

del territorio es suicida. Sabemos que la utopía de la ciudad jardín del siglo XIX tuvo sus propios límites. Pero no sabemos cómo ofrecer una solución alternativa a la voluntad de las clases sociales con capacidad de adquisición una solución ambientalmente justa y

socialmente segura en el contexto de nuestras descalabradas metrópolis latinoamericanas.

Si sabemos que vamos a comenzar a promover, y ya se está haciendo, un amplio debate para buscar soluciones.

## Francia

Claude LELONG

Ministère de l'Équipement.

### UNA NUEVA FORMA URBANA: EL ARCHIPIÉLAGO

En la segunda mitad del siglo veinte los interrogantes sobre la configuración y los límites de la ciudad europea se hacen más acusados bajo el efecto de dos tendencias aparentemente contradictorias. La primera ha contribuido a confrontar las ciudades europeas con el modelo americano: la motorización generalizada de los transportes ha acelerado el proceso de especialización de los espacios urbanizados. La desconcentración y la explosión de las zonas residenciales con la atomización del hábitat, la implantación en la periferia de las industrias consumidoras de espacio, de los centros comerciales y administrativos cerca de las vías de comunicación y la de actividades de tipo tecnopolitano cerca de los aeropuertos, por ejemplo, han complicado el esquema de organización de las ciudades (1). Por otra parte el mundo aglomerado de la ciudad europea ha perdurado siglos, su persistencia se debe al largo tiempo de desarrollo, pero también al hecho de que sus directrices fueran lentamente realizadas con anterioridad a la generalización del uso de vehículos de motor. Pero hoy la motorización generalizada permite una extensión de la urbanización en un espacio sin parangón común con las anteriores dimensiones, que se refleja tanto en las dinámicas espaciales como en la nueva morfología.

#### De la «aglomeración» al «archipiélago urbano»

Un análisis retrospectivo profundo de las migraciones pendulares en el área de influencia de la ciudad, permite plantear una serie de cuestiones fundamentales relativas a la evolución y futuro de las ciudades, a las relaciones entre medio rural y medio

urbano, a la evolución de la centralidad y de la movilidad urbana y, en definitiva, la relativa a la segmentación, a la división administrativa del territorio.

En la evolución de la movilidad pendular intervienen tres factores con fuerte implicación espacial (desplazamientos diarios por causa laboral):

- la periurbanización de la población, es decir, de los residentes,
- el desarrollo de polos de empleo periféricos y dispersos, que se añaden al polo principal procedente del centro de la ciudad y de algunos municipios de los alrededores densificados, y
- la inestabilidad económica que conduce a cambios de empleo -es decir, de lugares de trabajo- más rápidos que los cambios de residencia. En consecuencia los espacios geográficos se dispersan y distancian unos de otros.

La concurrencia de tránsitos es más compleja, de lectura más difícil, y necesita el recurso de lectura espacial de la trama. Son necesarias tres precisiones complementarias de las migraciones pendulares:

1. Según el esquema centro-periferia: ¿Cómo ha evolucionado el peso del centro respecto de los movimientos que han afectado la **periferia**?
2. Según los sectores geográficos: ¿la extensión de las zonas de empleo, la dispersión de los focos de empleo de la periferia y la ola rompiente periurbana han llegado a compensar la atracción, condicionados ellos mismos por las barreras naturales -como los ríos en el caso de Nantes- o las redes de comunicación?
3. ¿Cómo ha evolucionado la «movilidad vecinal» -constituida por los desplazamientos a corta distancia hacia los municipios vecinos- en el contexto del ensanchamiento espacial del horizonte migratorio, la multipolarización periférica -que ha creado áreas de proximidad- transformando la «geografía de los flujos»?

El concepto de archipiélago urbano es el más adecuado para cualificar la fragmentación física de la ciudad: un archipiélago constituido por la aglomeración urbana central y una amplia corona peri-urbana, que constituye el marco más apropiado para analizar la dinámica espacial de la urbanización contemporánea.

(1) *Le système des villes européennes*, Economica, 1995.

## Dinámica espacial de la aglomeración de Nantes

En el caso de Nantes (2), el archipiélago albergaba en 1990 en el conjunto de sus 137 municipios, 304.000 residentes de población activa, número bastante ajustado a la oferta de empleo, que era de 307.000. Este equilibrio aparente no debe ocultar el hecho de que 17.000 habitantes activos de la aglomeración o de su corona peri-urbana trabajan fuera de ella, mientras que, a la inversa, 20.000 activos entran en la misma para trabajar en ella. Una parte creciente de la población del archipiélago no reside en el «continente» –35% de la población–, sino que viene cotidianamente no solamente para trabajar –se encuentran entre el 73% de los empleos– sino también para consumir, divertirse, ya sea en el corazón de la ciudad ó en su periferia, en los hipermercados o en las galerías comerciales.

Un trabajo apoyado principalmente en el fichero de desplazamientos domicilio-trabajo sacado de los censos de población (INSEE 1975, 1982 y 1990) trata de formalizar la dinámica espacial alrededor de Nantes durante los últimos quince años. La investigación fue llevada a cabo, principalmente, sobre una información estadística y cartográfica de la dinámica espacial urbana, apoyada en la utilización de indicadores que permiten enfocar distintos aspectos, incluida su localización en el espacio geográfico.

El perímetro del estudio, que abarca todos los municipios de la provincia del Loire atlántico y los de una parte de las provincias del Maine el Loire y de Vendée, fue dimensionado ampliamente sin referencia a las entidades administrativas. La finalidad fue la delimitación de un área de influencia cotidiana real de la aglomeración de Nantes, que fue denominada «archipiélago urbano» y que comprendía:

- el continente urbano que se caracteriza por una urbanización continua desde el corazón de la aglomeración hasta sus confines. Corresponde más o menos a la unidad urbana establecida por la definición INSEE de 1990, basada en la continuidad de la edificación.
- los islotes periurbanos comprendidos en un círculo de 40 kilómetros,

– las zonas de periurbanización difusa, con una dispersión de casas en los espacios agrícolas o naturales.

La imagen global deja ver un continente urbano poco sólido, con formas muy contorneadas debidas a los ejes preferenciales de urbanización continua y a las zonas de resistencia que corresponden a los cortes naturales (el Loire, el Erdre, La Sevre nantes) o no naturales como el conjunto Saufiron-Orvault, que no esta ligado al centro de Nantes por una urbanización continua.

Alrededor del continente la dispersión de los islotes periurbanos es muy importante: son islotes de talla pequeña, con polos locales más importantes. La densidad de los islotes es más fuerte que la del cuadrante norte-oeste de la aglomeración, que corresponde al viñedo de Nantes.

Esta periurbanización se realiza por mutación de las aldeas o pueblos agrícolas en islotes periurbanos y se completa en ciertos sectores por la aparición de zonas deterioradas.

La primera conclusión de este estudio es poner en cuestión la concepción tradicional de las aglomeraciones urbanas fundada sobre la continuidad de la edificación. La frontera entre el medio rural y el medio urbano ha estallado. El estudio apunta que a cuarenta kilómetros de Nantes existe ahora un espacio particular que vive en simbiosis cotidiana con el corazón de la aglomeración sin, por lo tanto, poner en cuestión el carácter campesino de los espacios intersticiales, separando los islotes de urbanización continua que marcan los márgenes de la aglomeración.

En este contexto de movilidad creciente el continente conserva su atracción: concentraba en 1900 el 73% de los empleos del archipiélago, y no ha perdido su vitalidad. A escala del archipiélago la centralidad de las actividades se ha mantenido, mientras se ha producido una cierta redistribución relativa de las mismas por la aparición de polos de empleo periféricos en el seno del continente.

Se mantiene una estabilidad estructural de los desplazamientos domicilio-trabajo.

Aparece un aumento considerable de la movilidad domicilio-trabajo entre 1975 y 1990 y el volumen de tráfico entre los municipios del archipiélago ha crecido un 82%. Este crecimiento espectacular de la demanda de transporte debería llamar la atención de los responsables de la circulación y de los transportes públicos urbanos, provinciales y regionales.

Hay, pues, un verdadero choque de territorios: hoy geográficamente la ciudad está por todas partes, pero desde un punto de vista administrativo por ningún sitio.

(2) *Dynamique spatiale de l'agglomération nantaise; les déplacements domicile-travail dans l'aire d'influence nantaise*, DDE 44, 1995.