

aplicó, en sus expediciones, toda el armazón de la nueva geografía cuantitativa.

Durante años BUNGE, por su acercamiento radical a la geografía urbana, fue un hombre tabú, en la geografía académica norteamericana. No logró encontrar sitio en ningún departamento académico y se ganó la vida de taxista. En sus expediciones aplicaba sus métodos cuantitativos no a la localización industrial –tema predilecto de su generación de geógrafo– sino a la ubicación de puntos de peligro e inseguridad, precisamente en los sitios que habían presenciado lo peor

de la industrialización. La geografía de BUNGE era amenazadora no solamente por su crítica social, sino además porque su postura constituía un desafío a la cultura profesional de la geografía académica. Su marginación profesional fue similar al rechazo que los geógrafos académicos hicieron de los exploradores de principios de este siglo y por motivos semejantes. No obstante, uno de los méritos de BUNGE fue que recuperó, con sus expediciones, una de las grandes tradiciones de la geografía, modificada –con gran sensibilidad– en nuestra época.

## Francia

Claude LELONG

Urbanista. CNRS.

### LOS NUEVOS ESPACIOS DE LA CIUDAD

El conjunto de los dispositivos técnicos disponibles constituyen, *de facto*, un soporte nuevo de la vida cotidiana, transformando las posibilidades de acción y las condiciones de interacción de los empresarios, de los profesionales, de los distintos actores de la ciudad, transformando las nociones de tiempo, espacio, memoria y las geografías relacionales.

El desarrollo de los sistemas técnicos induce formas nuevas de pensar (modelización, simulación, previsión, sistemas, modelos, control e información en tiempo real...) conllevando métodos nuevos de percepción y de uso de los espacios urbanos, así como nuevas representaciones de la ciudad. Esta transformación de los modos de pensar es ya perceptible en las representaciones de la movilidad.

El concepto de aglomeración, que definía la agregación más o menos continua o densa en un espacio urbano de construcciones y actividades, ya no es suficiente ni pertinente para designar la forma espacial de una ciudad contemporánea que se despliega, se extiende, se dispersa y tiende a constituir verdaderas regiones urbanas sin relación con los límites administrativos preexistentes. Las fronteras comunales han sido reconsideradas debido al hundimiento de los empleos de reclutamiento tradicional y familiar. Las fronteras de la aglomeración han sido, a su vez, traspasadas hacia el exterior por la integración de pueblos y ciudades pequeñas en el mercado de trabajo de las aglomeraciones principales, llevando al concepto de zona de población industrial y urbana (ZPIU); este mismo concepto ha sido dejado atrás por la progresión espectacular de los intercambios entre comarcas.

*Complejización:* evolución de la panoplia modal, espacio urbanizado disperso, multiplicación e interferencia entre las áreas de mercado e interacción creciente de la combinación de motivos justificativos del desplazamiento.

*Nueva tipología de los barrios o movildades por barrios:* trastocamiento de la dinámica pertenencia/referencia bajo el impacto de una movilidad escogida que toma el aspecto de una peregrinación. El antiguo sentimiento de pertenencia generado por las relaciones sociales de proximidad (en la vecindad del domicilio) es sustituida por el deseo de apropiarse ciertos aspectos, al menos fragmentarios, de múltiples barrios en un movimiento de peregrinación.

*Hiperurbanidad:* (cf. «Densités et espaces» *Annales de la recherche urbaine* n° 67, juin 1995, en particular S. BORDREUIL «de la densidad habitante a la densidad moviente: la hiperurbanidad») no solamente las órbitas cotidianas pueden ser tan largas como las semanales, sino que la lateralidad de los trayectos puede ser más fuerte a escala global que a escala local.

*Metroglobalización:* nuevos factores producen una movilidad globalizante. Todos los polos de atracción tienden a ser permanentes y objeto de desplazamiento por parte de categorías de usuarios extendidas a la totalidad de la población de la aglomeración. La agrupación de motivaciones secundarias en una misma salida revela a la vez la tendencia a la dispersión geográfica de los motivos del desplazamiento y la tendencia de los habitantes a sentirse concernidos por la totalidad de la oferta urbana cualquiera que sea su alejamiento. El destino del desplazamiento está cada vez más raramente constituido por un solo motivo de desplazamiento. Este destino incorpora ahora diversos factores:

- La necesidad por el usuario de tener en cuenta la dispersión de la ciudad.
- La adecuación o inadecuación de los modos de transporte y redes a la multiplicidad de destinos posibles.
- La devaluación de la proximidad como soporte de inserción social.

- El trastocamiento de la dinámica de pertenencia urbana que tiende a situar la ciudad entera como espacio de pertenencia en vez del barrio.

- La necesidad de recorridos en circuito que multiplican los motivos en el curso de un mismo desplazamiento.

En plan de prácticas de los usuarios tenemos entonces una multipolarización de la aglomeración o de la región urbana. Las líneas de transporte público tienden a ser en parte soluciones de arreglo o de ocio o el modo específico de una categoría. El reparto de los equipamientos urbanos viene a ser una oferta multipolar asimilando cada implantación de servicio a una sucursal. En la «peregrinación» («la peregrinación» movilidad y organización del espacio. La «metroglobalización», Y. ROLLIER & M. WIEL) los investigadores se sorprenden de la separación que existe entre aceptación casi ciega de los habitantes a propósito de la necesidad creciente de desplazamiento y por otra parte de la preocupación que en otros lugares suscita este crecimiento para los técnicos y actores de la decisión del espacio urbano. Estos últimos gestionan los problemas ligados a la complejidad de la movilidad mientras esta complejidad se corresponde con una multitud de situaciones familiares o profesionales, el dato flexible el más fácilmente manipulable mientras otras situaciones están consideradas como intratables o simplemente tratadas en el modo de repartición zona por zona. La complejidad de la movilidad es ineluctable si

conserva esta posición clave de dato social generador de flexibilidad. Los usuarios se acomodan a ella, sin mirar el costo global y lo utilizan para confortabilidad de su estatus social. No son conscientes de los límites de esta solución, si debe duplicarse un crecimiento del número de desplazamientos, se dedican a la «peregrinación» abundando tal vez a lo que se puede llamar «metroglobalización» del espacio urbanizado.

La ordenación de tales espacios debería, probablemente, yacer sobre una nueva mirada llevada a la potencialidad de un espacio urbano-regional, y sobre la consideración de interacciones flexibles entre lugares más o menos distantes, y no sobre un acondicionamiento dirigista en desplazamientos canalizados predominantemente en las representaciones actuales de los actores y sobre todo de los prestadores de servicio.

Todo conjunto urbano encuadra en sí un volumen de trayectos que se solapan, por lo tanto, la pérdida de densidad debería acompañarse de una disminución estadística del número de ocurrencias. Los lugares, las plazas y momentos en los cuales los ciudadanos se acercan los unos a los otros se hacen escasos. A la inversa la ciudad densa sería la ciudad interaccional.

*El ciudadano circulante:* atraído por una nueva concepción del estatus social basada en la capacidad y el derecho a multiplicar los contactos fuera de los territorios tradicionalmente ligados a la profesión y al domicilio, la gente conquista el estatus de ciudadano circulante.

## Portugal

Nuno PORTAS, corresponsal  
Crónica de Teresa SA MARQUES

Arquitecto, FAU-PORTO. Geógrafo. Universidad de Oporto.

### INICIATIVA COMUNITARIA URBANA. REVITALIZACIÓN URBANA

En el último trimestre de 1994 las Administraciones que componen las Áreas Metropolitanas de Porto y Lisboa empezaron a tomar posiciones para la *Iniciativa Comunitária Urban*. Un año después surge la *Revitalização Urbana* (Programa a nivel nacional) para ciudades con más de 100.000 habitantes para reordenar zonas degradadas, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y complementar las acciones de la política de vivienda, según el Programa de Erradicación del Chabolismo - (PER). En la actualidad el artículo 10.º FEDER (PACTE/OUVERTURE, ECOS/RECITE), es el que se tendrá en cuenta por los técnicos en planeamiento urbano.

A dicho artículo y 1.º y 3.º de *Iniciativa Comunitária Urban* no considero necesario hacer referencia por tratarse de iniciativas comunitarias.

La revitalización urbana prevé acciones de reordenación de zonas urbanas en la actualidad ocupadas por chabolas, renovación urbana de zonas degradadas y otras actuaciones en el ámbito de la EXPO 98.

Las filosofías de intervención en las áreas antes citadas, segregadas en términos socio-espaciales, se basan en dos aspectos:

a) Por un lado, apostar por una estrategia basada en la integración del área en un proyecto urbano más global para la ciudad.

b) Por otro, la actual situación de *ghetto* urbano es tan marcada que la única hipótesis posible es apostar por una lógica asistencial, según un estilo de intervención muy participativo, debido a que los niveles de renta, condiciones de habitabilidad, educación y sanidad así lo determinan.