenómeno calificando a *saturación* la práctica totalidad de los vacíos metropolitanos. Opción equivocada que, como veremos, limitará en el futuro inmediato las oportunidades de modernización del nuevo territorio post-metropolitano.

Por otra parte, son bien conocidos los fenómenos contradictorios de saturación, revitalización económica y declive que afectan a las distintas piezas del Madrid central. El fenómeno de la rápida inmigración ha favorecido la formación de enclaves de exclusión en los barrios más deteriorados tanto del centro urbano (Lavapiés, Valdeacederas...) como sobre polígonos periféricos deteriorados. Está por evaluarse el efecto de las nuevas centralidades periféricas sobre los centros de los núcleos

metropolitanos más antiguos en los que es apreciable un proceso de declive comercial, obsolescencia física y progresivo deterioro social.

Come he adelantado, a mi juicio la evolución de la metrópoli madrileña no se detiene en la fase de consolidación de la ciudad-región sino que nos encontramos en el umbral de un nuevo salto cualitativo hacia la conformación de un nuevo territorio cuyos rasgos definitorios serían los siguientes:

La ex-urbanización distante, como nueva etapa de la suburbanización, apoyada sobre la expansión de la red arterial metropolitana (M-50, nuevas autopistas radiales de peaje...). Este proceso adopta una configuración nebulosa de baja densidad hacia la Sierra de Guadarrama y de extenso archipiélago en La Sagra madrileña y toledana. El emergente corredor Toledo-Madrid-Guadalajara constituye ya la principal región urbana de la península y el principal atractor territorial de inversión internacional.

El efecto anti-distancia de las nuevas líneas de ferrocarril de alta velocidad sobre núcleos situados entre 70 y 200km de la capital: Toledo, Guadalajara, Segovia, Talavera de la Reina, Ávila, Valladolid. La experiencia del reciente desarrollo de Ciudad Real adelanta las pautas de este fenómeno, que adoptará en las ciudades mencionadas una mayor interacción con Madrid.

La transformación de las pautas organizativas del nuevo territorio. La ciudad-región, geográficamente fragmentada y funcionalmente especializada se transforma progresivamente en un territorio fractal cuyas condiciones emergentes merecen un comentario más detenido.

La revitalización del Madrid central. Paradójicamente, la conformación polinuclear y el incremento de escala de la metrópolis atribuye un nuevo valor al «puesto de mando», inversores y responsables públicos han intuido positivamente este proceso inaugurando una

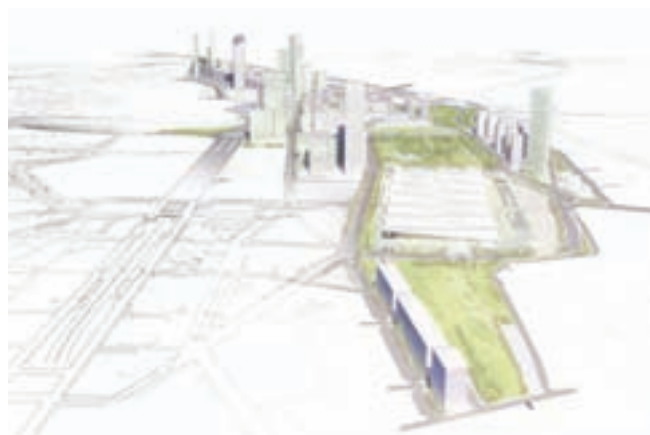
22 George Ritzer, *La MacDonalización de la sociedad*, Ariel, Barcelona, 1996.

23 Joel Garreau, *Edge city. Life in the new frontier*, Anchor Books, Nueva York, 1988; James Howard Kunstler, *The Geography of Nowhere*, «Touchstone book», Simon

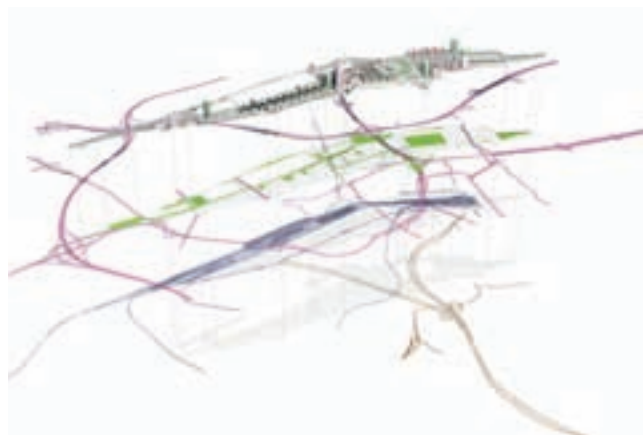
and Schuster, Nueva York, 1993; Francesco Indovina (ed.), *La città diffusa*, DAEST-IUAV, Venecia, 1990; íd. (ed.), *La ciudad de baja densidad*, Diputación de Barcelona, Barcelona, 2007; Giuseppe Dematteis y Cesare Emanuel, «La diffusione urbana: interpretazione

e valutazione», en Giuseppe Dematteis (ed.), *Il fenomeno urbano in Italia: interpretazione, prospettive, politiche*, Franco Angeli, Milán, 1992; y Francisco Javier Monclús (ed.), *La ciudad dispersa*, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona, 1998.

José María Ezquiaga,
Prolongación de la
Castellana: ordenación
tridimensional, 2010



José María Ezquiaga, Prolongación de la Castellana: nuevo centro
direccional de Madrid, 2010



José María Ezquiaga, Prolongación de la Castellana: nuevo centro
direccional de Madrid, 2010

primavera de proyectos públicos y privados cuyos efectos están por verificar, pero que, por sí mismos, ponen de manifiesto una nueva valoración estratégica del espacio central. Las operaciones de Prolongación de La Castellana al Norte y de remodelación de Paseo del Prado al Sur sugieren una reinención del eje vertebrador de la ciudad y paradójicamente un retorno al modelo de ciudad densa, continua e intensa en acontecimientos urbanos.

DE LA FRAGMENTACIÓN ESPACIAL A LA FRACTALIDAD

La idea de ciudad «dispersa» o «difusa» es insuficiente para caracterizar la compleja lógica espacial del territo-

rio post-metropolitano ya que sugiere la idea de «inundación» neutra del espacio carente de cualidad, a modo de extensión al límite, en clave de baja densidad, de las periferias residenciales tradicionales. Sin embargo, en el nuevo territorio la dimensión de la ocupación es una variable esencialmente geográfica muy valiosa para evaluar el impacto sobre los sistemas naturales y rurales, pero la verdadera clave está, como veremos, en los «modos» de ocupar el territorio²³. De la misma manera, la ilusión geométrica que tantas veces ha cautivado a ingenieros y arquitectos a la hora de diseñar las infraestructuras territoriales tiene en este contexto un efecto no solo estéril sino perverso. El



José María Ezquiaga, Concurso Madrid Río Playa del Manzanares: cornisa, 2005



José María Ezquiaga, Concurso Madrid Río Playa del Manzanares: playas, 2005

nuevo territorio madrileño no es equipotencial ni se somete a la simplificación de anillos orbitales prolongados hasta el infinito o retículas territoriales abstractas.

El territorio post-metropolitano supone un extraordinario incremento de la diversidad y la complejidad funcional pero a diferencia de los tejidos urbanos tradicionales densos y mixtos caracterizados por una

gran intensidad de las interacciones funcionales en la pequeña escala, el nuevo territorio se organiza sobre la base de piezas de escala intermedia que tienden a reproducir la lógica del conjunto territorial, de manera análoga al modo en el que los parques temáticos pretenden reproducir el universo urbano en la micro escala. Por eso podemos afirmar que la segregación funcional simple de

24 Rob Kling, Spencer Olin y Mark Poster, *California, the transformation of Orange Country since World War II*, University of California Press, Berkeley, 1991.

25 Mohsen Mostafavi y Gareth Doherty (eds.), *Ecological Urbanism*, Lars Müller, Harvard GSD-Baden, 2010.

las primeras etapas de formación metropolitana se ve superada por una estructura *fractal* más compleja. De igual forma, la polarización social la geografía metropolitana adopta la forma de un mosaico de entidades ensimismadas. La ciudad dual convencional se transforma en un tapiz fragmentario de micro segregaciones espaciales de baja visibilidad (de los guetos de inmigrantes en los intersticios de los tejidos consolidados a las urbanizaciones cerradas más exclusivas).

Un ejemplo puede ayudar a entender el alcance de esta idea. Desde una aproximación inmediata el «campus corporativo» del SCH de Boadilla puede aparecer sólo como una pieza simple, paradigma de un modo de ocupación del territorio en base a unidades cerradas y autistas respecto a su contexto geográfico. Desde una escala espacial y temporal más amplia, aparece más bien como el primer fragmento de una pieza territorial más compleja integrada por las preexistencias de la más diversa naturaleza de su entorno, los nuevos crecimientos residenciales de Boadilla, las actividades económicas y vivienda previstas en el Norte de Alcorcón y las nuevas infraestructuras de conexión a la red metropolitana. Es decir, cada fragmento se inserta en un proceso de incremento de la diversidad y complejidad del conjunto, aun cuando las unidades físicas sean monofuncionales, tipológicamente monótonas o socialmente homogéneas. El error está en confundir *diversidad* y fragmentación con *caos* (en el sentido que se da a este término en teoría de la información). Los Ángeles-Orange County o Madrid muestran que no siempre es así²⁴.



Campus corporativo de Santander Central Hispano

Sin embargo, este modo de desarrollo no es deseable por un problema bien distinto: el acelerado consumo de recursos no renovables, suelo y energía, que supone. La cuestión clave radica en buscar las estrategias más eficientes para incrementar la complejidad del sistema territorial sin generar un incremento del despilfarro de recursos²⁵. No es tarea sencilla, pero desde esta perspectiva resulta especialmente inadecuada la opción por calificar y urbanizar el territorio municipal «a saturación»: excluye la dimensión temporal, es decir la idea de construcción de la ciudad como proceso; favorece la uniformidad funcional y tipológica de grandes unidades de desarrollo; reduce la complejidad geográfica y ambiental; incrementa el consumo de suelo y disminuye, como consecuencia de todo lo anterior, las oportunidades de adaptación a futuros cambios en la organización territorial.