

Centralidad y policentralidad urbanas: interpretaciones, teorías, experiencias

Centrality and urban police: interpretations, theories, experiences

Alice Beuf

Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá

aabeuf@unal.edu.co

<https://orcid.org/0000-0002-2181-1481>

RESUMEN

El artículo es un estado del arte sobre los conceptos de centralidad y policentralidades urbanas. Analiza la construcción de los conceptos y sus diversos enfoques en la geografía urbana contemporánea y plantea el debate sobre el proceso de recomposición de la centralidad en las grandes metrópolis en el mundo y en Latinoamérica, desde la geografía económica, los estudios de la movilidad cotidiana y de los modos de vida y transformación de la sociabilidad urbana. Presenta los retos a la hora de planear centralidades urbanas a partir de unos ejemplos en ciudades europeas con tradición en planeamiento urbano.

ABSTRACT

The paper is a state of the art on the concepts of centrality and urban polycentricity. It analyzes the construction of concepts and their different approaches in contemporary urban geography and raises the debate about the process of recomposition of centrality in the great metropolis in the world and in Latin America, from economic geography, studies of daily mobility and of the ways of life and transformation of urban sociability. It presents the challenges when planning urban centralities from some examples in European cities with a tradition in urban planning.

PALABRAS CLAVE:

centralidad urbana; policentralidades; derecho a la ciudad; modelos urbanos; centros históricos.

KEYWORDS:

urban centrality; polycentricity; right to the city; urban models; historic centers.

Recibido: 26/09/2018

Aceptado: 07/01/2019

Citar como:

Beuf, A. (2020). Centralidad y policentralidad urbanas: Interpretaciones, teorías, experiencias. *Espiral, revista de geografías y ciencias sociales*, 1(2), 131 - 155. <http://dx.doi.org/10.15381/espiral.v1i2.17135>

© Los autores. Este artículo es publicado por Espiral, revista de geografías y ciencias sociales de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la licencia Creative Commons Atribución- No Comercia_ Compartir Igual 4.0 Internacional. (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>) que permite el uso no comercial, distribución y reproducción en cualquier medio, siempre que la obra original sea debidamente citada.

Este artículo propone un estado del arte sobre la manera como la investigación urbana internacional, y especialmente europea, teorizó los conceptos de centralidad y policentralidad urbanas. Inicia con una revisión de los orígenes del concepto de centralidad en geografía y en un segundo momento, presenta un estado del arte sobre el proceso de recomposición de la centralidad en las metrópolis contemporáneas: las nuevas formas urbanas, los factores de cambios y los debates que suscitaron estos procesos. En la medida en que los conceptos de los investigadores influyen sobre la manera cómo los planificadores tratan un tema, el artículo repasa al final las principales experiencias de creación de nuevas centralidades en países europeos con tradición de planeación urbana.

1. Centralidad urbana: orígenes de un concepto

1.1 El centro urbano, un lugar con significaciones

Históricamente, la ciudad es una forma espacial de organización social que permite a las sociedades multiplicar las interacciones sociales. Hasta finales del siglo XX y la revolución de las tecnologías de la Información y Comunicación, el obstáculo a las relaciones siempre ha sido la distancia. La construcción de ciudades fue la respuesta de las sociedades para hacer posible la co-presencia de los hombres y de las actividades en un territorio limitado y así fomentar la diversidad de los intercambios. Por eso, a lo largo de la historia, las civilizaciones más urbanizadas fueron las civilizaciones comerciantes, como por ejemplo las civilizaciones mediterráneas en la Antigüedad. Fenicios, Griegos, Egipcios, Cartaginenses intercambiaban sus productos que circulaban por vía marítima: los transportes fluvial y marítimo eran efectivamente los más rápidos y seguros hasta la invención del ferrocarril en el siglo XIX. Así se explica la importancia histórica de las ciudades portuarias. Al contrario, las civilizaciones agrarias, formadas por comunidades rurales dispersas que vivían prácticamente en autarquía, produjeron muy pocas ciudades, en el mejor de los casos pequeñas ciudades cuya función principal era el control y la administración de las zonas rurales.

De esta manera, la conjunción de la diversidad y la densidad constituye el principio mismo de las organizaciones urbanas, lo que define el carácter propio de las ciudades, es decir su urbanidad. Esta definición permite a (Lévy, 1994) clasificar las ciudades según su grado de urbanidad. La idea es que el recurso urbano es plenamente explotado cuando se maximizan las oportunidades de interacción social, los encuentros programados, pero también los encuentros aleatorios, fortuitos, que son el centro de la experiencia urbana (concepto inglés de *serendipity*). La configuración de las ciudades responde de manera más o menos «eficaz» a esta exigencia de maximización de las interacciones. Así, Ámsterdam representaría el modelo de la ciudad europea, compacta, densa y diversa, que presentaría el más alto nivel de urbanidad. Johannesburgo representaría el modelo opuesto, el de una ciudad de un país nuevo, poco densa y segregada en barrios homogéneos, y que presenta entonces un nivel bajo de urbanidad. Pero, a partir de esta grilla de análisis, es igualmente posible identificar espacios urbanos en el interior de una misma ciudad, más o menos dotados de urbanidad.

El centro urbano es entonces el espacio urbano que concentra, con el más alto grado de densidad y de diversidad, poblaciones, hitos y símbolos urbanos, usos, flujos, intercambios. Este espacio es central no en razón de su posición geométrica dentro del espacio urbanizado (definición geométrica de la centralidad), sino más bien en razón de su capacidad a concentrar las interacciones sociales de diferente naturaleza. Habría entonces dos sustancias: la una conceptual, la centralidad, que remite a la propiedad de una ciudad de concentrar servicios y recursos urbanos en su globalidad

o en ciertos lugares llamados “centralidades”, en plural. Y la otra, física, que se refiere al lugar, al centro urbano.

Sylvia Ostrowetsky (1994) propone una definición del centro, según la cual el centro urbano no es totalmente definible ni por su forma, ni por su función, ni por su posición. Es centro porque proporciona a la ciudad su identidad: el centro monumental y de agrupamiento simboliza la ciudad como punto de partida de una pertenencia política, jurídica, religiosa; porque es el lugar donde vienen a confrontarse o ponerse de acuerdo las fuerzas vivas que constituyen la sociedad urbana; porque es un punto de convergencia, un espacio de concentración, de densidad. El centro es el núcleo, el corazón, el punto vital de la organización urbana.

La geometría (punto de origen de la ciudad), la forma arquitectural y los contenidos políticos y sociales constituyen el centro; pero ninguno de esos elementos es necesario ni suficiente para que el centro urbano sea identificado como tal.

En las ciudades históricas, como las ciudades coloniales de la América hispánica, el centro urbano es generalmente único. Su identificación por los ciudadanos, así como por los viajeros releva de la evidencia. Se destaca en el paisaje urbano debido o a su monumentalidad, o a través del ordenamiento de un espacio vacío como una plaza para facilitar los encuentros y los intercambios sociales o por los dos a la vez (monumentos que limitan y adornan la plaza). El centro urbano es un lugar, un espacio, delimitado por un corte neto en el paisaje (como murallas o cintura de bulevares) o sin límites (se observa entonces un gradiente de densidad y de diversidad a medida que se aproxima del centro).

Tradicionalmente, el centro urbano, único, es multifuncional. Por ejemplo, la plaza principal agrupa a menudo la catedral y la alcaldía: centro religioso y centro político. Otras funciones pueden ser atribuidas a un centro urbano: centro cultural, centro de intercambios y de comercio, etc. El centro urbano puede igualmente tener su centralidad de su carga simbólica; se trata entonces de un monumento o objeto urbano que evoca un momento importante de la historia colectiva que va a mantener el poder de reagrupar los ciudadanos alrededor de una memoria y de una identidad colectivas. Cada época, cada sector de actividad ha producido sus propias formas de centralidad. Es por eso que la centralidad del centro urbano es una construcción histórica y social: la forma en que se asocian o no en el espacio del (de los) centro(s) urbano(s) los distintos tipos de centralidad es el producto de la historia y expresa una ideología social.

Para ilustrar en que la centralidad del centro urbano es una construcción histórica y social, desarrollamos a continuación el análisis de Jérôme Monnet sobre el centro de México. En *La ville et son double : Images et usages du centre, la Parabole de Mexico*, este autor propone una historia de las representaciones del centro de México a partir de una revisión de la literatura, de las crónicas de la época y de la prensa entre los siglos XVI y XX (Monnet, 1994). Muestra cómo las representaciones del espacio – aquí del centro – influyen sobre los usos, orientan la acción sobre el espacio, pero también cómo las representaciones traen consigo el proyecto de sociedad del grupo dominante. Analiza cómo, después de la conquista, la ciudad colonial de México es construida sobre los escombros de la capital azteca Tenochtitlán. Como las otras fundaciones coloniales españolas, la organización del espacio expresa una ideología utópica. Se trata de crear una ciudad ordenada, que se opondría a las ciudades europeas de la época, percibidas como desordenadas, sucias y decadentes, pero sobre todo de crear una ciudad que permite imponer el orden de los colonizadores y representar la unidad social de esta nueva sociedad. El modelo arquitectural del damero colonial en el que una manzana es liberada para la Plaza Mayor refleja este proyecto. La catedral y el palacio de gobierno rodean la plaza que reúne entonces el centro religioso y el centro político. Pero la Plaza Mayor, o Zócalo, es igualmente el centro comercial que

abriga el mercado principal de la ciudad, a cielo abierto. Tal configuración manifiesta la voluntad de los conquistadores de integrar el conjunto de la sociedad en el nuevo orden colonial. Lo que es interesante es que las representaciones asociadas al centro cambian brutalmente en el siglo XVIII: se pasa de una visión muy positiva de la ciudad, de su centro y de su mercado, percibido bajo el ángulo de la abundancia y el encuentro, a una percepción negativa que hace hincapié en la falta de higiene, la anarquía, la mezcla de géneros: un conjunto de elementos generador de todos los males urbanos. Este cambio de representaciones está ligado a una nueva ideología socio-espacial: la del progreso, que sigue a la de la utopía. De ese momento en adelante, las ciudades europeas son presentadas como modelo, en primer lugar, Madrid que Felipe II escogió en 1561 como su nueva capital. Este cambio de representación es el origen de acciones urbanísticas para transformar la ciudad, y especialmente las funciones y el paisaje del Zócalo. El mercado va a ser desplazado, la plaza se transforma en un gran espacio vacío: el centro pierde su función comercial, asociada a la socialización, al centro como lugar de intercambio y de encuentro de los ciudadanos. De repente, la función política del centro se vuelve exclusiva (siendo asociada a la función religiosa) y la Plaza Mayor cesa de ser un espacio integrador: la plaza limpiada se transforma en un espacio reservado, un espacio de clase. El nuevo proyecto socio-urbano está fundado, por un lado, por el movimiento higienista que va a dar origen a las primeras formas del urbanismo funcionalista, y de otro lado, por una nueva concepción del poder. En el siglo XIX, no se trata de integrar (incluso utilizando la fuerza) como en los comienzos de la colonia, sino de producir y reproducir la legitimidad del Estado, controlando la jerarquización de la estructura social. El Estado asigna a cada quien su lugar y controla el acceso al centro. La representación según la cual las actividades populares serían el origen de la patología urbana justifica una acción urbanística segregativa llevada a cabo a nombre del progreso.

El estudio de las representaciones pone en evidencia la «naturaleza textual» del centro urbano. Siendo un condensado de la ciudad, el centro urbano es un espacio particularmente cargado de significaciones. La configuración de los lugares expresa un proyecto socio-urbano y refleja, en el espacio, relaciones de poder. Existe una relación entre la forma espacial del centro y el modelo de sociedad que es propuesto o impuesto a los ciudadanos: el centro puede aparecer como un manifiesto espacial que participa a un proyecto de construcción social y territorial. Es entonces utilizado por los grupos dominantes para representar la identidad nacional en el caso de los centros de las capitales nacionales o regionales, o bien la unidad de la sociedad local en los otros casos. Pero el modelo de sociedad varía a través de la historia y un mismo lugar, a veces parcialmente transformado al nivel físico puede expresar de maneras diversas las relaciones de poder cambiantes y ser el soporte de representaciones diferentes a lo largo del tiempo.

Los años 1960-1970 se caracterizaron por lo que ha sido llamado una «crisis de los centros». En los países del Norte, así como en América Latina, los centros urbanos tradicionales comenzaron a perder una parte de su atracción, de su simbólica, de su capacidad a expresar esta unidad de la sociedad local y de sus funciones (ejemplo de la función comercial redistribuida a la escala de las aglomeraciones con el comienzo de la gran distribución). En competencia con los nuevos centros, mejor adaptados al automóvil y a las exigencias de la nueva economía en vía de globalización, los centros antiguos se deterioraron y posteriormente, a partir de los años 1970, fueron objeto de políticas de recuperación y de rehabilitación. Pero su centralidad ha sido transformada, ya no es tan completa como antes. Muy a menudo los centros urbanos tradicionales se especializaron en la protección del patrimonio con fines turísticos. Se transformaron en centros especializados dentro de vastas aglomeraciones estructuradas por un «complejo de centralidades», donde las diferentes centralidades de una misma aglomeración pueden ser complementarias entre ellas o en competencia.

La centralidad urbana se debe entender entonces mas allá del centro urbano como lugar. Centros urbanos y centralidad, forma espacial y contenido social, se disociaron.

1.2 La centralidad: construcción de un concepto

En el lenguaje común, la centralidad tiene un significado geométrico: se trata de la posición central de un punto en un espacio circunscrito. Pero la definición de centralidad que nos interesa aquí es otra, se trata del potencial de un centro urbano, de su capacidad de atracción y de polarización del espacio. La construcción de este concepto de centralidad tiene una historia. La centralidad así definida ha sido originalmente trabajada desde la economía regional.

1.2.1. Centralidad y economía regional

El concepto de centralidad urbana fue desarrollado a partir de 1933 por Walter Christaller en su teoría de los lugares centrales. Él define la centralidad como la capacidad de una ciudad, a ofrecer bienes y servicios a la población de la región circundante y por eso llama la ciudad así concebida un “lugar central”. Para Christaller, la centralidad es una característica de la ciudad en su conjunto y no de una parte de ella. El estudio del rol de la distancia es el meollo de la teoría de los lugares centrales. En efecto, los años 1930 son una época en la que los transportes terrestres son todavía caros y Christaller muestra cómo la minimización de los costos de transporte para los consumidores determina la distancia física entre los lugares centrales, eso es, las ciudades. Los bienes y servicios se distribuyen en el espacio según su nivel de escasez y los bienes y servicios del mismo nivel se concentran en un lugar central de un mismo nivel jerárquico. Así, el comercio banal (comercio de proximidad) se concentra en una multitud de lugares centrales de primer nivel, que están separados los unos con respecto a los otros, más o menos por la misma distancia, relativamente corta. Las actividades más especializadas (servicios médicos, universidades, servicios administrativos...) se concentran en los lugares centrales de segundo nivel, menos numerosos y que se dispersan igualmente de manera uniforme en el espacio regional. Entre más los lugares centrales estarán a un nivel elevado y contarán con actividades de más alta jerarquía, más estarán escasos y distantes de largas distancias porque requieren una demanda amplia para que esos bienes y servicios sean rentables. Así tendrán una capacidad de polarización sobre poblaciones cada vez más alejadas. Este último punto hace referencia al área de influencia, es decir el espacio desde el cual las poblaciones se desplazan a un lugar central.

La teoría de los lugares centrales llevó a pensar las redes de ciudades bajo la forma de una organización territorial piramidal. Lo valioso es la demostración que esta organización regional o nacional se hace de manera espontánea según un equilibrio entre oferta y demanda (pero es la demanda que va a influir sobre la localización de la oferta) y teniendo en cuenta los costos de transporte. Christaller validó sus resultados confrontándolos a la distribución de las ciudades en el sur de Alemania en los años 1930.

Este economista introduce dos conceptos clave para la comprensión de la noción de centralidad:

- la *polarización*: la población recurre al servicio más cercano, lo que contribuye a la formación de área de influencia de los lugares centrales.
- la *jerarquización*: la escasez de servicios determina el nivel jerárquico de la centralidad y, en consecuencia, la extensión espacial de su área de influencia.

Pero esta teoría ha sido invalidada por las evoluciones económicas y espaciales posteriores y la tendencia de las actividades a concentrarse cada vez más. Para dar una razón de estos fenómenos, François Perroux (1950) propuso un nuevo modelo: los

polos de crecimiento. Mostró que la localización de la oferta de servicios no depende de la localización de la demanda sino de la oferta de servicios del terciario superior que atraen la demanda, es decir las empresas y la población.

El modelo de los polos de crecimiento conserva la idea esencial del rol de la distancia al centro como factor principal de la organización del espacio. Este aspecto central de la investigación en economía social y regional se desarrolló y afinó desde los años 1950 en el marco de numerosos modelos. Así, Losch (1954) teorizó el enfoque de Christaller. Mientras los economistas se interesaban sobretodo a los determinantes económicos de las polarizaciones espaciales (por ejemplo, las economías de escala, las externalidades y sus valores para los actores económicos), la geografía cuantitativa de los años 1970 se situó a un nivel de abstracción superior desarrollando métodos de análisis espacial que buscaban indagar “leyes” de organización del espacio (Haggett, 1965). Toda una serie de modelos de tipo gravitacional fueron construidos, profundizando el trabajo pionero de Reilly (1931). Hacían intervenir los pesos relativos de las zonas o puntos centrales y las fricciones vinculadas a la distancia y al medio ambiente (Isaard, 1960). Estos modelos definían por ejemplo las áreas de influencia de las ciudades, de ciertos equipamientos colectivos o de centros comerciales, lo cual permitía ayudar a los planificadores y decidores a escoger la mejor implantación de un hospital, un supermercado, etc., en función de la localización y de las características de la demanda.

Hoy en día, estos modelos de organización espacial que se basan sobre la identificación de un centro y una periferia fueron cuestionados por la globalización y la metropolización que recompusieron las lógicas espaciales de la centralidad. Se observan cambios territoriales asociados a las nuevas tecnologías de información y de telecomunicación, así como a los avances en materia de velocidad de los transportes. La distancia y la accesibilidad física a un punto del territorio desempeña un papel cada vez menor en cuanto a la localización de las actividades. Es el “fin del mundo bien ordenado por la distancia” (Veltz, 1996). Para este autor, los grandes flujos materiales siguen estando correlacionados a la distancia, pero existen cada vez más conexiones a todas las escalas que se mezclan y se entrecruzan, y sobre todo flujos inmateriales que se han vuelto más estratégicos que los flujos materiales en la economía postfordista. La manera de pensar la centralidad en términos de polarización y de jerarquización sigue siendo pertinente. Pero, la base territorial no está tanto vinculada a una región como antes. Más bien, lo que define el radio de polarización de una centralidad ya no es su área de influencia territorial, sino el lugar que ocupa en una red. Los polos contemporáneos se parecen más a los nodos de una red que a un lugar central en un área territorial dada en el sentido de la teoría de Christaller. Los espacios bajo la influencia de un centro ya no son territorios continuos sino redes. Eso significa que la polarización de una misma centralidad se puede ejercer sobre lugares en discontinuidad territorial o lejanos. Predominan las relaciones polos/polos por sobre las relaciones polo/área de influencia: el vínculo histórico entre la ciudad y su región se debilita, lo global está presente dentro de lo local, y se refuerzan los vínculos entre los centros del nivel más alto, las metrópolis.

1.2.2. Centralidad y organización del espacio intra-urbano

Si bien la noción de centralidad se construyó en el marco de investigaciones económicas y geográficas de naturaleza inter-urbana, también ha sido trabajada desde la sociología y la geografía intra-urbana.

Los modelos urbanos de los sociólogos de la Escuela de Chicago, aunque no tematizan la centralidad como tal, ofrecieron nuevas perspectivas sobre la centralidad urbana. Con base en la ecología urbana y la idea de competencia por el espacio según fases de “invasión/sucesión”, explican como los grupos sociales ocupan el espacio urbano. Burgess (1925) propuso un modelo en anillos concéntricos que hacía énfasis en la distancia al centro, mientras que Hoyt (1939) pensó una ciudad sectorial donde las

localizaciones industriales introducen distorsiones al modelo anterior y Harris & Ullman (1945) construyeron un modelo de núcleos múltiples o ciudad mosaico, acorde con las evoluciones hacia el policentrismo. Estos modelos entienden el prestigio social como un factor determinante en la elección de la localización residencial sobre la base de la homogeneización social. La forma del agrupamiento – anular, sectorial o nuclear – es en última instancia, secundaria en comparación con esta idea de atracción dinámica de ciertos grupos sociales por ciertas localidades. Estamos hablando de atracción dinámica puesto que los estudios de Burgess, en particular, nos presentan una ciudad donde los grupos sociales se suceden en los mismos lugares según el modelo de la ecología humana, del mismo modo que especies vegetales pueden estar desplazadas por otras.

Posteriormente, la noción de centralidad en el ámbito intra-urbano fue desarrollada por los economistas de la “New Urban Economy”, en los años 1960-1970. Según este enfoque, la forma de la ciudad depende de la utilización del suelo de acuerdo con los comportamientos racionales de los actores urbanos que obtienen ventajas diferenciadas en términos de la localización de diversas actividades en el espacio urbano (comercio, industria, residencia). La utilidad de los lugares se refiere a estas ventajas, o de manera negativa, a las molestias relacionadas con las localizaciones. La utilidad de los lugares se expresa en el valor de la renta del suelo: el comportamiento de la renta del suelo se considera en el contexto de una economía de mercado, como uno de los principales factores explicativos de los usos del suelo en las zonas urbanas. Alonso (1964) explica la renta del suelo sobre la base de las subastas hechas en todos los puntos del espacio urbano entre las diversas funciones urbanas. La función que puede subir lo más alto en las subastas, es la que ocupa el espacio: generalmente son las actividades comerciales, las que soportan las rentas mayores. El punto en el espacio que presenta la más alta renta es visto por los economistas como el centro, refiriéndose al prestigio social asociado con el lugar y, por consiguiente, a su capacidad de atracción. El valor de la renta sería como la traducción espacial concreta de la noción abstracta de centralidad. Alonso combinó el análisis de las externalidades y el análisis de las rentas de situación de los consumidores para definir un “ámbito urbano global”, que nos permite comprender cómo las actividades estructuran el espacio urbano. Los modelos que profundizan este enfoque atribuyen una importancia fundamental a la distancia al centro como un factor explicativo de la variabilidad de la renta del suelo. Los ciudadanos desean en su mayoría vivir en el centro, donde se concentran el empleo y los servicios. La lejanía al centro implica un costo que aumenta con la distancia (transporte, fatiga): cuanto más se aleja uno del centro, más la utilidad de los lugares, las densidades de población y del espacio construido son bajas. Es interesante observar cómo el modelo de Alonso fue complementado en 1967 por Clark, quien puso en evidencia una ley de disminución constante del gradiente de densidad del centro hacia la periferia urbana (ley totalmente contrapuesta en ciudades latino-americanas como Bogotá). Además de la distancia al centro, otros elementos que juegan sobre el valor de la renta del suelo según Alonso sería:

- El transporte. El transporte ferroviario genera concentraciones secundarias en torno a las estaciones de las afueras y dirige el crecimiento urbano en torno a ejes de urbanización, para formar una mancha urbana en forma de “dedo de guante”, mientras que el automóvil, isotrópico, uniformiza en las periferias las ventajas de localización, lo que permite la urbanización de los intersticios del espacio aglomerado.
- La saturación del centro, que provoca un movimiento de salida del centro de las actividades y las personas, en busca de espacios más grandes y menos costosos.

Al complejizar el modelo inicial, se puede explicar la formación de centralidades periféricas, en particular en las intersecciones entre las vías arterias radiales y

perimetrales, lugares que por su condición de accesibilidad presentan potenciales de incremento de la renta del suelo.

1.2.3. Centralidad y relaciones de poder: el modelo «centro/periferia»

El modelo «Centro/Periferia» profundiza el concepto de centralidad y la relación jerárquica entre los espacios a partir del rol de interacciones disimétricas (Lévy, 2003). Fue propuesto originalmente por los economistas del desarrollo desigual en los años 1970 (Emmanuel, 1969; Amin, 1973) y Alain Reynaud lo transpuso a la geografía. Para Reynaud, el centro es el lugar de donde se ejerce relaciones de dominación hacia los demás espacios – periferias que bien pueden ser integradas, anexadas, marginales u otro. En efecto, la teoría del desarrollo desigual se fundamenta en las asimetrías de poder en las interacciones e intercambios. En esta perspectiva, las periferias se definen en función del tipo de subordinación al centro y son fundamentalmente espacios que carecen de autonomía en la toma de decisiones. El éxito de este modelo en geografía se debe a su aplicabilidad a todas las escalas, desde la local a la mundial: Reynaud lo utiliza por ejemplo en geografía urbana para analizar las desigualdades entre las áreas céntricas y las diferentes periferias metropolitanas (Reynaud, 1981).

Si bien este modelo ha sido y sigue siendo muy útil en geografía, su uso debe ser cuidadoso ya que todos los fenómenos de centralidad no cumplen con esta característica, como, por ejemplo, la centralidad vinculada a una oferta de servicios, o la oposición entre barrios centrales, lugares de concentración de empleos, y los suburbios residenciales, que pertenecen a la misma entidad política.

1.3 Una perspectiva crítica sobre la centralidad

“Si el tema de la centralidad tiene un poder evocador es porque tiene esta calidad precisa de ser, a la vez, el resumen condensado de una estructura urbana y su sublimación ideológica”. Castells (1972), La question urbaine, p. 294.

Esta breve reseña de las teorías que han contribuido a la construcción del concepto de centralidad nos presenta un panorama dominado por la ciencia económica, que a veces es difícil superponer con la presentación de los centros urbanos y sus múltiples significados. La centralidad parece finalmente difícil de acotar, pudiéndose referir a realidades diversas, para las cuales los vínculos que las unen no están claros: en suma, un concepto vago, y lo que es más, socavado por las ideologías, como nos lo recuerda Castells.

El concepto de centralidad conlleva, en efecto, a contradicciones y problemas que Henri Lefebvre aborda en sus obras donde desarrolla una concepción crítica de la centralidad. Para él, la centralidad es:

«El encuentro y la concentración de lo que existe en un espacio: todo lo que puede ser nombrado y contado. La centralidad es una forma, en sí misma vacía, pero que requiere de un contenido: objetos, seres naturales o artificiales, cosas, productos, obras, signos y símbolos, personas, acciones, situaciones.» Lefebvre (1974), la production de l'espace, p.381.

Esta concepción de la centralidad plantea una identidad entre la centralidad y lo urbano, definido como densidad y diversidad. De ahí es importante entender que el derecho a la ciudad también es el derecho a la centralidad, en un sentido fundamentalmente ajeno a la lógica capitalista: son las prácticas sociales, el uso, que crean la centralidad como un lugar condensador de la ciudad. Esta definición no se deriva del estudio de las centralidades existentes, sino que se debe abordar desde una dimensión crítica y prospectiva. En *La production de l'espace*, el sociólogo francés muestra cómo la era contemporánea es productora de un espacio abstracto, concebido «desde arriba» por los tecnócratas y promotores. Con base en el funcionalismo y

las estrategias de los grupos dominantes para consolidar su poder, es un espacio cuantificable, formal, que niega las diferencias y tiende a la homogeneización. Lefebvre argumenta que las centralidades producidas por este espacio (p.e., Distritos Centrales de Negocios) son centralidades dedicadas a generar plusvalías, es decir valores de cambio, haciendo raro de manera artificial el espacio en y alrededor de ellas. En consecuencia, las centralidades son difícilmente apropiadas por las prácticas de los habitantes, su valor de uso tiende a comprimirse. Sin embargo, Lefebvre pone de manifiesto que el espacio abstracto presenta contradicciones: las prácticas sociales no pueden ser ignoradas. Teoriza, por lo tanto, el advenimiento de otro tipo de espacio, un espacio diferencial en el que las diferentes lógicas de apropiación del espacio y de la centralidad conquistan su lugar. Es en este espacio que puede tener sentido la centralidad definida como concentración y encuentro. El derecho a la ciudad, más que un derecho a una vivienda y al acceso a los servicios públicos que oferta la ciudad se refiere a una verdadera reapropiación por parte de los ciudadanos de su vida urbana y de la práctica de la centralidad resignificada, lúdica, diversa, a la reapropiación de sus símbolos en la perspectiva de una ciudad pensada como una obra colectiva, lo que implica la gestión colectiva del espacio. Además, esta teoría no se piensa de manera alejada a la planeación urbana: debe influir sobre la planificación urbana, para abrir esta última a los demás “posibles”, en términos de uso y gestión del espacio, que hasta ahora le fueron negado al ciudadano.

En esa línea abierta por Lefebvre, Borja y Castells abogan, a finales de los 1990, por una planificación urbana que permita crear nuevas centralidades concebidas como centralidades de lugar, en oposición a las que denominan las “centralidades de flujo”: se trataría de nuevas centralidades que no se basan únicamente en la creación de lugares funcionales a la creación de riqueza y valores de cambio, sino en la recalificación e integración de los territorios urbanos, dando un nuevo lugar al valor de uso (Borja & Castells, 1997). El presupuesto acá es que no puede haber desarrollo sin calidad de vida, lo cual supone la integración social y física de muchos barrios urbanos e implica una mayor atención al entorno de vida, a la estética, la simbólica y a la diversidad de usos. Para Borja y Castells, la centralidad urbana planificada debe conllevar valores completamente opuestos a los que transmiten las centralidades producidas por las lógicas capitalistas, que se caracterizan por una relación con el espacio unifuncional, mercantil y excluyente.

Más allá de la oposición entre centralidades apropiadas por las prácticas sociales y centralidades concebidas de manera abstracta, ajenas al lugar y que responden a las necesidades de los grupos dominantes, Samuel Bordreuil pone de manifiesto que el lugar no es suficiente para definir la centralidad: se debe hacer referencia al contenido de la centralidad, por lo tanto, a las funciones centrales, lo que plantea varios problemas. Es difícil en primer lugar tener en cuenta la dimensión identitaria de la centralidad: la identificación de una función central urbana como emblema de la identidad colectiva es problemática. En muchas ciudades, los lugares simbólicos se encuentran fuera de la centralidad (ejemplo de Montserrate en Bogotá). En cuanto a las funciones centrales, las económicas y las políticas, Bordreuil muestra que, si estas están más concentradas en los centros urbanos, no son las únicas funciones de estos espacios que están llenos de actividades centrales, y también estas últimas pueden encontrarse fuera de los centros. Por otra parte, centralidades políticas y centralidades económicas son el producto de procesos de configuración de la centralidad distintos. La centralidad política se asocia, por su propia naturaleza, a un fuerte proceso de centralización del espacio, lo que sería una centralidad de tipo piramidal impuesta desde arriba. La centralidad comercial se define como una forma de «exposición múltiple a sí misma» como un «espacio de exposición», de tipo horizontal. Este análisis pone de manifiesto las diferencias en la naturaleza y mecanismos de los procesos de polarización. Por otra parte, mientras que históricamente estos diferentes tipos de centralidades se concentraban en el espacio (la gran plaza), la ciudad contemporánea tiende a separar

y alejar la centralidad política de la centralidad comercial. Distancia espacial, pero también inversión ideológica: se observa un predominio del espacio comercial en los procesos de reconfiguración de la centralidad urbana: «*es el espacio comercial, que por su frecuentación se vuelve calificador, mientras que antes, este espacio comercial era calificado por que estaba presente en tal o tal sitio*» Bordreuil (1987, p.519). La cuestión de la centralidad está, por naturaleza, estrechamente asociada a las evoluciones de la sociedad y, por ende, al advenimiento de la sociedad de consumo que da una mayor importancia a las centralidades comerciales que en el pasado. También es indisociable de los procesos asociados de la metropolización y de globalización.

2. De ciudades monocéntricas a ciudades policéntricas: análisis de las recomposiciones contemporáneas de la centralidad

La cuestión de la recomposición de la centralidad es abordada por primera vez por Raymond Ledrut (1969). Este sociólogo indica que la polarización de una ciudad depende cada vez menos de su relación con su región (relaciones tradicionales ciudades / campo), y cada vez más de las relaciones estratégicas que tienen lugar en el espacio urbano mismo. En *La Question urbaine*, Manuel Castells (1974) desarrolla el mismo tema y muestra cómo las transformaciones de la estructura socioeconómica de las ciudades dieron lugar a una redistribución de la centralidad urbana en toda el área metropolitana. Él hizo hincapié en particular en:

- la difusión de la simbólica urbana en el espacio urbano,
- la desconcentración y la descentralización de la función comercial, con la disminución de los pequeños comercios y los inicios de la gran distribución productora de nuevos centros comerciales en las periferias urbanas,
- la creación de mini-centros en los sectores residenciales, vinculada a demanda nueva.
- la creciente especialización del centro antiguo en las actividades de gestión y de administración,
- la disociación entre el centro urbano y las actividades recreativas. El centro urbano ya no sería el lugar único de paseo, sociabilidad, y diversión.

Estos autores fueron precursores: la mayoría de las grandes metrópolis en el mundo son ahora policéntricas. Sin embargo, no planteaban aún la cuestión de la relación entre las grandes ciudades más poderosas, que ahora se conocen como «metrópolis». No teorizaron la concentración de las funciones de mando ni el cambio de escala de la polarización que esta concentración produce: la polarización de las centralidades contemporáneas se ha extendido sobre escalas muy vastas, aunque discontinuas territorialmente (polarización dentro del archipiélago, o red de las metrópolis y espacios integrados a la globalización). Este proceso de metropolización ha sido acompañado por la desunión entre el centro tradicional y la centralidad metropolitana, la atomización de la centralidad en una pluralidad de lugares dentro de las aglomeraciones, y muy a menudo, a una hiperespecialización funcional de los espacios (Sassen, 1991; Veltz, 1996). De esta manera, las jerarquías entre las centralidades se han transformado profundamente. Este cambio de naturaleza de la centralidad se traduce en los territorios por la yuxtaposición de espacios de escala muy distinta. Por ejemplo, dentro de las ciudades “globales” (Sassen, 1991), existen también espacios relegados, marginalizados como las bolsas de miseria a unas cuadras de los CBD (ejemplo de Skid Row en Downtown Los Ángeles).

2.1 Nuevos modelos urbanos policéntricos

Los cambios que van afectando el funcionamiento de la centralidad transforman la estructura territorial de las grandes áreas metropolitanas. Según las formas históricas y espaciales en las que se concreta la centralidad, según las complementariedades entre los centros y las relaciones jerárquicas que se forman, se pueden identificar distintos modelos de estructura territorial:

- un modelo monocéntrico: la estructura urbana está muy jerarquizada, con un centro potente y sin centros secundarios. Es el modelo de la ciudad histórica preindustrial, pero también hasta hace poco, de las ciudades que no conocieron la revolución industrial. Las relaciones de las periferias con el centro dominan: es una organización radial.
- un modelo policéntrico reticulado: la estructura urbana está completamente descentralizada, desconcentrada. No tiene centro principal sino muchos centros complementarios o en competición los unos contra los otros según el caso. Es reticulado porque las relaciones y flujos conectan cada centro con el conjunto de centros: no hay una dirección privilegiada en los intercambios. Éste es el modelo que presenta las dinámicas de recomposiciones de la centralidad más avanzadas.

Entre estas dos “situaciones-límite”, toda una variedad de situaciones intermedias se puede encontrar. Por ejemplo, y otra vez de manera mucho más esquemática que en la realidad:

- un modelo policéntrico bijerarquico radial: la estructura urbana presenta dos centros de segundo orden dependientes los dos del centro principal. Se trata de una organización piramidal, de tipo *christalleriana*, donde los centros secundarios tienen como función de relevar el centro principal.
- - un modelo policéntrico multijerarquico semi-reticular: esta estructura presenta centros secundarios con fuertes interrelaciones y una menor dependencia del centro principal. Pero este último sigue polarizando el espacio urbano.
- Los modelos teóricos no se concretan en las ciudades reales de manera directa. Por ejemplo, la región parisina manifiesta rasgos:
- - del modelo bijerarquico radial, por el éxito de la política de creación de ciudades nuevas en los años 1970. Construidas a unos treinta kilómetros del centro de Paris, alcanzaron el tamaño de una ciudad intermedia y un equilibrio entre empleos y habitantes. Pero, la mayoría de los empleos son públicos debido a una política de descentralización de establecimientos y servicios. Estas ciudades dependen completamente de Paris.
- - y del modelo policéntrico multijerarquico semi-reticular, por las dinámicas que surgen entorno a centros más especializados como el polo logístico que se construyó alrededor del aeropuerto de Roissy, la planicie de Saclay con una gran concentración de actividades científicas y de alta tecnología, el Distrito Central de Negocios de La Défense o el nuevo centro que se está consolidando entorno al del parque de diversión Eurodisney. Además, se nota un mayor aumento de desplazamientos domicilio-trabajo entre periferias que entre periferia y Paris. La red de transportes sigue dominada por las lógicas radiales, pero se intenta reequilibrarla y desarrollar las conexiones entre polos periféricos.

Otro ejemplo sería el área metropolitana de Los Ángeles más parecido al modelo policéntrico reticulado. Construida en la era del automóvil, esta aglomeración,

compuesta por cinco condados (nivel inmediatamente inferior al del Estado de California), es propiamente suburbana con una dispersión de las actividades en todo el espacio urbanizado. El centro de la ciudad de Los Ángeles tiene poco poder de polarización. Debido a esta intensa dispersión, se ha incluso llegado a pensar que Los Ángeles superó el modelo policéntrico (Gordon & Richardson, 1996).

Para las ciudades hispano-americanas, algunos geógrafos construyeron modelos específicos que dan razón de las formas generales de estas ciudades en distintas fases del desarrollo urbano. Se supone que las metrópolis hispano-americanas tienen rasgos comunes debido a una historia compartida (por ejemplo, fundación colonial y fuerte crecimiento demográfico en el siglo XX) y a estrategias de desarrollo similares (revolución industrial atrasada y de pequeña escala, fase de sustitución de las importaciones durante la época de fuerte crecimiento demográfico) que tienen consecuencias sociales parecidas (las desigualdades sociales más importantes en el mundo, la importancia de la informalidad y pobreza urbana). Estos factores justifican la primera tentativa de modelización gráfica de Deler (Bataillon, Deler & Théry, 1991). Este geógrafo interpreta la estructura urbana de las metrópolis hispanoamericanas bajo el doble esquema del modelo centro/periferia y de un modelo de disimetría, que le permite hacer hincapié en la conformación de un eje o cono de desarrollo, que parte del centro histórico o del primer centro de negocios y que está conformado por una serie de centros más o menos completos. “La organización urbana está vertebrada por un espacio axial y polinuclear de actividades terciarias superiores”. Monnet (1994) amplía este análisis mostrando que el desdoblamiento de la centralidad con la aparición de un o unos centro(s) moderno(s) en este cono de desarrollo es asociada con la transformación del centro tradicional en centro histórico. Pero si durante la época colonia, estos centros cumplían funciones de intercambio y de negocios, hoy en día, domina la función simbólica de “sacralización del Estado-Nación”: la dimensión histórica sería una construcción política y social de nuestra época.

Posteriormente, Borsdorf (2002) puso en evidencia la conformación de un modelo de ciudad multinuclear y fragmentada en América Latina. La dinámica de la metropolización tiende a producir formas de centralidad que se parecen mucho a las de los países del Norte: polaridades periféricas se están formando en todas las direcciones, incluso afuera del cono de desarrollo o “cono de alta renta” (Sabatini, 2003). La polarización social a la escala de la ciudad en su conjunto pierde su papel determinante en la percepción de los lugares de prestigio social. Hoy en día, las formas de urbanismo residencial securitario y los centros comerciales o empresariales diseñados a la manera de enclave urbano posibilitan la idea de crear lugares centrales dentro un vecindario percibido hasta el momento como popular y peligroso. Los promotores inmobiliarios ya no tienen obstáculos para conquistar espacios en las periferias populares: eso genera muchas oportunidades de negocio para ellos debido a la gran diferencia de renta. Así, la dinámica de la centralidad en la ciudad latino-americana se vuelve cada vez más y más compleja.

2.2 Factores de recomposición de las centralidades

Tres tipos de factores han sido identificados por la investigación urbana para explicar el surgimiento de la policentralidad: la movilidad, la reorganización de los sistemas productivos y de distribución y los modos de vida.

2.2.1. Policentralidad y movilidad

Los urbanistas se han interesado a la forma en la cual un nuevo modelo de movilidad altera la accesibilidad de los lugares de la ciudad y genera importantes transformaciones de su morfología. Wiel (1999) puso en evidencia la noción de transición urbana que se define como “el paso de la ciudad pedestre a la ciudad

motorizada". Demostró que la forma de la ciudad depende en gran parte del sistema dominante de movilidad.

Bordreuil (1995) analizó los modos históricos de producción de la centralidad urbana evidenciando diferentes morfogénesis según las relaciones entre densidades de circulación (o densidades comunicacionales) y densidades residenciales. Identifica tres grandes tipos de morfogénesis urbanas:

- la ciudad medieval europea es compacta, las densidades residenciales son muy altas dentro de las murallas. Muy a menudo, la centralidad comercial, lugar por excelencia del encuentro y de los intercambios, es expulsada a las puertas de la ciudad. El comercio era percibido como una actividad indigna relacionada con la usura, que no debía mezclarse con las centralidades religiosas y políticas ubicadas en el centro de las ciudades. Resulta que este tipo de ciudad se construye contra la circulación y que la centralidad resulta más bien de las densidades residenciales. La unidad social que representa el centro urbano es bien identificada porque se refiere al espacio urbano encerrado por las murallas. En caso de crecimiento demográfico, se tumban las murallas para reconstruir otras más lejos del centro: esta morfogénesis y su modo de crecimiento concéntrico permiten que el centro siga siendo el centro de toda la ciudad.
- la ciudad industrial del siglo XIX transforma radicalmente las relaciones entre lo residencial y lo comunicacional. El tejido urbano se reestructura completamente con la llegada del tren en el corazón de las ciudades, es decir de la función de intercambio y de los flujos provenientes de ciudades lejanas. Espacialmente, eso se traduce por la apertura de los centros antiguos con la construcción de estaciones de tren y de *bulevards* (p.e, bajo la política del Baron Hausmann en Paris). La densidad comunicacional se introduce en el centro moderno sin que disminuya la densidad residencial. Densidad comunicacional y densidad residencial se autoalimentan. La forma de expansión urbana de esta morfogénesis produce una ciudad radioconcéntrica: a lo largo de las vías férreas de cercanía que salen del centro urbano se aglutinan densidades residenciales, sobre todo alrededor de las estaciones. Se forman ensanches de la ciudad y núcleos en las afueras, pero el centro sigue siendo el punto focal para toda la aglomeración: todos los caminos llegan al centro.
- la ciudad del siglo XX se caracteriza por la movilidad automóvil. Lo que cambia con esta nueva morfogénesis no es tanto la invención de la movilidad y la velocidad que un desfase entre lo residencial y lo comunicacional. En la medida en que la movilidad es individual, existe la posibilidad de evitar las concentraciones preexistentes, de "tomar por la tangente". El espacio urbano se vuelve inaccesible. Ya no hay necesidad de ubicar lo residencial en la cercanía de lo comunicacional. Y eso se verifica con las nuevas formas de hacer ciudad: construcción de autopistas intra-urbanas alejadas de los barrios residenciales que muy a menudo no tienen sino una entrada directamente conectada con la vía rápida. La urbanización ya no sigue el modelo de la aglomeración, las manchas urbanas presentan discontinuidades y fragmentos. Bordreuil habla de "amorfismo urbano". Las nuevas urbanizaciones se yuxtaponen sin orden, solamente con el principio de la accesibilidad a una vía rápida que da luego acceso a todo el espacio urbanizado. Esto crea fuertes rupturas urbanas, aislando las zonas residenciales del resto del tejido urbano y formando una serie discontinua de enclaves urbanos. Con esta nueva morfogénesis, las extensiones urbanas no confirman la matriz original como lo que pasaba en las morfogénesis

anteriores. Más bien, se producen aglutinaciones en la conexión de las vías rápidas que Bordreuil identifica más como polos que como centralidades para insistir sobre la contingencia de estas localizaciones centrales. Pero, estas localizaciones pueden volverse más ventajosas que las localizaciones centrales saturadas o congestionadas y así se forman policentralidades. Este punto se puede identificar también en los análisis de los edge-cities (ciudades de los bordes) por Garreau (1991) para el contexto estadounidense: en el cruce de vías rápidas, el surgimiento en un primer momento de centralidades comerciales ha desencadenado en un segundo tiempo la formación de centralidades periféricas más diversificadas y generadoras de empleos.

Bordreuil, que es sociólogo, no estudia en detalle los modos de producir el espacio urbano: lo que le interesa es la correspondencia que se da entre densidad urbana y densidad interaccional, es decir saber si la sociabilidad se atomiza cuando la ciudad se diluye, se afloja. Pero, otros urbanistas desmenuzan los procesos de producción del espacio urbano en relación con la construcción de vías rápidas en las ciudades. Mangin (2004) critica los principios del urbanismo moderno que condujeron a la “sectorización” de las ciudades. Con muchos análisis gráficos a partir de planos (planos viales de distintas épocas y de distintas partes del mundo), muestra las consecuencias de las decisiones en materia de planeación vial. Según la “teoría del sector” se observa en todos los planos urbanísticos desde la época del urbanismo moderno: tienen en común el hecho de querer cuadrangular el espacio urbano mediante vías rápidas que aíslan sectores, los cuales se definen como unidades residenciales de escala más grande que la de los barrios. Los sectores presentan poca mixtura de usos, en la medida que los usos comerciales se concentran a lo largo de las arterias para tener un área de influencia más grande que un solo sector. El sector, que se vuelve así la principal unidad urbana, es dedicado exclusivamente a la función residencial con unos servicios de proximidad: carece de identidad, de centralidad, de vida urbana.

Se analizan también las consecuencias urbanas de la movilidad cotidiana “generalizada”, es decir una movilidad que logra niveles muy altos en las grandes urbes porque la mayoría de la población tiene desplazamientos de largo alcance en el espacio urbanizado. Este incremento de la movilidad, debido por supuesto a la democratización del acceso al automóvil y a transportes públicos muy eficaces, produce áreas metropolitanas multipolarizadas expandidas, que forman verdaderas regiones urbanas con un tejido urbano discontinuo pero un funcionamiento integrado (Berroir, 2006). Los trayectos domicilio-trabajo, cada vez más y más complejos, y muy a menudo más numerosos entre lugares periféricos que entre periferia y centro, son efectivamente un buen indicador de la polarización de las periferias contemporáneas en torno a nuevos centros o polos.

2.2.2. Policentralidad y mutación de los sistemas de producción y de distribución:

Otros estudios muestran que la consolidación del sistema de producción post-fordista impulsó el policentrismo. La productividad depende desde entonces principalmente de los intercambios de información y de conocimientos, es decir, de flujos inmateriales (Castells, 1989). Las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación (NTIC) transforman la relación con la distancia; los flujos inmateriales se pueden realizar entre espacios muy lejanos. Esto permite la desintegración de los procesos de producción entre los distintos sitios de una misma empresa, p.e. de las empresas-red (Borja & Castells, 1997). La cadena productiva está fragmentada en una multiplicidad de sedes (actividades de gestión financiera, de concepción, de producción – fragmentadas también, actividades logísticas). Además, la subcontratación se desarrolla, lo que aumenta el nivel de complejidad de la cadena productiva. Cada sede

empresarial o unidad de producción puede estar separada de las otras por miles de kilómetros. Es lo que ocurre por ejemplo con las empresas textiles que diseñan la ropa en sus países de origen y que la producen en Asia, en países con bajos salarios. Es el principio de la “deslocalización” que se generaliza hasta las actividades de servicio (centros de llamadas telefónicas o servicios de mantenimiento). También actividades de alto nivel tecnológico pueden estar fragmentadas de la misma manera. Es el caso de la producción de computadores o de la aeronáutica. Por ejemplo, para construir un avión Airbus se necesitan elementos que provienen de Filton y Broughton (Reino Unido), Nordenham, Varel, Brême, Stade y Hamburgo (Alemania), Tolosa, Saint-Nazaire, Nantes y Méaulte (Francia), Getafe, Illescas y Puerto Real (España). Y el ensamblaje se realiza en Hamburgo o en Tolosa. En este contexto, economistas contemporáneos definen la centralidad como «una capacidad de coordinación y puesta en relación de los actores con las actividades que tienen esquemas de organización y de localización cada vez más divididos” (Gaschet & Lacour, 2002).

Las consecuencias espaciales de este nuevo sistema productivo son la producción de centralidades especializadas dispersas en las áreas metropolitanas. Las actividades jerárquicamente superiores tienden a buscar lugares en entornos de calidad: nuevos distritos centrales de negocios para los servicios a las empresas y otras actividades financieras y de gestión, parques tecnológicos para las actividades de concepción (investigación y desarrollo). Las actividades de misma naturaleza se unen para beneficiarse de economías externas específicas (por ejemplo, hoteles de lujo en los centros financieros que pueden aprovechar todas las empresas del sector para alojar sus clientes, universidades y laboratorios científicos en los parques tecnológicos, conexiones a las redes materiales e inmateriales). Las actividades menos estratégicas, como la producción de los bienes materiales o de ciertos elementos de ellos, son sacadas de las áreas centrales. Se agrupan en zonas industriales, pero pueden estar también dispersas y articuladas gracias a una buena organización logística dentro de las empresas. Estas actividades se encuentran en las periferias más alejadas o en el campo, a proximidad de los nodos de transportes. Las actividades logísticas se organizan dentro de plataformas en los bordes de las aglomeraciones urbanas.

Otra actividad que produce un nuevo tipo de concentraciones a escala de las grandes áreas metropolitanas es el comercio, con el surgimiento de la gran distribución en los años 1970. Mangin (2004) analiza las distintas fases de la difusión del urbanismo comercial en las periferias francesas y sus impactos urbanos. Centros comerciales y supermercados se implantaron a la entrada de las ciudades, en las cruces de las vías arterias, y muchas veces, en lugares todavía no urbanizados. Jalaban la expansión urbana. La estrategia era alcanzar la polarización no solamente de la aglomeración sino también de las ciudades cercanas que asumían una fuerte dinámica demográfica bajo el fenómeno de la periurbanización. Los habitantes de las ciudades periurbanas no tenían que llegar hasta el centro para beneficiar de los servicios y bienes urbanos. Hoy en día, este modelo del centro comercial regional multifuncional pierde su pertinencia. El crecimiento urbano contemporáneo trae nuevas exigencias: saturación del mercado, aumento de la atraktividad de las zonas de recreación y disminución de la frecuentación de los supermercados y centros comerciales tradicionales. El incremento del comercio electrónico fortalece las plataformas logísticas y en algunos casos, la decadencia de centralidades comerciales. Los centros comerciales tienden también a demarcarse y especializarse. Para responder a este nuevo contexto, los grandes grupos experimentan diversas estrategias. Se están inventando varias formulas para mezclar espacios comerciales y espacios de recreación. Se observan también un interés renovado para los centros históricos que se parecen más y más a centros comerciales a cielo abierto tipo “boutique” debido a la presencia de las mismas marcas en ambos tipos de concentraciones comerciales.

2.2.3. Policentralidad y modos de vida

La policentralidad está ligada al crecimiento espacial de las urbes, al “urban sprawl” como lo llaman en Estados Unidos donde el fenómeno se desarrolló con anterioridad al resto del mundo. Suburbanización, periurbanización, reurbanización, todos estos términos subrayan las formas de hacer ciudad que se dan afuera del perímetro urbano con urbanizaciones de baja densidad y que introducen espacios intermediarios entre la ciudad y el campo, a menudo muy extendidos. Muchos trabajos han tratado de explicar estos procesos de expansión urbana, estudiando las preferencias de los hogares. Estos trabajos han demostrado la importancia de una ideología espacial anti-urbana que promueve el retorno a una vida más cercana a la naturaleza, junto con el deseo de poseer casa propia y automóvil particular.

Según Ghorra-Gobin (2003), la suburbanisation en los EE.UU. tiene su origen primero en una serie de representaciones que valorizan la relación con la naturaleza y que remontan al siglo XIX. Si bien las principales ciudades se habían mantenido hasta ese entonces con un tamaño limitado, autores como R. Emerson (1836) y H. D. Thoreau (1854) elogiaban la naturaleza como garante de la civilización y fuente de la espiritualidad. Vivir cerca de la naturaleza permitiría vivir cerca de Dios. Estos autores encontraron un eco importante en la población, mientras las ciudades industriales inglesas eran objeto de descripciones apocalípticas por parte de los cronistas de la época. En consecuencia, los ricos estadounidenses comenzaron a instalarse fuera de las ciudades a fines del siglo XIX. Pero la revolución de los transportes, la llegada del ferrocarril y del tranvía, y después del automóvil, hizo posible la generalización del fenómeno. Ayudas significativas del gobierno federal facilitaron el proceso: políticas de ayudas para la adquisición de una casa en los suburbios (1930), compromiso financiero para construir una red de autopistas paralelamente a la difusión del automóvil (1950). Todos estos factores favorecieron un proceso de desconcentración urbana precoz. En el censo de población de 1990, la nación estadounidense se volvió suburbana (más del 50% de la población vive en zonas suburbanas ni urbanas ni rurales). El suburbio es un elemento clave en la construcción identitaria estadounidense: representa el mito individualista del éxito de la clase media. La ciudad, por el contrario, es vista como el espacio de los Distritos Centrales de Negocios deshabitados y el espacio donde se concentran las minorías étnicas marginalizadas socialmente y sumergidas en las problemáticas de delincuencia y violencia urbana.

En la década de 1970, se observó que el empleo había comenzado a seguir el movimiento residencial hacia la periferia. En 1999, 57% de los empleos estaban ubicados en el suburbio. Este fenómeno produce nuevas formas urbanas que Garreau (1991) llama “edge-city” (“ciudad-borde”). En el libro epónimo, les define como territorios de al menos 460000 m² de oficinas y 55200 m² de espacio comercial, con más empleos que habitantes, como lugares sin límites claros ni instituciones municipales, pero que se encuentran en la encrucijada de las vías rápidas periféricas y que son identificados como lugares precisos por la población mientras que no había en este sitio nada parecido a una ciudad 30 años atrás. Las edge-cities constituyen las primeras formas de centralidades periféricas suficientemente poderosas para no depender del centro tradicional, pero no tienen nada que ver con una centralidad tradicional. Son espacios de concentración de actividades, pero estas concentraciones son de muy baja densidad: son más bien concentraciones dispersas que amplifican el movimiento general de “urban sprawl”. Son las nuevas “fronteras” de la sociedad estadounidense en búsqueda de cada vez más espacio. Acogen las nuevas formas de dinámica urbana, como por ejemplo la “carretera 128” en Boston, concentración de empresas de alta tecnología o “Central Orange County”, verdadera ciudad privada impulsada por el parque de diversión Disneyland. Este periodista realiza una encuesta sobre los modos de vida de los habitantes de las “edge-cities” que no perciben la necesidad de la ciudad tradicional, el “downtown” estadounidense. Joël Garreau muestra que en las “edge-cities” se están inventando nuevas maneras de hacer ciudad y de vivir en

comunidad basadas sobre el principio soberano de libertad individual. Se construyen modos de vida propiamente periféricos pero muy bien integrados con la economía global. La gente vive, trabaja, hace sus compras, se gradúa, se divierte en las “edge-cities”. Pero Garreau muestra que las “edge-cities” carecen de identidad y son lugares donde la gente interactúa solamente con quien tiene ganas de hacerlo: el sentido de la centralidad como lugar de encuentro está totalmente transformado. Se pierde para una gran parte de la población la experiencia cotidiana de la ciudad.

En otras partes del mundo también, la periferia como lugar de vida está muy valorizada. Haumont indagó las representaciones de los “periurbanos” franceses que, a pesar de la tradición urbana de su país, construyen sus trayectorias de vida en torno a la compra de un pabellón en las afueras para lograr adquirir su casa propia, a veces con una reducción de su nivel de vida.

Se construyen nuevos tipos de interacción social en estos lugares de baja densidad residencial. Numerosos estudios de sociología se focalizan sobre los usos de los centros comerciales. Capron (2000) se pregunta por ejemplo si el centro comercial es “urbano” y analiza los desplazamientos de las fronteras entre lo público y lo privado que estos espacios particulares generan. Ella muestra que la centralidad que surge de los centros comerciales latinoamericanos produce homogeneización social, neutralización de la violencia percibida y exclusión directa o indirecta de los pobres. Bordreuil busca las nuevas formas de sociabilidad urbana en las interacciones entre clientes de los supermercados de las periferias francesas utilizando técnicas de la sociología de las interacciones de Erving Goffman (1973).

A la residencia en los espacios suburbanos corresponde un modo de vida particular: la utilización sistemática del carro particular para cualquier cosa, la frecuentación de centros que funcionan según lógicas mercantiles. La gente se apropia los centros comerciales, como si fueran centros urbanos tradicionales. Pero en esta manera de practicar la centralidad urbana, el valor de uso está subordinado al valor de intercambio. La naturaleza del vínculo social se está transformando en los espacios periféricos que son como los laboratorios de las nuevas formas de urbanidad contemporánea.

2.3 Policentralidad, “urban sprawl” y nuevas formas de urbanidad: los debates actuales

Estas evoluciones contemporáneas de los territorios urbanos han planteado muchas preguntas en el seno de la comunidad científica.

2.3.1. Describir y nombrar las nuevas formas urbanas:

En primer lugar, muchos estudios intentan describir y nombrar las nuevas formas urbanas. Este cuestionamiento nace de la puesta en tela de juicio de la noción histórica de ciudad: ¿esta todavía puede dar razón de las realidades urbanas contemporáneas? ¿O se necesita inventar un nuevo vocabulario que corresponda a objetos espaciales distintos? Después de los neologismos ya antiguos y ya conocidos de conurbación (Geddes, 1915) y de megalópolis (Gottmann, 1961), nuevos términos surgen del discurso de los geógrafos e investigadores de lo urbano, que tratan de cualificar las formas de urbanización.

Varias caracterizaciones han sido propuestas: por ejemplo, la “ciudad difusa” (Secchi, 1999) se refiere a la ampliación de la periurbanización, la “ciudad lineal” (Le Bras, 1993) a los corredores urbanos que se desarrollan en torno a las principales vías de comunicación a lo largo de las costas, la “ciudad dispersa” (Gordon & Richardson, 1996) a la superación del modelo policéntrico en Los Ángeles en relación con la accesibilidad generalizada por el automóvil. Otros autores centran su atención en la fragmentación de los espacios urbanos. Desde el punto de vista de la geografía

económica, Sassen (1991) y Veltz (1996) describen la coexistencia de diferentes tipos de centralidades puntuales y especializadas, sin relación entre ellas, de la mano con un fortalecimiento de la polarización social a la escala metropolitana: el espacio urbano debería ser pensando bajo el modo de un archipiélago, un mosaico o un fragmento.

Los institutos de estadísticas que se encargan de los censos demográficos tienen que inventar también nuevas categorías para reflejar la dinámica urbana y se enfrentan a problemas importantes en las áreas metropolitanas polinucleares. Por ejemplo, en Francia, el INSEE creó la noción de “área urbana” en 1990, y la precisó después. Pero todavía, quedan dificultades en los casos en los cuales se juntan varias áreas urbanas (muy frecuente en la región de París, Marsella o Lille):

- *“Un área urbana es un conjunto de municipios, en una sola pieza y sin enclave, establecido por un polo urbano, y por municipios rurales o unidades urbanas (corona periurbana) de los cuales al menos el 40% de la población residente que tiene un empleo trabajan en el polo o en los municipios atraídos por el.”*
- *“Un polo urbano es una unidad urbana que ofrece al menos 5000 puestos de trabajo y que no se encuentra en la corona periurbana de otro polo urbano”.*
- *“Una unidad urbana es un municipio o un conjunto de municipios que incluye en su territorio una zona construida de al menos 2 000 habitantes, donde ninguna vivienda está separada de la más cercana de más de 200 metros. Además, cada municipio tiene más de la mitad de su población en esta zona construida. Si la unidad urbana se extiende por varios municipios, todos estos forman una aglomeración multi-municipios o aglomeración urbana. Si la unidad urbana se refiere a una sola comuna, se llama ciudad aislada”.*

En EEUU, las categorías creadas para las estadísticas oficiales son las *Metropolitan Statistical Areas* (MSAs) and *Combined Statistical Areas* (CMSA). Como en Francia, siguen las polémicas sobre las buenas definiciones después de cada censo poblacional: el asunto se puede volver político si se contesta el hecho de relacionar una unidad urbana a otra.

2.3.2. La muerte de la ciudad y lo urbano generalizado: identidad de los lugares, identidad de la ciudad.

Ante la expansión de las periferias urbanas, y a veces su evolución hacia mayor autonomía, las discusiones académicas giraron en torno a la esencia de la urbanidad, definida por un cierto tipo de experiencia cotidiana y vínculo social. En 1994, Choay afirmó “la muerte de la ciudad y el reino de lo urbano”. La ciudad en tanto expresión espacial histórica de la relación entre sociedad y territorio podría diluirse en la generalización de lo “urbano indiferenciado”: una forma de urbanización que no está relacionada con una unidad política identificada.

El debate académico se orientó en si las dinámicas contemporáneas conllevan el estallido de la ciudad en la forma que la conocemos y si las políticas públicas tienen un rol para impedirlo (Borja & Castells, 1997).

Expertos denunciaron la carencia de identidad de las nuevas formas urbanas. Branzi (1988) enfatiza una “metrópoli fría”, funcional, con escasos espacios públicos y organizada en torno a los espacios interiores. Augé (1992) denuncia los “no-lugares”, estos lugares sin cualidades que resultan de la producción estandarizada de la ciudad: sótanos, parqueaderos, vías rápidas, supermercados, etc. Se inscribe en dos tradiciones filosóficas heredadas de Heidegger (1927) y Lefèbvre (1974) que hicieron hincapié en la experiencia concreta del espacio, de la presencia al mundo, como

dimensión fundamental de nuestra humanidad que podría trastocarse por estas nuevas experiencias urbanas.

Algunos autores no son tan nostálgicos y valoran las nuevas formas urbanas por su capacidad de transformar la experiencia urbana, a través por ejemplo de la “movilidad generalizada”, un elemento clave de la “metápolis” (Ascher, 1995) y de la “ciudad emergente” (Chalas & Dubois-Taine, 1998). Se enfatiza en que los ciudadanos pueden tejer sus identidades sociales a la escala de las grandes aglomeraciones según sus preferencias. La escala del vecindario es solo una de las múltiples escalas en las cuales se construyen las identidades urbanas y los miembros de un mismo hogar pueden tejer redes sociales muy distintas territorialmente.

Finalmente, un grupo de autores rechazan la tendencia a “recrear” centralidades a nombre de una supuesta identidad urbana amenazada. Para el arquitecto Koolhaas, la ciudad de hoy es ante todo movimiento, por lo cual se debe reinventar la identidad urbana sin referencia a un centro. Ya en 1964, Webber mostró el papel “desespacializador” de las nuevas tecnologías de la información y de los transportes que erosionan lo local y la sociabilidad urbana de proximidad. Para “hacer ciudad” y “hacer sociedad” hoy en día, ¿es imprescindible la experiencia de centralidades de lugares?

2.3.3. Policentralidad y fragmentación social y/o espacial

El fortalecimiento de las divisiones sociales de los espacios urbanos y la profundización de los fenómenos de exclusión dan lugar a numerosos estudios en sociología o en geografía social a nivel internacional, por ejemplo, Marcuse & Van Kempen, (2000). Se está discutiendo la pertinencia del concepto de fragmentación socio-espacial para dar razón de la evolución del paisaje social de las grandes urbes (Vidal, 1994). Este concepto se basa sobre la idea de que la tradicional segregación socio-espacial, que surgió con la industrialización, ya no existe y es reemplazada por nuevas formas de divisiones socio-espaciales en las ciudades. La segregación representaba la separación espacial entre los grupos sociales identificados por sus características socio-económicas, raciales, étnicas, religiosas o sexuales, pero esta diferenciación socio-espacial estaba ligada a un funcionamiento casi orgánico de la ciudad: cada grupo social tenía una función específica en la sociedad y estaba reconocido por eso. Por ejemplo, los grupos pobres eran los grupos obreros quienes tenían su cultura propia, su identidad muy marcada. Eran reconocidos por el conjunto de la sociedad como su fuerza productiva. Aunque vivían en barrios específicos, estos grupos estaban plenamente integrados a la sociedad urbana. Lo que los investigadores urbanos apuntaron con el concepto de fragmentación es la ruptura de este funcionamiento integrado de las sociedades urbanas (Prevot-Schapiro, 1999). Hoy en día, con el pasaje al modo de producción postfordista, las ciudades ya no funcionan como un todo: algunos grupos sociales son ahora excluidos de la sociedad urbana y de su economía. La ciudad puede seguir produciendo (y produce cada vez más) sin necesitar la fuerza de trabajo de estos grupos.

Espacialmente, se nota la marginalización de los barrios cuyos habitantes se organizan entre sí para sobrevivir. Unos autores muestran la dimensión urbana de la fragmentación: con el urbanismo contemporáneo, el tejido urbano se vuelve discontinuo, fuertes rupturas urbanas (vías rápidas, murallas de barrios cerrados...) aíslan los barrios los unos de los otros y se reducen los espacios públicos generadores de sociabilidad.

La dimensión política también ha sido analizada en el caso de las ciudades estadounidenses. Los habitantes de un territorio urbano, si logran un número determinado de firmas, pueden tomar la decisión e municipalizarse y separarse de la ciudad de origen. Se llama el proceso de secesión urbana, y corresponde a la forma

política de la fragmentación urbana que destruye el principio de solidaridad sobre el cual se fundan las ciudades: las ciudades centrales generalmente con alta proporción de población con bajos recursos, pierden ingresos importantes cuando hacen secesión sus barrios más ricos.

¿Cual podría ser la relación entre los procesos de fragmentación socio-económica o urbana y el surgimiento de policentralidades? ¿Las policentralidades refuerzan la fragmentación, la reducen permitiendo una mejor integración de los barrios periféricos o son consecuencias de la fragmentación y la manifiestan espacialmente? Las respuestas a estas preguntas dependen de los contextos urbanos considerados. Por ejemplo, un barrio cerrado puede generar una centralidad urbana pero siempre y cuando sea de un tamaño grande y contenga en si mismo una gran variedad de servicios y comercios, como ocurre en ciertos países. O si el barrio se vuelve una centralidad exclusiva de recreación. Contestar a esta pregunta necesita también analizar claramente el tipo de centralidad en juego, y las formas de fragmentación (sociales, socio-espaciales, urbanas, políticas...). Centralidades espontáneas y especializadas que no tienen ningún impacto integrador sobre el vecindario, solamente él de elevar la renta del suelo, si pueden ser pensadas como factor de fragmentación urbana y posiblemente socio-espacial. Es la constatación de Borja y Castells (1997, p.52): “Las megaciudades son constelaciones territoriales discontinuas hechas de fragmentos espaciales, de parcelas funcionales y de segmentos sociales”. Pero una centralidad urbana, concebida como un lugar multifuncional, puede tener un papel muy distinto facilitando el acceso a la ciudad para los ciudadanos de las periferias.

La continuidad espacial ya no es necesaria para hacer sociedad. Se cuestiona la noción de una centralidad inscrita dentro de un centro y su dimensión simbólica. Al expandirse las ciudades, el hecho urbano cambió de escala. ¿Sigue siendo relevante para la acción pública planear centralidades, especialmente en las periferias sin fin de hoy en día? Las sociedades tienen la oportunidad de escoger las formas espaciales que quieren producir para representarlas, lo cual es una de las funciones tradicionales del centro urbano. Pero también, pueden alienarse sus propias decisiones por los grupos dominantes que producen la ciudad y planean la construcción de nuevas centralidades basadas en relaciones comerciales o en la lógica del funcionalismo. Eso se vuelve una cuestión de democracia local.

3. Policentralidad, planeación y políticas urbanas: la fábrica de nuevos centros en las ciudades europeas

A lo largo del siglo XX en las ciudades europeas, algunas centralidades urbanas han sido planificadas para responder a problemas muy diversos. ¿Cual es la concepción de la centralidad que se expresa a través de esas realizaciones?

3.1 Planeación de ciudades nuevas en las grandes áreas metropolitanas

Se trata de proyectos urbanos basados sobre una voluntad política. Históricamente, las ciudades nuevas eran la expresión de un poder sobre el territorio: de Alejandría fundada por Alejandro Magno hasta Versalles, nueva capital de Louis XIV cerca de Paris que era percibido como demasiado peligroso por el rey, o Brasilia, construida en 1964 con planos de los arquitectos Costa y Niemeyer para reivindicar la integración de la Amazonía al territorio político nacional.

En el siglo XX en Europa, las ciudades nuevas fueron concebidas como herramientas para controlar la expansión urbana y desconcentrar las áreas centrales. A principios del siglo, el auge de la urbanización anárquica de pabellones en las afueras de las grandes ciudades, atrajo el interés de los primeros reformadores urbanos. Proyectos de racionalización de los suburbios surgieron en varios países, de los cuales el más conocido es, sin duda, la *ciudad-jardín* de E. Howard (1902), en el cual se propone

planear la construcción de una ciudad para 30,000 a 50,000 habitantes, ordenada entorno a un parque, en un espacio rural. Las *ciudades-jardin* se concibieron a partir del principio de autosuficiencia, por lo cual su centro se presenta como el punto de encuentro de una sociedad igualitaria: los equipamientos, los monumentos y las instituciones debían estar situados alrededor de la plaza central. Las *ciudades-jardín* son un ejemplo del urbanismo utópico y formalista; están impulsadas por un deseo progresista e higienista y expresan “el ideal de las pequeñas comunidades limitadas en el espacio que están dotadas de un sentido de comunidad” (Choay, 1965).

Después de la segunda guerra mundial en muchas ciudades europeas persiste el problema del crecimiento anárquico de los suburbios, agudizado por migraciones más importantes desde el campo y una tasa de natalidad muy elevada. En un primer momento, de manera urgente, se buscó dar soluciones al problema del alojamiento construyendo grandes conjuntos residenciales de tipo barras o torres, con influencia del urbanismo moderno. En un segundo tiempo, se impulsó la planificación de “ciudades nuevas” en las afueras de las grandes áreas metropolitanas, en particular en las regiones de Londres (en los 50) y de París (finales de los 60) (Tabla 1). Lograron formar nuevos polos en las periferias lejanas de la capital que se consolidaron a lo largo del tiempo y conforman hoy en días polaridades apropiadas hasta un cierto punto por los habitantes y generadoras de empleos (aunque se esperaba más).

Tabla 1:
Evolución histórica de las ciudades nuevas de la región parisina. Fuente: INSEE.

Nombre	Cergy-Pontoise	Evry	Marne-la-Vallée	Sénart	Saint Quentin en Yvelines
N° de municipios	11	4	26	8	7
Distancia a París (km)	30	28	13	33	25
Superficie (ha)	7.671	3.045	15.285	11.820	6.919
Población 1968	41.576	8.252	86.353	17.195	24.866
Población 1990	159.168	73.372	210.835	81.776	128.663
Población 2016	190.000	115.000	347.813	117.000	230.000
Empleos 1968	15.496	–	20.000	–	–
Empleos 1990	75.586	45.292	78.039	21.084	57.984
Empleos 2018	90.000	52.000	153.133	42.000	99.700

La centralidad de estas ciudades nuevas todavía es problemática. Más de dos décadas después de su construcción, los urbanistas trabajan en proyectos de remodelación de sus centros en particular en Sénart y Evry. Las infraestructuras de transportes representan oportunidades para desarrollar estos proyectos urbanos. Por ejemplo, en Cergy-Pontoise, que tiene una centralidad antigua (ciudad de Pontoise) y una centralidad de negocios (Cergy, ciudad totalmente nueva), se trata en 10 años de reunir los dos polos de la ciudad nueva creando un paseo urbano entre las dos estaciones de trenes de cercanía y dotando la aglomeración de una centralidad que convenga a su nueva escala.

3.2 Distritos Centrales de Negocios

A partir de inicio de los 1960, se perfiló el diagnóstico de la crisis de los centros, que ya no simbolizaban la sociedad y que eran inadaptados a su evolución, en particular debido a la motorización de las familias. Se dio una intensa reflexión sobre la centralidad, tanto a nivel teórico como operativo. De ahí, se concibieron una nueva forma urbana: los Distritos Centrales de Negocios, verticales, ubicados sobre grandes placas de concreto y de alta accesibilidad multimodal. Se volvieron los símbolos del auge de las ciudades terciarias y de la mutación económica de la centralidad urbana. Se construyeron rápidamente en áreas céntricas o pericentrales de las grandes ciudades

mediante operaciones de renovación urbana con participación de los sectores públicos y privados.

Los Distritos centrales de Negocios están caracterizados por un urbanismo tecnocrático. La época era caracterizada por la fé casi absoluta en los estudios técnicos, por lo cual las grandes decisiones urbanas se tomaban sin concertación, desde el nivel central y bajo la influencia de los ingenieros, en particular los ingenieros de transporte que planificaban la expansión de las redes viales (Buchanan, 1963). Así, estos lugares responden a consideraciones puramente funcionales. Se trataba de fomentar las economías de escala minimizando los costos de transacción. Se buscaba alcanzar un área de influencia muy superior a las centralidades tradicionales para conectarse con la economía en proceso de globalización. Los ejemplos más conocidos son la operación de los Docklands en Londres (años 80) o la realización de La Defense al oeste de París (1958), pero muchas ciudades intermediarias también construyeron su Distrito Central de Negocios con los mismos principios urbanísticos.

Autores como Sylvia Ostrowetsky denunciaron la producción de estos centros según las reglas del funcionalismo urbano. No lograrían manifestar «esa otra cosa» que hace que los centros son centros (ver 1.1.).

3.3 Ténopolos

Los ténopolos o parques científicos son concentraciones de empresas innovadoras, universidades y laboratorios públicos y/o privados (Castells & Hall, 1994; Benko, 1991). Se planificaron en Europa para reproducir las condiciones del éxito de parques científicos norteamericanos como la Silicon Valley, al Sur de San Francisco, que surgió de manera espontánea en la década de los 70. Son proyectos de iniciativa privada o mixta (público-privado), pero los gobiernos fomentaron estos proyectos en asociación con establecimientos universitarios y de investigación. La razón de la planeación de los ténopolos se basa en la creencia en el potencial de fertilización cruzada que generaría tal organización espacial: se esperaba que la cercanía entre laboratorios universitarios y empresas innovadoras en alta tecnología produjera mayores interacciones entre estos medios profesionales y al final, mayor eficacia económica. Espacialmente, los ténopolos se caracterizan por su aislamiento en un lugar agradable (la calidad del entorno de vida para los ingenieros e investigadores es un criterio de ubicación de esas empresas) y una muy buena accesibilidad (cercanía a autopistas y aeropuertos necesaria para los frecuentes viajes de negocios). Según el nivel de inversión de las autoridades y el papel de los medios innovadores locales, se puede distinguir distintos tipos de ténopolos, desde parques científicos hasta ciudades enteras caracterizadas por un alto desarrollo tecnológico como Tolosa en Francia especializada en las actividades aeronáuticas.

3.4 Nuevas centralidades y regeneración urbana

Numerosos planes urbanos buscaron desde inicio de los setenta crear o recrear centralidades en los nuevos barrios periféricos, a veces ya en proceso de deterioro debido al funcionalismo excesivo de su concepción. Ciudades dormitorio, grandes conjuntos habitacionales otorgaron viviendas a los que las necesitan, pero presentaron grandes problemas a la hora de transformarse en ciudades, es decir en lugares apropiados y habitados en el sentido pleno de la palabra. La fábrica de centros urbanos para estos barrios exclusivamente residenciales se dio mediante postulados dudosos (cambiar el entorno para cambiar las relaciones sociales) que fueron ampliamente criticadas. Muy a menudo, en los proyectos urbanos actuales, la centralidad se vuelve como el fluido mágico que debe cristalizarse en el “anonimato urbano”, en los espacios de poca calidad (Devisme, 1998). Persisten a menudo grandes dificultades para pensar centralidades planificadas que fueran verdaderamente apropiadas por sus habitantes.

En la década de 1980, algunos urbanistas empiezan a pensar un cambio en los modos de planear la ciudad e impulsaron la llamada planeación estratégica, basada en la realización de grandes proyectos urbanos integrados. Este enfoque trajo consigo una reflexión sobre cómo construir nuevas centralidades en las periferias. Las preocupaciones en los 1980 habían cambiado: la regeneración urbana era ahora una prioridad. Ya no se trataba de demoler para reconstruir, sino de valorizar cada parcela de los territorios urbanos. La experimentación más conocida es el caso de Barcelona, con la planificación de las áreas de nuevas centralidades en el “programa’92” bajo la influencia de Jordi Borja. Consiste en recalificar los espacios degradados, promover la integración social y formar polos de desarrollo autónomo. Los centros concebidos de esta manera debían tener comercios, pero también oficinas, entretenimientos y espacios abiertos. La premisa del proyecto es que la esencia de la centralidad ya no es la accesibilidad a grandes infraestructuras de transporte, sino el acceso a espacios urbanos de calidad (Borja, 1995). De esta manera, el proyecto se ejecuta a través de operaciones de sutura, articulación y remodelación urbana, y del fortalecimiento de la oferta de servicios. Se hace hincapié en la coherencia urbana, en la inserción de los nuevos proyectos en la ciudad ya construida.

Hoy en día, en la agenda de los urbanistas, se nota un doble movimiento de integración de las periferias y de consolidación de los centros antiguos. El objetivo de integración territorial se volvió más claramente un objetivo de inserción social de los barrios pobres (fomento para la regeneración urbana en grandes zonas empobrecidas de los suburbios). Se busca también transformar las centralidades comerciales existentes en centralidades más completas para fortalecer la diversidad de los usos, experiencias y las sociabilidades urbanas (Devisme, 1998). Promotores e incluso grupos de la grande distribución empezaron a pensar el papel de las prácticas sociales en el diseño de los espacios.

El urbanismo mundial ha sido impactado desde hace unas dos décadas por experiencias originales, específicas, que aprovechan los contextos locales, de planificación nuevas centralidades a partir de equipamientos culturales y espacios públicos de calidad (casos de Berlín o Nantes). Allí, se ve la ambición de tener en cuenta los cambios en la escala de las metrópolis. Estos proyectos originales buscan fomentar la apropiación de la centralidad por parte de los ciudadanos del conjunto del área metropolitana. Proporcionan a las áreas metropolitanas extendidas una identidad renovada (Devisme, 2005).

Las políticas urbanas europeas no renunciaron a concebir nuevas centralidades, a pesar de la multiplicación de centralidades comerciales y terciarias en las periferias metropolitanas. Los proyectos más criticados, o que han fracasado fueron concebidos con miras cuantitativas, sin considerar la inserción en el tejido urbano existente, y sin pensar en la manera de generar la identificación de los ciudadanos. Estos proyectos se derivan de una concepción abstracta del espacio y no tienen en cuenta la experiencia de los lugares. Por el contrario, los objetivos de integración social y de apropiación a través de las prácticas ciudadinas parecen fundamentales para el éxito de una centralidad planificada, que tiene una dinámica muy distinta a las centralidades espontáneas basadas solamente en las relaciones comerciales. Se trata de hacer surgir un espacio diferencial, según la terminología de Lefebvre, el mismo que está amenazado por la predominancia del aprovechamiento capitalista del suelo urbano. Asimismo, el reto de los urbanistas es encontrar la escala adecuada para las nuevas centralidades, teniendo en cuenta el cambio urbano a escala metropolitana.

Bibliografía:

- Alonso, (1964), *Location and land use: Toward a General Theory of Land Rent*.
 Augé, Marc (1992), *Non-lieux*, Paris : Seuil.

- Ascher, François (1995), *Metapolis ou l'avenir des villes*, Paris: Odile Jacob, 234p.
- Bataillon, Claude, Deler Jean-Paul & Théry Hervé dir. (1991), « Amérique latine », in R. Brunet dir., *Géographie universelle*, t. III, Hachette-Reclus, Paris.
- Benko, Georges (1991), *Géographie des technopoles*, Paris : Masson, 224p.
- Berroir Sandrine & al. (2006), « Mobilités et polarisations : vers des métropoles polycentriques. Le cas des métropoles francilienne et méditerranéenne », in Bonnet, Michel & Aubertel P., *La ville aux limites de la mobilité*, Paris : PUF, 315p.
- Bordreuil, Jean Samuel (1987), *La production de la centralité urbaine*, thèse de doctorat d'Etat de sociologie sous la direction de Raymond Ledrut, Université de Toulouse II.
- Bordreuil, Jean Samuel (1995), « De la densité habitante aux densités mouvantes », *Annales de la recherche urbaine*, n° 65, 5-14.
- Borja, Jordi (ed.) (1995), *Barcelona, un modelo de transformación urbana*, Quito, PGU-LAC.
- Borja, Jordi & Castells, Manuel (1997), *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid: Taurus.
- Borsdorf, A., Bähr, J. & Janoschka, M. (2002), "Die Dynamik stadtstrukturellen Wandels in Lateinamerika im Modell der lateinamerikanischen Stadt.", *Geographica Helvetica*, 57 (4): 300-310.
- Branzi, Andrea (1988), *Nouvelles de la métropole froide, Design et seconde modernité*, Paris : Centre Georges Pompidou.
- Buchanan, Colin (1963), *Traffic in towns*, London: Her's Majesty Stationery Office.
- Capron, Guénola (2000), " Centres commerciaux et autres lieux communs à Buenos Aires ", in Capron G. & Monnet J. dir., *L'urbanité dans les Amériques : les processus d'identification socio-spatiale* ", Villes et territoires, Toulouse: PUM.
- Castells, Manuel (1972), La question urbaine, Paris : coll. « textes l'appui », F. Maspéro.
- Castells, Manuel (1989), *The informational city*, Oxford : Basil Blackwell.
- Chalas, Yves & Dubois-Taine, Geneviève (1998), *La ville émergente*, La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube.
- Choay, Françoise (1965), *L'urbanisme, utopies et réalités*, Paris : éditions du Seuil.
- Choay, Françoise (1994), « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », in DETHIER J. & GUIHEUX A. (dir.), *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris : Centre Georges Pompidou.
- Christaller, Walter (1933), *Central places in Southern Germany*, Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966 para la traducción inglesa.
- Claval, Paul (1981), *La logique des villes*, Paris : Litec.
- Devisme, Laurent (1998), Actualités de la pensée d'Henri Lefebvre à propos de l'urbain. La question de la centralité, Tours : MSV, collection Travaux des Sciences de la ville, n°1.
- Devisme, Laurent (2005), *La ville décentrée – Figures centrales à l'épreuve des dynamiques urbaines*, Paris : L'Harmattan.
- Garreau, Joël (1991), *Edge City, Life on the New Frontier*, New York: Anchor Books.
- Gaschet, Frédéric et Lacour, Claude (2002), « Métropolisation, centre et centralité », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, No1, 49-72.
- Ghorra-Gobin, Cynthia (2003), *Villes et société urbaine aux Etats-Unis*, Paris : A. Colin.
- Gordon, Peter & Richardson, Harry W. (1996), « Beyond polycentricity : the dispersed metropolis – LA 1970-1990, in *Journal of the American Planning Association*, vol. 62, n°3.
- Haggett, Peter (1965) *Locational Analysis in Human Geography*, Arnold : London.
- Haumont, Nicole (2001), *Les pavillonnaires*, Paris : L'Harmattan.
- Howard, Ebenezer (1902), *Garden Cities of Tomorrow*.
- Jaramillo, Samuel (1986), *Evolución de la estructura de usos del suelo en Bogotá (1930-1982)*, Bogotá.

- Ledrut, Raymond (1969), *L'espace social de la ville*, Paris : Anthropos.
- Lefèbvre, Henri (1974), *La production de l'espace*, Paris : Anthropos.
- Lévy, Jacques (1994), *L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*, Paris : Presses de la FNSP.
- Mangin, David (2004), *La ville franchisée : Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris : éditions La Villette, 480p.
- Marcuse, Paul & Kempen R. (2000), *Globalizing cities: a new spatial order?*, Malden Mass ; Oxford : Blackwell.
- Monnet, Jérôme (1994), « Centres historiques et centres des affaires : la centralité urbaine en Amérique latine » in *Les villes en Amérique latine, Problèmes d'Amérique Latine*, juillet-septembre, n°14, Paris : La Documentation Française.
- Monnet, Jérôme (1993), *La ville et son double : images et usages du centre, la parabole de Mexico*, Paris : Nathan.
- Ostrowetsky, Sylvia (1994), « Les centres urbains » in Ghorra-Gobin, Cynthia, *Penser la ville de demain. Qu'est-ce qui institue la ville ?*, Paris : L'Harmattan.
- Peyroux, François (1950) «La notion de pôle de croissance», *Économie Appliquée*, n°1.
- Prevot-Schapiro, Marie-France (1999), « Amérique Latine : la ville fragmentée », *Esprit*, n°258.
- Reilly W. J. (1931) *The Law of Retail Gravitation*, New York.
- Reynaud, Alain (1981), *Société, espace et justice*, Paris : PUF.
- Sassen, Saskia (1991), *The global city*, Princeton: Princeton University Press.
- Sabatini, Francisco (2003). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina* (Documentos de Trabajo del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales). Chile, Banco Interamericano de Desarrollo.
- Veltz, Pierre (1996), *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, Paris : PUF.
- Vidal, Laurent (1994), « Une notion émergente, la fragmentation », in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°65.
- Webber, Melvin (1964), *The Urban Place and the Nonplace Urban Realm*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia 1964.
- Wiel, Marc (1999), *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Paris : Mardaga.

