

- 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.

### Para una estrategia de renovación urbana

El barrio, aún siendo una unidad de acción muy eficaz en la reconstrucción del tejido social, cultural y económico, tiene una dimensión geográfica muy limitada para un proyecto urbano más amplio. Si es nuestro deseo acabar con los ghettos, tenemos que actuar a nivel de barrio abordando una estrategia y dentro de una lógica de integración en un proyecto urbano para la ciudad. Hay que tener en cuenta que tanto el territorio en cuestión como su población están marginados en términos de uso y participación del proyecto colectivo y global para la ciudad.

Es este el escenario que se pretende transformar y con estos criterios se interviene en el espacio urbano. Así, la marginalidad socio-urbana del tejido urbano no es entendida como un problema al margen de la ciudad, sino como un problema central para el desarrollo de cualquier estrategia para la misma.

La integración social pasa por el establecimiento de una política urbanística que integre los espacios de las diferentes áreas de la ciudad. Se han propuesto formas urbanas y de vivienda que proporcionen la apropiación individual o colectiva de los espacios, contribuyendo así al aumento de la diversidad cultural y económica de las diferentes áreas metropolitanas.

Se ha optado por una política municipal que apueste por mejorar los espacios públicos y en el desarrollo de un proyecto urbano con fuerza y proyección, no excluyente, que venga a difundirse por el espacio urbano metropolitano.

### Para una estrategia de apoyo y acción local

Hay que tener en cuenta que una política asistencial y subsidiaria puede reproducir los procesos de marginalidad. Por ello, dado que en algunas áreas se está ante una población muy deficitaria en renta, educación y acceso a la cultura, es crucial adoptar una postura mixta. Se puede decir que la situación de segregación alcanzó un umbral por debajo del mínimo y la población implicada no consigue, por sí misma, resolver los problemas sociales y las dificultades económicas con que se encuentra.

Esta línea de orientación se desarrolló a nivel de barrio, donde la consolidación de la comunidad local, sus valores y comportamientos colectivos y su motivación para una fuerte participación individual y colectiva deberían ser valorados.

La metodología adoptada puso en práctica métodos de animación comunitaria, de tal forma que la propia población se conciente y participe activamente en la construcción de los objetivos a conseguir en las correspondientes intervenciones.

Así, las solicitudes presentaron variadas propuestas: desde intervenciones en zonas de chabolismo, pasando por la concentración de barrios sociales de gran densidad, hasta actuaciones en los centros históricos y proyectos urbanísticos de fuerte componente cultural localizados en zonas periféricas.

### ¿Qué se pretende cambiar en Portugal?

- Los responsables políticos siguen sin hacer análisis sobre las grandes cuestiones relacionadas con el desarrollo urbano de las ciudades con más de 100.000 habitantes;

- prevalece aún una postura demasiado asistencialista, muy presente en las intervenciones auspiciadas por el *Programa de Luta Contra a Pobreza*, cuyos principios son más o menos caritativos;

- las intervenciones en materia de rehabilitación urbana, respaldadas por los programas antes citados, fueron cruciales para iniciar una alteración en términos de filosofía de intervención y apostar por una lógica de intervención más estructural e innovadora, en torno a proyectos urbanos con alguna dimensión y perspectiva;

- hubo cierta preocupación para que la intervención propuesta se regulase de forma complementaria y adicional, relativa a acciones que estén o sean desarrolladas en el ámbito de otros programas o estrategias para la ciudad;

- en términos de análisis de proyectos, continúan sin premiarse las intervenciones mejor articuladas y en las que los proyectos estén bien elaborados. Es necesario, pues, que las entidades portuguesas reconozcan los proyectos de mayor calidad y que las administraciones implicadas sean prioritarias en función no sólo de la gravedad de los problemas, sino también de la capacidad demostrada para la elaboración de intervenciones y activación de los procesos de integración. Es lamentable que un año después de aprobadas las siete solicitudes al *Urban*, la mayoría aún no haya iniciado las acciones propuestas;

- finalmente, estos programas exigen una coparticipación de las Corporaciones que han presentado los proyectos que muchas veces no pueden hacerse efectivos por los responsables políticos locales debido a sus graves déficits financieros, aunque justificados;

- las asociaciones de municipios no han sido capaces de anuar esfuerzos hacia una estrategia global para la ordenación de los espacios metropolitanos.

- Por último, aunque las intervenciones hubiesen alcanzado un nivel de coherencia interna y propuesto, en ocasiones, acciones muy interesantes desde el punto de vista de la innovación urbana y de proyección regional, no se hizo un análisis de conjunto para así diferenciar los problemas estructurales que afectan a las zonas periféricas o centrales de grandes ciudades; tampoco se analizaron las necesidades o acciones puntuales locales con mayor o menor proyección. Referente a las cuestiones estructurales (infraestructuras, vías de comunicaciones, medioambiente, etc.) es competencia de las entidades supramunicipales definir prioridades y desarrollar planes de actuación.

- En este sentido, las solicitudes a los programas anunciados corresponden a intervenciones locales y, por consiguiente, con capacidad local de hacer frente a los problemas; siendo, por otro lado, una tentativa de atraer financiación adicional para intervenciones ya consolidadas.

Las Corporaciones excluidas o aquellas que no presentaron solicitud han sido, en su mayoría, las que mantienen una postura pasiva relativa a la financiación y, por tanto, no apuestan por el desarrollo de proyectos integrados de calidad. Los grandes perjudicados, por su constante exclusión, son las Corporaciones sin capacidad financiera para satisfacer

las exigencias de los Programas. Es preciso replantear la forma de actuar en las grandes ciudades, separando los problemas centrales y los proyectos estructurales de las intervenciones locales y, simultáneamente, continuar privilegiando las Corporaciones activas y con capacidad de elaborar y poner en marcha sus propios proyectos.

Traducción del portugués: Pablo Moreira Maia.

## Suecia

José Luis RAMÍREZ

Profesor de la Nordic School of Planning.

### ARQUITECTURA ESPAÑOLA EN LA ISLA DEL NAVÍO DE ESTOCOLMO. EL ACONTECIMIENTO ARQUITECTÓNICO MÁS IMPORTANTE DE ESTE DECENIO EN SUECIA

Estocolmo es denominada a veces «la Venecia del Norte», debido a que la ciudad se extiende por una serie de islas que han ido disminuyendo en número a causa del levantamiento de tierras que todavía continúa aunque lentamente. En la época de los vikingos, hace mil años, todo lo que hoy es tierra firme desde Estocolmo a la zona norte de la región de Uppsala, era un archipiélago. Lo de «Venecia» parece un tanto exagerado para el que habita en Estocolmo. La semejanza se percibiría mejor si el sistema de comunicaciones de la ciudad de Estocolmo hubiera, como en Venecia, aprovechado los caminos del agua (hay un estudio en este sentido hecho por alumnos de la Politécnica). Como todo el tráfico de Estocolmo es rodado, la conciencia de hallarse rodeados de agua no es tan patente como en Venecia.

Enfrente del Palacio Real de Estocolmo y del Parlamento hay un islote llamado *Skeppsholmen* (la Isla de los Navíos), lugar idílico que en otros tiempos fue lugar de esparcimiento de la familia real y a comienzos del siglo XVIII se convirtió en el emplazamiento de la flota sueca. En íntima simbiosis con la vegetación se fueron construyendo talleres, cuarteles, el club de oficiales, viviendas de éstos, el archivo de cartografía, el Almirantazgo, la Escuela de Marina y una iglesia de planta redonda. Como localización para una flota de guerra en tiempos modernos no es la isla lo más adecuado. Por ello, a comienzos de siglo, la marina abandonó *Skeppsholmen*, entablándose una prolongada disputa entre los que pretendían convertir la Isla de los Navíos en una zona residencial moderna y los que defendían la preservación de su imagen arquitectónica cambiando simplemente el uso. Triunfó esta última «escuela» y la Isla de los Navíos se convirtió en localidad de instituciones culturales y de zona de recreo y esparcimiento para los *estocolmienses*, bajo la administración directa de la Dirección General de Obras

Públicas y Patrimonio. Para los que diariamente trabajamos en *Skeppsholmen* tiene ésta la doble ventaja de encontrarse en medio de la ciudad de Estocolmo y al mismo tiempo fuera de ella. Un remanso de paz y de bello entorno en el mismo corazón de la ciudad.

Los viejos talleres y los camarotes de un barco («*Af Chapman*») que anteriormente sirvió como navío de ejercicio y como alejamiento de marinos, hacen hoy la función de albergue juvenil, con plazas muy codiciadas por turistas que no pueden pagar el precio de un hotel. El club de oficiales ha sido ocupado por la Dirección Nacional de Cultura. Los cuarteles se han convertido en Museo de Cultura Oriental, en Escuela Superior de Arte, etc. La que fue Escuela de Marina alberga hoy el Instituto Nórdico de Planificación. El Archivo Cartográfico es hoy Museo y Escuela de Arquitectura y el Pabellón de Ejercicios y Maniobras ha albergado ya durante veinte años el Museo de Arte Moderno, al que voy a referirme en particular.

El Museo de Arte Moderno de Estocolmo, dueño de una amplia colección artística (una de las diez mejores del mundo), ha visto constreñida su actividad por la pequeñez e inadecuadas condiciones de sus locales. Después de varios años de discusión, ante la expectativa de que Estocolmo sea Capital Europea de la Cultura en 1998, el Ayuntamiento de Estocolmo ha decidido construir un nuevo Museo de Arte Moderno en el mismo lugar del actual. El concurso, al que fueron invitados 5 arquitectos extranjeros (Tadao Ando de Japón, Fran O Gehry de EEUU, Kristian Gullischen de Finlandia, Rafael Moneo de España y Jørn Utzon de Dinamarca) fue resuelto en marzo de 1991, saliendo ganador el proyecto denominado Telemachos de Rafael Moneo. En estos momentos, una vez echados los cimientos se está levantando la edificación propia y visible del museo cuya inauguración está prevista para Año Nuevo de 1998. Se