

## Suecia

José Luis RAMÍREZ

Instituto Nórdico para Estudios de Planificación Urbana y Regional (Estocolmo).

### ACTUALIDAD URBANÍSTICA

**A**l iniciar esta serie de reseñas acerca de la realidad urbanística de Suecia quiero dejar claro para los lectores de *Ciudad y Territorio*-Estudios Territoriales que el llamado modelo sueco, tal y como lo conocimos durante los años sesenta y setenta, ha dejado, prácticamente, de existir.

Hay en la historia incidentes simbólicos que marcan cambios radicales. El disparo de Sarajevo significó el inicio de la Primera Guerra Mundial. El disparo de Sveavägen, que puso fin a la vida de Olof Palme, vino a significar el fin de una época política caracterizada por el intervencionismo político y estatal, limitador y regulador de la abstracta libertad del mercado y creador de instituciones públicas y medidas sociales a las que se ha dado el nombre de Sociedad Sueca del Bienestar. El desmantelamiento del modelo sueco coincide con la caída del muro de Berlín y la desaparición de los dos bloques ideológicos que daban su perfil a la política mundial de la postguerra.

En apenas cinco o seis años, entre 1980 y 1990 desaparece precipitadamente un sistema de normas y leyes reguladoras de las actividades de transformación física y de regulación de la vida social. El uso del suelo y de la edificación había estado dirigido en decenios anteriores por sistemas normativos generales que han sido sustituidos por la libre gestión negociada de actores poderosos en el campo económico o en la opinión. La llamada *planificación pública* ha dado paso a la *planificación negociada*, al propio tiempo que los ayuntamientos comienzan a asemejarse a las empresas y la actividad municipal a ser interpretada como un mercado de compra y venta de servicios. La pomposa ley de utilización del suelo se ha hecho obsoleta, la vieja Dirección General del Plan ha adoptado

la más modesta denominación de Dirección General de la Vivienda y ha sido desterrada de Estocolmo a la ciudad de Karlskrona, un lugar inaccesible al sur de Suecia, etc. Un análisis de este proceso requeriría un largo artículo. Mi intención ahora es presentar algo de lo que sucede en Suecia en materia de urbanismo, una tarea que ha perdido mucho del carácter paradigmático y ejemplar que dio renombre a este país en decenios anteriores. La filosofía de la planificación está indudablemente en crisis.

Tras muchos años de resistencia, Suecia ha decidido hoy integrarse en la Unión Europea. Esto ha supuesto la sustitución de una visión global del urbanismo y la planificación por una visión regional. El *slogan* de la Europa de las regiones ha sido tomado muy en serio y todo el impulso urbanizador se ha centrado ahora en las tres regiones urbanas de Estocolmo, Malmö y Gotemburgo, dispuestas a competir entre sí y a desarrollar sus contactos con el continente, aun cuando sea en detrimento de las zonas interiores y de la gran zona del norte de Suecia. El referendun de adhesión a la Unión Europea se dirimió en estas tres zonas urbanas, mientras que en el resto del país, la mayoría de los ayuntamientos, votó como Noruega, en contra de la afiliación a Europa.

La *Oficina del Plan Regional de Urbanismo y Comunicaciones* de Estocolmo, es el organismo más representativo de la actualidad urbanística de este momento. Esta oficina ha sufrido una reestructuración muy significativa, reduciéndose su plantilla de 110 empleados a solamente 20. A pesar de que el papel de la política regional es hoy más importante que el del estado, el organismo que lo desarrolla se ha hecho más pequeño. Pero esa disminución significa *efectividad*. Es el

director del Plan Regional de Estocolmo, **Bo Malmsten**, quien, durante una entrevista, hace un análisis de este proceso, explicando que la reducción de personal fijo ha sido compensada por la compra de *conocimientos y servicios*, cuyos productores son consultores y empresas privadas. La terminología del mercado ha invadido así el sector público y el producto de compra de el sector público demanda es *el conocimiento*. Nos hallamos en una época postindustrial en la que muchas de las medidas urbanísticas van a estar inspiradas en los sistemas electrónicos de comunicación a distancia, la llamada *tecnología de la información*. Las nuevas condiciones técnicas, dice Malmsten, van a influir decisivamente en la planificación de las redes viarias y del uso de vehículos, que es el tema central de la tarea urbanística de Estocolmo en estos momentos.

El plan regional de Estocolmo que se está llevando a la práctica data de 1991, al mismo tiempo que se está elaborando otro con miras a 1998. El plan de 1991 tiene como objetivo la adaptación de la ciudad de Estocolmo y su región a las nuevas condiciones técnicas y a la integración europea, resolviendo problemas de desajuste entre la infraestructura vigente y las condiciones impuestas por las innovaciones técnicas y las nuevas formas de vida. Tres objetivos fundamentales menciona Malmsten:

1. La necesidad de mejorar el ambiente físico urbano disminuyendo tanto las emisiones nocivas producidas por el tráfico rodado como las causas de los accidentes (cada vez más frecuentes) de tráfico. Se exige el uso de combustibles menos nocivos, pero sobre todo fomentar el uso del transporte colectivo, a pesar de que en Estocolmo es ya el más alto de Europa (un 42% de los desplazamientos en Estocolmo se hacen por vía colectiva).

2. El descongestionamiento del casco urbano, no sólo mediante el desarrollo del transporte colectivo, sino mediante la creación de vías de circunvalación, al propio tiempo que se establecen tarifas de peaje, antes inexistentes en Suecia. Aparte del metro, es necesario mejorar la accesibilidad del tráfico ferroviario de cercanías.

3. Creación de condiciones que favorezcan el desarrollo económico de una sociedad postindustrial y de alta tecnología.

El punto más controvertido del plan regional ha sido el segundo de los mencionados, es decir, la reforma del sistema viario. Los problemas sanitarios y de acceso suponían una mejora de la red viaria que no contribuyera al aumento, sino a la disminución del número de vehículos y de las fuentes de polución atmosférica y de accidentes. Para urgir una solución, ya que los políticos regionales no llegaban a un acuerdo, a pesar de varios años de discusión, se crearon por iniciativa del gobierno tres comisiones, una en cada gran región urbana. La de Estocolmo fue encomendada al director del Banco de Suecia (Beng Dennis) conocido por su integridad personal y su capacidad de negociación. La misión del coordinador estatal era poner de acuerdo a las diferentes partes afectadas: la diputación de Estocolmo, los 15 ayuntamientos afectados, los organismos estatales, las empresas y los grupos de opinión. El director del Plan Regional, Bo Malmsten ha sido el coordinador de las tareas de la comisión y es responsable de los informes elaborados por ella y de la puesta en práctica de los acuerdos.

El llamado *Acuerdo Dennis* ha sido firmado por tres partidos políticos con mayoría en el Ayuntamiento de Estocolmo (socialdemócratas, conservadores, liberales) pero cuenta con partidos y grupos de opinión que están combatiendo ardientemente el plan. Algunos de los ayuntamientos implicados, que habían aceptado el acuerdo, están poniendo impedimentos a su realización. Un madrileño, acostumbrado a lo insoluble e insalubre de la situación del tráfico en la capital de España, sonreiría extrañado al advertir lo intensivo e infectado del debate en una ciudad comparativamente idílica como Estocolmo. Los detalles controvertidos afectan a la posible destrucción de ambientes naturales o de interés cultural al establecerse las nuevas vías de circunvalación. Algunos sospechan que el plan contribuye a fomentar el automovilismo privado más que a limitarlo. Hay una oposición militante también contra la creación de una tercera vía férrea para el mejor acceso de los trenes de cercanías a la estación Central, cuyo establecimiento (en la forma prevista) afecta seriamente al casco histórico de la ciudad. Los enemigos del plan exigen

que una serie de soluciones se lleven a cabo mediante túneles, lo cual supone un aumento de costes del plan de 36.000 millones de coronas a 40.000 millones. Esto en un momento en que el déficit público en Suecia es de los mayores de Europa.

El *Acuerdo Dennis* presupone una inversión, durante un período de quince años, de 16.000 millones de coronas (casi el 50%) para mejoras del transporte colectivo y de 18.000 millones para la reestructuración viaria. Los gastos de dicha reestructuración serán financiados por los derechos de peaje que se van a crear, es decir, por los vendedores de vehículos privados. Las mejoras de transportes colectivos se financian en 2/3 por el Estado y 1/3 por la Diputación.

La elaboración de un nuevo plan regional para 1998 está inspirada en un concepto que se ha puesto de moda en Escandinavia durante los últimos años: *Por una sociedad robusta*. Es sintomático que nuevas metáforas empiecen a sustituir las tradicionales de la sociedad del bienestar.

El nuevo plan regional tiene el propósito de ampliar la región de Estocolmo, que abarca 6.500 km<sup>2</sup>, a una zona de 26.000 km<sup>2</sup> que recibirá el nombre de *Cuenca del Melar* (nombre del lago interior de esta zona y abarcará lo que hoy son las provincias de Estocolmo, Upsala, Vestmanlandia y Sodermandlandia. La población actual de la

provincia de Estocolmo es de 1.650.000 habitantes y la de la Cuenca del Melar 2.400.000. Suecia tiene hoy 8.600.000 habitantes, lo cual supone que más de la cuarta parte de la población del país se halla concentrada en esta zona.

La importancia de Estocolmo y la zona del Melar ha aumentado al desaparecer el Telón de Acero e independizarse las tres repúblicas bálticas, antigua zona de influencia sueca. Estocolmo recupera así su posición central en el Báltico.

La Cuenca del Mälmar como región integrada pretende convertirse en una región atractiva en competencia con otras regiones europeas. La concentración humana se considera como un incentivo para el establecimiento de empresas, siempre que se cumplan dos objetivos:

1. El desarrollo de la infraestructura. Este concepto abarca también el desarrollo del sistema de comunicaciones ferroviarias y de autopistas, pero sobre todo el establecimiento de una red moderna de telemática.

2. El aumento de la competencia profesional adaptado a las nuevas exigencias técnicas.

Mediante la aplicación de lo que se llama *método de escenario* trata la Oficina del Plan Regional de crear imágenes alternativas de una sociedad futura, con centros de empleo de estructura diferente a la actual y otras formas de cooperación profesional menos localizadas que las que conocemos.