

---

# Ciudad, dimensiones y multiplicidad

---

PID\_00247485

Jordi Borja  
Paco González

---

Tiempo mínimo de dedicación recomendado: 1 hora

---





# Índice

<b>Introducción.....</b>	<b>5</b>
<b>1. La dimensión espacial en la ciudad.....</b>	<b>7</b>
<b>2. La dimensión temporal en la ciudad.....</b>	<b>10</b>
2.1. La ciudad del pasado como presente. La ciudad clásica y la ciudad moderna .....	10
2.2. La ciudad futura como presente. El reto de hacer ciudad en tres dimensiones .....	13



## Introducción

La ciudad permanece a lo largo de la historia como territorio delimitado y un lugar significativo en el que se concentran diferentes poblaciones y actividades. Y es también un punto de encuentro de flujos (de bienes, servicios, gentes e ideas) que forman territorios o *hinterlands* de geometría variable. La ciudad ha sido siempre un fenómeno cambiante, tanto en su escala como en su estructura territorial, en sus formas de gobierno u organización como en las culturas y en los comportamientos urbanos.

La **ciudad oficial** tiene una realidad indudable, pues es en el ámbito del autogobierno local donde se manifiesta casi siempre un sentimiento colectivo de pertenencia o de identidad. Prueba de ello son las reacciones que se suscitan cuando se plantea integrar municipios en uno sólo o ceder competencias a entidades formadas por conjuntos de municipios.

Se habla de **ciudad real**, en referencia a la aglomeración urbana, para distinguirla de la “ciudad oficial”, administrativa.

La **ciudad ideal** (en el sentido de subjetiva, pensada e interiorizada como comunidad, no en el sentido de modelo deseado o perfecto) es la de nuestro imaginario, la que nos transmite la historia y la cultura, la de la memoria y la identidad, que no siempre coincide con las anteriores y tampoco es la misma para todos, menos aún cuando las poblaciones urbanas son cada vez más diversas por su origen y por su modo de vivir la ciudad.

Otra cosa es que en nuestro imaginario cada uno tenga una visión aparentemente unívoca de ciudad. Aunque menos de lo que parece. Se identifica ciudad con una realidad histórica, física y simbólica, que generalmente coincide con el centro y algunos barrios que lo circundan. Y también con una realidad político-administrativa, el municipio. Ambos pueden coincidir, más o menos, pero están siempre corregidos por la subjetividad de cada persona. Además, actualmente la realidad funcional del territorio y los trayectos de sus habitantes son intermunicipales y los límites territoriales físicos y simbólicos de las poblaciones de la aglomeración se confunden. Una parte de la ciudad, barrios marginales o zonas no residenciales no son percibidos, no son “vistos” ni reconocidos como ciudad. Para los habitantes de ciudades-municipios en la periferia de la ciudad “histórico-simbólica” los lugares de centralidad y de identificación suelen estar situados en esta ciudad inmediata.

Tres ciudades en una: oficial, real e ideal. Y en esta ciudad, o mejor dicho, en cada una de ellas, **conviven tres tipos de poblaciones:**

- La residente, quienes al menos duermen en ella, siendo mayoría quienes pagan impuestos y votan.
- La que trabaja o estudia en ella, quienes cotidianamente usan la ciudad de forma muy intensa pero no residen en ella.
- La que es intermitente o eventual. Quienes acuden para consumir, para acceder a determinados servicios, para asistir a un congreso o a una feria, o a un espectáculo, los que van por ocio o por negocio, que pueden representar tanto una población flotante previsible, estacional o periódica a lo largo del año como en otras ocasiones resultar esporádica o aleatoria. Un ejemplo de población de este tipo sería la turística, que depende de factores cambiantes e incontrolables como los cambios climáticos, la imagen de seguridad y la aparición de nuevas ofertas.

#### Referencia bibliográfica

G. Martinotti (1993). *Metro-poli. La nuova morfologia sociale della città*. Bologna: Il Mulino. Martinotti propone cuatro poblaciones urbanas (habitantes, pendularios, usuarios y visitantes) y tres actividades (residir, trabajar, consumir).

## 1. La dimensión espacial en la ciudad

En la ciudad podemos describir tres principales “**dimensiones espaciales**”:

1) El **territorio administrativo**, el municipio o equivalente es una realidad inevitable, permanece como una importante unidad de gestión de las políticas públicas y es ámbito electoral, de organización y participación políticas, de recolección y agregación de la información. Una parte importante de las actividades interdependientes, de la movilidad de las personas, de la organización de los servicios y de las empresas, de las relaciones sociales y de la percepción simbólica corresponden al territorio municipal. La ciudad municipio principal es “centro” de la ciudad real o metropolitana. Y para los habitantes de los otros municipios metropolitanos su ciudad es también, el más inmediato.

2) La **aglomeración urbana**, la ciudad real o metropolitana, es una realidad física y funcional. Realidad que, actualmente, los servicios públicos tienden a consolidar y a darle carácter oficial mediante nuevos entes políticos que se superponen a los municipios y a veces alcanzan mayor protagonismo que Estos (Londres, Toronto). Incluso se implementan reformas territoriales que generalizan administrativamente los territorios supramunicipales. En algunos ocasiones se logra la unificación de la ciudad real y la oficial, como en los transportes y la red viaria urbana que definen territorios funcionalmente aglomerados y otros difusos o periféricos, o las zonas logísticas e industriales que proporcionan un empleo importante, o las universidades y las grandes superficies comerciales, y en algunos casos incluso los aeropuertos, que devienen nuevas centralidades dotadas además de atributos emblemáticos.

3) Hay una tercera escala territorial que va más allá de la vieja ciudad metropolitana, de la ciudad y sus periferias. Es la **región urbana**, la ciudad de ciudades, un sistema con vocación de construir una fuerte articulación en cuyo marco se puede dar una movilidad cotidiana significativa. Un territorio discontinuo territorialmente, con zonas de alta densidad y otras dispersas, con distintas centralidades.

En unos casos existe una centralidad indiscutible de la gran ciudad, como ocurre con Barcelona en Cataluña, mientras que la enorme fuerza de Madrid en su región la aproxima más al modelo de aglomeración, de megaciudad, por lo menos tendencialmente. París es ambas cosas a la vez, gran ciudad con su centro y su periferia, formada por los cuatro departamentos que la rodean y la gran región, la Île de France, que incluye además otros cuatro departamentos. En otros casos el sistema es más equilibrado, sin que ello sea un juicio de valor, como pueden ser los triángulos de Asturias (Oviedo, Gijón, Avilés) o del País Vasco (Bilbao-San Sebastián-Vitoria) o el eje urbano gallego (de Vigo a El Ferrol, con Pontevedra, Santiago y A Coruña). En Europa el *Randstat* holandés,

el *Rhin-Rhur* alemán o la *terza Italia* del centro de la península son ejemplos muy visibles de esta escala urbana que se ha desarrollado en la segunda mitad del siglo XX.

El renacimiento político y cultural de nacionalidades y regiones, el reforzamiento de los niveles políticos intermedios en los estados unitarios y el auge de las tendencias federalizantes son una expresión de esta nueva escala urbana territorial, de la necesidad de definir políticas públicas para el espacio socio-económico significativo hoy. Sea cual sea su expresión ideológica, el nuevo regionalismo es un fenómeno también extremadamente moderno. Aunque algunas veces vive la contradicción entre la historia que lo legitima y cohesiona culturalmente (relativamente) y la dinámica territorial real (socio-económica, expresada por la movilidad y los intercambios) que la orienta en direcciones a veces distintas. En algunos casos, el territorio de la nacionalidad histórica no coincide del todo con el ámbito socio-económico significativo. Por ejemplo, en el País Vasco no parece que las relaciones con la parte francesa tiendan a ser más intensas que con La Rioja o Cantabria.

Esta tercera dimensión del territorio urbano no es un dato obvio, no hay una delimitación clara, es casi siempre de geometría variable, aunque las políticas y los mecanismos de cooperación deban delimitar territorios precisos en cada caso. Nos referimos al territorio como objetivo estratégico, como “proyecto”. Es un territorio que cuenta con “promotores”, agentes públicos y privados, más o menos concertados, de ámbito de ciudad o de región. En algunos casos puede explicitarse con un plan, una cooperación por programas, un *lobby* para determinados proyectos o una coordinación de actividades o servicios. En otros es simplemente la expresión territorial de procesos económico-sociales en los que intervienen múltiples actores. El caso más simple es la región urbana resultante de la expresión de la ciudad metropolitana y de fusión de su segunda corona con ciudades con historia y centralidad propias. Entonces se produce una articulación de centralidades que constituye una red densa, polarizada por una gran ciudad o, en algunos casos, por centros medio. En otros casos se sitúa en una escala superior, por encima de las áreas metropolitanas y de las ciudades-región, apareciendo las megaciudades y grandes regiones urbanas, que empiezan a estructurarse o por lo menos a definir proyectos comunes. Son las macrorregiones estratégicas y los “ejes” o “arcos”, que, en el caso de Europa, son además casi siempre transfronterizos.

Las regiones urbanas pueden encontrar su marco político en los entes intermedios (provincia o departamento) o, más probablemente, en las “regiones” políticas. Las megalópolis o macrorregiones requieren un mínimo de planificación o coordinación de grandes proyectos y servicios, pero no una estructura política.



La primera vez que se utilizó el término *megalopolis* fue a finales de los años cincuenta para referirse al fenómeno urbano del noreste de Estados Unidos, de Boston a Washington, con centro en Nueva York, un eje de más de 1.000 km con 40 millones de habitantes. La megalópolis era un concepto distinto al de área metropolitana, pues definía una realidad distinta, de mayor escala y excepcional, en tanto que el concepto de área metropolitana se generalizaba en la misma época y se aplicaba a múltiples situaciones.

#### Referencia bibliográfica

J. Gottman (1961). *Megalopolis: the Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. Cambridge MA: MIT Press.

Las dos macrorregiones metropolitanas japonesas (Tokio-Yokohama y Kyoto-Osaka-Kobe) tienen más elementos de regiones estratégicas que de simple región urbano-metropolitana, entendida como extensión de la ciudad metropolitana surgida de la Revolución industrial. Y es aún más claramente una macrorregión el eje que articula el tren bala entre ambas. En Europa se han popularizado la “banana azul” (de Londres al norte de Italia, siguiendo los ejes del Rin y el Rhone), el arco atlántico (de Amberes a Lisboa) o el arco mediterráneo occidental, que son territorios estratégicos que perdurarán más o menos, según las políticas exitosas que se puedan articular a esta escala.

El auge de los planes estratégicos es, en algunos casos, una respuesta a este nivel, como lo fue el primer plan de Barcelona, que ya definía un territorio multipolar como objetivo estratégico deseable que incluía a Valencia, Zaragoza, Palma de Mallorca, Toulouse y Montpellier como red de ciudades soporte de esta macrorregión europea. A diferencia del ámbito metropolitano, que al requerir políticas y servicios públicos estatales genera estructuras políticas administrativas y fuertes conflictos (entre los municipios y la región o el nivel intermedio o entre un municipio periférico y el central), el ámbito macrorregional más bien suscita interés y atracción, pues aparece de suma positiva (nada que perder, todo que ganar). Por ejemplo, ciudades como Marsella o incluso Lyon manifestaron su interés en articularse con la macrorregión estratégica propuesta por el Plan de Barcelona.

#### Ciudades transfronterizas, regiones estratégicas y ejes urbanos

El caso de Barcelona ilustra bien esta triple realidad urbano-internacional. Se está configurando una realidad de región metropolitana en el noreste de la Península ibérica que prácticamente integra la zona costera y prelitoral desde el sur de Tarragona hasta Perpiñán (Francia), con centralidad principal en Barcelona. Con el tren de alta velocidad, la primera de las ciudades citadas estará a 25 minutos de Barcelona y la segunda a 45 minutos. Por eso el alcalde de Perpiñán ha dicho algunas veces que Perpiñán y Barcelona están en la misma área metropolitana. En una escala superior aparece la región estratégica (ya definida en el primer plan estratégico de Barcelona a finales de los años ochenta), que incluye regiones francesas (Midi-Pyrénées y Languedoc) y españolas (Comunidad Valenciana, Aragón, Baleares y Cataluña) y que dio lugar a una red formal de las seis ciudades capitales, a la que se asociaron otras de menor talla (como Girona, Perpiñán, etc.) que se denominó C6 y desarrolló algunos proyectos comunes (infraestructuras de comunicaciones, turismo, oferta cultural, etc.). Y subiendo un nuevo y más etéreo escalón, se sitúan los ejes urbanos, que se constituyen alrededor de una reivindicación supraestatal (por ejemplo, los fondos europeos) o para impulsar algún gran proyecto de interés común. Ejemplos de ejes urbanos europeos son, por ejemplo, los programas derivados de la promoción de un “Arco mediterráneo occidental” o las propuestas (discutibles) de unir las cuencas del Rhone con las del Pirineo oriental.

## 2. La dimensión temporal en la ciudad

En los nuevos marcos físicos y culturales citados anteponemos la definición de las demandas sociales y de los derechos ciudadanos a la ingeniería institucional. Nos interesan las formas de gobierno y los mecanismos participativos en la medida en que expresan o hacen posible la confrontación de posiciones ante las distintas dinámicas urbanas que se manifiestan en la realidad urbana. Esto es indispensable para dejar sin coartada al fácil “surfismo” que tanto tienta a los profesionales. Sobre la base de posiciones políticas claras y de valores fuertes y explícitos, que no hay que confundir con dogmas especulativos o normativos, se deben hacer propuestas sobre la ciudad. Es decir, “hacer ciudad” a partir de la consideración prioritaria de los derechos de la ciudadanía en nuestra época y no de una visión unilateral y subjetiva del caos o de la difusión urbana desestructurada. Como se apunta en distintos momentos en este texto, una visión dialéctica de los procesos urbanos nos parece lo más adecuado. En la ciudad actual se perciben tanto dinámicas “objetivas” contradictorias como conflictos sociales, culturales y políticos entre diferentes colectivos.

En la ciudad podemos describir tres principales “dimensiones temporales”:

- La **ciudad histórica** que podemos denominar “clásica”, renacentista, barroca o preindustrial, que ha forjado durante generaciones y hasta hoy el modelo “cultural” de ciudad. Es la ciudad que percibimos en su totalidad.
- La **ciudad moderna** resultante de la Revolución industrial, de los centros históricos renovados y expandidos (Haussmann) y de los ensanches (Cerdà), de la zonificación (*zoning*) de la moderna planificación urbana y de los suburbios populares. Es la ciudad que la mayoría de la población usa y conoce por sus trayectos habituales.
- La **ciudad futura** que se forja hoy ante nuestros ojos, de difícil percepción por sus límites difusos y variables, que engloba la ciudad grande o conurbación preexistente y un conjunto de núcleos de todos los tamaños y edades, así como zonas rurales o espacios naturales. Es la ciudad que aún no entendemos, es el principal desafío urbano.

### 2.1. La ciudad del pasado como presente. La ciudad clásica y la ciudad moderna

La ciudad histórica existe y, para ser exactos, hay que considerar (y, por lo tanto, catalogar) como ciudad histórica el conjunto de la ciudad heredada, tanto la ciudad medieval o romana como la ciudad barroca (o colonial en América Latina), tanto la ciudad de los ensanches y avenidas del siglo XIX como la de

#### Referencia bibliográfica

F. Ascher (2001). *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. París: L'Aube (traducción española en Alianza Editorial, Madrid, 2003).

los barrios obreros y de las fábricas de los siglos XIX y XX. Tanta memoria histórica poseen los monumentos civiles o religiosos como los barrios populares, las estaciones de ferrocarril, los puertos o los edificios centrales emblemáticos firmados por arquitectos renombrados. Otra cosa es dilucidar qué se puede o se debe conservar, renovar, reconvertir para un nuevo uso o directamente derribar para fabricar un nuevo espacio urbano.

El equilibrio entre la memoria y el futuro, el buen camino que nos conduzca al mejor uso posible de los elementos urbanos, no es fácil de encontrar ni de seguir; no hay recetas exportables, independientes de la realidad en la que se aplicarán. Muchos intereses y prejuicios dificultan evitar tanto el museo como el abandono. No es fácil acertar en la reutilización de la herencia como tampoco lo es aplicar la decisión, necesaria en ciertos casos, de hacer tabla rasa para dignificar la ciudad existente. Siempre se trata de opciones delicadas para las que no hay otro criterio más que evitar cualquier fundamentalismo. No todo debe conservarse, y tampoco hay jerarquías inmutables, pero la herencia urbana merece ser considerada. Toda la ciudad es histórica, toda la ciudad es dinámica, todos los elementos de la ciudad heredada son susceptibles de permanecer o desaparecer, ninguno es sagrado. Hay que explicitar primero los valores y luego los objetivos urbanísticos. Y a partir de aquí evaluar las posibles opciones y sus impactos, para luego poder tomar decisiones bien justificadas.

Esta ciudad presente, pero que nos viene del pasado, es reducible principalmente a dos modelos:

**La ciudad clásica**, renacentista, barroca, que incluye y transforma la ciudad medieval en la ciudad monumental, de los grandes edificios que dan identidad a la comunidad urbana. La ciudad del mercado y de la plaza, del ocio y del encuentro. Es la ciudad de la densidad y de la mezcla de usos y de poblaciones (por lo menos en el pasado), en la que el espacio público está siempre presente y cuyo uso habitual es estar o andar. También es la ciudad del poder, religioso y político-militar, los grandes edificios-fortaleza caen sobre el espacio público, el capitalismo mercantil (preindustrial) hizo del intercambio el fundamento de la vida urbana. Esta ciudad fue *civitas* o *polis*, lugar de ciudadanía y lugar de poder. Aunque unos fueran más ciudadanos que otros, ya que hasta llegar el siglo XX la democracia fue, de *iure* o *de facto*, censitaria, según la propiedad, el nivel de educación y el rol patriarcal. Y en nuestra época los fenómenos migratorios han renovado formas de democracia censitaria.

Esta ciudad histórica es la que en nuestro imaginario identificamos casi siempre con ciudad *strictu sensu*, a la que atribuimos valor de centralidad, la que marca la diferencia, la identidad o la que por lo menos proporciona el emblema, la imagen de marca de la ciudad, la que todavía nos transmite más “sentido”. La monumentalidad se convierte en elemento de integración ciudadana, la socialización del uso de la ciudad clásica es un requisito indispensable para la cohesión social y la gobernabilidad de la ciudad pasada y presente. La ciudad histórica está en nuestro imaginario, y también en la realidad física y

funcional de la ciudad actual. El desafío hoy es saber encontrar su rol funcional y simbólico en el nuevo territorio urbano que va más allá de la ciudad metropolitana producida por la sociedad industrial.

**La ciudad moderna**, de la Revolución industrial y de las nuevas infraestructuras ferroviarias y portuarias. De los ensanches y de las nuevas centralidades decimonónicas. También de los barrios obreros, algunos herederos a su vez de los suburbios de la ciudad medieval o clásica, otros de la reconversión de pueblos agrícolas vecinos de la urbe comercial y administrativa, otros subproducto de la implantación de las industrias. Y también de la marginalidad y de la autoconstrucción, de *La horda* (Blasco Ibáñez) o de las *Clases laboriosas y clases peligrosas* (Chevallier), que atemorizaban a los burgueses de *La educación sentimental* (Flaubert) y atraían a los aristócratas decadentes de *Vida privada* (Sagarra); la ciudad que pierde su nombre (*Donde la ciudad cambia su nombre*, Candel), de las barracas contemporáneas del desarrollo de los ensanches (Bohigas). Esta “otra ciudad”, pobre y marginal, que hoy asociamos más con el mundo latinoamericano, estaba muy presente hasta hace pocas décadas en las ciudades europeas, y todavía no ha desaparecido: el “cuarto mundo urbano”, más o menos escondido, está en los centros degradados, en las periferias no renovadas y en los intersticios de la aglomeración urbana.

La ciudad moderna, hija de la Revolución industrial, es también la ciudad que, merced a la electricidad y a las nuevas técnicas constructivas, edificó en altura. Las modernas zonas centrales, en parte mediante la reforma de la ciudad histórica, como la proyectada por Haussmann en París, y en parte mediante los nuevos ensanches, como el proyectado por Cerdà para Barcelona, se reservaron prioritariamente para los sectores medios y altos, aunque también existan zonas de mezcla social.

Es sobre todo la ciudad que se expandió hacia las periferias, que colonizó las zonas rurales circundantes y que incorporó funcionalmente, en muchos casos también administrativamente, a los municipios del entorno. Los nuevos medios de comunicación, basados en el vapor y en la electricidad (tren, tranvía, metro), hicieron posible la expansión de la ciudad metropolitana. Esta ciudad llega a nuestros días con multitud de problemas no resueltos, con deudas sociales pendientes, con barrios y municipios periféricos que no tuvieron nunca centralidad y que el tiempo ha deteriorado. Periferias afectadas por obsoletas y nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias o aeroportuarias y por la crisis de la vieja industria. Territorios mal conectados entre sí, en los que en el mejor de los casos la autoconstrucción fue sustituida por conjuntos residenciales públicos o sociales, de espacios públicos y equipamientos pobres y de una homogeneidad social que genera en muchos casos un círculo vicioso que hace la exclusión más fuerte que la cohesión comunitaria. Son áreas que hoy sufren una acentuación del proceso marginalizador cuando se convierten

en el refugio de una gran concentración de nuevos inmigrantes, sin papeles, sin trabajo estable, sin integración cultural y, en muchos casos, sin aceptación social.

Estas áreas del desarrollo metropolitano, con sus tramas urbanas pobres y fragmentadas que se manifiestan por la miseria del espacio público y la mala calidad de los conjuntos de vivienda, han tenido históricamente gobiernos municipales débiles por la falta de recursos propios y escasez de capital social e intelectual. A esto se ha añadido el coste que han pagado por la expansión de la ciudad central, que ha ido enviando a las “afueras” lo no deseado de las instalaciones logísticas, actividades molestas y colectivos sociales de bajos ingresos y, en ciertos casos, problemáticos.

Esta ciudad nos plantea, por lo tanto, un doble desafío que, en términos de la sociología propia de la sociedad industrial, podríamos simplificar en lo que representa, por una parte, la ciudad “burguesa”, cuya calidad y funcionalidad está amenazada por la congestión y la especialización terciaria, y, por otra, la ciudad “proletaria”, cuya composición social está cada vez más caracterizada por la presencia de las clases medias urbanas que demandan que se haga ciudad de “calidad”, es decir, dotada no solo de áreas de vivienda de *standing* ciudadano, con espacios públicos, equipamientos y servicios básicos adecuados, sino también con elementos de centralidad, de monumentalidad, con actividades y servicios atractivos para el conjunto de la ciudad metropolitana, que le proporcionen visibilidad en esta.

Los desafíos que plantean los dos modelos históricos de ciudad, la “clásica” o histórica y la “moderna” o metropolitana, han sido el marco de las respuestas que ha dado la cultura urbana de la segunda mitad del siglo XX. Con independencia de las políticas urbanas llevadas a cabo, hay que reconocer que las respuestas existen, que sabemos cómo hay que tratar ambos modelos según los objetivos que se consideren deseables. Hay ejemplos en el urbanismo de las ciudades españolas que ofrecen una síntesis de los principales conceptos e instrumentos que se pueden utilizar con éxito para responder a estos desafíos.

## **2.2. La ciudad futura como presente. El reto de hacer ciudad en tres dimensiones**

Pero hay una tercera ciudad que se configura ante nuestros ojos, compuesta por la movilidad que se da en los actuales territorios urbanos, la diversidad de espacios articulados y las temporalidades urbanas coexistentes. La ciudad de la llamada *sociedad del conocimiento* plantea nuevos desafíos para los cuales las respuestas son, hoy por hoy, imprecisas y contradictorias. Y hay que reconocer que para esta tercera dimensión las respuestas, modestas o arrogantes, son por ahora muy insuficientes.

Apuntemos ahora únicamente un criterio de actuación que ampliaremos más adelante: los proyectos urbanos potentes, con voluntad transformadora, estratégicos, deberían plantearse como intervenciones con efectos en las tres dimensiones citadas. Los proyectos urbanos serán tanto más constructores de ciudad cuanto más interescales sean, cuanto más se piensen como elementos transversales a las tres dimensiones urbanas.

¿Qué queremos decir? Un proyecto de nueva centralidad en la periferia de la ciudad central debería pensarse no solo con relación a esta, sino también como elemento polar de la gran región urbana. Y lo mismo si se trata de un proyecto en el centro histórico: debe asumir un rol regional.

La **ciudad futura** es la que se está haciendo hoy, pero ¿es la ciudad futura la ciudad global? No, la ciudad global no existe físicamente. A principios de la última década del siglo pasado, Saskia Sassen puso de moda un ranking de ciudades globales a partir de una elite muy restringida de urbes (Nueva York, Londres y Tokio), que luego amplió sin que los criterios estuvieran muy definidos. Establecía como característica de estas no solo ser lugares de control sino lugares de producción de:

“[...] servicios especializados que necesitan las complejas organizaciones para poder controlar la dispersión de la red de factorías, oficinas y servicios [...] y [...] de innovaciones financieras y la creación de mercados, ambos centrales en la internacionalización y expansión de la industria financiera”.

Su interpretación fue una afortunada simplificación mediática. Aunque no corresponde del todo a la mayoría de las realidades urbanas actuales en las que se mezclan elementos globalizados (funciones, actividades, grupos sociales o culturales, relaciones) con otros “localizados”, es decir, autocentrados en la actividad económica o las relaciones sociales de ámbito local o regional.

Por su parte, la conceptualización de Manuel Castells sobre la ciudad global la sitúa en un nivel “no urbano”, dado que la define como una red de elementos globalizados que pueden o no estar físicamente en determinadas áreas urbanas. *Galaxia Internet* o *ciudad virtual* son conceptos útiles para el análisis del mundo actual, pero es un nivel de análisis distinto del que se requiere para implementar políticas de “hacer ciudad” en los espacios físicos concretos, en las ciudades singulares.

Y, sin embargo, la ciudad de la “sociedad de la información” existe, no es una utopía, ni una e-topia (Mitchell), y desarrolla una nueva lógica de producción con su reflejo en las sociedades y sus espacios urbanos. No es una ciudad virtual, aunque posea elementos de ello, ni se confunde obviamente con la ciudad metropolitana, aunque en parte se superponga a ella. Esta ciudad futura que se construye hoy se desarrolla mediante dialécticas urbanas contrapuestas con algunos elementos comunes como son:

#### Referencia bibliográfica

S. Sassen (2001). *The Global City. New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press (reedición).  
(Traducción castellana, 1999: *La ciudad global. Nueva York, Londres y Tokio*. Buenos Aires: Eudeba.)

#### Referencia bibliográfica

W. Mitchell (2001). *E-topia: vida urbana, fin pero no la que nosotros conocemos*. Barcelona: Gustavo Gili.

- La construcción progresiva de un territorio urbano basado en redes (físicas y virtuales) caracterizado por la discontinuidad, por la diversidad de centralidades y de movibilidades, por la multiplicidad de temporalidades en los usos de la ciudad, por la heterogeneidad de núcleos de población (ciudades de distinta talla e historia, municipios y entidades intermedias que se solapan, mezclas de poblaciones residentes y poblaciones usuarias) y por la alternancia entre zonas densas y zonas difusas.
- El territorio de esta “ciudad de ciudades” es de geometría variable, no es solamente un dato (en realidad pueden elaborarse diferentes mapas según las dimensiones que se tengan en cuenta); también es resultado de las estrategias públicas y privadas que se den en el mismo.
- Los sistemas de gobierno, de planificación, de gestión de los programas y de los servicios públicos no pueden organizarse o diseñarse según los modelos administrativos tradicionales, por lo que aparecen nuevos conceptos e instrumentos como la planificación estratégica, la contractualización de las relaciones interinstitucionales, la cooperación entre iniciativa pública y privada, la gestión social, la participación deliberativa, etc.
- Nuevas fracturas y desigualdades sociales se añaden a las existentes. Los colectivos sociales excluidos territorialmente debido a la fragmentación y a la privatización de los espacios urbanos y a la desigualdad ante la movilidad. La fractura digital que separa las áreas bien conectadas telemáticamente (cable especialmente) de las no tan bien conectadas y que separa los sectores sociales que disponen de los medios para usar las TIC y el resto. Los caídos de la vieja economía o los “out” respecto a las nuevas demandas del mercado. La exclusión de las poblaciones atraídas por el auge de las regiones urbanas “globalizadas” y que sufren múltiples discriminaciones (el efecto llamada no es producto de una legislación más o menos permisiva sino de la atracción de los niveles de vida o de consumo que los medios de comunicación o la movilidad de las poblaciones difunden).
- Las nuevas políticas urbanas que hay que inventar. Hacer ciudad en esta tercera dimensión es hoy un reto comparable a lo que fue el plantear la ciudad renacentista como expansión de los burgos medievales o el salto a la ciudad industrial y metropolitana respecto a la anterior. Se puede calificar este salto de *revolución urbana*.

Es un salto de escala que exige nuevos modelos, aunque en esta fase, como ocurre siempre al inicio de un periodo de cambio, se tienden a reproducir, a reutilizar o adaptar los viejos modelos, sean los de la ciudad densa o los de la ciudad jardín, los del *zoning* o los del hábitat rural, los rascacielos en el campo o los viejos núcleos renovados.

#### Referencia bibliográfica

F. Ascher (2001). “La nouvelle révolution urbaine: de la planification au management stratégique urbain”. En: A. Masboungi (ed.), *Fabriquer la ville, outils et méthodes: les aménageurs proposent* (págs. 21-32). París: La Documentation française.

Esta ciudad plantea nuevos desafíos de oferta competitiva para la actividad económica, de cohesión social, de gobernabilidad y de sostenibilidad. Pero previamente debemos saber cómo es la sociedad urbana, qué nuevos comportamientos se dan en la relación población-territorio para construir las respuestas adecuadas, que pueden apoyarse en unos comportamientos o aspiraciones de la colectividad y contrariar otros, pero tenerlos en cuenta todos.

Hacer ciudad en esta tercera dimensión urbana es seguramente el reto más difícil y novedoso, pero no implica dejar en segundo término las otras dos dimensiones. Los problemas heredados y no resueltos hay que abordarlos, por razones de justicia social y de funcionamiento del sistema urbano. Pero además en estas ciudades, la clásica y la industrial, se dan procesos de cambio que son también importantes oportunidades urbanas para el conjunto del sistema urbano regional.

El urbanismo debe afrontar el reto de hacer ciudad en esta tercera dimensión y no podemos esperar a inventar y experimentar nuevos modelos. Ahora nos parece que debemos buscar fórmulas para que los proyectos urbanos de hoy, sea cual sea su naturaleza y localización, tengan un impacto constructivo en las tres dimensiones citadas. Por su complejidad y diversidad de escalas la ciudad es un todo, desde su dimensión arqueológica hasta la virtual, y los proyectos más interesantes, con más capacidad de transformación, son aquellos que tienen eficacia en las tres dimensiones, aunque se sitúen solamente en una de ellas.

La cultura del proyecto urbano hoy no es el hacer productos urbanos, que son meras piezas desarticuladas, sino elementos de ciudad que construyen un puzle significativo.