

nuevo sentido de las posibilidades del hombre metropolitano para generar confort y equidad...

El uso del paisaje tiene que ser una herramienta de mediación social para la gestión de las transformaciones. Cuando proyectamos transformaciones territoriales, comprobamos que se abren nuevos paisajes. El proyecto de paisaje es por lo tanto una herramienta, una mediación cultural para generar una visión crítica sobre el abuso del territorio y para plantear nuevos paradigmas de uso. Reciclar los territorios maltratados de las periferias metropolitanas significa generar una factoría de paisajes que, además de nuevas formas y espacios, provocan nuevas actitudes éticas de los ciudadanos que los habitamos. Como proponía Gaston Bachelard, «se sueña antes de contemplar, antes de ser un espectáculo consciente, todo paisaje es una experiencia onírica. Sólo se contemplan con pasión estética los paisajes que antes se han visto en sueños. Reconozcamos en el sueño humano el preámbulo de la belleza natural».⁷ Mirando así la metrópoli, perderemos el cliché que limita y vislumbraremos las posibilidades del paisaje calidoscopio.

- 1 *The Future Metropolitan Landscape: Conference Reflections* recoge las reflexiones derivadas de la exposición en el York's Museum of Modern Art «Groundswells» (febrero 2005).
- 2 Véanse nuestros trabajos: Llop Torné, C., A. Calvo y M. Marincioni (col.) (2004); «Formes de ciutat al segle XX», en *L'explosió de la ciutat / The explosion of the city*, 1ª ed., Barcelona, COAC y Fòrum Universal de les Cultures, págs. 346-352 y «Mocions i lògiques d'intervenció en el projecte territorial renovat en les regions urbanes», *ibid.*, págs. 346-379.
- 3 Lefebvre, H. (1972); *Espacio y política*, Barcelona, Editorial Peninsula.
- 4 Durante estos últimos cien años, la revolución urbana, basada en la concentración en grandes ciudades, ha dado lugar a múltiples denominaciones para una ciudad distinta a la tradicional, de configuración nuclear. Véase nuestra elaboración: *Nuevas formas de ciudad en los siglos XX-XXI*; Timeline.
- 5 REBAR, *group of creators, designers and activists* (San Francisco, EE UU), <http://www.rebargroup.org/>.
- 6 Rykwert, J. (2002); *La idea de ciudad: antropología de la forma urbana en Roma, Italia, y el mundo antiguo*, 1ª ed. de 1976. [S. I.], Ediciones Sigueme.
- 7 Bachelard, G. (1978); *El agua y los sueños: ensayo sobre la imaginación de la materia*, México, Fondo de Cultura Económica.

PAISAJES DE LA MOVILIDAD: DE LOS ESPACIOS MULTIPLEX A LOS AEROPUERTOS LOW COST

Francesc Muñoz

Introducción

La morfología y la evolución del paisaje, que siempre traducen las relaciones que los individuos establecen con los lugares, se han explicado tradicionalmente como un resultado o función de las formas en

que aquellos habitan el territorio. Por ello, el vínculo entre una comunidad y un paisaje concretos siempre ha tenido que ver con las actividades y, en definitiva, con el comportamiento territorial de dicha comunidad en lo que respecta, sobre todo, a dos cuestiones principales: por un lado, el tipo de economía y la forma en que ésta aprovecha los recursos de la naturaleza, los activos del territorio. Por otro lado, el tipo de asentamiento y construcción del hábitat edificado del cual derivan tanto la estructura del poblamiento como las características, funcionales y estéticas, de la forma construida. De este modo, sociedades agrarias o industriales han podido dar lugar a paisajes característicos, entendidos éstos como una síntesis no solamente de la naturaleza económica o social del grupo humano habitante, sino también en lo que respecta a su sustrato histórico y cultural. Se ha establecido, de esta forma, un fuerte vínculo entre la idea del paisaje y todo un conjunto de conceptos asociados a la idea del lugar como la identidad, lo vernáculo o el carácter local.

Ahora bien, el intenso desarrollo de la urbanización, sobre todo desde la segunda mitad del siglo XX, y la escala planetaria que la caracteriza en la actualidad plantean cuestiones importantes sobre las claves que explican no solamente la producción de paisajes, sino su significado real en términos de caracterización, identificación o diferenciación de una sociedad determinada. Muchas de las preguntas que sugieren los procesos de urbanización del territorio están relacionados con dinámicas como la progresiva importancia de la movilidad de las personas en el espacio, un proceso que se asocia a la producción de paisajes específicamente vinculados con la gestión de los flujos, por un lado, y con el soporte territorial de esta movilidad por otro.

En otras palabras, no solamente la movilidad de las personas es ya un elemento definitivo que hay que considerar para comprender el funcionamiento del territorio, sino que asistimos a la producción de tipologías específicas de paisaje relacionadas con las formas que presenta esta movilidad. En la medida en que, cada vez más, desarrollamos diferentes dimensiones de nuestra vida de forma simultánea en lugares diferentes, la experiencia del paisaje no está relacionada únicamente con el lugar donde se habita, sino con toda una serie de territorios con los cuales convivimos al configurar nuestros itinerarios de movilidad. Un amplio abanico de lugares específicamente connotados con el desplazamiento aparece, así pues, como especialmente importante a la hora de caracterizar conceptos como «el espacio de vida» o el «sentido del lugar». Paisajes derivados de la propia infraestructura que gestiona la movilidad, desde las autopistas a los aeropuertos, pero también resultado de un modelo de territorio que se explica mucho

mejor a partir de los flujos de movilidad que de los gradientes de densidad habitada o construida.

Rotondas, gasolineras-tienda, salas multicine o aeropuertos *low cost* hacen así explícita la aparición de paisajes que proponen una pregunta clave: si la movilidad se ha convertido ya en una forma primordial de habitar el territorio, sería lógico pensar que los paisajes asociados a esta movilidad han adquirido asimismo una capacidad específica, aunque no suficientemente reconocida, para explicar la asociación entre individuo y lugar, entre comunidad y espacio urbanizado a la cual se hacía referencia al principio, puede que incluso más que los paisajes tradicionalmente entendidos como garantes de esta función de dotar de identidad propia al lugar y de historia compartida a sus habitantes.

1. Ciudad y urbanización: una historia del siglo XX

En el transcurso de los dos últimos siglos, el desarrollo de la ciudad y la urbanización ha constituido un proceso ininterrumpido que ha tenido una consecuencia muy importante: la ciudad ha dejado ya de ser una excepción en un territorio sin urbanizar y se ha convertido en la característica más importante del espacio habitado. Un territorio donde, si bien es cierto que existen grados diferentes de urbanización, no es menos cierto que los espacios no urbanizados, agrícolas o naturales, dominantes en el pasado, quedan en numerosas ocasiones como entornos cautivos, rodeados de tramas urbanas, infraestructuras y edificación.

Este proceso de dispersión de los usos del suelo urbano en el territorio se dio en primer lugar y con mayor intensidad en las ciudades del norte de Europa, que se industrializaron primero e iniciaron antes dinámicas de metropolización, sobre todo desde la segunda mitad del siglo XX. Unas imágenes de la dispersión urbana que tomaron como arquetipo los procesos de *urban sprawl*, con los correlatos ya conocidos de la baja densidad residencial y la especialización de los usos del suelo. Por su parte, las ciudades del sur de Europa, y en particular las de tradición mediterránea, habían conservado hasta hoy en día una imagen no menos arquetípica de densidad urbana, continuidad de la compacidad constructiva y mezcla de las actividades económicas y usos del suelo. En cambio, la evolución reciente de estas ciudades compactas muestra un escenario urbano verdaderamente más complejo que registra variantes y formas urbanas alternativas a la compacidad y al crecimiento densificado. En los últimos treinta años hemos asistido, de hecho, a una progresiva dispersión del poblamiento, las actividades y las formas de urbanización en términos globales en todo el mundo urbanizado. Ha aparecido

así un espacio metropolitano, común a una mayoría de ciudades, caracterizado por su estructura dispersa. Un territorio que integra espacios, lugares y paisajes diferentes: unos más urbanizados, otros menos construidos, pero todos ellos intensamente utilizados por habitantes y visitantes metropolitanos, cuyo número varía en función del tiempo. La vida urbana, que en el siglo XIX se entendía como cualquier característica de la ciudad y que era sustancialmente diferente a la vida que tenía lugar en el campo, ha acabado por abarcar así de forma total el territorio.

Dejan Sudjic describía en *The 100 Mile City* (1991) de forma similar un espacio metropolitano en el cual las periferias y los centros, los lugares de densidad y los espacios de movilidad se mostraban como igualmente importantes a la hora de caracterizar un territorio híbrido y urbanizado de forma tan intensiva como discontinua:

«Pero en su presente configuración, el viejo centro urbano no es más que otra pieza en el tablero, con el mismo peso que un aeropuerto, un centro médico o un complejo museístico. Todos ellos nadan en una sopa de centros comerciales, hipermercados y almacenes, restaurantes de carretera y anónimas naves industriales, circunvalaciones y áreas de autopista».

2. Del territorio suburbano al paisaje suburbano

Parecía claro, en aquellos momentos, ya hacia el final del siglo XX, que se había producido un cambio radical en el modelo de concentración territorial que, durante décadas, había caracterizado la formación de los paisajes metropolitanos. Las mejoras y las nuevas facilidades en relación con el transporte y las comunicaciones hacían que la necesidad de concentrar usos productivos en el espacio de la ciudad fuese mucho menos relevante, con lo cual la vieja geografía económica de grandes implantaciones industriales y zonas francas era sustituida por una red de localizaciones dispersas dentro del territorio.

El modelo económico que había engendrado paisajes definidos por la densidad urbana y caracterizados por la presencia absoluta de la actividad industrial, desde Detroit a Bilbao, desde Turín al Rürgebiet alemán, perdía vigencia a causa de los intensos cambios que no solamente afectaban a los procesos de producción, sino también a las pautas del consumo. Casi opuesto a las grandes aglomeraciones urbanas en las que las dinámicas centro-periferia explicaban tanto las funciones económicas como la morfología del paisaje, un nuevo tipo de espacio metropolitano disperso aparecía de forma tan evidente que se mostraba ya en aspectos tan tangibles y físicos como la propia expansión de la urbanización.

Este proceso continuado de expansión del mundo urbano del que hablamos se había venido produciendo, de hecho, desde del siglo XIX, siempre muy dependiente de la tecnología. Los transportes y las comunicaciones, de formas diversas en cada momento histórico, habían ido propiciando la dispersión progresiva de los lugares de trabajo, de consumo o de ocio frecuentados por los habitantes de la ciudad. El ferrocarril primero y el automóvil después constituyeron momentos clave en esta evolución: el ferrocarril permitió dirigir y orientar el crecimiento de la ciudad de forma lineal y expandió áreas residenciales e industriales fuera de los primeros límites de una ciudad hasta entonces concentrada. El automóvil representó la extensión de la vida urbana hasta ocupar áreas mucho más alejadas, y posibilitó crecimientos de tipo suburbano, radiales y, en mayor o menor medida, caóticos, en función del trazado de las autopistas metropolitanas. El automóvil consolidó de este modo la ciudad suburbana y dio lugar a nuevas formas de habitar el territorio estrechamente relacionadas con la movilidad cotidiana. Nuevos tipos de habitante, como el residente o el *commuter* –el habitante pendular– han ido poniendo de manifiesto, en este sentido, un hecho muy evidente: el espacio de vida de los habitantes urbanos ha ido progresivamente sobrepasando los límites de la propia ciudad para dibujar un espacio metropolitano de extensión variable, habitado de forma diferente según la hora del día o según se trate de un día laborable o del fin de semana, e incluso en función de la semana del mes o del mes del año.

En lo que respecta a las dinámicas de producción de paisaje, esta intensificación de las dinámicas de dispersión de la urbanización ha significado en realidad la construcción de un territorio en el cual la baja densidad residencial ha ido de la mano de la aparición de un paisaje suburbano caracterizado por la clonación de los usos urbanos de la ciudad concentrada, que han ido apareciendo adaptados pero en una escala metropolitana. El principal resultado de este proceso en lo que respecta a la morfología del paisaje ha sido la aparición de nuevas tipologías de espacio urbano definidas por su vocación y capacidad de atraer, generar o gestionar flujos de movilidad.

Así, las actividades económicas, anteriormente localizadas en la ciudad central y en su periferia inmediata, van ocupando nuevos parques o distritos industriales de servicios o gestión logística de mercaderías en enclaves estratégicos cada vez más alejados, dentro de una concepción global de área metropolitana vasta: el comercio y el ocio se combinan en contenedores como las grandes superficies comerciales que, situadas entre los centros urbanos más prevalentes y en espacios de gran accesibilidad viaria, no solamente ofrecen ya productos básicos, sino que además se especializan en aspectos concretos del consumo,

como pueden ser el mobiliario y el diseño interior (IKEA), el bricolaje (BAUHAUS) o la jardinería (AKI), y van acompañados de todo tipo de opciones de entretenimiento y servicios que van desde agencias de viajes a gimnasios; los antiguos parques de atracciones urbanos van dando paso a grandes espacios temáticos *resort* de escala regional; el declive del cine en el espacio de la ciudad se produce en paralelo al éxito de las nuevas salas multicine, los espacios *multiplex*, mientras que la nueva actividad de los aeropuertos de segunda jerarquía, en los que operan las líneas aéreas de bajo costo, plantea alternativas al uso de los aeropuertos de primer rango, localizados cerca de las ciudades centrales.

Estudiosos como el geógrafo Giuseppe Demateis o el urbanista Robert Fishmann explicaban a finales de la década de 1990 que esta dilatación física del espacio construido y, en general, las dinámicas de suburbanización, hacían que fuese cada vez más fácil encontrar características metropolitanas en lugares tradicionalmente al margen de los procesos de urbanización. Fishmann (1998) argumentaba incluso el «final de la ciudad», más específicamente, de la «gran ciudad». Una metáfora que incidía sobre el hecho de que el tipo de territorio metropolitano que había sido necesario para el desarrollo del ciclo económico fordista durante el transcurso del siglo XX, la gran metrópoli, la gran ciudad, no era ya un requisito tan importante desde el punto de vista de la acumulación tardo-capitalista.

Ya no era tan necesario, así pues, concentrar ni infraestructura, ni fuerza de trabajo, ni capital y, en cambio, sí se aprovechaban las ventajas de la dispersión de los usos urbanos del suelo. Un tipo de territorio en el que las ciudades de dimensión intermedia, más que las grandes capitales, comenzaban a emerger como centros urbanos importantes en el marco de la economía global.

Tanto la distribución de los espacios *multiplex* como la nueva geografía que representan los aeropuertos *low cost*, dos de las tipologías de espacio más novedosas en este nuevo paisaje suburbano, corresponden mucho más a la lógica territorial de estas ciudades intermedias que a la de las grandes capitales.

Así, los espacios *multiplex* se localizan en lugares equidistantes entre centros urbanos de rango medio o entre tejidos suburbanos de carácter disperso. Por su parte, las compañías de bajo costo no operan desde los aeropuertos principales, aquellos que habían identificado durante medio siglo en Europa a una compañía de bandera nacional con un Estado concreto y que estaban ubicados en la capital administrativa o económica del país. Por el contrario, estas compañías buscan en el territorio infraestructuras aeroportuarias de rango menor pero con unas condiciones

óptimas de centralidad potencial y accesibilidad real a la red de transportes viaria y ferroviaria. Nombres como Reus o Vilobí d'Onyar (Girona) en Cataluña, Treviso en el Véneto italiano, Gatwick en Londres o Kosice-Bratislava en Eslovaquia conforman actualmente la toponimia de esta nueva cartografía de la movilidad *low cost*.

La nueva e intensa actividad de estos aeropuertos de segunda jerarquía, así localizados fuera y alejados de las áreas urbanas centrales, ha ido además acompañada de rápidas rotaciones en la estructura de los usos del suelo, provocando procesos acelerados de transformación del paisaje. Espacios agrícolas y periurbanos muestran así la emergencia de un paisaje *low cost* que puede observarse cerca de los aeropuertos en los que compañías como Easyjet o Ryanair operan en Europa.

Un paisaje *low cost* donde las carreteras secundarias, los centros comerciales, los espacios de aparcamiento y las emergentes áreas residenciales o de servicios de carácter banal imprimen un marcado carácter que podríamos denominar *suburbano*, en el que las tradicionales imágenes de *suburbia* se mezclan con los vestigios del paisaje, la cultura y la iconografía rural todavía existentes.

Se trata, así pues, de una auténtica reinvención del paisaje urbano en un contexto rural, vinculado al papel del aeropuerto en relación no ya a la metrópoli central, sino a ciudades intermedias y a territorios mucho menos urbanizados. Un nuevo tipo de paisaje suburbano comienza así a caracterizar estos antiguos espacios agrícolas cuya transformación no se explica ahora en función de la ciudad y sus necesidades de crecimiento y expansión física, sino de la nueva naturaleza que representa un campo ya urbanizado.

3. Territorio, cultura y paisaje «a tiempo parcial»

En este nuevo contexto metropolitano, tanto la forma en que se habita el espacio como el tipo de experiencias urbanas que se viven remiten a dos elementos claramente interrelacionados: por un lado, y como ya se ha dicho, la movilidad se revela como un agente cada vez más importante a la hora de definir la habitación del territorio. Es decir, es el uso temporal de los espacios metropolitanos el que determina la apropiación del territorio y la identificación con el paisaje. Por otro lado, comienza a constatarse la aparición de una cultura del desplazamiento entre lugares asociada a nuevos tipos de comportamiento y hábitos culturales. Una cultura de la simultaneidad y del consumo rápido que se materializa en procesos culturales, como el progresivo e intensísimo uso del teléfono móvil, y

territoriales, como la multiplicación de los territorios de soporte y relación de la movilidad cotidiana. Es en este escenario cultural y territorial donde las definiciones de ciudad y sociedad urbana —inspiradas por, en palabras de Giorgio Piccinato (1993), «el universo concentracionista» de la ciudad industrial, por la experiencia de la densidad como el principal atributo del hecho urbano— aparecen como claramente insuficientes. Así, conceptos como habitante, espacio de vida, barrio, comunidad, (cultura) local, lo vernáculo, etc., pierden contenido o, como mínimo, lo reformulan en un contexto en el que la flexibilidad y la mutabilidad de los comportamientos dibujan un individuo metropolitano que habita en geografías variables en ciudades de geometría igualmente variable.

Pero si es esta movilidad entre lugares el elemento que progresivamente caracteriza la experiencia metropolitana, ¿cómo se desarrolla el sentimiento de pertenencia al lugar en un contexto cultural y territorial definido de esta manera?

Los individuos habitan y se apropian de territorios diferentes, pero, precisamente por sus nuevos patrones de movilidad, lo hacen a partir de un sentimiento de pertenencia al lugar que es análogo y estandarizado. De esta forma, a pesar de que los territorios frecuentados o habitados no son los mismos, la experiencia del lugar que en ellos se desarrolla es, en cambio, bastante similar y comparable. Un sentimiento del lugar compatible, por lo tanto, con la lógica del tiempo parcial. Así pues, de igual manera que el espacio habitado se configura a partir de los fragmentos de territorio en los que se habita, se trabaja o se visita, el sentimiento del lugar también se construye a partir de los segmentos de tiempo vividos de forma igualmente fragmentada y discontinua. Tanto una cosa como la otra revelan un tipo especial de interacción entre individuo y paisaje caracterizada por algunas constantes. Una relación que sería:

- Independiente de límites legales o administrativos.
- Desconectada de las características vernaculares locales, relativas tanto al espacio físico como al social, normalmente consideradas en la definición clásica del lugar y que se transmitirían o traducirían al paisaje.
- Desvinculada del sustrato cultural común que amalgama una comunidad determinada y que conformaría el carácter igualmente diverso de un paisaje concreto.
- No comprometida con los contenidos que tradicionalmente han caracterizado a la ciudad como el espacio de la *civitas*. Es decir, un espacio hábil para ser habitado en términos sociales, culturales y políticos.

La vida metropolitana actual ofrece ya claros ejemplos de estas características, como pasa con el uso social que registran espacios como los *multiplex* o los aeropuertos *low cost*, dispositivos que ya forman parte de una cartografía sociológica nueva, hecha de lugares y momentos definidos por la multiplicidad y la flexibilidad.

4. La redefinición de los espacios de vida y los paisajes del consumo: la metáfora del *multiplex*

Como ya hemos avanzado anteriormente, la nueva estructura de la movilidad metropolitana, caracterizada por un aumento del número global de desplazamientos, que cubre cada vez mayores distancias y con un uso creciente e indiscriminado del automóvil, ha afectado de forma muy clara a los patrones de consumo y, en consecuencia, al estilo de vida. Cada vez más acciones de consumo que acostumbraban a tener lugar a la ciudad, el territorio más densamente urbanizado, comienzan a darse también en contenedores situados entre ciudades, bien comunicados por la red de autopistas. En la galería de espacios que componen estos nuevos paisajes metropolitanos destacan especialmente los lugares de ocio como grandes focos de atracción de movilidad, capaces de concentrar, como si fuesen ciudades a tiempo parcial, grandes cantidades de población en momentos muy determinados, como sucede durante los fines de semana. Espacios como parques temáticos, centros comerciales o tiendas *outlet*, alteran así temporalmente las densidades de población en las regiones metropolitanas. Una cartografía oculta emerge regularmente en momentos concretos, y en ella destacan las nuevas salas multicine por su capacidad para atraer un ocio metropolitano que se caracteriza por su continuidad y por su alta frecuentación.

Una mínima explicación de la génesis de esta dinámica territorial muestra cómo el primer hábito de consumo afectado por este proceso de vaciado del contenido comercial urbano y su localización en un territorio disperso fue la compra de productos de primera necesidad, con la aparición de los supermercados e hipermercados, que evolucionaron hasta convertirse en grandes complejos comerciales especializados. Así, del concepto inicial de «ir a hacer la compra» al hipermercado una vez a la semana, el hábito de consumo evolucionó hasta «ir de compras», lo que hacía evidente la asociación definitiva entre consumo y ocio, entre tiempo de consumo y tiempo libre.

Así, y en la medida en que el tiempo de estancia en el contenedor era cada vez superior, empezaron a ponerse en funcionamiento todo tipo de dispositivos para ocupar dicho tiempo: áreas de espectáculos o de juegos, guarderías y restaurantes. El cine fue incorporándose

a esta dinámica como una pieza más de este proceso, pero ha acabado adquiriendo un protagonismo muy claro, hasta el punto de dar lugar a una tipología de espacio específica y ciertamente nueva: el *multiplex*. Un espacio de ocio vinculado al consumo de cine y definido por tres características: en primer lugar, una mayor variedad de películas y de horarios, de forma que las opciones de decisión se multiplican y son mucho más flexibles. En segundo lugar, un mayor número de salas de menor tamaño y aforo en comparación con las dimensiones del cine urbano tradicional. En tercer lugar, la posibilidad de combinación de la acción de ir al cine con otras opciones de ocio. De esta forma, los *multiplex* ofrecen una mayor independencia con respecto al objeto de consumo, el cine, pero, sobre todo, en lo referente al lugar y el momento en el que este consumo se hace efectivo. Además, el espacio *multiplex* incorpora, junto con el cine, múltiples opciones de ocio que acostumbraban a tener su espacio en la ciudad y que tenían lugar en lugares diferentes y en momentos diversos, pero que en el espacio *multiplex* suceden de forma concentrada y simultánea.

Los espacios *multiplex*, por lo tanto, actúan como compresores espacio-temporales, de forma que el ocio se convierte en un espacio-tiempo flexible, ambiguo y elástico. En este sentido, los *multiplex* tal vez representen la tipología de espacio que mejor muestra cómo se caracteriza el uso del territorio en el momento actual, por su indiferencia hacia el lugar y por su independencia en relación al tiempo. Una metáfora perfecta del proceso de producción de paisajes, igualmente independientes de los lugares y de su historia, que caracteriza los espacios metropolitanos.

Todo en los *multiplex* responde, por lo tanto, a la lógica de la estandarización y de la analogía: los tiques de entrada que incluyen un *happy meal*; las bebidas y *snacks* para llevarse; la posibilidad de contar con una mayor variedad de películas, etc. Se trata de características que se pueden encontrar independientemente de estar en un *multiplex* o en otro, y que ofrecen la absoluta certeza de un comportamiento análogo que puede repetirse indefinidamente en cualquier nuevo punto del territorio. La misma estandarización y analogía que encontramos en cualquier peaje, gasolinera-tienda o aeropuerto. Paisajes de la movilidad construidos de forma discontinua pero que comparten una misma naturaleza común: el autismo explícito hacia el lugar y la recreación implícita de nuevos códigos de uso social del espacio que remiten directamente a la cultura de la movilidad a la que se aludía anteriormente.

Aunque sea solamente por su espectacular proceso de expansión y por su escala definitivamente global, al menos en el contexto europeo, los aeropuertos *low*

cost son el último y más reciente ejemplo de estas dinámicas de producción de paisajes de la movilidad y a ellos nos referiremos a continuación.

5. Una nueva geografía *low cost* en la Europa urbana

Las ciudades europeas muestran actualmente cómo la centralidad urbana y la accesibilidad entre territorios son ejes inspiradores de políticas y estrategias de planificación tanto o más que el diseño del espacio construido. En este contexto territorial en el que la gestión de la movilidad —de personas, mercaderías e información— cuenta igual que la distribución de las densidades, emerge una nueva geografía del hecho urbano que no depende tanto de la distancia física sino, sobre todo, de la accesibilidad a redes de transporte y la conectividad a un sistema de infraestructuras de carácter multimodal. En conclusión, la centralidad de las ciudades y los espacios urbanos se evalúa, así pues, en relación con estos umbrales de accesibilidad donde autopistas, trenes de alta velocidad o espacios portuarios y aeroportuarios dotan al territorio de mayor o menor atractivo y relaciones en términos de red. En esta nueva cartografía de distancias económicas entre ciudades, el impacto de las líneas aéreas denominadas «de bajo costo» ha sido clave para comprender dos fenómenos que, sin ser nuevos, sí presentan una dimensión económica, social y territorial ciertamente desconocida hasta ahora.

En primer lugar, un cambio de escala del transporte de viajeros en avión. Si bien es cierto que los vuelos comerciales tienen ya su historia, el aumento exponencial y creciente del número de pasajeros y el crecimiento global de desplazamientos que registran los aeropuertos europeos muestran una clara «democratización» de los viajes aéreos. Una dinámica que se explica en gran medida a partir del importante número de operadores *low cost* existentes en la actualidad y de su intensa actividad.¹ En segundo lugar, los espacios aeroportuarios han ganado protagonismo al espacio metropolitano y se han convertido en centralidades que atraen usos económicos y que provocan crecimientos estratégicos a caballo entre ciudades diferentes.

Este efecto de centralidad es más importante en términos relativos en el caso de los aeropuertos de segunda jerarquía, caracterizados hasta ahora por tránsitos estivales o de carácter interior. Unas infraestructuras que no solamente aumentan sus posiciones en los *rankings* aeroportuarios, sino que generan a su alrededor dinámicas de crecimiento suburbano, atracción de actividad y transformaciones en lo referente a la estructura de los usos del suelo. Una evolución que no hace más que subrayar el

papel organizador del territorio que, como se señalaba antes, tienen actualmente las ciudades intermedias o externas a las coronas metropolitanas más centrales, precisamente los territorios en los que se localizan preferentemente los aeropuertos *low cost* en Europa.

6. Cultura *easy-going*: movilidad *low cost* e identidad en el paisaje *suburbano*

La emergencia de los vuelos de bajo costo no se ha de considerar únicamente en su aspecto económico o de transformación territorial, sino que presenta un contenido cultural muy claro. En efecto, aunque sea solamente porque el acceso a billetes de avión a un precio reducido ha ampliado el mercado de usuarios del transporte aéreo a nuevas y más numerosas franjas de población, los elementos culturales que la geografía *low cost* introduce en la experiencia metropolitana merecen ser tenidos en cuenta. En este sentido, pueden sugerirse tres cuestiones principales.

En primer lugar, la experiencia, tanto individual como colectiva, de las distancias físicas experimenta un encogimiento como resultado de la mayor disponibilidad de posibilidades para la movilidad que la oferta *low cost* representa. Así, el estudio de cuestiones como el ocio del fin de semana, por ejemplo, comienza ya a mostrar datos concretos sobre cómo la disponibilidad de vuelos a bajo precio ha ampliado los arcos territoriales de la movilidad no obligada, sobre todo en lo que respecta a la población joven. La experiencia *low cost*, de hecho, encaja perfectamente con toda una iconografía de la juventud que enfatiza valores como la flexibilidad, el cambio permanente y la movilidad máxima. Unas imágenes que se hacen asimismo evidentes en las campañas publicitarias de la telefonía móvil, igualmente orientadas a consumidores de la misma franja de edad, y que remiten a todo un universo cultural vinculado a experiencias que van desde el contacto con soportes audiovisuales, representados a la perfección por los videojuegos, al uso intensivo de la tecnología telemática, como pasa con la utilización de Internet. Así, a través de hábitos que comienzan ya a presentar un carácter cotidiano, como el uso del correo electrónico o del teléfono móvil, el contacto directo con el «tiempo real» de la telecomunicación se hace presente en la vida metropolitana conviviendo con la experiencia del «tiempo histórico» del territorio y los lugares.

En segundo lugar, la experiencia *low cost* implica igualmente un uso mucho más masivo del medio de transporte aéreo. Sorprende revisar las campañas promocionales o los cortometrajes publicitarios de las líneas aéreas de la década de 1960, en los que la decoración del espacio se mostraba en términos casi

de diseño de interiores, a caballo entre la sala de estar y el salón del *cocktail bar*: Cortinas en las ventanillas o menús servidos por sonrientes azafatas de uniforme mostraban el estrecho mercado de consumidores que entonces cubriría el transporte aéreo de pasajeros. En el transcurso de los últimos treinta años, el creciente número de viajes ha ido ampliando el tipo de usuario, sobre todo gracias a la institucionalización social de las vacaciones y a las nuevas posibilidades para volar a destinos nuevos y diferentes. El éxito actual de los vuelos *low cost* ha significado el punto final de este proceso de democratización al que hacíamos referencia anteriormente y ha trasladado la frontera del uso del transporte aéreo a nuevos máximos. Pero más allá de las cifras, los vuelos baratos han significado también un uso familiar y cercano, casi cotidiano y doméstico, de la infraestructura aérea, muy cercano incluso a la experiencia que caracteriza al transporte de cercanías. Algo que se hace evidente al comprobar cómo el usuario lleva su propia comida, viaja con regalos comprados en otro lugar o utiliza el trayecto como tiempo de trabajo o entretenimiento gracias a su ordenador personal.

En tercer lugar, el hábito de volar *low cost* no se integra como algo ajeno en la experiencia metropolitana de los individuos, sino que, al contrario, completa una amplia galería de situaciones caracterizadas por un grado elevado de estandarización. Una experiencia en la que la percepción del territorio se construye sobre situaciones urbanas similares y, sobre todo, comparables. Como se decía anteriormente, todos los peajes de autopista se utilizan de forma análoga, del mismo modo que todos los aeropuertos obedecen a un diseño de espacios e iconográfico que acoge un comportamiento ciertamente genérico.

Los aeropuertos *low cost* responden claramente a la lógica de esta estandarización «fácil» que Easyjet hizo suya al incluirla en el mismo nombre de la compañía. Un eslogan después replicado y adaptado en todas sus franquicias comerciales. Una estandarización que, al igual que se comentaba en el caso de los *multiplex*, muestra la maleabilidad del tiempo y la ductibilidad del espacio en términos físicos y reales.

Finalmente, los aeropuertos *low cost* constituyen un momento nuevo en este proceso que ha situado la movilidad en el centro de gravedad del hecho urbano. Más que un elemento subsidiario de la densidad, la movilidad se ha convertido ya en una forma de habitación del territorio. Es la movilidad la que configura el espacio y el estilo de vida, la que asigna valores nuevos a la percepción de paisajes, la que determina, así pues, un sentimiento del lugar tanto o más fragmentado que los territorios sobre los cuales se construye. En lo que respecta al paisaje de forma específica, la nueva cultura *low cost* revela

la aparición de situaciones diferentes que transforman los paisajes metropolitanos: aeropuertos de intensa actividad y con una jerarquía creciente que están ubicados «en el campo», cambios acelerados en el paisaje que afectan a su capacidad para representar territorios e identificar culturas locales, una extraña hibridación entre los elementos característicos del paisaje suburbano y la iconografía más básica de un mundo agrario todavía presente en un campo que se urbaniza de forma acelerada, o una relación entre individuo y paisaje que se entiende mucho mejor desde lo que es móvil y cambiante que desde todo lo que se entiende como fijo y estable. Tendencias que dan forma a un nuevo paisaje suburbano que revela una también nueva generación de periferias en las metrópolis europeas.

7. Conclusiones: sociedad y paisaje en los territorios de la movilidad

A partir de todo lo que se ha apuntado, pueden ahora plantearse dos argumentos finales referidos a la forma en la que explicamos los vínculos entre sociedad y paisaje.

En primer lugar, al comienzo se proponían dos cuestiones como fuertemente imbricadas con el comportamiento territorial de toda comunidad y, por lo tanto, claves a la hora de entender los vínculos que se establecen entre una comunidad y el paisaje: por un lado, el tipo de economía y las formas de aprovechamiento de los recursos naturales que han transformado históricamente el territorio y han dado forma al paisaje. Por otro lado, las características del hábitat construido, con los correlatos de la estructura del poblamiento y la tipología de la forma edificada. Pues bien, el modelo, formas y pautas de la movilidad que caracterizan la vida de una comunidad sobre el territorio serían igualmente importantes en esta explicación sobre la naturaleza del paisaje entendido como un constructo social y cultural.

En segundo lugar, a consecuencia de la importancia actual de la movilidad de la población en el territorio, la aparición y el intenso desarrollo de paisajes directamente relacionados o fuertemente connotados con la gestión y el soporte de dicha movilidad plantea una hipótesis verdaderamente sugerente que podría formularse de la siguiente forma: ¿es posible que la multiplicación de los paisajes de la movilidad represente, en realidad, una ruptura con las formas tradicionales en las que los individuos se han relacionado con el territorio e identificado con el paisaje?

Para dar respuesta a esta pregunta, y, a modo de conclusión, puede decirse lo siguiente:

Constatamos cómo la relación de los individuos con un paisaje determinado,

aquel que caracterizaría el lugar que habitan y que supuestamente habría de traducir y referenciar cuestiones de arraigo social como su cultura y su identidad, es actualmente débil. Esto es así como resultado de dos tendencias paralelas y simultáneas que juntas constituyen un sistema.

Por un lado, la existencia de una multiplicidad de lugares y territorios que acaban conformando el espacio de vida, de forma que, de aquel sentido del lugar referido a un único paisaje, pasamos a otro sentimiento ciertamente multiplicado y fracturado, construido a partir de fragmentos de espacio y tiempo de carácter metropolitano que son reconocidos por la memoria perceptiva precisamente a partir del desplazamiento y no de la estancia. Es decir, es la misma movilidad el elemento que los vincula y que los convierte en hábiles para conformar este nuevo sentido del lugar asociado a un espacio de vida también nuevo y difícil de delimitar pero, en cualquier caso, no determinado únicamente por el lugar de habitación.

Por otro lado, la inmensa capacidad actual para replicar y clonar paisajes en lugares diferentes permite que la asociación entre lugar y paisaje sea ciertamente menos clara y se transforme en un vínculo borroso o, al menos, fácilmente permutable en ambos lados de la asociación. Es decir, si, por un lado, es posible recrear cualquier paisaje en un lugar determinado y, por otro lado y a la inversa, cualquier lugar puede acoger un paisaje concreto, esto significa que todo paisaje puede asociarse a cualquier lugar: la réplica de las playas balinesas en el contenedor de ocio *Tropical Island* en Berlín, las pistas de esquí en el interior del centro comercial *Xanadú* en Madrid, la clonación de las calles de Nueva Orleans en el ala sur del *shopping-mall Trafford Centre* en Manchester; el lenguaje formal de la arquitectura oriental presentada en versiones de consumo rápido, inspiradas por *Las mil y una noches*, que se impone en las urbanizaciones de segunda residencia en la costa mediterránea, o la estandarización claramente presente en la recuperación de centros históricos y guetos judíos en la Europa del Este, que acaban reproduciendo programas de diseño urbano verdaderamente similares y previsibles. Éstos son solamente algunos ejemplos, diferentes momentos de una secuencia global de paisajes caracterizados por la fácil, indiferente y común transposición con el lugar.

Pero si el paisaje ya no es privativo de un lugar determinado, sino que, de alguna manera, puede fluir y manifestarse en una multiplicidad de lugares, esto significa que no existe una necesidad de relación, apropiación e identificación con aquel paisaje en un lugar específico. Es decir, se habría producido una cierta «deslocalización» del proceso que crea el vínculo entre individuo y paisaje a

través del lugar. Es como si los paisajes se hubiesen puesto, por así decirlo, «en huelga» y hubiesen dimitido de la función que tradicionalmente tenían asignada.

Estos dos procesos simultáneos, el nuevo papel de la movilidad a la hora de conformar los espacios de vida, y la existencia de un sentido del lugar paradójicamente deslocalizado, explican, en realidad, la hipervisibilidad actual de los paisajes de la movilidad. En efecto, si, por un lado, es la movilidad la que confiere progresivamente sentido a los procesos de relación, apropiación e identificación entre individuo y paisaje y, por otro lado, los paisajes relacionados con la habitación van perdiendo su función de explicar el contenido social y cultural de esta relación, puede considerarse que es en los paisajes de la movilidad, aquellos específicamente relacionados —como se apuntaba al comienzo de este trabajo— con la gestión de los flujos de movilidad o con el soporte de esta movilidad, donde habría que buscar en la actualidad la forma en la que se establecen las relaciones entre sociedad y paisaje.

Lejos de ser piezas marginales, los paisajes de la movilidad representan, así pues, el escenario privilegiado en el que actualmente se negocian la identidad de los individuos y la cultura de los lugares.

1 Es cierto que los vuelos *low cost* no constituyen, en realidad, un fenómeno nuevo, puesto que tienen un claro precedente en los vuelos *chárter* iniciados en la década de 1960.

LA RENOVACIÓN DEL PAISAJISMO EN LOS NUEVOS PARQUES METROPOLITANOS

Enric Batlle i Durany

Introducción

La naturaleza en la ciudad, representada habitualmente por los parques, es el exponente más claro del espíritu popular que asocia al espacio público la imagen de los paisajes deseados. Joseph Rykwert, en su artículo *El jardín del futuro, entre la estética y la tecnología*,¹ nos invita a resolver una de las reivindicaciones más claras de nuestro tiempo: «Llevar la naturaleza a la ciudad y hacer útil la naturaleza al ciudadano». La relación entre ciudad y naturaleza ha dado lugar a multitud de ejemplos de espacio público, producto de la complejidad de transportar literalmente modelos naturales para la utilización ciudadana, o de la contradicción evidente entre estos usos urbanos y unos espacios o unas imágenes naturales que se quieren conservar. Este artículo también quiere incidir en este paradigma clave del espacio público, e intentar ayudar a encontrar los significados urbanos, ecológicos y estéticos que nuestros espacios libres futuros requerirán.

Encontrar un nuevo significado para el espacio libre metropolitano puede permitir proyectar la ciudad desde un nuevo modelo de continuidad; ya no se tratará de la ciudad compacta tradicional con sus calles, plazas, avenidas y parques, sino de una nueva lectura de la ciudad dispersa en la que el nuevo espacio libre puede permitir cohesionar, hacer comprensible, ser la nueva estrategia que defina la forma de la metrópoli, tal vez dar lugar a un nuevo estrato que se superpondrá a la multitud de estratos de construcción y significado que constituyen el hecho metropolitano.

En esta nueva relación entre ciudad y territorio, donde la ciudad es metrópoli y el espacio libre uno de los estratos básicos que la componen, habrá que ser respetuosos con las leyes ecológicas, será necesario reinventar alternativas medioambientales, buscar nuevos caminos para el mundo agroforestal en los ámbitos metropolitanos y, por supuesto, saber integrar estas operaciones en los proyectos urbanos y territoriales de los cuales generalmente formarán parte.

Se trata de un estrato que juega desde el paisaje y que se mueve en todas las escalas, desde la escala de la metrópoli a la de la ciudad, o a la de barrio, ya sea revitalizando los grandes signos geográficos de nuestro paisaje o bien rescatando o inventando los pequeños fenómenos de paisaje que todo lugar contiene o puede contener.

Los profesionales de la arquitectura del paisaje trabajan con una actitud que se sitúa en una tercera vía, intentando buscar sus posibilidades entre la prepotencia de la sociedad industrial y la ingenuidad de los movimientos ecologistas. Una actitud que no quiere rendirse a las visiones catastrofistas que anuncian el final del espacio público, la destrucción de los verdaderos espacios urbanos democráticos, como muy bien argumenta Margaret Crawford en sus *Narratives of loss* (Narrativas de la pérdida),² donde anuncia que los únicos espacios libres posibles del futuro son los espacios libres privados (centros comerciales, de ocio, temáticos, de turismo...) o los espacios de la movilidad (autopistas, estaciones, puertos, aeropuertos...).

Una actitud que da lugar a unos nuevos paisajes que tampoco quieren ser el resultado de la conservación artificial de una naturaleza —o de una relativa naturalidad histórica de la agricultura— que está condenada a perder el carácter que se le atribuye en la actualidad, como reclama para la cultura urbana Oriol Bohigas en su texto *La ciudad, refugio del paisaje*.³

La actual renovación del paisajismo utiliza enfoques de la realidad muy diversos, categorías en principio muy heterogéneas —diseño de el espacio público, medio ambiente, ordenación territorial, gestión agroforestal, control de los recursos

naturales— que se superponen para intentar definir un nuevo modelo de espacio libre para una ciudad sostenible.

Con objeto de acercarnos al posible papel de los espacios libres en el contexto de los ámbitos metropolitanos este artículo se ha estructurado en tres partes —«El planeamiento y los parques urbanos», «Los nuevos espacios libres metropolitanos» y «La conectividad urbana, ecológica y metropolitana». En la primera parte se aborda un análisis de las vinculaciones entre el modelo de planeamiento utilizado y los tipos de parques obtenidos. En la segunda parte se presentan ejemplos de nuevas tipologías de espacios libres, desde los bosques de la metrópoli a las agriculturas urbanas, desde los drenajes del territorio a los entornos con valor añadido. En la tercera parte se plantea la recuperación de la continuidad urbana, ecológica y metropolitana a través del proyecto del espacio libre y como nuevo instrumento para la ordenación del territorio frente a la aceptación generalizada de la dispersión como fenómeno urbano insalvable.

1. El planeamiento y los parques urbanos

El modelo urbanístico más común en nuestro país durante los últimos años ha sido —y todavía es— el desarrollo de un sector relativamente pequeño a través de una figura urbanística —plan parcial o similar— que aborda los problemas concretos de aquel lugar a partir de unos parámetros y directrices previamente establecidos. Las cesiones para espacios libres y equipamientos se sitúan entre un 30% y un 50% de la superficie del sector.

El proceso habitual de desarrollo ha centrado el tipo de ordenación en la lógica de las nuevas calles planteadas o en la lógica de encontrar la mejor implantación inmobiliaria. La disposición de los espacios libres y los equipamientos se realiza generalmente de forma muy secundaria y fragmentada en relación con las lógicas anteriores. Es común asimismo la consideración de estos espacios desde una lógica muy local, vinculada a los tejidos urbanos ya existentes, o como nuevo centro del nuevo tejido urbano planteado.

En estos desarrollos urbanísticos se fomenta la disgregación de los espacios libres en diversas piezas que se disponen de forma periférica a la perfecta ubicación de los aprovechamientos inmobiliarios. Es habitual renunciar al aprovechamiento de los elementos geográficos o paisajísticos que existían previamente en el lugar, para así poder establecer un nuevo orden que se construirá desde las lógicas de las calles y las edificaciones, y en el que los nuevos espacios libres tendrán que diseñarse desde nuevos criterios que se desconocían en el momento de planear el sector.