

Archipiélagos post-metropolitanos

José M^a Ezquiaga Domínguez

Resumen

La idea de ciudad “dispersa” o “difusa” es insuficiente para caracterizar la lógica espacial del territorio post-metropolitano ya que sugiere la idea de “inundación” neutra del espacio carente de cualidad de las periferias residenciales de baja densidad. El nuevo territorio emergente se caracteriza por un extraordinario incremento de la “*diversidad*” y la “*complejidad funcional*”, pero a diferencia de los tejidos urbanos tradicionales: densos, mixtos y marcados por una gran intensidad de las interacciones funcionales en la pequeña escala, el territorio post-metropolitano se organiza sobre la base de piezas de escala intermedia que tienden a reproducir la lógica del conjunto territorial. La segregación funcional simple de las primeras etapas de formación metropolitana se ve superada por una estructura “*fractal*” más compleja.



■ São Paulo.

La *centralidad* ha sido históricamente una cualidad adquirida a lo largo de un proceso de singularización, espacial y funcional, de determinados

lugares de la ciudad. Centralidad implica “diferencia” con respecto al tejido ordinario, que juega el papel de fondo de figura, e implica, asimismo, “identidad” urbana generada por la presencia de un espacio público (plaza, calle, avenida...) que asumía un significado de “institución cívica” con relación a las edificaciones y actividades. Las “*nuevas centralidades*”, por el contrario, se singularizan de su entorno por su carácter “ensimismado”, carecen de espacios públicos significativos y basan su identidad en la capacidad de atracción de las actividades que albergan (generalmente grandes superficies de ocio y comercio) más que en la expresión arquitectónica de las mismas.

Nos encontramos en el umbral de un nuevo salto cualitativo de la evolución de la metrópoli madrileña cuyos rasgos definitorios serían los siguientes:

- *La ex-urbanización distante, como nueva etapa de la suburbanización*, apoyada sobre la expansión de la red arterial metropolitana (M-50, nuevas autopistas radiales de peaje...). Este proceso adopta una configuración nebulosa de baja densidad hacia la Sierra de Guadarrama y de extenso archipiélago en La Sagra madrileña y toledana. El emergente corredor Toledo-Madrid-Guadalajara constituye ya la principal región urbana de la península y el principal atractor territorial de inversión internacional.
- *El efecto anti-distancia de las nuevas líneas de ferrocarril de alta velocidad* sobre núcleos situados entre 70 y 200 Km. De la capital: Toledo, Guadalajara, Segovia, Talavera de la Reina, Ávila, Valladolid. La experiencia del reciente desarrollo de Ciudad Real adelanta las pautas de este fenómeno, que adoptará en las ciudades mencionadas una mayor interacción con Madrid.
- *La transformación de las pautas organizativas del nuevo territorio*. La ciudad-región, geográficamente fragmentada y funcionalmente especializada se transforma progresivamente en un territorio fractal. La geografía metropolitana adopta la forma de un mosaico de entidades ensimismadas. La ciudad dual convencional se transforma

en un tapiz fragmentario de micro segregaciones espaciales de baja visibilidad (de los guetos de inmigrantes en los intersticios de los tejidos consolidados a las urbanizaciones cerradas más exclusivas)

- *La revitalización del Madrid central.* Paradójicamente, la conformación polinuclear y el incremento de escala de la metrópolis atribuye un nuevo valor al “puesto de mando”, Las operaciones de Prolongación de La Castellana al Norte y de remodelación de Paseo del Prado al Sur sugieren una reinención del eje vertebrador de la ciudad y paradójicamente un retorno al modelo de ciudad densa, continua e intensa en acontecimientos urbanos y ponen de manifiesto una nueva valoración estratégica del espacio central.

La frontera espacial: del *Gran Madrid* al archipiélago metropolitano

Es frecuente referirse a Madrid como “*ciudad sin proyecto*” o “*ciudad sin modelo*”. Ambas afirmaciones son, a mi juicio, simplistas. No existe una forma canónica de la metrópolis contemporánea y la idea de proyecto de ciudad o modelo normativo, en las claves que tenía en la planificación tradicional, solo opera aceptablemente en la micro escala, significando más bien un obstáculo para fundamentar políticas eficientes en la escala metropolitana. En absoluto defiendo con esta afirmación el sometimiento a unas hipotéticas tendencias “fatales” del mercado, otra manifestación muy extendida del pensamiento mágico, sino la necesidad de deshacerse de prejuicios para decodificar las nuevas formas de organización metropolitana y poder formular principios de gobierno del territorio.

Estos principios no podrán ser ya “analogías” geométricas, como en la tradición del pensamiento urbanístico (de la ciudad jardín descentralizada a la malla “polinuclear”), sino estrategias adaptadas a un tablero de juego en movimiento, en el que no sólo es importante el “*que*” y el “*cuanto*” (es decir, la asignación de usos e intensidades de aprovechamiento al suelo) sino la *sintaxis* y el *tiempo*. Es decir, definir “*cómo*” y en que escalas temporales se construye el territorio. Esta aproximación nos devuelve, paradójicamente, a los momentos fundativos del urbanismo

a finales del siglo XIX y principios del XX, cuando éste se manifestaba como instrumento de una más amplia visión de la transformación social y no solo como herramienta reguladora.



■ Estructura radioconcéntrica-1960.

Las transformaciones modernas de la metrópoli madrileña pueden entenderse como un proceso de superación de las constricciones espaciales que no opera paulatinamente sino en sucesivos saltos de organización y escala. En síntesis pueden identificarse tres grandes etapas:

- La formación del área metropolitana, que supuso la superación de los límites de la ciudad tradicional continua y compacta.

- La ciudad-región “polinuclear”, que supone una nueva ampliación de la escala de interacción y la superación de la relación simple de dependencia de los núcleos metropolitanos.
- El territorio pos-metropolitano, que inicia la organización fractal de un territorio conformado en torno a grandes ejes de desarrollo supra regional.

La primera etapa, que abarca las décadas de los sesenta y setenta del pasado siglo, es bien conocida. La estructura urbana radio concéntrica se apoya en el núcleo central sobre el metro y M-30 y en las carreteras radiales y ferrocarril en la periferia metropolitana. La ciudad central aglutina las instituciones actividad comercial, servicios y terciario, rodeada de una periferia urbana residencial distribuida en piezas socialmente segregadas conforme a una pauta muy simple: concentración de las mayores rentas en el Norte y Oeste y de las menores en el Sur y Este. Fuera de los límites municipales de Madrid gravitan las diversas coronas de núcleos-satélite metropolitanos formados por ciudades-dormitorio de crecimiento rápido y discontinuo apoyado sobre la primitiva trama de carreteras radiales y núcleos rurales. Las nuevas ciudades nacen sin apenas infraestructuras básicas y en situación de completa dependencia en empleo y servicios esenciales del Centro de Madrid.

Los desequilibrios asociados a esta forma de crecimiento son evidentes. El desarrollo fragmentado y espacialmente discontinuo favorece una doble polarización social: la Norte/Sur basada en pautas de calidad ambiental y la antinomia Centro/Periferia determinada por la ineficiencia del sistema de transporte. De esta forma, los desequilibrios en la distribución del empleo, los servicios y la calidad ambiental asociados a la insuficiencia del sistema de movilidad agravan la inequidad del modelo al limitar gravemente la calidad de vida de la población periférica y metropolitana.

Este contexto explica las bases sobre las que se gestó la renovación del pensamiento urbanístico en la década de los ochenta: énfasis en la corrección de los déficits de calidad urbana de las periferias construidas y políticas regionales de reequilibrio territorial a través de la distribución de los gran-

des equipamientos (en especial Universidades), fomento de la descentralización de la actividad terciaria y creación de una verdadera infraestructura de transporte metropolitano (de la creación del Consorcio Regional de Transportes en 1986, a la construcción del Metro-Sur en 2000-3)



■ Estructura Polinuclear-1978.

Las políticas del reequilibrio, concebidas en primera instancia de forma voluntarista, encontraron una adecuada sintonía con las tendencias endógenas de transformación del Área metropolitana. A lo largo de los ochenta y noventa se produce un nuevo salto que afecta tanto a la escala de interdependencia funcional de los núcleos metropolitanos, de los 35 a los 90 Km., es decir, abarcando gran parte del territorio de la Comunidad de Madrid y los principales núcleos fronterizos como Guadalajara o Toledo. Ahora bien, lo más significativo de esta etapa es que supone un cambio sustancial en la organización del territorio: el salto a una estructura policéntrica compleja.



■ Territorio Posmetropolitano 2000.

En efecto, en esta etapa se solapan tres tendencias clave para el futuro de Madrid. En primer lugar la transformación de la “geometría de la movilidad” con la apertura de las grandes autopistas orbitales metropolitanas (M-40, M-45 y comienzo de la M-50), mejora de la capacidad de las radiales, modernización ferroviaria y sobre todo con la construcción del Metro-Sur. De nuevo, las infraestructuras superan la mera función de fortalecer pautas de asentamiento consolidadas para constituirse en vectores de una nueva escala de colonización del territorio. A ello se une el fortalecimiento de los núcleos metropolitanos más importantes, no solo en población, sino también en la atracción de actividades económicas de mayor cualificación (comercio, servicios y logística del transporte), debido tanto a la saturación y extraordinaria evaluación de precios del suelo en la ciudad de Madrid, como a la sustancial mejora en las condiciones de calidad y

accesibilidad de aquellos. Pero sobre todo, es interesante que en esta etapa se inicia un proceso de transformación sustancial de la forma de crecimiento: la generación ex-novo de “centralidades” asociadas a los nodos de accesibilidad metropolitana, y por ello carentes de referente urbano de la centralidad tradicional y la suburbanización en baja densidad primero de los hogares de rentas elevadas y medias y posteriormente de un segmento de las actividades direccionales de mayor valor añadido (financieras, I+D, terciario direccional), servicios especializados (universidades privadas, hospitales...), ocio y comercio (grandes parques comerciales, temáticos...

Atractores y nodos

El salto cualitativo en la difusión de la accesibilidad constituye, por ello, la transformación espacial más importante de Madrid durante la última década.

En un primer momento las autopistas radiales se configuraron como “*atractores lineales*” sobre los que gravitaban una sucesión de objetos arquitectónicos que expresaban en su iconografía el carácter singular de las funciones que albergan: sedes corporativas e institucionales. Pero las nuevas autopistas orbitales no sólo cumplen la función de facilitar los movimientos entre los ejes radiales, reticulando el sistema viario, sino que desarrollan un papel aún más relevante en la formación de los *nodos* colonizadores de un nuevo territorio. A pesar de que su trazado ha sido concebido de manera autista respecto a su entorno espacial inmediato, los nuevos orbitales han generado una constelación de puntos estratégicos de máxima accesibilidad en sus intersecciones, enlaces y conexiones con los intercambiadores de transporte. Estos nodos, constituyen las nuevas áreas centrales del territorio suburbano.

Se configura, de esta forma, un nuevo territorio; “*intersticial*” respecto de los núcleos metropolitanos tradicionales pero “*central*” desde la lógica de la accesibilidad metropolitana. Destacan, en concreto, la formación de corredores terciarios suburbanos especializados en los servicios a empresas y el consumo: primero sobre el eje de comunicación con el

aeropuerto, más tarde sobre la Carretera de la Coruña, y recientemente en forma de archipiélago de campus corporativos y parques comerciales sobre la carretera de Burgos; el desarrollo de un arco de actividades industriales en el Sur, apoyado sobre los campus de las Universidades Carlos III y Rey Juan Carlos; la orientación logística y tecnológica del arco SE de Madrid y el Corredor del Henares, con el apoyo de la Universidad de Alcalá y la consolidación del polo de innovación científico tecnológica en el Norte, en torno a Tres Cantos y la Universidad Autónoma.



■ Centralidad tradicional. Paseo de la Castellana.

La *centralidad* ha sido históricamente una cualidad adquirida a lo largo de un proceso de singularización, espacial y funcional, de determinados lugares de la ciudad. Centralidad implica “diferencia” con respecto al tejido ordinario, que juega el papel de fondo de figura, e implica, así mismo, “identidad” urbana, producida por la presencia de un espacio público (plaza, calle, avenida...) que asumía un significado de “institución cívica” con relación a las edificaciones y actividades. Las “*nuevas centralidades*”, por el contrario, se singularizan de su entorno por su carácter centrípeto, carecen de espacios públicos significativos y basan su identidad en la capacidad de atracción de las actividades que albergan (generalmente grandes superficies de ocio y comercio) más que en la expresión arquitectónica de las mismas.



■ Tejido de baja densidad en proceso de transformación La Moraleja (Madrid).

El resultado de esta forma de colonización del territorio es la multiplicación de espacios que escapan al control de la forma construida: vacíos entre los fragmentos de tramas residenciales inconexas o entre los enclaves urbanizados, áreas productivas abandonadas, etc. Mientras discutimos si la manzana constituye una forma ingenua para formalizar fragmentos de ciudad ordenada en la periferia inmediata, emerge con la naturalidad de un nuevo producto de consumo una nueva tipología de organización espacial que cuestiona los referentes convencionales de urbanidad: los denominados *parques* comerciales, industriales, empresariales o temáticos.

Hipermercados y parques

El parque urbanizado supera la elementalidad de las primeras fórmulas de explotación de los puntos de máxima accesibilidad de las autopistas metropolitanas mediante grandes contenedores aislados como los hipermercados. Estos basaron su éxito en la administración de la cantidad: facilidades de aparcamiento que permiten transformar el automóvil en el carrito de la compra y multiplicación de la amplitud y profundidad del surtido de bienes de consumo disponibles.

Sin embargo, en el hipermercado el énfasis en la racionalización espacial no pasa por la arquitectura. Baste percibir el contraste entre la sofisticación con que las técnicas de “merchandising” organizan la distribución funcional y la presentación de los productos en función de una lógica de itinerarios inducidos de los consumidores y la pobreza y simplicidad del soporte arquitectónico, reducida a la estricta funcionalidad del espacio industrial. Sin más concesiones iconológicas que los omnipresentes *tótems* publicitarios, que suplantán la inconsistencia emblemática de la arquitectura.



■ Nueva sede central de Telefónica en Madrid, arqto. Rafael de La Hoz.

La rapidez con que se ha producido el proceso de suburbanización en Madrid ha generado un salto entre los primeros artefactos suburbanos: hipermercados, edificios singulares de equipamiento y oficinas, y la nueva tipología del *parque* urbanizado. A diferencia de la evolución seguida en Norteamérica donde los centros comerciales asumieron el papel de elementos vertebrados del suburbio residencial de baja densidad, sustituyendo la carencia de verdaderos espacios públicos y centros comunitarios. De hecho la introducción de la tipología del “mall peatonal abierto” suponía de alguna forma un intento de reproducir de manera artificial el carácter de la calle en la ciudad europea tradicional. Su posterior evolución como galería cerrada en altura ha constituido el nuevo paradigma

del espacio comercial y su diseminación a otros contextos ha influido en la moderna configuración de museos, edificios institucionales y docentes, centros de ocio, etc...

Mientras en el supermercado o el mall suburbano el diálogo entre el edificio y el sistema metropolitano se produce de manera individual a través de las infraestructuras y servicios. Los *parques* urbanizados son piezas urbanas con vocación autosuficiente, indiferentes a su contexto porque responden a una lógica espacial de escala superior: los grandes movimientos metropolitanos facilitados por las nuevas autopistas entre ámbitos funcionalmente especializados. Asimismo, reproducen a escala controlada los fragmentos de parcelación suburbana espontánea. El corte abrupto del *patchwork* de tramas inconexas se transforma en una organización centrípeta y el entorno vacío se convierte en cordón sanitario de aislamiento.



■ Los nuevos ejes terciarios de Madrid.

Los parques urbanizados surgen originariamente de la hibridación y diseminación de los modelos de la ciudad jardín y el campus. De la primera adoptan la ocupación extensiva de baja altura y la importancia de los espacios libres para configurar un ambiente. Del campus anglosajón adoptan la autonomía y apertura de las construcciones. En síntesis, los parques constituyen conjuntos temáticos de piezas arquitectónicas autónomas, organizadas en torno a facilidades de aparcamiento y servicios comunes, y localizadas en los puntos de máxima accesibilidad de la red arterial metropolitana.

A semejanza de la diseminación de la tipología del mall el modelo del parque urbanizado ha sido reimportado a otros contextos convirtiéndose en el modelo de organización de los nuevos campus universitarios, desde el prototipo de Somosaguas a las más recientes instalaciones universitarias de Villanueva de la Cañada, Villaviciosa de Odón o Móstoles; complejos corporativos o las recurrentes propuestas de ciudades administrativas y de ocio. En el caso de los parques comerciales el agregado se compone habitualmente de un gran hipermercado que funciona como locomotora del conjunto y una serie de grandes superficies especializadas, equipamientos y servicios.

Una mirada a los últimos parques abiertos en Madrid constata una alarmante carencia de innovación y la renuncia a explotar las posibilidades figurativas de los edificios. Su escasa interacción refleja la carencia de una reflexión sobre la distancia entre los objetos arquitectónicos y el valor positivo del espacio vacío, que de esta forma deviene en residuo o entorno estrictamente funcional para el movimiento y el aparcamiento. Se ha renunciado al rigor de las composiciones académicas sin encontrar geometrías alternativas.

El resultado es una simplificación y empobrecimiento de la experiencia del espacio. Sólo cuando se accede al interior del edificio se tiene la experiencia de habitar. El acceso desde la autopista, el aparcamiento y el propio ingreso del edificio no alcanzan la condición de lugares. Las edificaciones se configuran como volúmenes autistas, introspectivos, incluso sin voluntad de presencia figurativa externa. La innovación arquitectó-

nica aparece muy limitadamente en los márgenes de las piezas de acompañamiento destinadas al ocio. En la actualidad conforme evoluciona la naturaleza del consumo, desde la necesidad al imaginario para integrarse en la cultura del ocio, tiende a cambiar la naturaleza de las “locomotoras” de los parques comerciales. Quizá ello explique que las nuevas piezas de ocio como multicines, pistas de hielo, etc., constituyan los elementos representativos de la nueva economía simbólica del entretenimiento, incorporando unas cualidades expresivas hasta ahora negadas la arquitectura “MacDonalizada” de los grandes establecimientos comerciales.



■ Los nuevos ejes terciarios de Madrid. N.VI.

El territorio post-metropolitano

La formación de la ciudad-región supuso la superación de carencias significativas de la fase formativa del Área metropolitana pero también la generación de nuevos y grandes desequilibrios territoriales. No se puede dejar de hacer mención de los dos más importantes: el aumento de la superficie urbanizada y el declive de los núcleos centrales tradicionales.

En efecto, el incremento del consumo de suelo en una proporción significativamente superior, tanto al crecimiento demográfico, como del PIB metropolitano, es un fenómeno común a los países desarrollados europeos –que como media han incrementado en un 20% la superficie urbanizada en las dos últimas décadas- pero alcanza en Madrid un especial dramatismo. La metrópoli madrileña ha duplicado la superficie afectada por la urbanización desde mediados de los años setenta. Como consecuencia de esta presión sostenida de la urbanización, tiende a desaparecer el ámbito de lo rural, salvo en los espacios expresamente protegidos como Parques Naturales y tienden a multiplicarse los terrenos residuales en expectativa de desarrollo situados en los márgenes de las áreas urbanizadas. Olvidada la utopía de los “anillos y cuñas verdes”, el planeamiento municipal desarrollado en los últimos años del siglo ha respondido al fenómeno calificando “a saturación” la práctica totalidad de los vacíos metropolitanos. Opción equivocada que, como veremos, limitará en el futuro inmediato las oportunidades de modernización del nuevo territorio post-metropolitano.



■ Nuevo tejido post-metropolitano Alcobendas, Madrid.

Por otra parte, son bien conocidos los fenómenos contradictorios de saturación, revitalización económica y declive que afectan a las distintas piezas del Madrid central. El fenómeno de la rápida inmigración ha fa-

vorecido la formación de enclaves de exclusión en los barrios más deteriorados tanto del centro urbano (Lavapiés, Valdeacederas...) como sobre polígonos periféricos deteriorados. Está por evaluarse el efecto de las nuevas centralidades periféricas sobre los centros de los núcleos metropolitanos más antiguos en los que es apreciable un proceso de declive comercial, obsolescencia física y progresivo deterioro social.

A mi juicio la evolución de la metrópoli madrileña no se detiene en la fase de consolidación de la ciudad-región sino que nos encontramos en el umbral de un nuevo salto cualitativo hacia la conformación de un nuevo territorio que siguiendo a Gard Soja podríamos denominar post-metropolitano. Sus rasgos definitorios serían los siguientes:

- La ex-urbanización distante, como nueva etapa de la suburbanización, apoyada sobre la expansión de la red arterial metropolitana (M-50, nuevas autopistas radiales de peaje...). Este proceso adopta una configuración nebulosa de baja densidad hacia la Sierra de Guadarrama y de extenso archipiélago en La Sagra madrileña y toledana. El emergente corredor Toledo-Madrid-Guadalajara constituye ya la principal región urbana de la península y el principal atractor territorial de inversión internacional.
- El efecto anti-distancia de las nuevas líneas de ferrocarril de alta velocidad sobre núcleos situados entre 70 y 200 Km. De la capital: Toledo, Guadalajara, Segovia, Talavera de la Reina, Ávila, Valladolid. La experiencia del reciente desarrollo de Ciudad Real adelanta las pautas de este fenómeno, que adoptará en las ciudades mencionadas una mayor interacción con Madrid.
- La transformación de las pautas organizativas del nuevo territorio. La ciudad-región, geográficamente fragmentada y funcionalmente especializada se transforma progresivamente en un territorio fractal cuyas condiciones emergentes merecen un comentario más detenido.
- La revitalización del Madrid central. Paradójicamente, la conformación polinuclear y el incremento de escala de la metrópolis atri-

buye un nuevo valor al “puesto de mando”, inversores y responsables públicos han intuido positivamente este proceso inaugurando una primavera de proyectos públicos y privados cuyos efectos están por verificar, pero que, por sí mismos, ponen de manifiesto una nueva valoración estratégica del espacio central. Las operaciones de Prolongación de La Castellana al Norte y de remodelación de Paseo del Prado al Sur sugieren una reinención del eje vertebrador de la ciudad y paradójicamente un retorno al modelo de ciudad densa, continua e intensa en acontecimientos urbanos.

De la fragmentación a la fractalidad: las paradojas de la diversidad

La idea de ciudad “dispersa” o “difusa” es insuficiente –si no irrelevante- para caracterizar la lógica espacial del territorio post-metropolitano ya que sugiere la idea de “inundación” neutra del espacio carente de cualidad, a modo de extensión al límite, en clave de baja densidad, de las periferias residenciales tradicionales. Sin embargo, en el nuevo territorio la dimensión de la ocupación es una variable esencialmente geográfica muy valiosa para evaluar el impacto sobre los sistemas naturales y rurales, pero la verdadera clave está, como veremos, en los “modos” de ocupar el territorio. De la misma manera, la ilusión geométrica que tantas veces ha cautivado a ingenieros y arquitectos a la hora de diseñar las infraestructuras territoriales tiene en este contexto un efecto no solo estéril sino perverso. El nuevo territorio madrileño no es equipotencial ni se somete a la simplificación de anillos orbitales prolongados hasta el infinito o retículas territoriales abstractas.

El territorio post-metropolitano supone un extraordinario incremento de la “diversidad” y la “complejidad funcional” pero a diferencia de los tejidos urbanos tradicionales densos y mixtos caracterizados por una gran intensidad de las interacciones funcionales en la pequeña escala, el nuevo territorio se organiza sobre la base de piezas de escala intermedia que tienden a reproducir la lógica del conjunto territorial, de manera análoga al modo en el que los parques temáticos pretenden reproducir el universo urbano en la micro escala. Por eso podemos afirmar que la segregación funcional

simple de las primeras etapas de formación metropolitana se ve superada por una estructura “fractal” más compleja. De igual forma, la polarización social la geografía metropolitana adopta la forma de un mosaico de entidades ensimismadas. La ciudad dual convencional se transforma en un tapiz fragmentario de micro segregaciones espaciales de baja visibilidad (de los guetos de inmigrantes en los intersticios de los tejidos consolidados a las urbanizaciones cerradas más exclusivas)



■ Fragmentación social São Paulo.

Un ejemplo puede ayudar a entender el alcance de esta idea. Desde una aproximación inmediata el “campus corporativo” del SCH de Boadilla puede aparecer sólo como una pieza simple, paradigma de un modo de ocupación del territorio en base a unidades cerradas y autistas respecto a su contexto geográfico. Desde una escala espacial y temporal más amplia, aparece más bien como el primer fragmento de una pieza territorial más compleja integrada por las preexistencias de la más diversa naturaleza de su entorno, los nuevos crecimientos residenciales de Boadilla, las actividades económicas y vivienda previstas en el Norte de Alcorcón y las nuevas infraestructuras de conexión a la red metropolitana. Es decir, cada fragmento se inserta en un proceso de incremento de la diversidad

y complejidad del conjunto, aun cuando las unidades físicas sean monofuncionales, tipológicamente monótonas o socialmente homogéneas. El error está en confundir *diversidad* y fragmentación como “*caos*” (en el sentido que se da a este término en teoría de la información). Los Ángeles- Orange County o Madrid muestran que no siempre es así.

Sin embargo, este modo de desarrollo no es deseable por un problema bien distinto: el acelerado consumo de recursos no renovables, suelo y energía, que supone. La cuestión clave radica en buscar las estrategias más eficientes para incrementar la complejidad del sistema territorial sin generar un incremento del despilfarro de recursos. No es tarea sencilla, pero desde esta perspectiva resulta especialmente inadecuada la opción por calificar y urbanizar el territorio municipal “*a saturación*”: excluye la dimensión temporal, es decir la idea de construcción de la ciudad como proceso; favorece la uniformidad funcional y tipológica de grandes unidades de desarrollo; reduce la complejidad geográfica y ambiental; incrementa el consumo de suelo y disminuye, como consecuencia de todo lo anterior, las oportunidades de adaptación a futuros cambios en la organización territorial.

Las infraestructuras como instrumento de orden territorial y equidad social

Manuel Herce Vallejo