

Claudia Zavaleta, Víctor Fernández Salinas,
Rosario Asián, Antonio Cano, Marta Reina
DOCUMENTO DE SÍNTESIS

Documentación elaborada en el Grupo III, ¿De qué manera inciden los mitos modernos -y sus símbolos creadores de identidad- en la configuración del espacio metropolitano? ¿Los recursos simbólicos al servicio del mercado?, en el marco del taller *Capital y territorio. ¿La construcción de un sueño?*, adscrito al proyecto *Sobre capital y territorio II* del programa UNIA arteypensamiento, Sevilla 2009.

Documento de síntesis

Octubre 2010

¿De qué manera han de incidir los mitos modernos -y sus símbolos creadores de identidad- en la configuración del territorio metropolitano y de la propia ciudad? Algunas preguntas y respuestas sobre el caso de Sevilla

Redactado por:

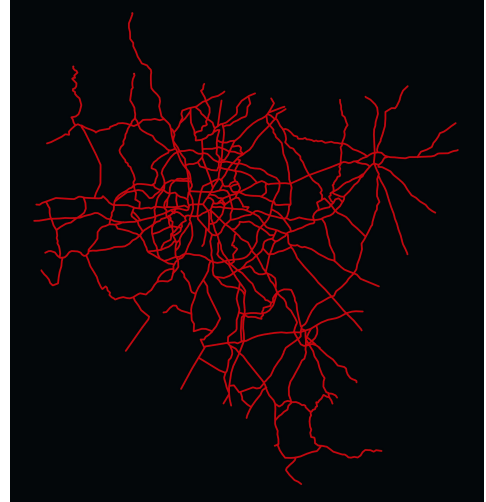
Claudia Zavaleta y Víctor Fernández Salinas

Con la colaboración de:

Antonio Cano, Rosario Asián y Marta Reina

Imágenes:

Jorge Arévalo



1. INTRODUCCIÓN

1.1. El territorio metropolitano

1.2. Objetivos

2. UN DISCURSO SOBRE LA CIUDAD SIN LÍMITES, PERO CON RONDAS

2.1. ¿Sevilla sin límites?

3. CONTRADICCIÓN ENTRE FORMA, IMAGEN, DISCURSO Y CONTENIDO EN LA CREACIÓN DE LA SE-40

4. CREACIÓN DE FALSOS DILEMAS

5. FALSOS MODELOS DE ESPACIOS PÚBLICOS, PAISAJES Y SÍMBOLOS + APROPIACIÓN DE SÍMBOLOS Y ESPACIOS

6. SOBRE VALORACIÓN DE LO ECONÓMICO

7. DISCURSOS Y ACTITUDES EN TORNO A LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

8. REFLEXIONES DE CIERRE

ANEXO. CONCEPTOS CLAVE DE LA PLANIFICACIÓN DE GRANDES VÍAS DE CIRCUNVALACIÓN

ANEXO. BIBLIOGRAFÍA

1. INTRODUCCIÓN

El documento que presentamos parte del supuesto de que, hoy en día, el mundo se construye fundamentalmente a través de imágenes y que dichas imágenes, así como los discursos manifiestos u ocultos que las sustentan o que las heredan mutan a través del tiempo a medida que cambian sus formas de generación, producción, difusión... (PANZARINI, S. 2009). Por tal razón, tiene vital importancia analizar de qué manera la configuración del territorio-ciudad, en tanto apropiación social (e individual) del espacio, guarda relación con las imágenes que lo representan y construyen (deconstruyen, reconstruyen) en un juego de interacción permanente.

Esas imágenes que vienen a representar, avalar, justificar determinadas ideas, modelos, dogmas... colaboran de manera intensa en la construcción de nuestra identidad, individual y colectiva. Símbolos, iconos, indicios... contribuyen a la cristalización de mitos de fuerte repercusión en el espacio, dando lugar, entre otros resultados, a determinados tipos de sociedades-paisajes.

Se multiplican sin cesar los símbolos en el territorio y también en el propio discurso moderno sobre el imaginario urbano, al mismo tiempo que ciudad y sociedad parecen confundir y olvidar otros referentes más elaborados. Claro que el necesario proceso de hibridación en el que se funden símbolos e identidades, antiguos y nuevos, actualiza y reinterpreta unos y otros, generando un nuevo lenguaje.

“... es importante la educación de la mirada, el cultivo de la percepción. La mirada que ve no es la mirada colonizada, obediente, sino la mirada autónoma. La que es capaz de pasar sin sometimiento ante los rasgos demasiado visibles de la memoria impuesta para hacerse más profunda y precisa, más sutil, en otros” (DURÁN, M. A. 1998). Para ser capaces de ver más allá de los rasgos de la memoria impuesta, valiéndonos de nuevas imágenes y relatos, es preciso descolonizar esa mirada, dando lugar a diversas y también contradictorias interpretaciones de nuestras realidades territoriales y urbanas, pasadas y presentes. Ante la confusión, es necesaria una mirada nueva, subversiva, pero, ¿cómo actuar cuándo existe también una continua banalización de esa misma mirada que se quiere descolonizada y diferente? Probablemente es justo en este momento cuando la crítica y la investigación se hacen más necesarias.

1.1. El territorio metropolitano

Antes de abordar el análisis de los símbolos que intervienen en la configuración del espacio metropolitano de Sevilla y en relación con la SE-40, a modo de inciso, se ha de realizar una breve referencia al ámbito o contexto territorial en el que los mismos se dan cita.

La investigación se ha centrado en el Área Metropolitana de Sevilla y su ciudad central, tomando como ámbito de estudio una versión extendida de la misma que comprende la primera y la segunda corona. Sin embargo, dada la dificultad de abarcar un territorio tan

amplio, a los efectos más prácticos (ejemplos, casos concretos, etc.) la mirada se ha focalizado en el sector norte y más específicamente noroeste de dicha área y del correspondiente recorrido de la SE-40. Este sector tiene especial interés porque conserva, aún, gran parte de sus rasgos rurales y valores patrimoniales, de manera tal que la lectura de sus símbolos y significados permite una mejor aproximación a la interpretación que las transformaciones territoriales generadas por la circunvalación, han de tener en la construcción de la identidad territorial. En el plano que se incluye a continuación, publicado en el periódico *ABC* el 3 de diciembre de 2008, se aprecia el Área Metropolitana y el trazado de la SE-40.

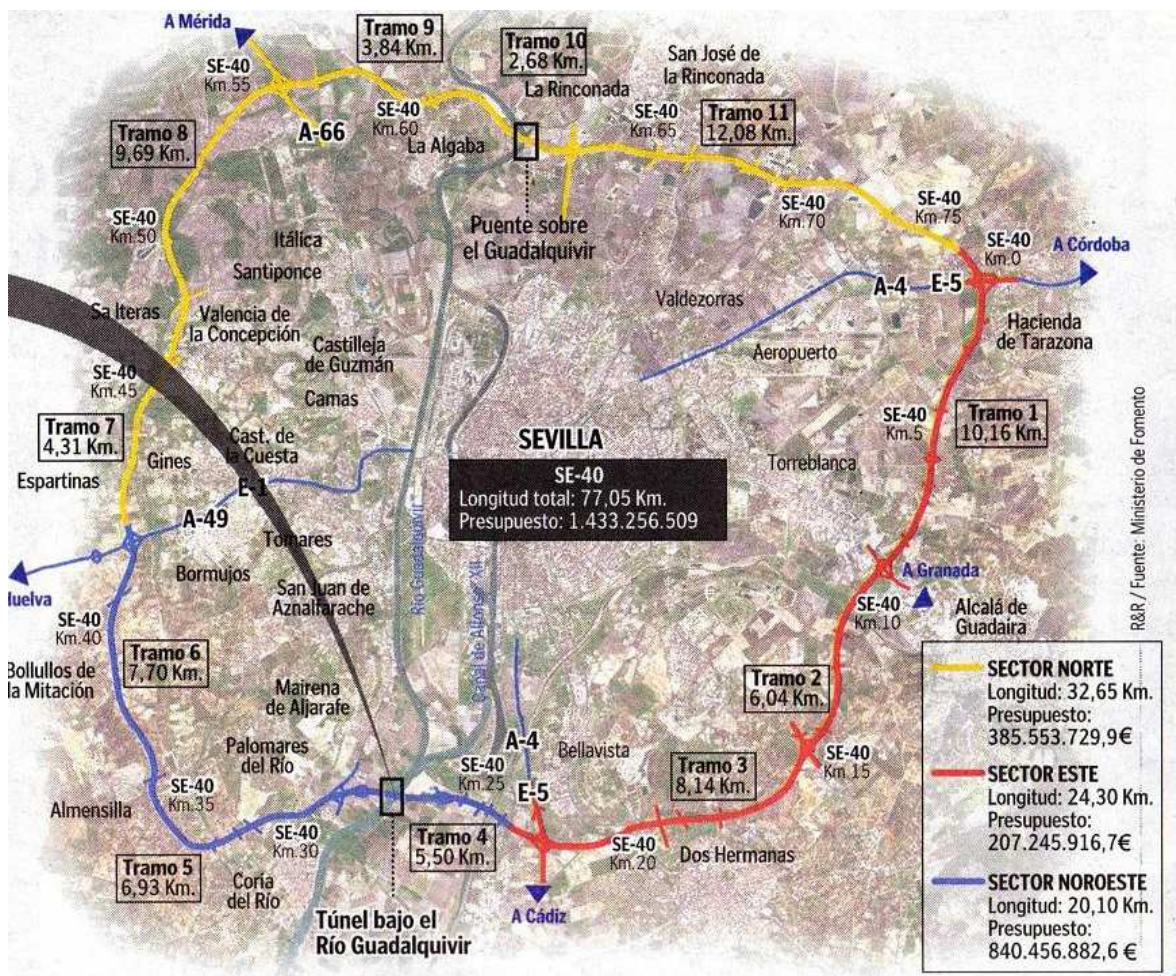


Imagen: Trazado de la SE-40, aportada por Valencina Habitable

La SE-40 incide en diversas unidades territoriales y de tipología de paisaje de dicho ámbito: el río, el Aljarafe, la vega-campiña. La primera, el río, es columna vertebral del ámbito en el que se asienta Sevilla. Hoy no se puede decir que articule el área metropolitana, ya que más bien se trata de una importante barrera (el cauce vivo, no el histórico) que divide en dos el ámbito metropolitano y que, a causa de las condiciones de inundabilidad de sus llanos, se ha convertido en un importante reservorio de espacio libre (aunque siempre sometido a tensiones, como en el caso de Tablada). La SE-40 atraviesa el

río Guadalquivir, al norte y al sur del área metropolitana, siendo más respetuosa en el punto meridional, allí donde ya surge el país de las marismas.



Imagen: Río Guadalquivir, vista de Tablada desde San Juan de Aznalfarache. Foto: Claudia Zavaleta

El Aljarafe, especie de tierra prometida sobreelevada, cercana y trasunto de una imposible vida idílica y rural de Al-Ándalus, ha sido el espacio más deteriorado, el lugar en el que se han producido (y se producen) los mayores impactos en relación con los valores territoriales originales (zona de relieve suave, paisaje de olivos y horizontes perfilados hacia los escarpes, tan potentes en las vertientes, norte, este y oeste). La SE-40 supondrá sin duda el reforzamiento de la tensión urbanizadora en el corazón del Aljarafe. La construcción de esa ciudad sin límites, homogénea y mimética, encontrará en este eje de comunicación una nueva “oportunidad” para su extensión sobre toda la comarca. El sistema de pequeños municipios independientes, que aún conservan fuertes rasgos de identidad local se está convirtiendo en una masa urbana amorfa, atravesada por vías de comunicación rápida. Justamente allí es donde el fenómeno de la rotonda se ha multiplicado alcanzando sus más altas cotas de “significado”.



Imagen: Vistas del Aljarafe junto a la Cornisa. Foto: Claudia Zavaleta

Por último, la vega-campiña que recorre la SE-40 es un conglomerado de territorios de muy diversa índole, en el que destaca el papel territorial de la vega norte de Sevilla (La Rinconada, La Algaba, Alcalá del Río, todos ellos municipios con una extraordinaria riqueza agrícola) y Los Alcores (ancho corredor alargado que desde Carmona desciende hasta Dos Hermanas). En el primero de los ámbitos, la SE-40 aparece como consumidora de extensos espacios de gran valor agrario e induce a nuevos procesos de urbanización,

precisamente en el sector que había permanecido menos alterado por los procesos de metropolización hasta el siglo XXI. En Los Alcores, la SE-40 ahondará el proceso de desvertebración de los territorios históricos. El impacto será quizá menor entre Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas, área ya muy alterada por el crecimiento residencial e industrial de ambas localidades, pero será sin duda relevante en el sector norte de Los Alcores, entre Gandul y Carmona.



Imagen: Vistas de la Campiña y la Vega desde la Cornisa del Aljarafe. Claudia Zavaleta

1.2. Objetivos

Como señala Guy Debord en su manifiesto: “el capitalismo ha de mantener en la minoría el sentido de la crítica y la investigación, bajo la condición de mantenerla en disciplinas estrictamente fragmentadas y rompiendo la conjunción de la crítica y la investigación, y elaborar una teoría de la creatividad sobre expresiones que, aparentemente modernas, transgresoras o críticas, no hacen sino consolidar el *status quo*. Los mecanismos comerciales que dominan la actividad cultural dividen las tendencias de vanguardia en fracciones que pueden controlar, renunciando (aunque a veces en apariencia pretenda ser todo lo contrario) a la reivindicación general y aceptando sólo el trabajo fragmentario, susceptible de diversas interpretaciones” (DEBORD, G. 1957).

Existe una tendencia creciente a la compartimentación que, más que controlar, neutraliza la eficacia de reflexiones y acciones. Funciona como una desactivación del espacio y, por tanto, del pensamiento al que da, y del que recibe, sustento. Nos resistimos tanto a las especializaciones-fragmentaciones tradicionales o contemporáneas del conocimiento y de la acción, como a la compartimentación desactivadora-neutralizadora de la contestación. Proponemos en cambio una organización o estructura para nuestra reflexión-investigación que remita sistemáticamente al plano simbólico, pero sin renunciar a la vinculación con la realidad espacial y funcional a la que se halla adherida, ni a la complejidad y transversalidad que le son inherentes.

A la luz de las cuestiones presentadas, en este trabajo se parte de la hipótesis de que las principales características en la transformación del área metropolitana de Sevilla, que observamos más invadida que construida con una lógica coherente, se podrían transcribir

a modo de patologías que afectan a casi todo el territorio y que se fundan y retroalimentan en símbolos e identidades (impuestos, aceptados, negociados...):

- Modelo basado en la ausencia de límites
- Contradicción entre forma/imagen/discurso y contenido
- Creación de falsos dilemas
- Construcción de falsos espacios públicos, paisajes y símbolos
- Sobre-valoración de lo económico
- Discursos y actitudes en torno a la participación ciudadana

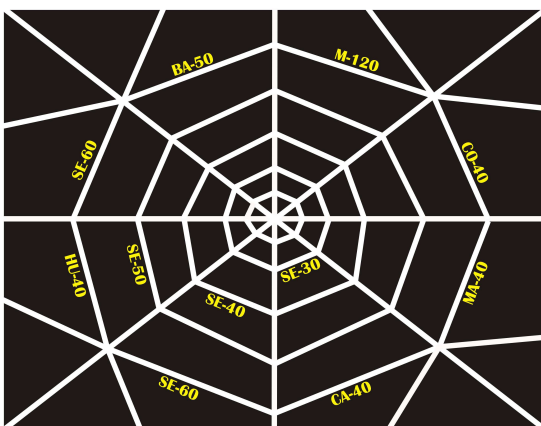
Así mismo, a modo de método, o de terapia alternativa, para la solución de dichos problemas se propone abordar las siguientes tareas:

- Desenmascaramiento, desmontaje (de falsas identidades, dilemas, espacios...)
- Conciencia y participación (como potencialidad y como acción extendida y profunda)
- Sentido comunitario e identidad territorial (ni impuesto, ni banalizado, sino como arraigo)

La complejidad de las transformaciones metropolitanas y, simultáneamente, lo limitado del tiempo de interacción entre los distintos participantes en el proyecto, obligó a redactar una serie de objetivos (general y específicos) que sirvieron como orientación a la investigación del grupo.

En relación con las patologías detectadas durante la investigación y a las que se ha hecho referencia previamente se incluyen una serie de apartados en los que se las aborda de manera provisional, dado que cada una requeriría de una investigación específica, que excede el ámbito de este documento.

2. UN DISCURSO SOBRE LA CIUDAD SIN LÍMITES, PERO CON RONDAS



El mito del crecimiento y progreso perpetuo son asumidos como formas de evolución social/urbana que confían en el poder ilimitado de la tecnología para resolver los problemas sociales, territoriales, urbanos... que estos fenómenos traen aparejados. Responde por tanto a una visión cuantitativa de nuestro universo y está asimismo vinculado a la idea de ausencia de control, respuesta a la demanda individualista y posmoderna de una mayor libertad que, sin embargo, se contradice con el sentimiento de

inseguridad y temor que la ausencia y el exceso de límites genera: vértigo, agorafobia u *horror socialis*, entre otros síntomas.

La acelerada velocidad con que se producen las transformaciones territoriales demanda altos costes, largos períodos de ejecución y complejos procesos de adaptación de la población; parecerían compensar a una sociedad que responde a una misma tendencia, que se siente insatisfecha de sí misma y donde nada dura. Eterna insatisfacción que se manifiesta en el cambio permanente, en las modas aplicadas a todos los estamentos de la sociedad. Como es el caso de la creación de las grandes rondas de circunvalación, que se ha convertido en una de las claves en el proceso de hacer ciudad contemporánea y que se legitiman en la necesidad de domeñar el tráfico, evitando que el tráfico pesado y el de paso atravesasen el área central de la ciudad. Sin embargo, más allá de esta premisa, las rondas de circunvalación plantean los siguientes conflictos:

a) Alteran el mapa de las expectativas y plusvalías urbanas. En otras palabras, son un instrumento para desencadenar o dirigir territorialmente los procesos de especulación inmobiliaria. Ésta, además, no se ciñe sólo a los nuevos usos residenciales, de menor densidad a medida que las rondas son más periféricas, sino que atañen a todos los usos urbanos (industria, servicios, transportes), a veces de forma prioritaria (campos de golf, nuevos espacios de la docencia universitaria y de la investigación, etcétera).

b) Paradójicamente, estas infraestructuras también atraen hacia las áreas metropolitanas actividades no deseadas (vertederos, usos molestos, nuevos cementerios...) e incluso asentamientos marginales. Las grandes rondas de circunvalación se establecen así como elementos que generan y explican los nuevos mapas sociales de la ciudad.

c) A medida que una ronda cumple su función de generador de tejidos urbanos, sus ámbitos cercanos se consolidan, colmatan e incluso a menudo se colapsan. La reivindicación de nuevas rondas (para resolver el problema para el que fueron creadas las primeras), es una respuesta habitual, que expande la ciudad en forma concéntrica o como una tela de araña. Las nuevas rondas no acaban con la saturación de las antiguas, especialmente en lo que se refiere a la colmatación de usos y formas en el espacio. Se incrementa la densidad urbanizadora y nuevos procesos de cambio de usos y formas aparecen como una especie de latigazos sobre el territorio que son más intensos en aquellas zonas de encuentro con otros grandes ejes de comunicación.

d) Como consecuencia de todo lo anterior, las nuevas rondas alteran los paisajes, dando lugar a espacios formalmente banales y globalizados en todas las ciudades (parques empresariales, urbanizaciones de chalets adosados, grandes centros comerciales de ocio y consumo, etcétera), a la par que alientan la aparición residual de espacios vacíos, sin uso, a la expectativa del cambio, a veces simplemente utilizados como vertederos ilegales. Se trata de una estrategia que, más tarde, legitimará la reclasificación de los terrenos argumentando la necesidad de ponerlos en carga urbana. Estas franjas que han perdido el uso rural o natural, que son una especie de negación del espacio social, rodean las ciudades y se adaptan en sus formas alargadas a las nuevas rondas periféricas. Se trata de una

especie de limbo territorial (no urbano, no rural, no natural) o de la concreción de la negación social del paisaje. Las banderolas de las compañías inmobiliarias sobre terrenos que no siempre son urbanizables, anuncian futuras reivindicaciones de edificación. Es evidente la acertada estrategia de estas empresas promotoras o beneficiarias de la clasificación, comprando los terrenos mucho antes de la construcción de la nueva vía de comunicación y, sorprendentemente, a veces incluso antes del anuncio oficial.



Imagen: Banderolas en urbanización. Foto: Plataforma Valencina Habitable

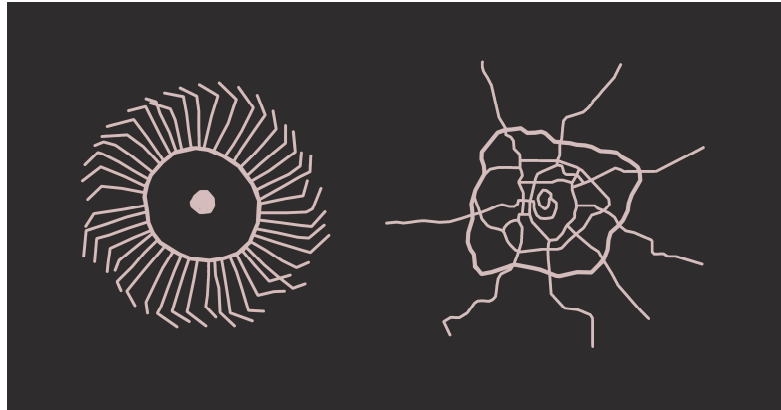
2.1. ¿Sevilla sin límites?

El área metropolitana de Sevilla responde perfectamente a la lógica antes expuesta. El proyecto de la construcción de la SE-40 como nuevo gran anillo metropolitano de la ciudad, cuando el ciclo de colmatación de la SE-30 ya ha concluido, ha desencadenado una nueva fase en la ocupación, y puesta en valor de mercado, de un extenso territorio en torno a la ciudad central.

En relación con la ausencia de límites, la SE-40, aparece como una nueva instancia del crecimiento concéntrico del área metropolitana de Sevilla. Quizá porque es “de Sevilla” no puede desapegarse de esa concepción centrífuga-centrípeta que le ha dado lugar y que condiciona tan fuertemente otras alternativas de evolución. A pesar de la bien documentada experiencia acumulada en Europa y América en relación con el crecimiento y planificación de las áreas metropolitanas, una vez más se ha optado por una infraestructura vial como solución prioritaria a los problemas de movilidad y accesibilidad. Esta apuesta por el vehículo privado y la centralidad implica el traslado de dichos problemas desde el anillo de la actual SE-30 al de la futura SE-40, con el agravante de su mayor extensión y consecuente descontrol territorial.

¿Por qué razón se insiste en un modelo obsoleto, insolidario y de alto coste ambiental y paisajístico? ¿Qué compensaciones aporta en el terreno del imaginario colectivo? ¿Aparece la extensión territorial como forma de poder, riqueza, control, dominación, progreso...?

Si carente de una instancia metropolitana de gestión, la disciplina urbanística es difícilmente aplicable al territorio actualmente ocupado por el área metropolitana de Sevilla, cabe preguntarnos cómo será posible abarcar un territorio que con la construcción de la SE-40 y al



amparo de las *áreas de oportunidad* del POTA, duplicará su extensión real. ¿Qué mecanismos entran en juego para que se opere tamaña negación de la realidad?

Es en este terreno de las representaciones sociales donde ha de llevarse a cabo la negociación o ha de librarse la batalla que permita trascender la mera repetición de modelos inapropiados, rígidos, reiterativos... de planificación territorial y urbanística. Será necesario dar un salto cualitativo y proponer las “topías” (CARPINTERO, E. 2001) necesarias para desactivar la utopía y el mito de la ausencia de límites, ya sea que se recurra a ella como condición de lo metropolitano, como forma de ocupación territorial o como posible solución de la multiplicación exponencial de los mismos problemas, a cada vez más extensas superficies del territorio.

3. CONTRADICCIÓN ENTRE FORMA, IMAGEN, DISCURSO Y CONTENIDO EN LA CREACIÓN DE LA SE-40

Se trata de la disociación entre la forma en que se presentan las transformaciones territoriales-urbanas y los verdaderos objetivos que las promueven (los *para qué*). Los auténticos fines de dichas transformaciones territoriales y urbanas quedan velados por las razones (los *por qué*) que se esgrimen en su defensa, habitualmente vinculadas a necesidades y demandas sociales reales y fácilmente perceptibles. Tal es el caso de la masiva ocupación del suelo justificada por la nunca satisfecha demanda de viviendas y por la siempre perentoria urgencia de crear empleo. Al hacer invisibles los objetivos, se rompen las cadenas lógicas de razonamiento, pasando a primer plano las causas o razones, que por su autenticidad y, por ende, fuerte contenido emocional, suelen ser incuestionables.

La SE-40 aparece como un claro ejemplo de contradicción entre forma/imagen/discurso y contenido ya que se la anuncia y enuncia como solución a los problemas de movilidad y

accesibilidad, cuando en realidad su ejecución implica trasladar y extender dichos problemas a un ámbito mayor. La experiencia de otras ciudades nos enseña que con la construcción de las rondas, todos aquellos que dependen del transporte público encontrarán agravada su situación, en tanto que los que dependen del vehículo privado hallarán si no estímulo, sí nuevos argumentos para utilizarlo con más frecuencia.

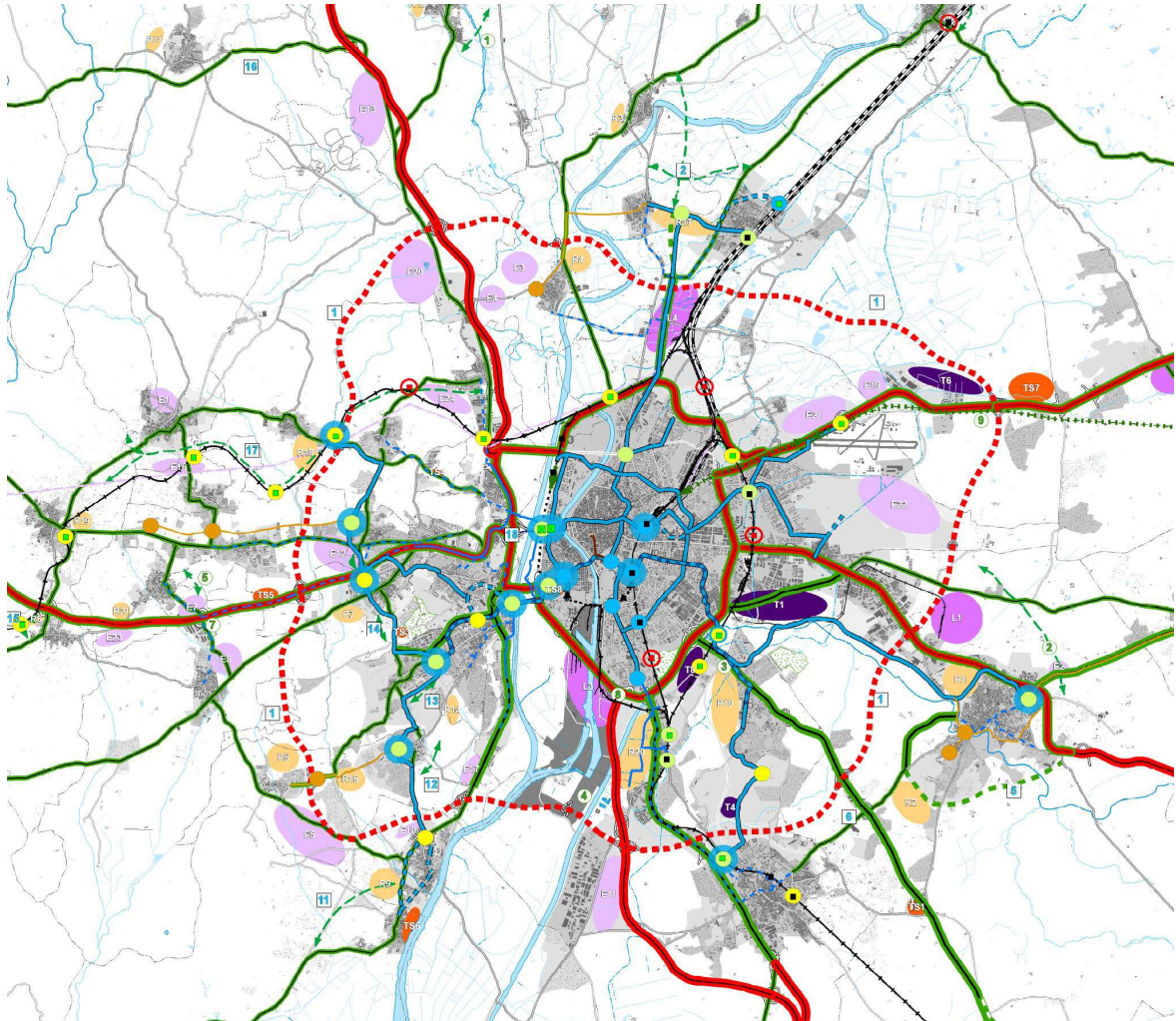


Imagen: AO del POTAUS y Trazado de la SE-40, aportada por Plataforma Valencina Habitable

Se presenta la SE-40 como una gran inversión en infraestructura de transporte para la movilidad y accesibilidad, omitiendo su alto coste ambiental y social ya que demora la construcción de infraestructuras para el transporte público, hoy imprescindibles. De manera tal que, entre otros, los problemas de tráfico y contaminación, de aislamiento territorial y de mayor tiempo de desplazamiento, así como de especulación del suelo y alto coste de la vivienda, no son realmente abordados. Las propias *áreas de oportunidad* del POTA, planteadas en torno a esta vía, evidencian nuevas operaciones de puesta en valor.

La construcción de dicha ronda implica una ampliación ¿crecimiento? del área metropolitana y de su radio de influencia respondiendo a un criterio de expansión territorial difícilmente compatible con el argumento de planificación que a dicha ronda se asocia desde el ámbito institucional. En todo caso, dada la coincidencia de trazados en

algunos tramos, con la SE-35 y con la carretera A-8077, queda clara la deficiente coordinación entre las diferentes escalas y competencias de planificación urbana y territorial, así como las carencias internas de coordinación de cada ámbito.

No obstante, si los discursos oficiales se desvisten de su retórica pretendidamente bienintencionada, la contradicción entre forma/imagen/discurso/contenido cobra un nuevo sentido. De hecho, la fácil accesibilidad a numerosos puntos del área metropolitana no se aprovecha para la creación de discursos de homogeneidad y equilibrio, sino que se incorporan al lenguaje del mercado de forma clara y sin ambages. La publicidad que lanza al mercado los nuevos espacios pretende vender la exclusividad, el lujo, la distinción y, además, la cercanía a la naturaleza y a parajes idealizados. Difícilmente podría convencerse a buena parte de la población para que abandone su residencia o localización empresarial, si no fuera a cambio de una mejora notable de su imagen en su ámbito socioeconómico más inmediato. Los distintos discursos son coherentes en sí mismos. Sin embargo, los objetivos del interés y provecho público del modelo de ciudad (que se pretende generar) y los objetivos de carácter privado, no guardan suficiente equilibrio, dado que son precisamente los segundos los que salen más beneficiados.

Sabemos desde hace décadas que las autovías de circunvalación no solucionan el problema de tráfico más que de forma temporal y tampoco resuelven los problemas económicos a través de una efímera creación de empleo. Pero es que además ya existen numerosos ejemplos de desmontaje de antiguas circunvalaciones para su conversión en rondas urbanas (que no requieren de cruces subterráneos o sobre elevados) o en zonas verdes. Sin ir más lejos, la propia ciudad de Madrid está sufriendo el costoso proceso de transformación de la M-30 en vía urbana. Soluciones similares se prevén para la SE-30.

Podría argumentarse que la transformación de las autovías de circunvalación en vías urbanas es parte de un proceso de evolución-renovación de la ciudad habitual e incluso deseable... salvo por el hecho de que el carácter radial de estas vías, al condicionar el trazado de la ciudad, cercena otras alternativas de planificación, repitiendo de manera interminable ¿extensiva? el mismo modelo-patrón, generando la percepción de que es el único viable. Las grandes reformas urbanas aparecen como corolario a la falta de una previsión-planificación que integre el ciclo de

La SE-30 se convertirá en bulevar urbano conforme se abra la SE-40

En 2011 ya se podrá ir por la nueva ronda entre La Rinconada y Dos Hermanas



AUTORIDADES. Los responsables estatales, autonómicos y municipales, ayer en la SE-40.

LAS CARACTERÍSTICAS

- Un 60% de la SE-40** está en la fase de obras, más avanzado en los tres primeros tramos; aquí los trabajos están al 50, el 25 y el 14%
- Tres carriles** por sentido tiene la SE-40 en sus 77 kilómetros. La ronda se podrá ampliar a cuatro carriles, que ya tendrá en túneles y puentes
- 1.400 millones** es la inversión en un proyecto por el que circularán al día 125.000 vehículos, quitándole un 20% de tráfico a la SE-30

¿Qué supone la iniciativa y el dinero que se necesita para llevarla a cabo?

El anuncio salió del encuentro que mantuvieron en la tarde de ayer el ministro de Fomento, José Blanco, y el alcalde de Sevilla, Alfredo Sánchez Monteseirín, reunión tras la cual el regidor desveló la nueva iniciativa puesta encima de la mesa: "Le he planteado al ministro que nos dejemos al futuro. La SE-40 es una realidad y hay que pensar y plantear el futuro y tiene que ser que la SE-30 se incorpore como una calle más, la calle 30, como un bulevar a la ciudad".

Blanco explicó que a la iniciativa se le daría forma con un convenio para el "resurgido gradualmente" la actual ronda al Ayuntamiento, y es que consideraba que los trabajos de la SE-40 van a dar lugar, en la medida que constan las obras, a la renovación urbana de la SE-30 en un bulevar. El ministro añadió que "tenemos planificándolo en función de que se terminen los tramos de la SE-40" y ayer precisamente se dieron las primeras fechas más concretas para ello: los tres primeros tramos entrarán en servicio en 2011. Algunos de ellos incluso durante el primer semestre.

El anuncio lo hizo el propio Blanco en una visita que realizó ayer a un sitio de obra de la nueva ronda de circunvalación, a la que definió como "la actuación de ámbito metropolitano más importante de España" y "el proyecto más importante para Sevilla desde la llegada del AVE hace 17 años". Con sus 77 kilómetros de longitud total y sus más de 1.400 millones de euros de inversión, lo que nadie se atrevió a dar una fecha para su apertura completa y definitiva, se empieza a aparecer en el horizonte la posibilidad de que sea más bien en 2016.

Lo único seguro por ahora es que en dos años se abrirá al tráfico el sector de la SE-40, 23,7 kilómetros que van desde el cruce con la A-4 dirección Córdoba (corro del aeropuerto, en término de La Rinconada) hasta la intersección con la A-4 pero ya rumbo a Cádiz, ya en Dos Hermanas. Este trazado salvará también las

autovías A-92 y de Utrera (A-370), ambas en suelo de Alcalá de Guadaíra, un trayecto que ahora se tarda 25 minutos en cubrir y que en 2011 se hará en sólo 12. Esto supondrá un ahorro de dos millones de horas anuales para los usuarios de la nueva autovía.

Al ahorro en tiempo hay que unir el energético, con su correspondiente beneficio medioambiental: se dejará de emitir 10.000 toneladas de CO₂, ya que se prevé que por este tramo circularán 40.000 vehículos diarios. Los cálculos apuntan a que sería del orden de 125.000 los coches que circularán al día por toda la SE-40, que ya tiene en obra hasta el cruce con la A-49, en término de Espinosa. Esto significa que ya han empezado los trabajos previstos para los nuevos túneles que pasarán bajo el Guadalquivir a la altura de Coria, de manera que las tunneladoras (que se tardarán en hacer 14 meses) lleguen en 2011. Los últimos cinco tramos, de Espinosa al punto de partida de La Rinconada, están ya en fase de redacción.

¿Qué supone la iniciativa y el dinero que se necesita para llevarla a cabo?

vida completo de estas infraestructuras incluyendo también los costos de su desmontaje. Sobre todo cuando dichas vías se construyen próximas a suelos urbanos que inevitablemente alentarán su expansión. Entendemos que dichos costes cambiarían las cuentas de la amortización de las inversiones realizadas en la construcción de autovías de circunvalación y desmontarían el mito que las erige como ¿única? alternativa de solución al problema del tráfico. Aspecto éste último al que nos referiremos en el siguiente apartado.

4. CREACIÓN DE FALSOS DILEMAS

Plantear los problemas o las soluciones territoriales y urbanas en términos antagónicos aparece como estrategia de manipulación con el fin de reducir, cuando no suprimir, las posibilidades de disenso. En lo que al territorio y la ciudad se refiere, la polarización elimina opciones evadiendo la complejidad de las transformaciones. Las posiciones dogmáticas suelen validar en el terreno de lo afectivo ideas o propuestas que no resistirían el filtro de la inteligencia racional y emocional. Su falsa confrontación en términos de opuestos temibles o temidos, refuerza su convicción en uno y otro extremo del dilema, radicalizando las posiciones y favoreciendo la mutua exclusión.

La reducción de nuestras opciones (de todo tipo) a dicotomías simplistas, no informa sobre la complejidad de los problemas que es necesario abordar cuando de temas urbanos y territoriales se trata. En este caso, se nos presenta el dilema de la construcción de la SE-40 frente al caos en relación con la movilidad y la accesibilidad (tráfico, acceso...) del área metropolitana y por tanto de la ciudad de Sevilla. Si el dilema fuera real, en términos de planificación, la opción del caos quedaría inmediatamente descartada. Pero



Imagen: Tráfico en el Área Metropolitana. Foto: Plataforma Valencina Habitable

el dilema es falso. Como la experiencia en movilidad y accesibilidad señala, podemos dar por seguro que la construcción de la SE-40, por sí misma, no implicará una reducción de las deficiencias actuales, sino apenas un breve respiro para introducirnos en una espiral de profundización y extensión de los mismos problemas. O, en otras palabras,

¿cuánto tiempo habrá que esperar para que justificaciones como las que se arguyen para la construcción de esta ronda reivindiquen también la construcción de una futura SE-50?

Si el problema de la accesibilidad a los distintos espacios del área metropolitana de Sevilla se abordara de forma coherente, se daría prioridad a modos de conexión territorial públicos, no necesariamente más caros o complejos de desarrollar. Si la SE-40 se hubiera

proyectado después de haber implementado un modelo de transporte urbano sostenible, racional y eficaz, probablemente su trazado habría sido otro y, sobre todo, se habrían tenido en cuenta parámetros cualitativos que el proyecto actual no considera.

Existen, asimismo, otros falsos dilemas que vienen a respaldar la construcción de infraestructuras viales del tipo de la SE-40, legitimando la expansión territorial con nuevos (y antiguos) argumentos. Se trata del dilema de la escasa calidad de vida en la ciudad frente a la mayor calidad de vida en “las afueras” (hoy área metropolitana), que tiene larga data y que está anclado en (y reforzado por) diferentes momentos y fenómenos de la evolución social y urbana. El primer momento coincide con la revolución/expansión industrial (siglos XVIII y XIX, según las zonas), que llevó a importantes contingentes de la población de mayor poder adquisitivo a buscar mejores opciones de vida en el entorno rural. El segundo tuvo lugar en coincidencia con el aumento de la movilidad privada y la creación de suelo barato en la periferia de las ciudades (principios del siglo XX) y posteriormente en las ciudades del entorno inmediato (mediados del siglo XX). El tercero está relacionado con el incremento del tráfico rodado, que ha traído aparejado niveles de contaminación por gases y ruidos muchas veces insoportables afectando de manera negativa la vida en las ciudades (finales del siglo XX).

Sobre este último punto cabe preguntarse qué pasará cuando este modelo de transporte se manifieste completamente inviable, cómo será la ciudad post petróleo barato. ¿Se habrá amortizado el alto coste del modelo actual? El emirato de Abu Dabi, uno de los principales productores de gas y petróleo, está invirtiendo grandes sumas de dinero en Masdar City (cuya inauguración se prevé para 2016), un modelo de ciudad sin emisiones de CO₂, energéticamente autosuficiente y que reciclará todos los desechos. Una ciudad

sin coches, con una trama densa de edificios bajos, calles peatonales y un innovador sistema de transporte eléctrico... (no entramos aquí en el análisis sobre los problemas de autoexclusión social que dichas ciudades conllevan). En definitiva, los que poseen la energía en que se basa nuestro modelo de desarrollo ya están apostando por otras vías



Imagen: Tráfico en la SE-30. Foto: Plataforma Valencina Habitable

alternativas, ¿no es hora de cambiar de registro y de forma de actuar? ¿de verdad creemos que, de nuevo, vendrá la tecnología a salvarnos?

Volvemos al punto donde dejamos el apartado anterior para preguntarnos de qué sirve tener edificaciones sostenibles, si el ahorro energético se sigue dilapidando en un sistema de infraestructuras viarias de aliento al transporte privado, haciendo caso omiso a los problemas de contaminación del aire que dañan nuestra atmósfera. Problemas que en gran parte de Andalucía se ven agravados por el alto porcentaje de partículas naturales en suspensión.

El verdadero dilema es si seremos capaces de evolucionar como sociedad-cultura generando condiciones favorables para la vida y la socialización (de las especies, en espacios de calidad) o si, por el contrario, hemos de seguir en este camino de acumulación y desarrollo material que destruye el entorno del que formamos parte haciendo caso omiso a los numerosos indicadores que señalan nuestro desatino.

5. FALSOS MODELOS DE ESPACIOS PÚBLICOS, PAISAJES Y SÍMBOLOS + APROPIACIÓN DE SÍMBOLOS Y ESPACIOS

Este epígrafe hace referencia a la aparición de lugares impracticables, donde no se puede habitar ni socializar y cuya imagen, a la vez que evoca, también destruye la referencia original. La desaparición de espacios y paisajes se percibe tardíamente, cuando se han perdido los últimos vestigios de aquellos elementos en torno a los que se había construido su identidad. Es necesario que desaparezca un determinado árbol, chimenea o loma del relieve, para que la percepción despierte ante el sentimiento de extrañeza y confusión que genera la ausencia. Además, cuando empezamos a asimilar los cambios de nuestro entorno, nuevas y más rápidas transformaciones eliminan todo rastro de las referencias previas.

En relación con la apropiación... al igual que las palabras, símbolos y espacios pueden cambiar o ampliar sus significados: lo que en sí mismo no es perjudicial ni beneficioso para el territorio y la ciudad. Son los objetivos con que esas apropiaciones se producen los que señalan la conveniencia de alentarlos o la necesidad de combatirlos. Amparada en los cambios de valor, la apropiación de los símbolos funciona como avanzadilla de la apropiación de los espacios. Unos y otros difícilmente resisten la manipulación mediática que, dependiendo de intereses corporativos, tanto favorece la construcción de valores y significados, como su destrucción.

Las rondas o circunvalaciones del tipo de la SE-40, no aparecen únicamente como soluciones técnicas a los problemas del tráfico, sino que implican un determinado posicionamiento territorial que normalmente incluye otros supuestos de ordenación. Entre ellos:

- la aceptación del hecho metropolitano como modelo óptimo de funcionamiento urbano-territorial
- el reconocimiento del vehículo privado como sistema de transporte idóneo y preferente dentro de dicho modelo
- la incorporación de nuevas áreas al proceso de metropolización
- el incremento de la velocidad de desplazamiento como solución al crecimiento

Ante estos cambios algunos elementos simbólicos potentes poseerán un nuevo significado territorial. Quizá el más importante sea Itálica. Sus ruinas, símbolo de la melancolía y tristeza frente a la fugacidad de las obras humanas desde el barroco, aún poseen una clara relación territorial y visual con el Campo de Gerena. Sin embargo, la incorporación de las ruinas al intramuros de la SE-30 las dejará a merced del engranaje de

los procesos desencadenados por las obras. Itálica ha llegado a principios del siglo XXI con un importante anclaje en el territorio en el que se fundó, aun cuando su relación con Santiponce es un tanto autista.



Imagen: Panorámica desde Santiponce hacia la Cornisa y la Campiña. Foto: Claudia Zavaleta

La SE-30 desligará las ruinas de la Campiña, ámbito por el que se distribuyen los restos del antiguo acueducto que daba de beber a la población romana. Las nuevas áreas urbanas, en cambio, desprotegida la fachada oeste del yacimiento, se servirán de la imagen de Itálica en su nueva mirada, apropiándose de su valor simbólico para incorporarlo a la lógica del mercado: cualificar los nuevos espacios para hacerlos más atractivos para el consumo. El símbolo es real, pero el nuevo significado lo banaliza al vaciarlo de contenido. De este modo se produce la pérdida o descontextualización de elementos patrimoniales que poseen un alto valor (formal, funcional, simbólico) y que pretende ser compensada por la construcción de copias de mala calidad fuera del emplazamiento original, a las que denominamos “falsos símbolos”.

De igual modo a lo que ocurre con los símbolos, las nuevas rondas o anillos viarios funcionan como estímulo para la creación de falsos espacios y paisajes, por diversas razones que trataremos de dilucidar.

En primer lugar vemos cómo territorios rurales que, en razón de sus cualidades paisajísticas, ambientales, culturales, son valorados de manera positiva en el imaginario colectivo, pasan a ser ocupados por las nuevas infraestructuras viales y por los previsibles crecimientos que las mismas conllevan, produciendo una fuerte y rápida alteración en la construcción de la identidad territorial (individual y colectiva). De este modo se generan múltiples situaciones de extrañamiento y desarraigo, desfavorables en términos de cohesión social. Para compensar la pérdida de dichos territorios, sería necesario promover la conservación de los elementos más representativos desde el punto de vista paisajístico, ambiental, cultural..., contribuyendo por tanto a la reelaboración de las identidades individuales y colectivas de las nuevas áreas urbanas, así como a la calidad de los espacios en que se organizan. Lo que ocurre, por el contrario, es que a la pérdida de espacios rurales próximos (que debería ser reequilibrada con zonas verdes que recojan sus mejores lugares y cualidades), se suma la suplantación de los mismos por sistemas de espacios libres junto a viarios, rotondas y demás elementos impracticables desde el punto

de vista funcional, ambiental, paisajístico y cultural, a los que hemos dado en llamar “falsos espacios públicos y paisajes”.

El corolario de estos argumentos es la forma con la que se decoran las rotondas que aparecen en los nuevos ejes viarios que complementan, dan acceso y articulan el territorio-objeto de mercado. La propia concepción de la rotonda o glorieta la convierte en un escenario idóneo para el emplazamiento de elementos simbólicos, artísticos, patrimoniales... Sin embargo, en las ciudades de nuestro entorno, habitualmente, este tipo de espacios sirven a la voluntad de generar hitos o reconocer símbolos agradables a la nueva ideología metropolitana. Ubicados en las rotondas, los elementos patrimoniales (a veces piezas que proceden de edificios o explotaciones agrarias vecinas) o naturales (plantas de distinto porte) pasan a formar parte del catálogo visual y simbólico del área metropolitana mercantilizada. De este modo dichas rondas, sintetizan, focalizan y al mismo tiempo anulan la autenticidad de sus contenidos: se sustraen los significados profundos y se los cambia por asociaciones superficiales que enajenan la identidad social y cultural, en la mayoría de los casos, sin ofrecer nada a cambio.



Imagen: Rotonda. Foto: Plataforma Valencina Habitable

6. SOBRE VALORACIÓN DE LO ECONÓMICO

“La gran masa de la humanidad está formada por admiradores y adoradores y, lo que me parece más extraordinario, con mucha frecuencia por admiradores desinteresados de la riqueza y de la grandeza... Esta disposición a admirar, y casi idolatrar, a los ricos y poderosos, y a despreciar o, como mínimo, ignorar a las personas pobres y de condición humilde [...] [constituye] la principal y más extendida causa de corrupción de nuestros sentimientos morales”.

Adam Smith

“La idea de una sociedad en la que los únicos vínculos son las relaciones y los sentimientos que surgen del interés pecuniario es esencialmente repulsiva”.

John Stuart Mill

“Una vez que nos permitimos desobedecer la prueba de los beneficios de un contable, hemos empezado a cambiar nuestra revolución”.

John Maynard Keynes

El *homo economicus* conoce y utiliza el miedo como herramienta para la acción. Por ello lleva la discusión al terreno de la supervivencia, aunque ésta no se encuentre en juego, implicando siempre una reducción o destrucción de la matriz cultural. Los términos económicos de la relación coste-beneficio adquieren un valor determinante en el contexto de las transformaciones territoriales y urbanas a expensas de los aspectos sociales, culturales, ambientales... que son relegados en razón de demandar una mayor inversión en términos de recursos, tiempo y esfuerzo. Por ello, de momento, prima lo inmediato, la satisfacción de la urgencia, la ambición, la atención del miedo y del deseo disfrazados de necesidad.

Tanto la edificación como la urbanización han significado y significan la humanización de la naturaleza mediante la transformación de espacios naturales o agrestes en territorios y paisajes. Esa intención de dominación de la naturaleza ha perseguido legítimos intereses económicos, pero no en términos de acumulación de privilegios, sino de supervivencia.

En un contexto como la SE-40, el económico, es el valor no confesado principal y prueba de ello es que si hubiese sido otro el objetivo más importante, el planteamiento inicial habría sido un análisis exhaustivo tanto de lo que ha acontecido con las nuevas rondas en otras ciudades españolas, como de la propia SE-30 y su implicación en los problemas y aislamiento de la ciudad central del área metropolitana en los últimos veinte años.

El gran problema llega cuando se asume como inevitable la impotencia frente al *statu quo*, cuando el caos vital de la sociedad urbana legitima el caos vital del mercado como único mecanismo de transformación de la ciudad, y el motivo cultural de la diferencia y la fragmentación legitima el motivo político de la desigualdad y la fractura (GORELIK, A. 2004). Una suerte de fatalismo que otorga una primacía desmesurada al interés pecuniario, la rentabilidad económica o la riqueza monetaria.

Más no siempre es mejor. Existe, en efecto, una sobredimensión y sobrevaloración de lo económico. Y esto, aunque pueda resultar extraño, es algo relativamente nuevo. Las constricciones que establecieron las sociedades pre-modernas contuvieron el desaforado culto por el dinero. Incluso en la fase de mayor crecimiento monetario, nunca antes conocido, las décadas que siguieron a la posguerra, prevalecía una relativa indiferencia hacia la riqueza por sí misma (JUDT, T. 2010). Ha sido en las tres últimas décadas en las que lo monetario, el criterio estricto y simplista de la rentabilidad económica, ha tomado el mando y se ha erigido en el rector de la toma de decisiones y la guía para determinar si las actuaciones se orientan adecuadamente. En consecuencia, pensar de este modo, como se viene haciendo desde hace unos pocos años, no es algo que forme parte de la naturaleza humana. A lo largo de nuestra historia, y hasta fechas relativamente próximas, la vida la organizábamos de maneras bien diferentes. Formas que, de una u otra manera, perseguían, a través de instituciones colectivas de distinta naturaleza, establecer la confianza entre quienes integraban la colectividad. La comunidad política y la trama urbana, de clara vocación cosmopolita, formas genuinas de funcionamiento de las sociedades actuales, también precisan de la confianza. De ello estaba convencida Jane Jacobs cuando precisó que para garantizar la vida urbana si no confiaban unos en otros, en un marco mutuamente acordado de convivencia, las ciudades tendrían un aspecto horrible y se convertirían en lugares inhabitables, inadecuados para la vida.

El espacio es, pues, importante. En él tiene lugar el encuentro, la identificación y el conflicto. Y son las consideraciones de naturaleza social y política, no las estrictamente económicas, las relevantes en este ámbito. Es por esta razón, que las autoridades públicas, la clase política, la ciudadanía en general, han de procurar encontrar referentes discursivos y también productos tangibles que se conviertan en representaciones visuales de la identidad colectiva. En los que las personas se sientan reconocidas y reconozcan también en ellos a sus convecinos, estableciendo nexos fuertes de vecindad.

Por esta razón, la lógica del “usar y tirar”, de la obsolescencia precoz, empeñada en la irracional tarea de demolerlo todo, de acabar con todo vestigio, de anular la memoria, es la manera más eficaz para romper los lazos, o para impedir que éstos prosperen. De debilitar aún más la frágil cohesión urbana. De fragmentar y reducir la experiencia colectiva. “La percepción de la ciudad no se efectúa -relata el arquitecto Norberto Fea- en la imagen que recoge el ojo, sino en la reconstrucción que hace la memoria con las sucesivas imágenes aglutinadas”, de la experiencia vivida. Desentendiéndose, además, de la necesidad de crear y fortalecer el tejido social, bajo el presupuesto de que éste no existe, o cuya existencia no es más que una rémora o, en el mejor de los casos, una entelequia del pasado. Fiel a la vulgata neoliberal de los firmes defensores del individualismo. Términos que encuentran su mejor expresión en la formulación de Margaret Thatcher, a principios de los años ochenta del pasado siglo: «la sociedad no existe, sólo hay individuos y familias».

Todo un alegato en favor del conformismo y el fatalismo, así como un intento de anular la contestación social, al decretar la defunción de la propia sociedad. Que encuentra contestación en la siguiente cita de John M. Keynes: “En vez de utilizar sus recursos

técnicos y materiales, que habían experimentado un incremento extraordinario, para construir una ciudad maravillosa, los hombres del siglo XIX construyeron suburbios deprimentes [...] [que] según los criterios de la empresa privada eran «rentables», mientras que la ciudad maravillosa, pensaban, habría sido una extravagancia que, en la estúpida jerga de la moda financiera, habría «hipotecado el futuro»... La misma regla de cálculo económico autodestructivo gobierna todos los ámbitos de la vida. Destruimos la belleza del paisaje porque los esplendores de la naturaleza, de los que nadie se ha apropiado, carecen de valor económico. Seríamos capaces de apagar el sol y las estrellas porque no dan dividendos”¹

La degradación de lo público y de los bienes públicos, así como la adicción a su privatización y el febril empeño en adelgazar, hasta dejar en los huesos, cualquier expresión de lo público, forman parte de esta retórica que ha ido divulgándose, con apenas obstáculos, por todo lo largo y ancho del planeta, y que, a pesar del estrepitoso fracaso de la lógica del interés privado y del metafórico mercado, como su más genuina expresión, sigue vigente. Conviene no olvidar, aunque en esto se incurra con frecuencia, que el sistema de mercado capitalista no es un sistema político; es simplemente una forma concreta, de entre otras muchas posibles, de organizar la vida económica.

Esto nos obliga a situar a cada cual en su lugar. Y devolver el predominio a lo público en todos aquellos asuntos que versen sobre las condiciones y calidad de vida de la población. Es más -como afirma Tony Judt- si “no respetamos los bienes públicos; si permitimos o fomentamos la privatización del espacio, los recursos y los servicios públicos; [...] no debería sorprendernos una disminución constante de la participación cívica en la toma de decisiones públicas”. Acontece ya en la actualidad y supone la mayor de las amenazas para cualquier proyecto de construcción de ciudad, como forma de organización que procure el beneficio común y que aspire a instaurar como norma de conducta la buena vida o la vida buena.

7. DISCURSOS Y ACTITUDES EN TORNO A LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Creamos el concepto y a la par la palabra para nombrarlo. Pero luego la palabra deja de pertenecernos, otros se la apropian cambiando, ¿desvirtuando?, sus significados e instaurando la duda en nuestras formas y posibilidades de comunicación. Este proceso de enriquecimiento semántico, y por tanto también cultural, tiene sin embargo aspectos perversos... dado que los conceptos “originales” suelen ser inadvertidamente suplantados y por tanto vaciados de contenido, en nuestro caso, con fines poco favorables para el territorio y la ciudad. La participación ciudadana al reclamar la coherencia entre discursos y actitudes, entre dichos y hechos, cumple, entre otros, el fin de devolver a las palabras su contenido.

Sin embargo, desde las distintas instancias de poder, la aportación espontánea de la participación ciudadana, sobre todo cuando ésta no ha sido objeto de politización ni de subvenciones públicas, es siempre criticada y deslegitimada. El discurso político oficial se

¹ Tomada de Tony Judt (2010): *Algo va mal*. Taurus-Pensamiento. Madrid.

encuentra respaldado por la contundencia de las cifras económicas (inversión, puestos de trabajo...), en tanto que la participación ciudadana siempre parece, en su opinión, esconder oscuros intereses que no se sabe bien a qué obedecen o, simplemente, se halla equivocada y es tratada de forma pueril. En un ámbito como el de la SE-40 las reivindicaciones ciudadanas no son asumidas como provenientes de instituciones mayores de edad, sino como queja o rebeldía adolescente.

En tanto que la participación ciudadana no pueda involucrarse directamente en los órganos que toman decisiones importantes en el territorio en el que habita, seguiremos manejando un modelo de gobernanza cada vez más obsoleto, en contraste con otras sociedades más justas y equilibradas, y sin posibilidad de aunar discursos e intereses en la determinación del modelo urbano que a todos apetece.

A pesar de que los instrumentos de ordenación del territorio disponen de normativas para favorecer la participación ciudadana, ésta no es más que otra concesión a lo políticamente correcto de nuestro tiempo, otra moda que no llega a materializarse.

Creemos que la clave es la educación en el libre discernimiento y elección, que aseguren el compromiso y el respeto de lo convenido en el contexto de un acuerdo social justo y solidario.

8. REFLEXIONES DE CIERRE

Es preciso aclarar que no creemos que los temas abordados puedan cerrarse, sino que planteamos apenas un cierre para este documento, así como para la investigación que le ha dado lugar. De ese modo, se abre una nueva etapa de reflexión, en la que otros colectivos, artistas e investigadores, realizarán diversas aportaciones, asegurando la actualización y renovación de nuestra mirada sobre el hecho urbano y metropolitano.

Respecto al documento, decir que los temas abordados son fruto del consenso posterior al debate, por ello no los consideramos excluyentes, sino más bien una apertura a la complejidad de los símbolos y significados en relación con la planificación territorial y urbanística del territorio metropolitano y de la propia ciudad. Cuando hablamos de planificación, además de referirnos a los documentos y procedimientos que la instrumentan, estamos llamando la atención sobre la necesidad de una reflexión social que desapegada de dichas herramientas, pero con capacidad para incidir sobre las mismas, proporcione nuevos materiales para su desarrollo. Aunque los Planes Estratégicos han sido creados con ese propósito, salvo de manera excepcional y en temas colaterales (aunque no siempre menores), reproducen los modelos que han dado lugar a los problemas urbanísticos y territoriales -y por ende, sociales y culturales- que padecen nuestras áreas metropolitanas y sus ciudades.

A lo largo del siglo XX, en los estudios y planes sobre el medio urbano y metropolitano, se produce la entrada de disciplinas y temas tan diversos como la antropología, la sociología, la geografía, la ecología, la geología, el arte, la arqueología, el paisaje, las ciencias

ambientales, la comunicación... enriqueciendo la comprensión y el debate sobre la ciudad, que previamente acotado al urbanismo, la ingeniería, la economía (en sus visiones tradicionales) y la historia (centrada más sobre el objeto que sobre la sociedad que lo produce), carecía de herramientas suficientes para generar su renovación. Este cambio ha obligado a la revisión de las formas de hacer y pensar de todos los profesionales involucrados que han debido adaptar sus lenguajes y herramientas para hacerlos más comprensibles y efectivos. A la par ha introducido un conjunto de nuevos referentes e identidades, favoreciendo el reconocimiento de nuevos símbolos y significados.

Podría pensarse que en este punto es necesario un proceso de condensación o de síntesis que de lugar a un nuevo paradigma, así como a otros modelos de áreas metropolitanas y ciudades. Sin embargo, creemos que la mayor riqueza de este proceso es la desacreditación de los modelos hegemónicos, universales, globales... para la resolución de problemáticas y conflictos territoriales y urbanos heterogéneos y singulares. Entendemos que si, enriquecidas por buenas prácticas, ajenas pero asimilables, las formas se tejen con sus contenidos y significados en una respuesta social-cultural, solidaria, singular y compleja, los riesgos de cometer grandes equivocaciones "urbanas" y "territoriales" se reducen drásticamente.

"La ciudad-concepto se degrada. ¿Quiere decir que la enfermedad padecida por la razón que la ha instaurado y por sus profesionales es la misma que padecen las poblaciones urbanas? Tal vez las ciudades se deterioran al mismo tiempo que los procedimientos que las han organizado. Pero hay que desconfiar de nuestros análisis. Los ministros del conocimiento siempre han supuesto que el universo está amenazado por los cambios que estremecen sus ideologías y puestos. Transforman la infelicidad de sus teorías en teorías de la infelicidad. Cuando transforman en "catástrofes" sus extravíos, cuando quieren encerrar al pueblo en el "pánico" de sus discursos, ¿es necesario una vez más que tengan razón?" (CERTEAU, M. de 1980).

Pensamos que no.

ANEXO. CONCEPTOS CLAVE DE LA PLANIFICACIÓN DE GRANDES CIRCUNVALACIONES

Antenas de telefonía móvil

Hitos vacíos, ausencia de un diseño acorde con la implantación y su eventual condición de referentes territoriales.



Foto: Claudia Zavaleta de Sautu

Áreas de oportunidad

Zonas delimitadas por la planificación territorial y urbanística que pocas veces hace alusión a la oportunidad de salvaguarda de valores paisajísticos, patrimoniales, ambientales... sino que generalmente aluden a la oportunidad de desarrollo.



Foto: Claudia Zavaleta de Sautu

Centros comerciales de uso y consumo

Grandes contenedores de arquitecturas semi prefabricadas, cerrados hacia el exterior y volcados hacia un interior que recrea un paraíso de consumo, islas a las que se llega, mayoritariamente, en transporte privado. No guardan relación con el espacio público y sólo excepcionalmente favorecen la socialización.

Obras

Las obras están siempre presentes en los espacios metropolitanos. Sus signos son las grúas, las excavadoras, los operarios... Se identifican con las urbanizaciones o ejes viarios en construcción, con las reformas o mantenimiento de las autopistas, etcétera.



Foto: Claudia Zavaleta de Sautu

Publicidad

Reclamos que colonizan y atrapan las miradas, confusión, negación y contaminación del paisaje. Los anuncios prometen paraísos que en nada se parecen a las condiciones de vida de las nuevas áreas.



Foto: Claudia Zavaleta de Sautu

Rotonda

Elemento físico de ordenación del tráfico que busca disminuir la velocidad de circulación y es utilizado de forma abusiva en las nuevas urbanizaciones, generando una imagen repetida y globalizada, de desorientación. Segmentación del espacio, comportamiento rutinario, ornato interior descontextualizado y desprovisto de su significado original (olivos, material agrícola, esculturas...).



Foto: Plataforma Valencina Habitable

Raquetas de tráfico

Uso curvo que reclama la atención de los conductores y los desvincula del paisaje, consumidoras de grandes superficies de terreno, creadoras de grandes espacios sin uso.



Foto aportada por Plataforma Valencina Habitable

Urbanización adosada

“Remake” de poca calidad de diseño y constructiva, cuya imagen evoca el ideal de vida suburbana de contacto con la “naturaleza” o el “campo”. Banalización, imagen homogénea y pobre, falsa arquitectura de referencias andaluzas (arcos, tejadillos...).



Foto: Claudia Zavaleta de Sautu

ANEXO. BIBLIOGRAFÍA

CARPINTERO, Enrique. *Spinoza, la prudencia de una razón apasionada*. Revista *Topía. Psicoanálisis, sociedad y cultura*, año XII, núm. 34, mayo/junio 2002, Buenos Aires.

CERTEAU, Michel de (1980). *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*. Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente, A.C. y Universidad Iberoamericana, A.C. México 2007.

DEBORD, Guy. "Informe sobre la construcción de situaciones y sobre las condiciones de la organización y la acción de la tendencia situacionista internacional". En *bifurcaciones* [online], núm. 5, verano 2005, www.bifurcaciones.cl/005/reserva.htm ISSN 0718-1132

DURÁN, M^a Ángeles. *La ciudad compartida. Conocimiento, efecto y uso*. Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, 1998, Madrid.

GARCÍA CANCLINI, Néstor (1990). *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. Paidós Estado y Sociedad 87, 2005, Editorial Paidós SAICF, Buenos Aires.

GORELIK, Adrián. "Imaginario urbano e imaginación urbana. Para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos". En *bifurcaciones* [online], núm. 1, verano 2004, www.bifurcaciones.cl/001/Gorelik.htm ISSN 0718-1132

PANZARINI, Sofía. "La construcción de mundos por imágenes". Tesina elaborada en el marco de la Carrera de Teoría del Diseño Comunicacional, Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires. Director de la tesina: Antoni Muntadas. Aprobada en 2009. Inédita.

RIZO, Marta. "Conceptos para pensar lo urbano: el abordaje de la ciudad desde la identidad, el habitus y las representaciones sociales". En *bifurcaciones* [online], núm. 6, otoño 2006, www.bifurcaciones.cl/006/Rizo.htm ISSN 0718-1132

SENNETT, Richard (1994). *Carne y piedra. El cuerpo de la ciudad en la civilización occidental*. Alianza editorial, 1997, Madrid.