

La construcción de una red de ciudades mediterráneas

José Luis GÓMEZ ORDÓÑEZ & David CABRERA MANZANO

Profesores de Urbanismo de la Universidad de Granada.

RESUMEN: El trabajo pretende dibujar una red imaginaria, abierta, local y global, cuyas posibilidades, fortalezas y oportunidades parecen incuestionables. Es una mirada a un futuro posible desde la voluntad y desde el convencimiento de que somos, más que la secreción fosilizada del pasado, lo que queremos ser, aquello por lo que trabajamos con tenacidad e inteligencia. Granada es una ciudad-región de gran peso histórico cultural y de escasa importancia económica. Tiene su principal activo en su Universidad con un presupuesto 1,5 veces el del Ayuntamiento. Las ciudades que forman ese anillo asentado en las riberas del mediterráneo, comparten, en general, y con diferente intensidad, estos atributos. Cabe considerar a las universidades y al patrimonio urbano histórico, cultural y social como la principal riqueza. Las universidades hoy están muy preocupadas por la internacionalización pero deberían estarlo también por su compromiso con el desarrollo de sus regiones. El *networking* de nuestras ciudades, a través de sus universidades, potenciaría ese valor, tanto como lo debilitaría su aislamiento. Y esa red tendría efectos económicos, arrastrando flujos turísticos y comerciales. Hoy, la escasez de relaciones entre nuestras ciudades se evidencia por el indicador de los vuelos de las aerolíneas entre ellas. En fuerte contraste con la fortaleza de sus enlaces con los *hubs* centroeuropeos. La construcción de las redes es más sólida y eficaz —también más lenta en su consolidación y difusión— si se hace de abajo-arriba; en este artículo, Tesalónica, Belgrado y Granada, se muestran juntas, en su inicio de trabajo en red desde sus grupos universitarios de urbanismo.

DESCRITORES: Red de ciudades. Área mediterránea.

Recibido: 10.12.2012; Revisado: 17.12.2012
e-mail: jlgomez@ugr.es; dacama@ugr.es
Han colaborado D. Pedro José Soriano, director del aeropuerto de Granada, con su estímulo y proporcionando los datos de viajes de aerolíneas y Emilio Molero Melgarejo, ICCP, con su tratamiento gráfico.
Con la colaboración «en red» de Aleksandra Djukic, arquitecta y profesora de Urbanismo en Belgrado y Banja-Luka

e Isidora Karan, arquitectas, de Banja-Luka, doctorándose en Granada, así como de Evangelia Athanassiou, arquitecta, Profesora de Urbanismo en Tesalónica y Katherina Psegiannaki, arquitecta ateniense.
Con nuestro agradecimiento a los estudiantes del máster de Urbanismo que estimulan y mejoran nuestra reflexión.

1. Introducción

Este artículo quisiera poseer los atributos de oportunidad y contingencia. Oportunidad significaría sentir la necesidad y tener la capacidad de implicarse en el ámbito local, es decir, en este caso, en la región de Granada. A tal condición de oportunidad le sería extraña una pretensión de validez teórica en otros espacios geográficos que no compartan con el nuestro unos rasgos esenciales, en aquellos ámbitos culturales, económicos y sociales, a los que esta indagación se limita. Oportunidad que también implicaría al momento, al estado que hoy presentan, en ese espacio local, aquellas tensiones y relaciones generadas por su imbricación con la economía global y con decisiones tomadas fuera de ese espacio. Un estado, podríamos resumir, de debilidad económica, de parálisis social, desarraigo local, dependencia cultural y escaso peso de su ciudadanía en su gobernabilidad democrática.

La condición de contingencia refiere a una consciente modestia, al reconocimiento de sus limitaciones. Las propuestas de mejora de una sociedad y de su espacio, exigen muchos esfuerzos, en todas y cada una de las esferas que caracterizan el sistema económico-social (tecnológica-científica, institucional, social, cultural, productiva...), pero si esperásemos a componer estrategias que movilizaran todas las relaciones y fuerzas en todos esos campos, de manera coordinada e integrada, perderíamos muchas oportunidades de hacer progresos que, aunque limitados, pueden ser socialmente muy benéficos. Esta necesidad sentida de «rescate» —por hablar con la jerga de hoy— social y económico, de territorios y poblaciones que están en riesgo de acentuar su dependencia y su atraso, sin aprovechar sus activos, es la que motiva este artículo, tan consciente de sus limitaciones, como convencido de su necesidad.

2. De imaginarios y redes

Una potente corriente de elaboración teórica, en el campo de la geografía, viene produciendo nuevos conceptos que permitan seguir explicando, en clave actual, la construcción social de los territorios. La subjetividad, los imaginarios, el lenguaje, la movilización de las imágenes hacia la realidad... suponen un giro cultural de la geografía-historia, otorgando un papel importante al significado de los lugares y de su construcción, ahora no sólo física y social sino cultural.

Importancia que se ha de acrecentar, si queremos luchar

«por el desarrollo humano (educación, empleo, salud...), por esos valores que se ven en situación de fragilidad ante los cambios estructurales, en donde el Estado-Nación cede funciones al mercado» (LINDÓN, 2006: 85).

Por otra parte, nunca como hoy necesitan los procesos de construcción y salvaguarda de lo común, de un esfuerzo de cooperación, de trabazón en redes. Sin esta complicidad, desde el aislamiento y la soledad, quedamos a la intemperie... estamos gravemente amenazados (GRAHAM & GUY, 2005).

En este trabajar en redes virtuales (*networking*), cabe apreciar factores positivos como la capacidad que atesora como instrumento de producción de valores específicos y culturales, de desarrollo de ciudades profundamente comprometidas con su entorno cultural (ROCHLIN, 2005), pero también negativos, como la posible contribución de las redes virtuales a una gentilización de las ciudades por sus *digerati* —las élites de las TIC—, es decir, al dominio, socialmente alienado, de la generación digital y, en general, a la identificación de la condición de pertenencia a una red con la disposición de servicios avanzados, lo que convertiría a las TIC en instrumentos capaces de acrecentar la desigualdad.

Pero, en cualquier caso, se debe reconocer la contribución del trabajo en red a la construcción social de los sistemas y las tecnologías subyacentes a las redes, redes que proporcionan servicios básicos —como el alcantarillado, el agua y el transporte—, pero también metáforas e ideología, con influencia en la configuración social-institucional.

Piénsese, a este respecto, en la importancia que han tenido los servicios urbanos en la vida y el gobierno de las ciudades, y la construcción de infraestructuras territoriales en la consolidación de los Estados nacionales y, ambas, en la generación de confianza institucional al Estado y a los gobiernos locales.

Hoy, cuando se desmantela o privatiza gran parte de aquel capital fijo acumulado y conservado a lo largo de mucho tiempo, se plantea la oportunidad de construir nuevos sistemas de redes, desde un esfuerzo crítico para movilizar sus efectos positivos y evitar los negativos, y para que la ideología-red y la pulsión generalizada a engancharse a ellas, en un mundo terri-

blemente competitivo, no conlleve la destrucción de aquellas socialmente útiles todavía, o la marginación de muchos a su acceso. (ROCHLIN 2005). Y, aún más, para generar nuevas oportunidades como las que este artículo vislumbra.

3. Una red de ciudades universitarias mediterráneas

La idea de red de ciudades surge en la geografía-historia como abstracción de relatos que engloban a un conjunto de ellas en base a un haz de características comunes. Así, hay ciudades, se dice, que han estado en la ruta comercial de alguna mercancía (la ruta de la seda, de la plata o del azafrán...), ciudades-estado que comercian intensamente entre ellas (Sevilla-Amberes, Nueva York-Rotterdam, Frankfurt-Tokio...), ciudades que jalonan itinerarios radiantes desde una central, (Roma y las vías de su imperio), que atraen peregrinos o atletas (Atenas, Jerusalén...).

En 1930, la teoría geográfica del lugar central supuso una grandísima invención, explicativa de la disposición de las ciudades, según su tamaño e importancia, en el espacio, una idea que ha conformado una visión moderna de los mapas geográficos, más sistémica y deductiva. En la medida en que los caminos y la intensidad de la relación caracterizan esas redes, nos hemos familiarizado con una explicación de los sistemas de ciudades basada en la distancia y en sus indicadores de interacción. Por así decir, para ver «una red», se ha de establecer una escala determinada del mapa (metropolitana, provincial, regional, estatal...), de manera que la red existe y se revela sólo a esa escala, y se ha de atender a un atributo relacional-material (número de viajes que se realizan, por ejemplo), que liga a los elementos del sistema, en relación a ese atributo.

La invención de Internet hace apenas 20 años, en el marco de un capitalismo postindustrial (financiero y cultural, son también apelativos pertinentes del sistema económico vigente para la discusión que aquí se plantea), abre la idea de red a relaciones no condicionadas por la distancia y que tienen carácter virtual, inmaterial, concerniente a los flujos de información y al capital simbólico que acumulan sus nodos. La desaparición de la influencia de la fricción del espacio, no ha significado la indiferencia para el haz de relaciones y flujos globales sino que, al contrario, ha acrecentado la importancia de las diferencias, de las especificidades de las ciudades, de sus ventajas comparativas.

Podría entenderse que el pensamiento sistémico anterior se hubiese desmaterializado en redes topológicas, sin escala ni espacio geográfico de referencia. La globalización nos presenta un espacio *saintsimoniano* en el que los lugares soporte se han desvanecido en flujos inmateriales y solo cuentan en la medida en que puedan recibir e irradiar bits-capital ficticio. Las ciudades son como luciérnagas en la noche, el foco de la mirada de un nuevo estrategia de la economía-mundo, en el que se hubiese reencarnado aquel especulador del París del segundo imperio, que generase nuevos espacios-tiempo, operando demoliciones para las avenidas de la ciudad del capitalismo industrial. De la observación de las transformaciones espacio-temporales actuales, surge este trabajo, con la intención de articular, en una visión unitaria, esta doble condición sistémica y de red, de superar la unicidad escalar y la disociación local-global, pero, sobre todo, de elaborar un imaginario que proponga algún horizonte, posible y deseable, para la transformación de la realidad aislada y estancada de Granada —similar a la de otras ciudades mediterráneas—, en cuya sede universitaria trabajan los autores, y desde el compromiso con nuestro territorio.

Las etapas de nuestro razonamiento serán, sucesivamente:

1. la propuesta de un imaginario social posible y deseable para los agentes de las ciudades evocadas, basado en el descubrimiento y el fortalecimiento de rasgos identitarios fuertes, compartidos por estas ciudades; tal rasgo común esencial será una apreciación de la mediterraneidad, que aleja a estas ciudades de estrategias de desarrollo basadas en el potencial económico, acumulado desde el Renacimiento, de la Europa Central y Norte.
2. La consideración del gran espesor cultural de estas ciudades (frente a la debilidad relativa de su estructura industrial, tecnológica y financiera) acumulado en un largo desarrollo histórico, en el que han atravesado épocas de fuerte protagonismo, una consideración que se pretende correlacionar con la importante presencia en todas ellas de las instituciones universitarias, gozando de un prestigio que rebasa los marcos regional y local. Esta correlación entre riqueza del patrimonio histórico y la institución universitaria, se propone como un gran valor potencial existente, capaz de retroalimentación mutua, produciendo, desde las universidades, sistemas de conocimiento e implica-

ción social que potencian la valoración patrimonial de las ciudades y que son reforzados por la resonancia que les otorga su conexión en red.

3. La atención propositiva, para cada una de las ciudades de la red, a diversas escalas espaciales, que incluyen a la ciudad central e histórica por excelencia, a sus periferias metropolitanas y a otras ciudades y territorios de su ámbito regional, en una única, compleja y diversa polaridad policéntrica que permite superar el umbral del escaso, relativamente hablando, peso demográfico de cada una de ellas.
4. Finalmente se concluye examinando, como supuesto práctico, la posibilidad de que, con la difusión de este imaginario de ciudades mediterráneas, universitarias, de rico patrimonio histórico y gozando de una centralidad regional que otorga diversidad y potencia a su capitalidad y con el trabajo coordinado de gobiernos locales y regionales, de universidades y sociedades locales, el imaginario «red» se materialice en crecientes flujos de contactos personales entre ellas, de naturaleza directa, sin que las débiles relaciones hoy existentes, muy escasas en relación al potencial imaginable, observadas en sus tráfico aeroportuarios, sean siempre mediadas por *hubs* externos a la red. Y esto lo decimos desde un aeropuerto como el de Granada que hoy mueve tan sólo 800.000 pasajeros/año, el 40% de su capacidad.

4. Mediterraneidad

Nos venimos ocupando desde hace algunos años, en el máster de urbanismo que se imparte en la universidad de Granada, de un módulo docente, que atiende al título «ciudades mediterráneas, ciudades latinoamericanas». Propone una mirada urbana a los sures de los continentes americano y europeo, cuya confrontación con los urbanismos de los nortes abre un espacio intelectual muy rico en estímulos. Ahí se han generado algunas reflexiones de gran interés sobre las ciudades mediterráneas que se exponen a continuación; citamos literalmente a autores que han alimentado nuestra propia reflexión y cuya aproximación es extraordinariamente interesante.

- a) De un artículo magistral de Salvador Giner, se destaca su título excitante y movilizador:

«El porvenir del pasado: las ciudades históricas en la encrucijada»

y su desarrollo, orientado al examen de la fuerza contemporánea de «estructuras históricas que no han sido heredadas como simples reliquias o vestigios, sino como poderosas fuerzas que poseen su propio impulso...; en las ciudades del sur de Europa la historia es, o puede ser, un motor de mudanza y progreso. No es necesariamente una rémora.» GINER (2005: 1)

El estancamiento o atraso a partir del siglo XVI de las ciudades mediterráneas respecto a la evolución modernizadora de las ciudades al norte de los Alpes, revela intereses fuertes y poderes muy organizados, resistentes al liberalismo, la industrialización y la difusión del pensamiento secular y científico, durante una etapa larga y decisiva de su evolución moderna. La cuenca del Mediterráneo no es tan solo la cuna de algunas de las ciudades más antiguas del planeta, sino que es también el lugar en el que todavía perdura algo de la «ciudad antigua» en el seno de la modernidad... Así, detecta Giner, que son ciudades «parcialmente destribilizadas» que registran una gran brecha campo-ciudad, donde los aspectos gremialistas, corporativistas, de parentesco, de patronazgo y de clientelismo, son aún fuertes, y que gozan de una gran complejidad y riqueza del escenario físico... que ejerce una fuerte atracción sobre el turismo, el arte, los estudios superiores y demás formas de expresión cultural...; «la estética de la hipermodernidad con su fascinación histórica, amenaza desde la arqueofilia del presente, con la banalización de estos centros históricos en parques temáticos».

- b) El peso del pasado es la idea que abre, desde una posición ideológica bien diferente, el libro de AMIN & YACHIR (1988)

«Por su pasado y por muchos aspectos de su presente el área mediterránea constituye una región cuya diversidad no excluye en forma alguna la unidad, siendo ambas producto de la geografía y de la historia... (p. 9).

...La gran época —ya terminada— del Mediterráneo, centro de tierras a él referidas y centro del mundo, hasta el siglo XVI, es la de una unidad que supera las diversidades que la componen, desde el predominio de un tipo de civilización urbana —frente al predominio rural de la Europa del norte, central y del sur— ligado a la intensidad de los intercambios comerciales en nuestro mar interior, y al poder de aristocracias urbanas, mercantiles y clericales, bien diferente al feudalismo europeo...

...En los cuatro siglos siguientes, el movimiento principal es de sentido inverso, disgregándose el mediterráneo por las atracciones centrifugas de un mundo cuyo centro ya no se encuentra en sus riberas: el mediterráneo se convierte en la zona fronteriza entre un nuevo centro (europeo y luego, tras la segunda guerra mundial, norteamericano) y la nueva periferia afroasiática: p. 13 (Periferias múltiples y diversas, nos enseña Stratis Tsircas en «Ciudades a la deriva», donde habla de «... Egipto, un espacio periférico y excéntrico con respecto a otros dos puntos de referencia, Europa y Grecia...» p. 16. Se cita esta novela porque enreda Alejandría, Atenas y Jerusalén de manera evocadora de los lazos entre las ciudades mediterráneas y entre ellas y el mundo, en los momentos convulsos de la II guerra y la posguerra mundial).

...Y la colonización, fenómeno reciente del XIX, abrió un abismo definitivo, labrando desigualdades muy acusadas en el desarrollo económico, acentuando el contraste moral y político y otorgando al fanatismo religioso un peso que no existía **anteriormente**...

...¿Sería posible hacer que converjan estas fuerzas, diferentes por su origen histórico, por los problemas a los que se enfrentan, al norte y al sur del mediterráneo, y más allá, con la perspectiva de ver dibujarse un espacio de autonomía para los pueblos y los países de la región? ¿Sería posible un desarrollo en la región que abriera un espacio para las reformas sociales, culturales y políticas?... ¿Cómo sentar las bases de una cooperación realmente favorable a los pueblos y a las naciones de la región?...». AMIN & YACHIR 1988: 47.

- c) Breviario Mediterráneo del escritor croata Predrag Matvejevic, un libro excepcional en el que leemos a Claudio Magris, su prologoista en p. 9,

«la cultura y la historia son aprehendidas directamente en las cosas, en las piedras, en las arrugas sobre el rostro de los hombres, en el sabor del vino y el aceite, en el color de las olas», trazando límites y confines y registrando su inmenso archivo de matices en un mar único; Matvejevic, en el Congreso Ciutats del Mediterrani, con dolorida claridad, habla de una Europa separada de la cuna de Europa, y de la sensación de que, actualmente, las costas mediterráneas no tuviesen en común más que una cosa: la insatisfacción. «La alegría ante el espectáculo de nuestro mar cada vez es más débil y más efímera. La nostalgia se expresa a través del arte y las letras. Las fisuras son más numerosas que las convergencias. En el horizonte apunta, desde hace mucho tiempo, un pesimismo histórico...

...Después de la experiencia del colonialismo, la costa sur tiene una actitud reservada ante las ideas y las políticas mediterráneas. Las dos riberas tienen mucha más importancia en los mapas militares que en los de los economistas... la patria de los mitos ha sufrido a causa de las mitologías que ella misma ha engendrado, y que otros han alimentado. Este espacio rico en historia ha sido víctima de toda clase de historicismos. La tendencia a confundir la representación de la realidad con la realidad misma es permanente. Ampliando la identidad del ser se eclipsa o rechaza una identidad del hacer, mal definida... el mediterráneo, ¿existe sólo en nuestro imaginario?, nos preguntamos al norte y al sur, al levante y poniente. Y, sin duda, existe «un ser en el mundo mediterráneo» o una manera de ser única, a pesar de las escisiones y los conflictos que vive y produce esta parte de nuestro mundo común...». MATVEJEVIC (2005: 45-46).

5. Ciudades mediterráneas

Aunque estos años de comienzos de milenio se haga más patente, siempre ha estado claro que la articulación de las ciudades del sur de Europa en el sistema económico mundial, se hace desde una posición secundaria en cuanto a su potencial y capacidad para orientar, y beneficiarse de, los procesos de acumulación de riqueza, procesos en permanente proceso evolutivo, a veces de cambio radical, como sucede en las crisis de los últimos 30 años. Esto las diferencia de las ciudades de los países del centro y norte de Europa bien asentadas como polos direccionales o, al menos, muy importantes, desde sus posiciones hegemónicas mundiales —por su pertenencia al comando estratégico de la economía mundo, en palabras de ARRIGHI,(1999), en El largo siglo XX—, construidas desde el Renacimiento y alimentadas desde sus sólidos avances científicos y tecnológicos, desde sus precozmente modernizados sistemas productivos, agrícola, industrial y postindustrial, que les han otorgado permanentemente un papel importante en la orquesta polifónica mundial. Esta Europa no mediterránea es, también, la que construye demográfica, cultural y tecnológicamente al imperio USA —como la mediterránea había construido la América sur hasta el comienzo del s. XIX— que le sucede a partir de la I guerra mundial, tras el declive irreversible de la sociedad burguesa, con la demolición de los imperios que ella misma ha construido. Los cimientos que se hundieron por el peso vigoroso de lo que han erigido sobre ellos, siguen manteniendo su prestigio y su fuerza genera-

doras y, aunque su hegemonía desaparezca, su articulación poderosa e influyente sobre el sistema global, se mantiene.

En este contexto, sin embargo, nos encontramos con una generalizada opinión, en nuestras ciudades del sur, de que es posible, con golpes de ingenio, de tesón y de suerte, insertarse en estas redes globales en condiciones paritarias a las ciudades punteras. No hemos tenido el largo y sostenido desarrollo de las ciudades y países del norte pero, precisamente ahora, parecería que, en el marco de un nuevo capitalismo en el que la información sustituye a los bienes materiales en cuanto a su importancia estratégica, frente a otros activos acumulados, el «garaje» donde surgen los gigantes de las TIC, puede estar en cualquiera de nuestras esquinas y se generalizan unas expectativas positivas a la cuestión de por qué no puede inventarse, en cualquiera de nuestros laboratorios de investigación universitarios del Sur, una estrategia ganadora. Deseos y esperanzas legítimas, sin duda, pero muy improbables. Algunas ciudades excepcionales, como Barcelona, parecen, o lo han parecido en muchos momentos de su historia, poder exhibir una rica síntesis norte-sur, centroeuropeo-mediterránea. Pero, en general, la mayoría sólo podría aumentar su probabilidad de competir con las grandes, si miran al horizonte de manera diferente, porque son diferentes (social, tecnológica, económica e institucionalmente hablando) y porque en una competición guiada por los principios del I+D hegemónico, ese que valora los avances en la biología molecular, en la física de las altas energías, en las TIC, ..., los laboratorios alemanes, franceses, nórdicos, británicos y norteamericanos que han construido el edificio científico y tecnológico de nuestra época, son *milieux* mucho más poderosos que los que puedan ayudar al equipo investigador más brillante en cualquiera de nuestras ciudades del sur; tenemos muchísimas menos probabilidades, darwinianamente hablando, de que de un casual roce de piedras surja el fuego prometeico.

La región mediterránea es una potencia demográfica; la población urbana de los países ribereños se estima (COUDERT, 2000), para 2025 en 400 M. (en 1990, 250 M) de ella la mitad concentrada en la franja estrictamente costera, de ellos, 148, el 37%, en la orilla norte (en 1990, 125 M, el 50%) y 241, el 63 %, de la orilla sur (en 1990, 125 M, el 50%); es una población, la mediterránea, comparable a Latinoamérica, unos 500 M, y a USA, 325 M).

De esa población mediterránea (KAYSER, 2000), una parte importante se concentra en casi una veintena de grandes metrópolis superando, o casi, el millón de habitantes: las mayores, El Cairo 11M, Estambul 8M; Alejandría, Atenas, Barcelona, Roma y Nápoles superando los 3M; Lisboa —incluyámosla en la mediterraneidad—, Casablanca y Argel cerca de los 3M; Túnez, Damasco, Tel Aviv, Beirut cerca de los 2M; Ammán, Marsella, Nápoles, Alepo, Rabat, Sevilla—más atlántica que mediterránea por su potente historia hasta el XVIII, Málaga, superando o rozando 1M...

Pero, aparte de estas aglomeraciones hay otras muchas ciudades en la región que comparten una enorme significación cultural, que tienen una enorme responsabilidad en cuanto a liderar el progreso social en sus respectivas regiones, y entre ellas estaría Granada, así como muchas otras; la relación que venimos elaborando con ciudades balcánicas como Belgrado y Tesalónica —integrando así la fuerte huella otomana—, y su testimonio en este artículo, obedece a la voluntad de investigar en común, desde nuestra perspectiva del urbanismo, los problemas comunes. Relación que seguiría construyéndose ampliando su alcance a otras ciudades del anillo mediterráneo.

Kayser sostiene que las metrópolis mediterráneas reflejan los efectos de la fractura norte-sur, fractura que los países del norte acentúan hoy en día por imperativos de seguridad. Por otra parte, a todas las metrópolis de la cuenca mediterránea, tanto las europeas como las africanas y asiáticas, les afecta el aumento de los intercambios de bienes, de capitales, de información y de tecnologías hacia horizontes extramediterráneos, aunque estas ciudades sean puntos de entrada o de salida. Las metrópolis-eslabón se convierten en puntos de tránsito, en lugares de consumo y, sólo excepcionalmente, en centros emisores de innovaciones a escala planetaria.

Como argumenta Troin, todas ellas comparten con algunas excepciones notables como la ya citada de Barcelona, con su «voluntad de afirmación» y su engarce cosmopolita con las ciudades *hub* del planeta—, esa condición de dar

«de sí mismas una imagen de subdesarrollo tanto en el mediterráneo norte (Marsella, Nápoles, Atenas...) como en el sur y suscitan, en el caso de Europa, una mirada condescendiente por parte de sus opulentas hermanas del norte industrializado». (TROIN, 2000: 75).

Y frente a todas las objeciones legítimas a englobarlas en un conjunto, son muchos los trabajos que, como el nuestro, (véase CORNA PELLEGRINI (2005), suelen resaltar atributos comunes, tales como su antigüedad y riqueza arqueológica, su ligazón a las rutas marítimas, su tardía o inexistente participación en la industrialización, la fuerte inmigración proveniente de un campo que expulsa a sus hombres hacia las ciudades, construyendo en ellas áreas urbanas degradadas, su ciudadanía frágil en el sentido integrador y participativo de las diferentes etnias y grupos...

6. Riqueza patrimonial y cultural

Nadie puede discutir este valor de las ciudades mediterráneas y su significado profundo en la cultura occidental y su pertinencia en la constitución de las mentalidades de nuestro tiempo, al sintetizar sistemas ideológicos como el musulmán y el cristiano, que hoy se pretenden categorizar como irreconciliables y antagónicos, tanto como se hizo en el s. XX entre capitalismo y comunismo.

Y, aunque el turismo de masas es hoy agitado por un potente sector económico que vende su producto con icónica indiferencia —da igual la Alhambra que Las Vegas— y en una confusa mezcla de atractivos étnicos, gastronómicos, folclóricos, climáticos y paisajísticos, hay un potente trabajo a hacer rescatando la valoración y difusión cultural de nuestras ciudades, hoy en las manos de los profesionales del turismo y de las fuerzas motrices del sector económico que lo explota. Decir esto no es pretender que se ignore el valor económico de esta actividad, antes bien se trata de valorarlo desde su excepcionalidad y apelar a su disfrute —no a su voraz y poco diferenciado consumo— desde su potencialidad educadora y socializadora.

Este artículo desearía contribuir a la elaboración de nuevas imágenes movilizadoras, estimulantes, educativas, (SOLÁ-MORALES, 2000), sustituyendo a las de los paquetes turísticos; estimular la producción de nuevas guías (recordemos las clásicas Baedeker, Michelin... así como los espléndidos libros de viajes) que necesitan hoy compendiar, con sutil inteligencia, una complejidad de fenómenos y de circunstancias y expresarse en medios y en lenguajes múltiples, tal que permitan atender a una muy diversa gama de personas. Esta tarea puede y debe ser un apropiado empeño de las universidades de estas ciudades, desde una implicación muy comprometida con el

medio local y su tejido empresarial, institucional y social. Las nuevas Baedeker deberían ser tan necesarias para el turista como para el ciudadano y para el hombre común como para el experto; seguramente habrían de convertirse en estímulo de ciudadanías, despertando el sentimiento valorativo y crítico que protegiese verdaderamente los valores patrimoniales, antes que proponerse un fomento del turismo, activado desde la banalización de sus explicaciones para una digestión fácil y una emoción efímera. En nuestro laboratorio de investigación, en Granada, hay una línea de trabajo abierta, desde hace unos años, sobre la relación ciudad-universidad, explorando proyectos urbanos que integren espacial, funcional y socialmente a ambas esferas. Obviamente no serían los urbanistas, preocupados por el fomento de un sistema urbano conjuntado y potente, los exclusivos artesanos de esta forja de los valores culturales de la ciudad y de los valores urbanos de los campus y las instituciones universitarias, porque, es una conjetura razonable pensar que, agregando al tema campus el de la riqueza patrimonial de todo tipo, adquirirían responsabilidades fuertes en esta tarea, muchos técnicos —en sistemas de movilidad, vivienda y servicios urbanos— y expertos en humanidades, dispuestos a confluir con sus saberes expertos en el río del saber común, incrementando la utilidad y el interés social de la tarea investigadora. Colegas urbanistas de las universidades de Belgrado y Tesalónica, con los que estamos trabajando en red, muestran, con estos planos, la primera indicación acerca de la urbanidad de las instituciones universitarias y de su riqueza monumental.

7. Universidades y territorios

Puesto que ciframos tan grandes esperanzas para nuestras ciudades del Sur en sus potentes Universidades, debemos encajar en un marco general las relaciones universidad-territorio-economía.

Atender a la universidad como institución que supone un factor clave en el desarrollo económico y social, viene siendo habitual en muchos países, de manera más explícita e intensa, desde la crisis económica de los 70; la emergencia fulgurante de las TIC y las crisis de superproducción de bienes industriales, han llevado a muchos gobiernos estatales, regionales y metropolitanos, al deseo de promover sus propios *silicon valleys* así como a la modernización avanzada de sus sistemas productivos y de captación de empresas líderes mundiales,

ofreciéndoles un *milieu* de implantación, de excelencia, dotado de riqueza organizativa, de recursos humanos, de lugares atractivos para su emplazamiento. En este esfuerzo, las ciudades se han convertido en teatros de los sueños, invirtiendo enormes sumas de capital en su renovación infraestructural y en la de sus áreas envejecidas e ineficientes.

Las universidades han sido, en general, convidadas a la producción de ese hábitat inteligente y atractivo, como agentes importantes en esa tarea, dejando atrás su viejo modelo monástico de los campus, aislados de la ciudad y, entregados a la investigación sobre asuntos muy ajenos al territorio regional. Muchas ciudades segundas, capitales provinciales, han apoyado la creación de universidades en su seno, para dotarse de esa señal de distinción y de eficiencia en el seno del capitalismo cultural, aprovechando el acceso masivo de los jóvenes a la educación superior y especializada y la necesaria descentralización de las viejas y grandes universidades. En España hemos asistido a esta gemación de universidades en todas sus capitales de provincia, existiendo hoy una distribución geográfica de universidades (unas 80 universidades con 240 campus), comparable a la que hace medio siglo tenían los institutos de enseñanza media.

Puede resultar ilustrativo atender al ejemplo francés, donde se han registrado, en los últimos 30 años, tres sucesivos esfuerzos del gobierno, el primero, *Université et Banlieue, Plan Jospin* en los 1980, de una potente descentralización similar al caso español, pero con la magnífica intención añadida de convertir las sedes universitarias en fermento de civismo igualitario en los barrios periféricos de las ciudades; el segundo, en los 1990 —*université 2000*—, regionalizando el mapa universitario en agrupaciones multipolares derivadas en cada caso de concertaciones estado-región-ciudades-universidades, según especificidades explicitadas desde este medio territorial; mientras un programa más reciente, de una tercera modernización, la del Plan U3M —*universidad tercer milenio*—, busca el fortalecimiento de unas redes entre universidades de élite que sean competitivas con las más grandes del mundo en los rankings de la más alta excelencia.

Interesa fijarse, a los efectos de este artículo, en el segundo impulso de los citados, U-2000, como política que intenta organizar y hacer posible la creciente demanda de albergar una universidad por todas y cada una de las ciudades de rango y tamaño secundarios. Una reclamación que se suele justificar con variadas

razones (se cita literalmente, Institute National de la Recherche Pedagogique (INRP)):

«1. luchar contra las desigualdades sociales y territoriales ofreciendo a los jóvenes una vía de promoción social en su región sin el coste de la expatriación hacia la metrópolis universitaria; 2. sostener el consumo y la vida económica por la constitución de un mercado estudiantil local; 3. crear un clima favorable para las empresas y el empleo (atracción de cuadros directivos, formación de una mano de obra cualificada, posibilidades de formación continua y de transferencias de tecnología; y 4. evitar el éxodo de jóvenes de clase media, revitalizar el medio urbano, es decir, recualificarlo por la mezcla social». (INRP, 2005: 39).

El interés en esta referencia francesa radica en que, comparando su experiencia con la nuestra, aquella resulta mucho más meditada y participada —lo que no les exime de errores— porque en España las universidades han gozado de excesiva autonomía en cuanto a su oferta de titulaciones, atendiendo en muchos casos, de manera casi exclusiva, al segundo de los cuatro puntos anteriores, y han estado muy despreocupadas del compromiso regional o han seguido criterios equivocados como ha sido la proliferación de escuelas de arquitectura e ingenieros de caminos para alimentar el sobredimensionado sector de la construcción. Cabría fijarse en que en julio del 2012, medidas del gobierno central ajustando la dotación de cátedras, titularidades y recortes presupuestarios, ponen de relieve, al darse una contestación tan débil y genérica por parte de las universidades, que no se es consciente de la responsabilidad regional y local de la universidad y del daño específico y diferencial que se hace, a cada territorio, con medidas indiferenciadas de ajuste.

En parte, las decisiones poco justificadas que se tomaron, sin atender a qué facultades, qué tareas investigadoras y en qué territorios, en base a un supuesto paradigma dominante sobre el enlace espontáneamente virtuoso entre la universidad y el tejido económico, han supuesto un freno en la incidencia de la universidad en el desarrollo local.

8. Universidad, desarrollo local e internacionalización de las redes

Porque, en efecto, en cada ciudad región se registra un tipo de relación específica entre ciudad y universidad: hay medios en los que la universidad puede estar o no muy capacitada para la internacionalización de sus redes y re-

laciones de contacto (no hay administrador académico, ni en la más pequeña universidad de provincias que no cite como propio este objetivo) pero, por otra parte, son muy diferentes las necesidades que el tejido productivo local tiene de la inserción comprometida de su universidad en el mismo. Internacionalización y localismo no son obviamente excluyentes (VAN DER WUSTEN, 2006): el segundo factor se potencia, y necesita de su complementariedad con el primero, aunque también el primero puede darse desde la ausencia de compromiso con el segundo.

La reflexión sobre el compromiso local de la universidad se orienta muy bien desde las valiosas sugerencias de Coraggio:

«si el desarrollo está centrado en el conocimiento, la sociedad local en desarrollo es una red de comunidades de aprendizaje que aprenden juntas mediante prácticas colectivas reflexivas, pensándose a sí mismas, proyectándose hacia el futuro, posicionándose en el contexto más amplio del país, del continente, del mundo... es necesario dinamizar al sector empresarial local... para ello, los actores sociales y económicos locales deben tener acceso privilegiado al conocimiento y la información y las universidades deben modificar su agenda de investigación aplicada redirigiéndola, no sólo a incrementar la competitividad de las empresas y la eficiencia de la gestión participativa, sino al desarrollo de un sector social de la economía... la universidad debe reinventarse como factor de reintegración de una sociedad, una economía y un estado fragmentados...» (CORAGGIO, 2002: 13),

y, en otro texto del propio Coraggio:

«ante la globalización comandada por el capital financiero es necesaria una operación concertada en múltiples frentes, uno de los cuales es el del desarrollo de nuevas formas de economía que produzcan otra sociedad y otro equilibrio de la naturaleza, incluida la especie humana, desde los ámbitos no solo de la producción mercantil y de bienes públicos, sino de la cotidianeidad de la reproducción de la vida en comunidad». (CORAGGIO, 2004: 217).

Resulta curiosa, y parece oportuna su cita, la comparación que formula Van der Wusten, entre las funciones de una universidad/facultad y las de un aeropuerto:

«ambos ocupan una cierta posición en el marco de una red más amplia, proporcionando un medio favorable para un número de actividades que se emplazan tanto dentro como fuera de la insti-

tución. Un aeropuerto internacional compite con otras infraestructuras similares para ser considerado como el mejor posicionado y ejercer de *hub*, de nodo central. Tiene que dar satisfacción a las compañías de aerolíneas y sus pasajeros, ofreciéndoles servicios locales y opciones de intermodalidad... las universidades buscan también posiciones nodales y, si tienen éxito, funcionan como imanes para la localización de otros tipos de inversión...; esta comparación no sería aplicable a aquellas universidades que ocupan posiciones periféricas o externas de la red internacional de universidades. Lo que presiona a favor de la calidad de relaciones entre universidades y sus contextos locales. Relaciones que podrían ser despreciadas pero que, a largo plazo, destruirían de esa manera uno de sus principales activos en esta competición internacional.» (Van der Wusten *ibidem*: 39-49).

Wusten, en otros términos, valora pues, como Coraggio, la repercusión económica de las universidades en las economías locales y la importancia de que los investigadores se concentren en la contribución de la universidad al potencial innovador de su economía local, asunto, por otra parte, difícil de cuantificar.

8. Aeropuertos

En uno de los seminarios del máster de urbanismo del pasado curso, en el que contamos con la presencia amable y experta del director del aeropuerto de Granada, razonábamos sobre universidad-desarrollo local-aeropuertos. El tema aeropuerto ha servido en España para ridiculizar políticas irresponsables —concretándose éstas en los casos extremos de Ciudad Real, Lérida y, sobre todo, Castellón— pero, por extensión, y de modo parecido, podrían someterse a discusión la mayor o menor pertinencia de políticas de inversión en costosas infraestructuras técnicas —metros ligeros, trenes de alta velocidad y sus estaciones...— en un país en el que no vamos sobrados de demanda, (como ya decía RINGROSE (1972), hablando de la España de los siglos XVIII y XIX, en la que no había tráfico porque no había producción para el mercado y para el intercambio).

Hoy, igualmente, se dice que si no hay flujos, para qué se construyen carreteras, ferrocarriles, estaciones, puertos, aeropuertos...; y seguramente se han hecho, en efecto, inversiones ridículas e injustificadas, pero no acreditemos la idea, extrapolando aquellos casos, de que solo los *hubs*, los ejes centrales, las ciudades

primeras, tienen derecho a ser servidas por troncos importantes de infraestructura, lo que vendría a significar que sólo hacia donde una economía fuerte puede sacar provecho de las inversiones públicas, se deben orientar éstas. Este argumento (que forma parte de la misma familia que el que propone el desmantelamiento o la privatización de las infraestructuras «no rentables») desestima el valor de las infraestructuras como servicio social, como contención de los desequilibrios territoriales y como generador de oportunidades de desarrollo en lugares en los que la infraestructura puede ayudar a generar los flujos que la aprovechen. Lo cual, tampoco significa la aceptación de que infraestructuras y desarrollo sean necesariamente concomitantes.

Es verdad que el débil aeropuerto de Granada (aunque Granada sea «sólo» el centro de una Andalucía Oriental relativamente vacía, con 2.5 millones de habitantes en un extenso territorio) está a poco más de 100 km del muy potente aeropuerto de Málaga, pero también es verdad que una gran parte de los viajeros con destino Málaga visitarán esa Granada que figura en su agenda turística.

Lo que cabría considerar es si el aeropuerto de Granada no puede pensarse como complementario, como una tercera pista del de Málaga y como una descentralización potenciadora del *hub* malagueño, con una antena en Granada para algunos destinos y compañías. Por ejemplo para aquellos vuelos que materializan esos deseos de conocimiento y relación entre las ciudades del sur de Europa, esas compañías aéreas que comercializarían los viajes de «interés cultural».

Porque ¿hay vida para los *no-hubs*? El análisis espacial ayuda a responder a esta cuestión. Si el polo central irradia a lugares no centrales emplazados de manera dispersa a lo largo del radio, no cabe para éstos, razonablemente, otro disfrute de los servicios y de las infraestructuras que el que derive de su enlace al polo central; pero si el polo central primario irradia a otro secundario que articula en torno a él un espesor consistente de actividades y significados, ejerciendo de capitalidad regional de una región y una población extensas, en este caso, sí que tiene sentido que a esa centralidad, potente en muchos aspectos, aunque sea débil en otros —como pudiera ser en rentas generadas, en excedente de riqueza acumulada—, le sean atribuidas infraestructuras y servicios aunque sean descentralizados pero siempre bien conectados a los del polo central.

En aquel seminario, el director del aeropuerto de Granada, anecdóticamente, nos mostraba su sorpresa y causaba nuestro asombro, por haber constatado en foros importantes de las empresas de aeronavegación, la ignorancia de que la Alhambra estuviese en Granada. Se trata, quizás, del valor cultural más visitado de España, por 3M de personas al año, la mitad de ellas provenientes de la Unión Europea. La anécdota revela la difícil articulación entre economía turística y cultura, entre impacto económico local e impacto regional, entre gobierno regional y gobierno local, pero, sobre todo, la necesidad de que las universidades de ciudades en las que universidad y cultura son recursos hegemónicos se ocupen de la difusión, digámoslo una vez más, no de «la venta», de sus valores y de su significado social y económico en el espacio local y regional.

10. Epílogo

Concluimos, repitiendo y resumiendo la formulación del deseo que alimenta el imaginario que delinea este trabajo. Se trata de la construcción de una red desde lo concreto y parcial, con potentes pero limitados objetivos; ya hay otras muchas redes en construcción, con objetivos más ambiciosos y marcos generales poderosos, como el Euromed, espacio europeo mediterráneo, el IEM, instituto europeo del mediterráneo, la UpM, Unión por el Mediterráneo, la UNIMED, Unión de Universidades Mediterráneas, la CUM, comunidad de Universidades mediterráneas —¡agrupando a 30 millones de estudiantes de 2000 universidades de 43 países!— ...Proponemos un principio de red mucho más modesta, con más peso de las personas que de la organización institucional y el patronazgo político, pero que se sienta pertenecer y formar parte de esa comunidad de «ciudades sin Estado», como denominó Vidal de la Blache a ese rico mosaico de ciudades, tan entrelazado, en las riberas del mediterráneo. ¿Por qué, algunas de estas ciudades, del norte y del sur, del este y el oeste, no podrían construir entre ellas algunas relaciones intensas, que explorasen la posibilidad de convertirse en lazos fuertes, de impulso de un desarrollo social compartido, generador de rentas, (que, por supuesto, cómo no, se integrarían en los circuitos globales del capital), en base a su riqueza diferencial, desde una tecnología humanizada, persiguiendo un bienestar moderado...? ¿Tendría alguna posibilidad real, nuestro sueño, para el mediterráneo, de un nuevo humanismo que, sacándola de la sala de estar, devuelva a la economía financiera al patio trasero de nuestra casa?

11. Bibliografía

- AMIN S. & F. YACHIR (1988): *El mediterráneo en el mundo. La aventura de la transnacionalización*, IEPALA, Madrid.
- ARRIGHI, G. (1999): *El largo siglo XX. Dinero y poder en los orígenes de nuestra época*, ed. Akal, Madrid.
- CARPENTIER, J. & F. LEBRUN (2008): *Historia del mediterráneo*, Ed. Base, IEmed, Barcelona.
- CORAGGIO, J. L. (2002): «Universidad y desarrollo local». Ponencia presentada en el *Seminario Internacional La educación superior y las nuevas tendencias*, organizado por el Consejo Nacional de Educación Superior (CONESUP), UNESCO y el CIESPAL, en Quito, 23-24 de julio 2002, <http://cdi.mecon.gov.ar/biblio/docelec/MM2142.pdf>
- CORNA PELLEGRINI, G. (1998): «An attemptable classification of the mediterranean cities» en *Petites et grandes villes du Bassin Méditerranéen. Études autour de l'œuvre d'Étienne Dalmasso*: 563-575 Collection de l'École française de Rome 246
- (2004): *La gente o el capital: desarrollo local y economía del trabajo*. Ed. Abya Yala, Quito. 352 pp.
- COUDERT, E. (2002): «Une approche régionale de la population et de l'urbanisation en Méditerranée, rétrospective et projections à 2025» en Jean-Paul CARRIERE (dir.) *Villes et projets urbains en méditerranée*: 21-31 Maison des Sciences de l'Homme «Villes et Territoires», Tours.
- DUBY, G. (1994): *Els ideals de la Mediterrania dins la cultura europea*, Enciclopedia catalana, Barcelona.
- FEBRÉS, X. (1986): *El mediterrani ciutat: viatge a divuit grans ciutats del mediterrani*, Edicions 62, Barcelona.
- GINER, S. (2005): «El porvenir del pasado: las ciudades históricas en la encrucijada», *II Conferencia Europea sobre Ciudad y Cultura, La invención de las ciudades*, Córdoba, España, junio
- GRAHAM, S. & S. GUY (2005): «'Internetting' downtown San Francisco. Digital Space Meets Urban Place» en O. COUTARD & R.E. HANLEY & R. ZIMMERMAN, *Sustaining Urban networks. The social diffusion of large technical systems*: 32-47. Routledge, London, N.Y.
- INSTITUTE NATIONAL DE LA RECHERCHE PEDAGOGIQUE INRP (2005): *L'enseignement supérieur sous le regard des chercheurs*, Février. En http://ife.ens-lyon.fr/vst/DS-Veille/Dossier_enseignement_superieur.pdf
- KAYSER, B. (2000): *Una geografía de la fractura*, ed. Icaria, Barcelona.
- KHADER, B. (1995): *Europa y el mediterráneo. Del paternalismo a la asociación*. Icaria, Barcelona.
- LINDÓN, A. & D. HIERNAUX (dirs.) (2012): *Geografías de lo imaginario*. Anthropos, Barcelona.
- MAGRIS C. (1991): «Prólogo» en Pedrag, MATVEJEVITCH, *Breviario mediterráneo*, ed. Anagrama, Barcelona.
- MATVEJEVITCH, P. (2005): *Congrés ciutats del mediterrani*, 1ª Sesión Plenaria, Actas: 45-46.
- ROCHLIN, G. I. (2005): «Networks and the Subversion of Choice: An Institutional Manifesto». en O. COUTARD & R.E. HANLEY & R. ZIMMERMAN, *Sustaining Urban networks. The social diffusion of large technical systems*: 205-230. Routledge, London, N.Y.
- RINGROSE, D. (1970): *Transportation and economic stagnation in Spain, 1750-1850*, Duke University Press, versión castellana en Tecnos 1972.
- SAVY, M. & P. VELTZ (1995): *Economie globale et reinvention du local*. Editions de l'Aube, Paris.
- SOLÁ-MORALES, I. (2000): *New working and living conditions in cities. Workshop at the Venice biennale 2000*, Fundacio Mies van der Rohe, Barcelona.
- TROIN, J. F. (2000): *Las metrópolis del mediterráneo. Ciudades bisagra, ciudades frontera*, Icaria, Barcelona.
- VAN DER WUSTEN, H. (2006): «The urban university and the imagined global academic community», en Carme BELLET SANFELIU & Joan GANAU I CASAS (coords.), *Ciudad y Universidad: Ciudades universitarias y campus urbanos, VIII Semana de Estudios Urbanos, Lleida, del 10 al 14 de abril de 2000*: 39-49.

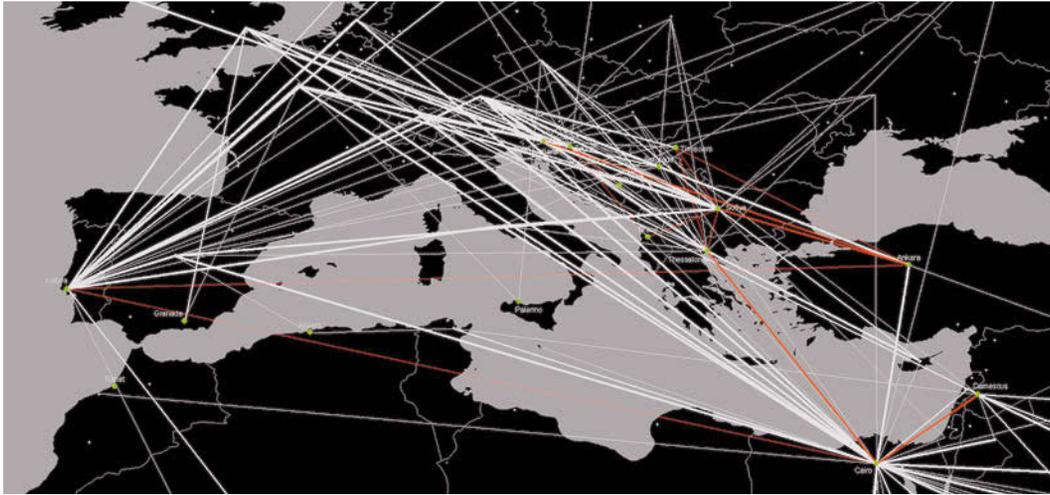


FIG. 1A/ **Plano de conexiones e intensidad de vuelos de las ciudades del Mediterráneo**

Fuente: Elaboración propia, a partir de datos obtenidos de AENA (2009). Departamento de Urbanismo, Universidad de Granada

Se comprueba que entre las ciudades mediterráneas hay muy pocas conexiones directas entre ellas (rojo), en comparación con otras conexiones hacia otras ciudades no mediterráneas (blanco), casi todas hacia los hubs centro y norte europeos.

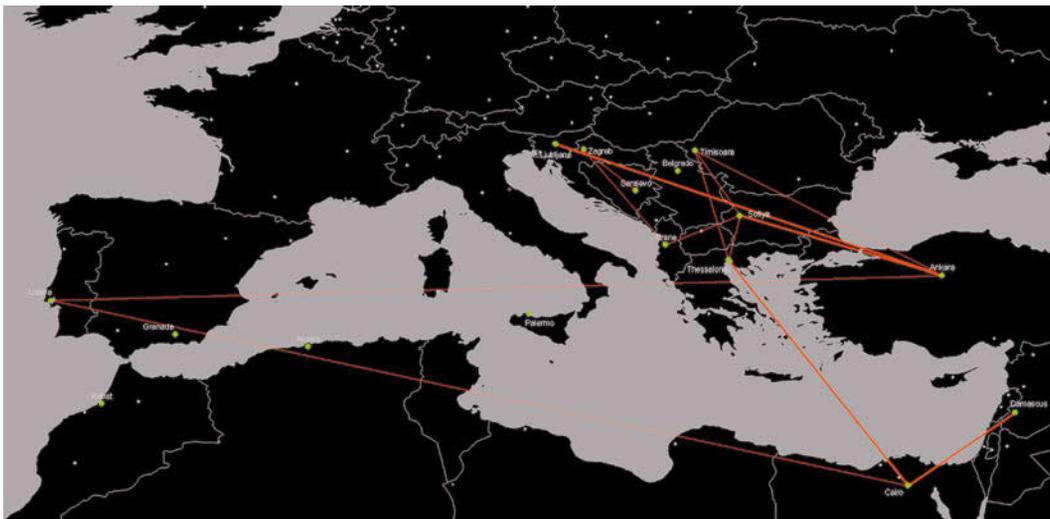


FIG. 1B/ **Plano de conexiones de aerolíneas, con origen/ destino en ciudades mediterráneas**

Fuente: Elaboración propia, a partir de datos obtenidos de AENA (2009). Departamento de Urbanismo, Universidad de Granada.



FIG. 1C/ **Plano de conexiones de vuelos de la ciudad de Granada**

Fuente: Elaboración propia, a partir de datos obtenidos de AENA (2009). Departamento de Urbanismo, Universidad de Granada.



FIG. 1D/ **Plano de conexiones de vuelos de la ciudad de Belgrado**

Fuente: Elaboración propia, a partir de datos obtenidos de AENA (2009). Departamento de Urbanismo, Universidad de Granada.



FIG. 1E/ **Plano de conexiones de vuelos de la ciudad de Tesalónica**

Fuente: Elaboración propia, a partir de datos obtenidos de AENA (2009). Departamento de Urbanismo, Universidad de Granada.

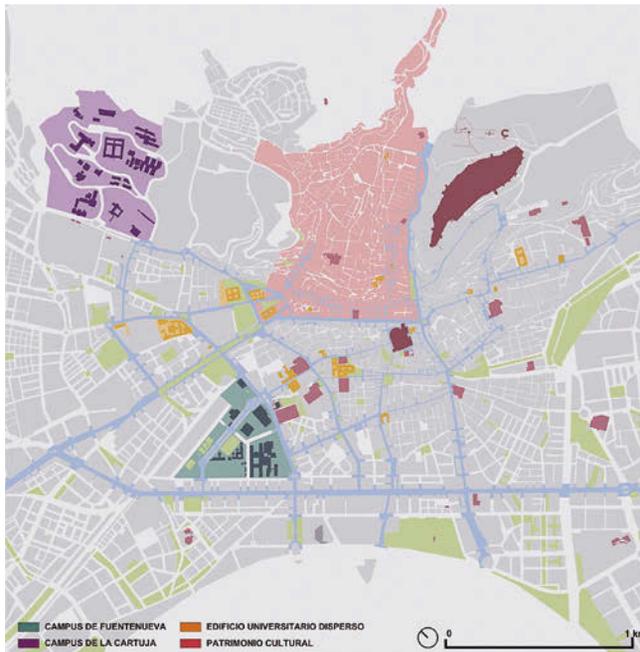


FIG. 2/ Granada. Relación entre Universidad y Patrimonio Cultural Urbano

Fuente: Elaboración propia. Departamento de Urbanismo, Universidad de Granada.

Se observa la integración de la Universidad y el Patrimonio Cultural urbano en Granada, mezclándose los campus concentrados y dispersos (rosa, cian y naranja) con el patrimonio disperso cultural y turístico (granate oscuro y claro) de la ciudad. El espacio Universitario está fuertemente ligado con el espacio patrimonial histórico y turístico de la ciudad. Además, la Universidad se ha convertido en la institución pública con mayor capacidad para regenerar, dinamizar y activar el patrimonio histórico abandonado de mayor envergadura de la ciudad, ya sean grandes contenedores o conjuntos urbanos (antiguos edificios militares, barrios, palacios árabes...).

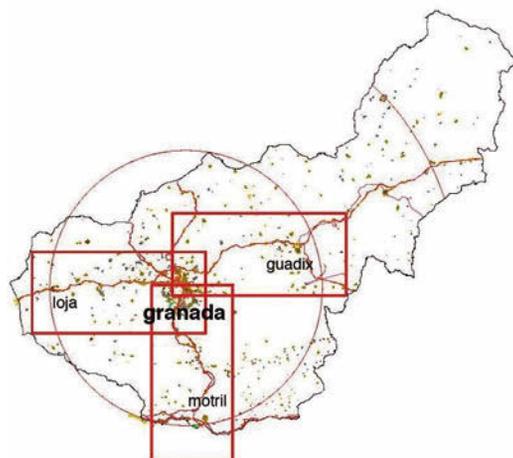


FIG. 3A/ Granada en la red regional de ciudades. Marcos territoriales de los tres ejes de desarrollo urbano Motril-Guadix-Loja

Fuente: Elaboración propia. Departamento de Urbanismo, Universidad de Granada.

Estos marcos (50x20km) subrayan las relaciones entre los ejes geográficos y conectivos principales de la provincia de Granada. Se observa un potencial desarrollo urbano en torno a estos tres ejes territoriales. Estos ejes son los más claros y estratégicos en una cohesión espacial interna, además de otras relaciones regionales importantes —económicas, históricas y culturales—, hacia Jaén-Úbeda-Baeza (Madrid), Córdoba, Málaga, y especialmente Almería.

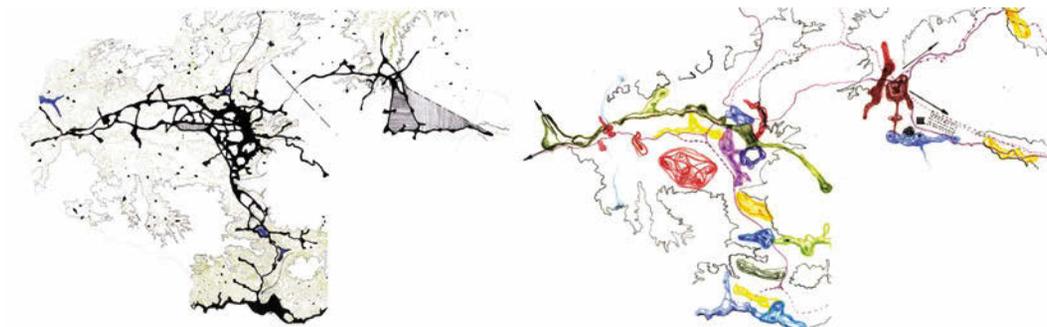


FIG. 3B/ **Granada en la red regional de ciudades.Red de corredores urbanos regionales y sistemas metropolitanos locales**

Fuente: Elaboración propia. Departamento de Urbanismo, Universidad de Granada.

Se muestra la posibilidad de crecimientos alternativos a la extensión centralizada de la capital de Granada, en la que cabe esbozar desarrollos urbanos de escala regional a través de corredores metropolitanos multicentro. La nueva polaridad emergente en los extremos de Loja, Guadix y Motril, sugiere crecimientos a través subsistemas metropolitanos en red con usos e intensidades diferenciadas, pudiendo aumentar así la cohesión de este territorio.

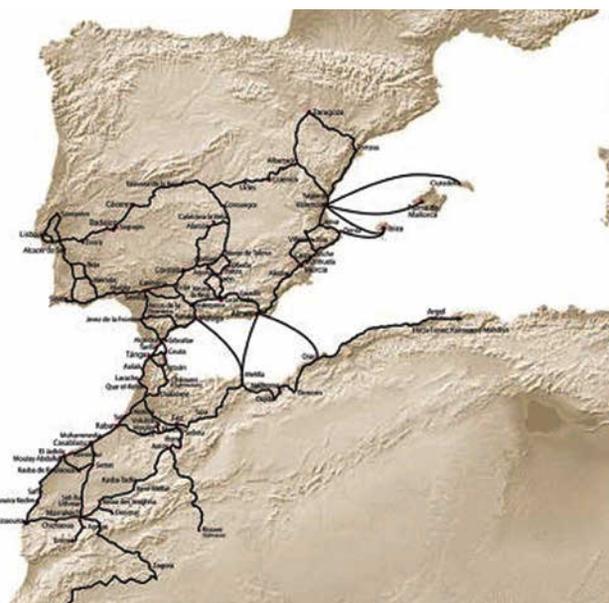


FIG. 4/ **Granada en las redes de ciudades de valor y atracción cultural. Ejemplo del Itinerario cultural de la Ruta de los Almorávides y Almohades**

Fuente: Fundación El legado andalusí.

Granada está atravesada por multitud de itinerarios históricos y culturales de mayor escala regional. Constituyen una red patrimonial de alto valor y atractivo superpuesto al tejido social y económico del territorio local.

«Los Itinerarios Culturales de El legado andalusí están basados en hechos históricos reales representativos del auge y la importancia cultural de la civilización andalusí que durante casi ocho siglos brilló en los campos de la cultura, las artes y las ciencias. Así mismo sus objetivos son ofrecer nuevas posibilidades de desarrollo de turismo cultural y sobre todo difundir y dar a conocer un patrimonio e historia común, que pueda contribuir a establecer lazos de solidaridad entre los pueblos. La idea de Itinerario Cultural no sólo define un recorrido real, una mera ruta sino que integra, ante todo la idea de símbolo de un “proceso de cooperación cultural” que implica la colaboración de todos, permitiendo así un verdadero encuentro entre las distintas partes implicadas, entre los ámbitos públicos nacionales e internacionales y la sociedad civil».

«La intensa relación entre las Dos Orillas dio origen a un fuerte mestizaje de pueblos y culturas cuyas huellas siguen presentes hoy en día. De estos intercambios, lo esencial ha sobrevivido a los choques que se han producido a lo largo de la historia: Un fondo cultural y artístico común que permanece».

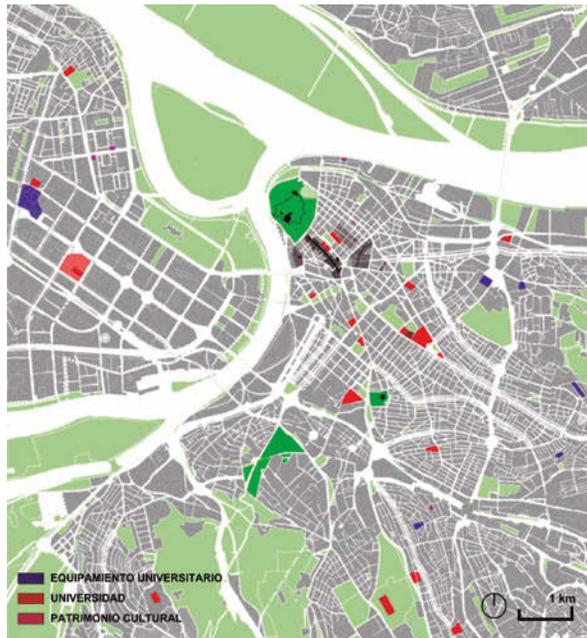


FIG. 5/ **Belgrado, centro cultural y centro universitario**

Fuente: Aleksandra Djukic y Isidora Karan. Department of Urbanism, University of Belgrade.

Los Equipamientos universitarios se distribuyen de manera dispersa en el espacio. La mayoría de las facultades se concentran en el centro de la ciudad, ligándose a las partes importantes de la ciudad histórica y su patrimonio. (Color rojo —facultades; color azul— otros equipamientos universitarios; color rojo oscuro- zonas espaciales de patrimonio cultural).

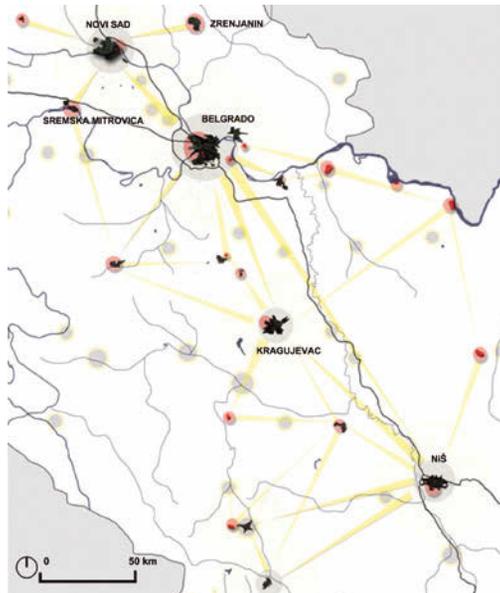


FIG. 6/ **Universidad de Belgrado en relación con otros centros universitarios y culturales en Serbia**

Fuente: Aleksandra Djukic y Isidora Karan. Department of Urbanism, University of Belgrade.

Se muestran los vínculos, existentes y posibles, que crean centros universitarios con otras ciudades y sitios de importancia en cuanto al patrimonio cultural.

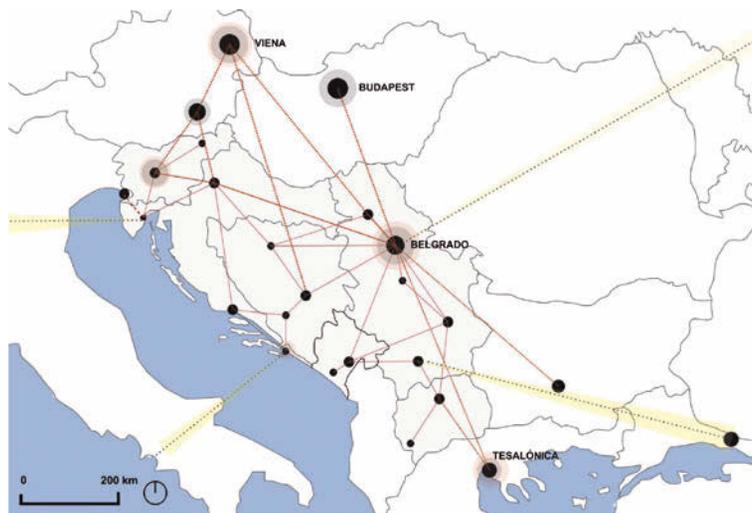


FIG. 7/ Red formada por centros universitarios existentes en el territorio de antigua Yugoslavia y por centros europeos con mayor impacto en el desarrollo de la enseñanza universitaria en Belgrado y Serbia, desde el siglo XIX hasta la actualidad. La red incluye las distintas direcciones de influencias culturales durante del pasado

Fuente: Aleksandra Djukic y Isidora Karan. Department of Urbanism, University of Belgrade.

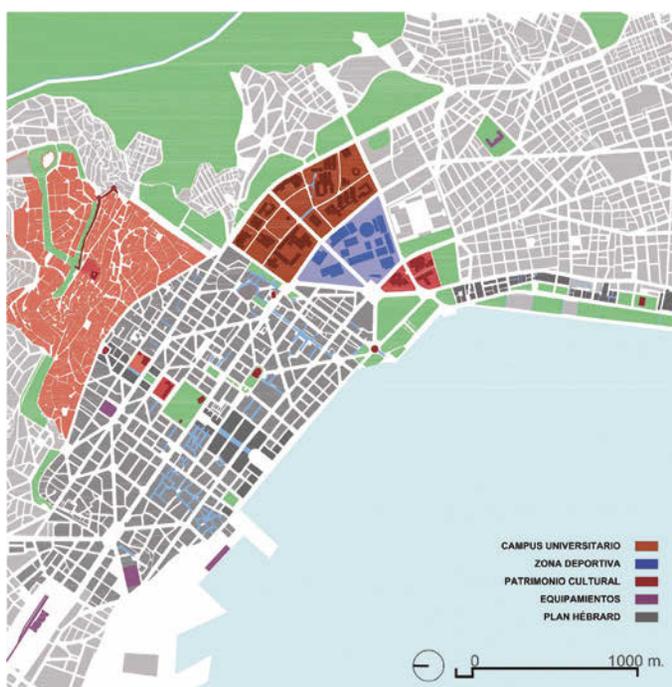


FIG. 8/ Historia y cultura. La ciudad de Tesalónica, perteneciente a Grecia desde 1912, ofrece la huella ejemplar del plan de 1917, de E.Hébrard, A. Papanastasiou, Th.Mawson, A.Zachos y K.Kitsikis. Además de la espléndida trama de calles y plazas, se derivan del mismo el campus universitario, el White Tower Park y el espacio para la Feria Internacional. El plan, en palabras de Alexandra Yerolympos es «expresión de la dinámica y las limitaciones de la modernización espacial y la transformación social en Grecia, durante la primera mitad del s. xx»

Fuente: Elaboración propia.

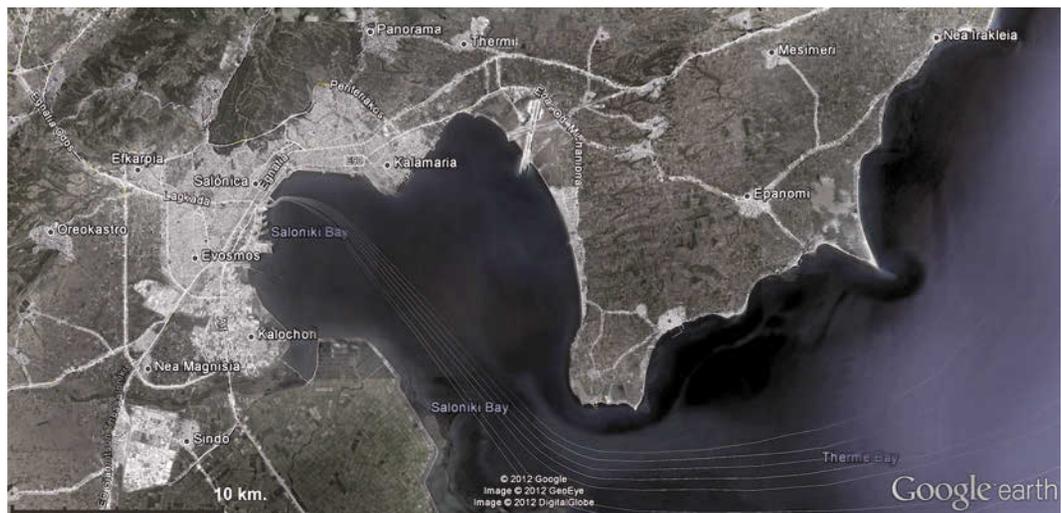


Fig. 9/ Espacio metropolitano. Tesalónica no es sólo una puerta importante al mediterráneo, sino un punto de confluencia y paso de caminos, —el más importante es la traza ferroviaria que unió a Estambul con Europa—, que sirven hoy al emplazamiento de villas y ciudades próximas, configurando una región urbana con más de un millón de habitantes. Tiene con España el lazo de ser destino masivo de los sefardíes expulsados por los Reyes católicos

Fuente: GoogleEarth 2012.

Fig. 10/ Comparativa de población urbana. Ciudades y Universidades

CIUDAD	IATA	población urbana nº hab.	Densidad hab./km²	nº estudiantes (2010-11)	nº estudiantes/ población urb.
Granada	GRX	240.099 (2011)	2.727,78	82.462 (59.059 grado+23.403 posgrado y otros)	34,34%
Lisboa	LIS	545.245 (2011)	5.716,00	45.000 20.000 (clásica) 25.000 (técnica)	8,25%
Palermo	PMO	658.112 (2009)	4.218,70	50.818	7,72%
Liubliana	LJU	270.828 (2008)	974,30	—	—
Sarajevo	SJJ	393.000 (2010)	2.157,20	55.000	13,99%
Zagreb	ZAG	804.200 (2001)	1.255,00	72.835 65,592 grado+ 7.243 posgrado (2007)	9,05%
Tirana	TIA	616.396 (2008)	14.746,30	14.000	2,27%
Belgrado	BEG	1.756.534 (2002)	488,42	89.827	5,11%
Timisoara	TSR	311.586 (2009)	2.387,63	14.000 (técnica)	—
Sofia	SOF	4.291.591 (2006)	909,10	14.000 (2005)	0,32%
Tesalónica	SKG	1.104.460 (¿)	—	81.500 (72.140 grado +8.360 posgrado y otros)	7,38%
Ankara	ESB	4.338.620 (2011)	1.775,34	44.906	1,03%
Damasco	DAM	1.711.000 (2011)	—	190.000	11,10%
Tripoli	TIP	2,220,000 (2011)	4.205,00	45,000	2,03%
El Cairo	CAI	6,758,581(2006)	25.600,00	200,000	2,96%
Argel	ALG	2.159.051 (2008)	7.909,00	100,827	4,67%
Rabat	RBA	1.622.860 (2004)	13.753	19.383	1,19%

Fuente: BElaboración propia. Datos de Webs oficiales de las diferentes Universidades y Ciudades, a través de Wikipedia (2012.07.09). La población urbana no incluye la perteneciente al área metropolitana.