

CAMBIOS DE ESCALA EN LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL EN HOLANDA.

DEL SISTEMA DE CIUDADES A LA
CIUDAD REGIONAL

SÍNTESIS

En los últimos veinte años las transformaciones en el territorio Holandés han tenido una rapidez sin precedentes. El territorio ha cambiado de ser un 'sistema de ciudades balanceadas' a un sistema fragmentado de núcleos y redes urbanas, con tendencias a la metropolización que han dado lugar al concepto de la Ciudad Región. Los cambios espaciales han sido inducidos por la posición hegemónica del país en el sistema global reflejándose en el bajo crecimiento demográfico (0.5% por año) al crecimiento económico sostenible de un 2,7% al año, el sector terciario proveyendo del 80% de los puestos de trabajo y las Inversiones Directas Extranjeras llegando a constituir el 38% del Producto Nacional Bruto. La población ha envejecido pero también informatizado y se ha reducido considerablemente el tamaño del núcleo familiar y la vivienda social en arrendamiento se ha reducido hasta solo constituir un 38% del stock total. Todo ello ha cambiado y diversificado considerablemente los estilos de vida de la población y la forma de ocupación del territorio. Estas transformaciones no han sido el producto exclusivamente de la globalización y la consecuente supremacía del mercado, sino han sido el resultado también de decisiones políticas que han cambiado la forma de planificar el territorio para hacerlo más atractivo

ABSTRACT

During the last two decades globalisation have changed the form of Dutch regions and cities at an historically unprecedented rate. The Dutch territory has changed from being a 'balanced system of cities' to a fragmented system of nodes and urban networks, with tendencies towards metropolization which have been known as the regional city. Transformation expresses the hegemonic position of the country in the global system. In the last decade demographic growth was reduced to 0.5% per year the GNP grew in an annual average of 2.7%, the tertiary sector became responsible of about 80% of jobs and FDI raised to constitute the 38% of the GNP. Population have become older but also computerized and household size has minimised and people living in rental social housing have been reduced to almost 38% of the total housing stock.. All these have change and diversified lifestyles and the form of occupation of the territory. Changes have not been exclusively related to the impact of globalisation and the consequent liberalisation of the markets, but also have been steered by explicit political decisions that have changed the form how the territory is planned. In this paper we will explain how this process politically has developed. Here we will state that notwithstanding the territorial changes two dilemmas in the Dutch

Palabras clave: Globalización. Metropolización Planificación estratégica. Diseño regional Grandes Proyectos Urbanos.

Key-words: Globalization. Metropolization. Strategic planning, regional design. Large Urban Projects

a las nuevas condiciones impuestas por la globalización. Aquí plantearemos que a pesar de los cambios en el ordenamiento territorial dos dilemas en el pensamiento histórico del urbanismo holandés seguirán marcando el nuevo paradigma: la relación entre el suelo construido (lo rojo) y el medio natural (lo verde) y la cuestión sobre el nivel y forma de la planificación espacial (Colombo). La razón son las nuevas dinámicas generadas por la multiplicidad de redes funcionales trabajando en diferentes escalas que dan lugar a la formación de grandes conurbaciones y nuevas centralidades. En este artículo daremos una breve sinopsis del desarrollo histórico de las políticas de ordenamiento del territorio y luego explicaremos los fundamentos políticos de la forma como ha cambiado el territorio y la forma de planificación espacial, donde los Grandes Proyectos Urbanos constituyen una herramienta importante en la creación de la Ciudad Region..

thinking of cities will remain: the relationship between the built environment (red) and the natural environment (green) and the question about the form and level of planning. For many planners the reason of these changes lies in the new dynamic generated by the multiplicity of spatial functional networks working at different scales making place to new large urban conurbations and interlinked centralities. This article provides first an historical analysis of the Planning Policies of the last 50 years and then will explain the main strategic decisions underpinning the changes in the form and scale of strategic planning where Large Urban Projects constitute an important tool for the consolidation of the Regional City.

En los últimos veinte años las transformaciones en el territorio holandés han tenido una rapidez sin precedentes. El territorio ha pasado de ser un ejemplo de 'sistema de ciudades balanceadas' a un sistema fragmentado de núcleos y redes urbanas, con tendencias a la metropolización: la Ciudad Región. Los cambios espaciales han sido inducidos por la posición hegemónica del país en el sistema global. En esta última década el crecimiento demográfico ha sido de 0,5 por año y el del producto nacional bruto de 2,7% al año; el sector terciario provee el 80% de los puestos de trabajo y las Inversiones Directas Extranjeras han llegado a constituir el 38% del Producto Nacional Bruto. La población ha envejecido pero también se ha informatizado y se ha reducido considerablemente el tamaño del núcleo familiar; la vivienda social en arrendamiento se ha reducido hasta sólo constituir 38 % del stock total. Todo ello ha cambiado y diversificado considerablemente los estilos de vida de la población y la forma de ocupación del territorio. Estas transformaciones no han sido el producto exclusivamente de la generalización de hábitos y costumbres aceleradas por las nuevas tecnologías de información y la supremacía del mercado, sino que han sido el resultado también de decisiones políticas que han cambiado la forma de planificar el territorio para hacerlo más atractivo a las nuevas condiciones impuestas por la globalización.

En este artículo trataremos de explicar cómo se dio el proceso de cambio y cuáles fueron las determinantes políticas de este proceso. Aquí plantearemos que, a pesar de los cambios en el ordenamiento territorial, dos dilemas en el pensamiento histórico del urbanismo holandés seguirán marcando el nuevo paradigma: la relación entre el suelo construido (lo rojo) y el medio natural (lo verde) y la cuestión sobre el nivel y forma de la planificación espacial (Colombo). La razón son las nuevas dinámicas generadas por la multiplicidad de redes funcionales trabajando en diferentes escalas que dan lugar a nuevas aglomeraciones y centralidades. Estos dilemas son producto de la alta densidad de población y la vulnerabilidad del suelo en Holanda, pero también responden a la naturaleza de cambios en la reestructuración geográfica de uso de suelo, y al carácter internacional de las relaciones geográficas de los diferentes mercados (vivienda, empleo, servicios y también el recreativo) que conducen a la formación de grandes aglomeraciones regionales y complejas redes de infraestructura y comunicación (Musterd y Salet 2003).

■ RESEÑA HISTÓRICA DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Holanda tiene una tradición en materia de planificación ya que por siglos su supervivencia ha estado relacionada con la lucha contra el agua. La legislación regulando la vivienda se anticipó a las de ordenamiento del territorio demostrando la importancia de las decisiones habitacionales para la sustentación del territorio.

La primera ley habitacional de 1901 tuvo como objetivo asegurarle una vivienda básica a aquellos que dependían de la comunidad. En 1921, se implanta una zonificación del territorio y el uso de suelo de las ciudades. En 1931 el Acta es enmendada para contemplar el territorio regional y se empieza a diseñar el plan nacional de uso de suelo. En 1941, se creó la Agencia Nacional para formular el Plan Nacional que se transforma en Ley en 1950. En el mismo año un período importante en la reconstrucción del país se propone el Plan de Ordenamiento Territorial, aprobado en 1962, que se hace efectivo en 1965. Se le conoce como la Tercera Nota, coincide con el auge del Estado de bienestar y empieza una fase importante en la planificación holandesa. Se fijan los roles y las responsabilidades de los diferentes niveles de gobierno, involucrando el nacional, provincial y local. Se suceden una serie de gobiernos que mantienen las necesidades de un modelo de gestión centralizada y se construye el sistema balanceado de núcleos urbanos que perdurará por tres décadas.

Desde 1965 hasta hoy el plan de ordenamiento espacial del territorio ha sufrido varias enmiendas, reflejando los cambios del país en cuanto a su forma de desarrollo económico social. Se identifican cuatro períodos que determinan diferentes papeles a los

actores sociales y a la relación entre el Estado, las fuerzas del mercado y la forma de ordenamiento del territorio:

- El período modernista social demócrata, formación de un sistema de ciudades balanceado (1960-1974)
- El período de la distribución social-social demócrata-liberal (1974-1989): destaca la renovación urbana, la participación popular por encima de la eficiencia de los centros urbanos
- El período ligado a la globalización, la abundancia: se plantea y facilita la competencia entre ciudades en el marco de un socialismo reformado (1989-2000)
- Actualmente es el liberalismo pragmático: se facilita la metropolización, la intensificación de las redes y nodos como forma de reorganizar el territorio y se anuncia programáticamente la gentrificación en grandes ciudades (2000 - hoy)

■ 1960-1974

En el período modernista el papel del Estado se hace efectivo con la construcción de grandes obras de infraestructura y la industrialización del país. Se mezclan ideas liberales y socialistas, se crean “zonas residenciales” en conjuntos habitacionales en altura y en extensión (tipo ‘ciudad jardín’) para facilitar tanto la ‘libre elección’ y al mismo tiempo apoyar la ‘vivienda para todos’. La construcción masiva de vivienda social se realiza a través de las ‘Corporaciones de Viviendas’, instituciones privadas sin fines de lucro que existen desde el siglo XIX y que están altamente subvencionadas. Se desconcentra la producción industrial y las instituciones de gobierno en todo el territorio según ideas de desarrollo balanceado y se crean nuevos polos de desarrollo auto-sustentados como las ciudades de Zoetermeer, Purmerend, Bijlbermeer, Alexander Polder, Capelle a/d IJssel. Se procede a la renovación de los centros urbanos a través de la demolición de barrios deteriorados y la construcción de nuevas funciones urbanas, especialmente anillos de transporte público y áreas de oficinas y administración. En esta época empieza la des-industrialización, que implica el éxodo al extranjero de industrias de alto uso de mano de obra y su reemplazo por la industria moderna de alto valor agregado y por actividades de servicios modernos y empieza el éxodo de los sectores de ingresos medios y altos de las áreas centrales de las grandes ciudades.

■ 1975-1989

En el período de Distribución Social prevalecen las ideas socialistas y liberales progresistas predominando el bienestar colectivo sobre el individual. Las políticas públicas se enmarcan dentro de un concepto de universalidad y subsidiaridad del Estado y las políticas territoriales se basan en los principios del carácter público de los servicios y la función social del suelo, que se reflejan en el equilibrio de sistemas urbanos. Las desigualdades sociales se ven de tipo estructural, por lo tanto la transformación de la sociedad se hace inminente favoreciendo la intervención del Estado sobre las fuerzas del mercado. Se evita el crecimiento urbano con el fin de proteger el medio ambiente (corazón verde) y mejorar las condiciones de vida de los habitantes del centro de las ciudades. La renovación urbana se hace preferentemente con vivienda social, llegando a su pico máximo en 1982, cuando se construyen alrededor de 60% de viviendas sociales (aproximadamente 60% en arriendo y 40% en propiedad). Los municipios incorporan a la comunidad en los procesos de decisión, acciones que se conocen como Construyendo con el Barrio. La renovación urbana se transforma en un gran movilizador de dinámicas económicas y sociales que terminan de reconstruir en ‘pequeñas dosis’ la totalidad de las áreas centrales deterioradas. El resultado es un gran déficit fiscal y estas acciones aceleraron el éxodo de los sectores de medio-altos ingresos hacia zonas suburbanas. Los centros urbanos concentran a los sectores de bajos ingresos, generalmente desempleados e inmigrantes. El desempleo en algunas áreas urbanas como Rotterdam en 1982 sube en 10 puntos, hasta alcanzar cerca de 25%.

Los cambios políticos importantes que sufre el país a finales de los ochenta influyen en la necesidad de ligar el desarrollo urbano al desarrollo nacional. Se vuelve a diseñar un nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (la Cuarta Nota, 1988). Esta nota es la respuesta a la recesión económica en que se encontraban las ciudades holandesas, la falta de inversiones externas y privadas,

la persistencia de la degradación y violencia de las áreas centrales, la persistencia del éxodo de la clase media y alta hacia los suburbios, el alto costo de la política de renovación urbana, etc.

Esta nueva política buscará el aumento de la productividad urbana para hacer la región más atractiva a las inversiones nacionales y extranjeras. Específicamente se apoya flexibilizar el control de la expansión urbana y la consolidación de grandes obras de infraestructura a nivel europeo afectando las redes viales, de ferrocarril y comunicación en general. Las aglomeraciones urbanas empiezan a asumir un papel importante para el desarrollo económico nacional, se busca la competencia entre ciudades y la primacía del mercado. Surgen nuevas ideas sobre cómo gestionar las áreas centrales, las áreas en decadencia, la reversión de usos, y principalmente nuevos instrumentos para incentivar la atracción de capitales privados en el desarrollo urbano. Con relación al ordenamiento nacional del territorio sobresalen las posiciones en pro de la formación de redes urbano-regionales multi-modales, la protección irrestricta al 'corazón verde' y la política de vivienda se encuadra en un marco de des-regulación.

■ 1989-2000

Al final de los ochenta empieza un pleno período de cambio y después de grandes giros políticos y debates nacionales se llega a algunos acuerdos que reflejarán una nueva organización espacial del territorio. El período denominado 'polder model' se puede caracterizar como un socialismo reformado con su forma ampliada de toma de decisiones. El modelo lleva implícito la reestructuración del Estado y una nueva relación con las fuerzas del mercado y la comunidad. Surgen nuevas ideas sobre el desarrollo del conocimiento, de las tecnologías de informática y comunicación y la protección del medio ambiente. El 'polder model' generó por casi toda la década de los noventa un desarrollo económico sostenible y se reflejó en el ordenamiento territorial fundamentalmente a través de las políticas focalizadas de desarrollo con el apoyo selectivo al crecimiento de las cuatro grandes ciudades. Las estrategias económicas e institucionales buscan mejorar la productividad urbana como forma de mejorar la equidad.

El nuevo gobierno de centro-izquierda en 1989 reorienta la estrategia de ordenamiento territorial y lanza el Informe Extra a la Cuarta Nota (acrónimo en holandés conocido como VINEX). La nueva estrategia favorece el crecimiento urbano de las grandes cuatro conurbaciones que forman el Randstad (Amsterdam, La Haya, Rotterdam y Utrecht) y no del sistema nacional de ciudades en su conjunto con el fin implícito de crear mayores aglomeraciones espaciales capaces de competir con conurbaciones como las de París y Londres. Se piensa que una expansión urbana planificada evitará la compactación residencial intensiva, fuente de patologías sociales, y al mismo tiempo facilitará la intensificación de uso de las áreas centrales ayudando a la flexibilización del uso de suelo, haciendo más atractivas la localización de funciones de comando global y así responder mejor a las nuevas necesidades de las ciudades modernas, altamente computarizadas y de servicios.

Sin embargo, se debate en torno al modelo de desarrollo asociado a la globalización con la necesidad de proteger el medio ambiente y con la existencia de un marco legal con estándares y normas estrictas. Los nuevos estilos de vida suburbana, las nuevas demandas sobre localización de industria y servicios modernos ponen en peligro ideas sobre sustentabilidad urbana. Surgen debates sobre cómo conjugar la aspiración de espacio y privacidad con los viajes intra-/inter-regionales entre residencia-trabajo con la protección al medio ambiente.

■ 2000-HOY

El período actual es la expresión de los nuevos procesos sociales y económicos más o menos autocontenidos en torno a grandes aglomeraciones geográficas regionales. Está caracterizado por la formación de grandes redes espaciales estructuradas

funcionalmente en torno a los mercados de la vivienda, empleo, servicios y la recreación, y abarca grandes regiones. Esta nueva geografía urbana se diferencia de aquella sub-urbanización exclusiva de Estados Unidos y América Latina de baja densidad (van Kempen y Marcuse, 1997) ya que las inter-relaciones de actividades y flujos en Holanda se realizan aún entre zonas relativamente compactas.

La Planificación Estratégica que surge en los noventa conjugará los aspectos financieros y económicos de la globalización con los socio-espaciales en el contexto de los cambios en el mercado de la vivienda y da lugar a una nueva Nota de Ordenamiento Territorial (conocida como Quinta Nota, 2000).

■ LA FORMACIÓN DE REDES FUNCIONALES Y LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL TERRITORIO

Las nuevas formas de localización de actividades económicas a lo largo de corredores de desarrollo están favorecidas por los cambios en el sistema de infraestructura, junto con la flexibilidad en la política habitacional, y tienen una injerencia significativa en las transformaciones del territorio y en la formación de nuevas redes funcionales de vivienda, empleo y servicios. VINEX propone en 1990 la construcción de un millón de viviendas en diez años. Según la localización y accesibilidad se distinguen tres tipos de programas:

- Programa A: aquellos desarrollos ubicados en los centros de las ciudades grandes. Cercanos a empalmes de transporte público con facilidades limitadas de estacionamientos y con conexiones de transporte público. Son áreas densamente construidas, con una alta concentración de funciones públicas. Darán lugar a Grandes Proyectos Urbanos y a la intensificación del uso de suelo en los centros urbanos.
- Programa B: se encuentran en la periferia de los centros urbanos, próximos a paraderos de tranvías, estaciones de metro o a nodos de transporte; promueven usos de suelo mixto. Serán las nuevas centralidades suburbanas.
- Programa C: están situadas en las afueras de las áreas urbanas y son de fácil acceso para el automóvil desde cruces o empalmes de vías vehiculares. Serán los nuevos ambientes residenciales.

Estas medidas favorecen la metropolización, la formación de grandes aglomeraciones y de nodos urbanos funcionalmente especializados. Estos son inducidos por el aumento de la movilidad y accesibilidad relacionado con el mejoramiento en la infraestructura vial y las nuevas conexiones del tren rápido. Todo esto contribuye a que los contornos de las ciudades se hagan más permeables dando lugar a la ciudad región.

La planificación urbana tradicional basada en la visión integradora de la ciudad compacta y escenarios de corto plazo, con revisión paulatina, llegan a su fin con la aceptación tácita de la globalización y la ciudad región. La planificación estratégica presenta una visión de la ciudad y de la región insertada en el escenario global acompañado con proyectos de desarrollo urbano-regionales a largo plazo y de gran impacto. La nueva forma de planificación le asigna un lugar significativo a la imagen urbana y a la negociación entre los diferentes actores tanto públicos como privados, y menos importancia a la integración social, favoreciendo la diversidad, la eficiencia y un abanico de oportunidades de redes funcionales. La conjugación de nuevas formas de gestión de proyectos resultantes de la política de robustecimiento de las Grandes Ciudades y las nuevas estrategias de localización facilitan el surgimiento de una serie de proyectos claves en las grandes ciudades. La política urbana cambia de una escala local a una regional-nacional y europea ya que los grandes proyectos que se emprenden tienen una área de influencia más amplia que la ciudad y está orientada a aprovechar las ventajas ofrecidas por la globalización, el beneficio de las inversiones directas extranjeras, las tecnologías de la informática y el acelerado desarrollo de las nuevas infraestructuras de comunicaciones y transporte.

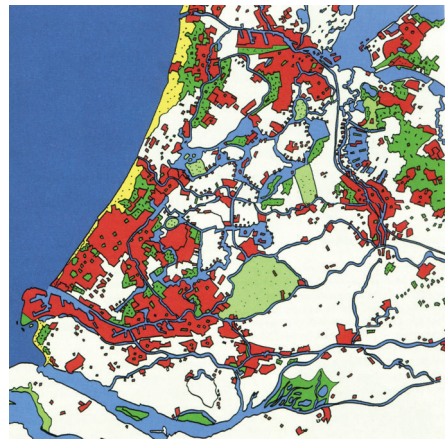
Una serie de proyectos estratégicos han cambiado la estructura regional del occidente en Holanda. La importancia de los puertos pivotes (extensión del aeropuerto de Schipol en Amsterdam, el cambio de ubicación y extensión del nuevo puerto marítimo de supertanques de Rotterdam), la nueva línea de tren rápido Amsterdam- París, la línea de transporte de carga entre Rotterdam y Alemania, el desarrollo de grandes áreas dedicadas a la producción agraria industrial (invernaderos) en el área norte del río Maas y el desarrollo de un anillo vial estratégico uniendo los centros urbanos de las cuatro ciudades principales facilitan la creación de nuevas zonas de industrias modernas (Schipol, Eje Leidschemdam-Delft, aeropuerto de Rotterdam, etc.), el desarrollo de la petroquímica y de nuevas zonas de localización de parques de oficinas comando global (Eje sur en Amsterdam, centro de Rotterdam y La Haya) configurando una nueva estructura regional que formará el marco estructural de la planificación estratégica y la localización de los Grandes Proyectos Urbanos.

Aunque la mayor parte de las decisiones económicas se toman en torno a la industria y los servicios (localización, expansión de oficinas, fusiones), la accesibilidad y su localización regional también son factores importantes que influyen en las decisiones económicas. La articulación entre las ventajas territoriales y las redes funcionales espaciales es donde se dan los mayores desafíos y oportunidades para el desarrollo de la ciudad regional: es el punto de encuentro de las dinámicas espaciales y actúa como elemento catalizador de sinergias locales y regionales. Para que la región urbana funcione como tal no se trata simplemente de una mera expansión de límites del centro urbano tradicional. La ciudad región es una estructura policéntrica por excelencia, donde los polos no tienen una posición jerárquica ni articulaciones radiales que conllevan flujos de densidades desde el centro a la periferia. La ciudad región en Holanda se caracteriza por una serie de articulaciones en red entre los diferentes centros, con densidades variables y estructuras compactas. Diferentes concepciones para estudiar el efecto de las relaciones funcionales, principalmente entre lugar de residencia y de trabajo, han dado paso a conceptos como el del *'Randstad'* y posteriormente el de *'Delta Metropole'*, pero estos conceptos no pasan de ser simples interpretaciones analíticas. En verdad la delimitación de áreas de influencia de la ciudad región es difícil de definir tanto institucional como funcionalmente. Pareciera que en la región del Randstad podría hablarse de tres grandes sistemas regionales identificados tanto por la morfología del territorio y sus redes funcionales (Colombo, Stedenbaan). Estos son el del Ala Norte, alrededor de la ciudad de Amsterdam y sus ciudades aledañas. La Franja Leiden-Utrecht y el Ala Sur, la zona comprendida entre La Haya-Róterdam. En estas tres regiones existen dinámicas diferentes con actuación de diversas redes espaciales funcionales, con diferentes ventajas y oportunidades para los mercados económicos de sistemas productivos y diferentes formaciones de carácter cultural.

MAPA 1

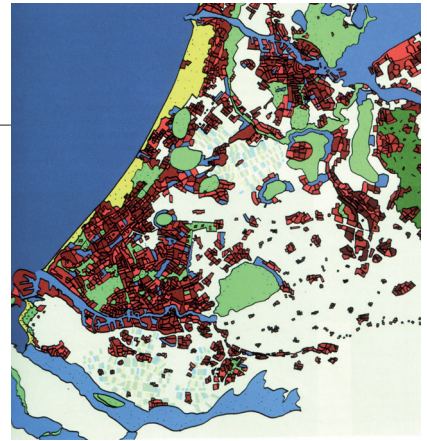
El Randstad según la Quinta Nota de Ordenamiento Territorial (2000-2020)

Un sistema de ciudades-regiones formado por una articulación de redes. Se identifica la ciudad-Región de Amsterdam (Ala Norte), la franja Leiden-Utrecht y la ciudad-Región La Haya-Róterdam (Ala Sur).



MAPA 2

Tres alternativas de expansión del Randstad con diferentes grados de ocupación del territorio (área verde) y tipos de contronos urbanos (zona roja) (Sijmons, 2002).



MAPA 3

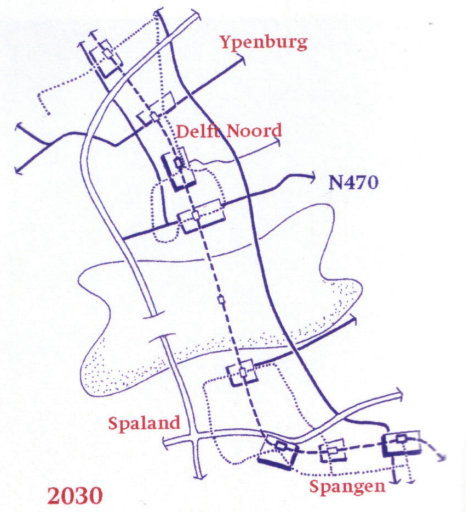
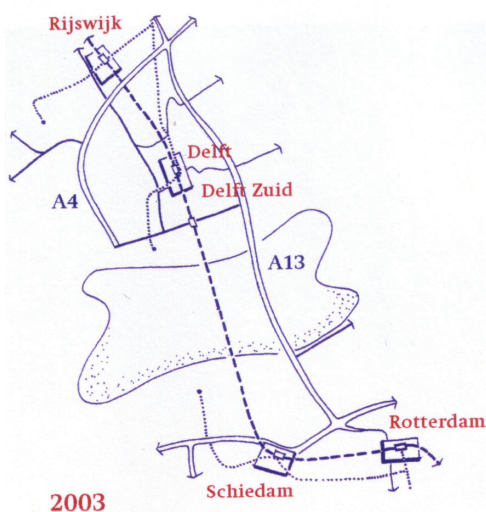
La nueva estructura espacial generada por la construcción de la carretera A4 Amsterdam-París.

La carretera A13 pierde importancia y la ciudad de Delft se expande al oriente. Un nuevo eje de industrias de tecnología de informática aparece al Sur de Delft (Stendenbaan, 2003).



MAPA 4

Una alternativa para el corredor urbano generado por la transformación del sistema férreo en metro-tren (Stedenbaan, 2003).



■ PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y GRANDES PROYECTOS URBANOS

La forma urbana de las grandes ciudades ha cambiado sustancialmente desde principios de la década de los noventa. Kop van Zuid es uno de los primeros grandes proyectos urbanos que se perfiló como la intersección estratégica de la tecnología de la información y las nuevas áreas residenciales y que corresponde al reciclaje y refuncionamiento de las antiguas áreas industriales portuarias. La remodelación de la estación central de Rotterdam a finales de los noventa se plantea como un nuevo nodo terciario global favoreciéndose de las nuevas oportunidades abiertas por la línea del tren rápido de Amsterdam a París. También se perfila un futuro gran proyecto urbano al borde de la ribera Sur del río Maas como producto de la relocalización de las instalaciones portuarias.

Entre la Estación Central de La Haya y la nueva Alcaldía se ha construido una nueva centralidad incluyendo el Ministerio de Vivienda, oficinas del gobierno local, un teatro de música y variedad de instituciones culturales, hoteles, viviendas y oficinas. Se está construyendo una segunda centralidad aledaña a la Estación Central, el complejo inmobiliario Beatrix, que consiste en oficinas públicas, viviendas de lujo y de semi-lujo, grandes almacenes y otras instituciones de importancia global, así como una tercera centralidad en la parte posterior de la Estación Holland Spoor, consistente en un gran centro de educación superior, oficinas y residencia.

Otro rasgo de la planificación estratégica urbana es la importancia que se le otorga a la parte formal de los grandes proyectos. La “personalización de la arquitectura” es la búsqueda de calidad arquitectónica como forma de generar ventajas comparativas para atraer inversionistas. Se piensa que el mejoramiento de la imagen de un lugar urbano clave podrá crear condiciones para despertar el interés del sector privado y, de “vender” el proyecto, generar automáticamente una futura revitalización en otras áreas de la ciudad. Las autoridades municipales prefieren dar los encargos a arquitectos internacionalmente famosos, cuyos nombres parecerían garantizar la calidad del proyecto.

El diseño regional

La importancia del diseño va más allá del mero marketing del proyecto inmobiliario y se está convirtiendo en un factor independiente de planeación urbano-regional. Los aspectos formales de los nuevos desarrollos devienen valores en sí mismos. Su importancia consiste, sobre todo, en que despiden un potencial inesperado produciendo nuevas perspectivas programáticas para el futuro. Dentro de ciertos límites el diseño regional y el del espacio urbano abren nuevas posibilidades para la función futura y el uso de suelo y, de esta manera, hacen posible la existencia de nuevas perspectivas programáticas, como es el caso concreto del proyecto del Eje Sur en Amsterdam donde se programa estratégicamente para el año 2030 pero donde obras de infraestructura actuales deben tener flexibilidad suficiente para poder contener funciones terciarias o residenciales en el largo plazo. Otro ejemplo es la multiplicidad de opciones que se abren con el ‘corredor urbano’ (Stedenbaan) desarrollado por la oficina de la provincia de Holanda del Sur al cambiar el sistema férreo actual con la nueva línea rápida Amsterdam-Rotterdam. El estudio de factibilidad económica de las alternativas para abrir nuevas estaciones y crear nuevas centralidades en el corredor urbano en el Ala Sur del Randstad considera los impactos económicos y espaciales donde incluyen factores directos e indirectos como generación de empleo, el impacto en el mercado de la vivienda, la captura de plusvalías, la densidad habitacional y la dimensión de la economía de aglomeración creada para atraer otras actividades (Stedenbaan, op. cit.). El análisis de factibilidad del gran Proyecto Urbano Zuid-As (escenario 2030) en Amsterdam está basado en impactos directos e indirectos y evalúa tres alternativas programáticas usando una nueva alternativa donde los programas de uso de suelo son los mínimos posibles (Central Plan Buro Dic.2003, Saitua et al., *Nul Alternatieve*).

La nueva tarea para el diseño urbano regional es la de explorar las posibilidades del espacio en cuestión, generar ideas sobre el potencial de un lugar específico para revisar los intereses de los diferentes actores involucrados y facilitar el proceso de alcanzar consenso. Un diseño espacial deviene en instrumento para explorar posibilidades fundamentalmente espaciales y para facilitar la comunicación entre las partes involucradas (Colombo).

Un ejemplo de plan estratégico es el de Amsterdam (1996) 'Amsterdam la Ciudad Abierta' y tiene por objetivo mejorar la vida urbana a través del mejoramiento del suelo urbano, tanto en su uso como en la intensificación de las actividades. La mezcla de funciones se plantea como primordial al mismo tiempo que se apunta a optimizar el uso del espacio verde. En la década de los noventa Amsterdam vive un proceso de revitalización económica y crea 44.000 puestos de trabajo (con una población de 700.000 habitantes). Se incentiva la pequeña industria y servicios como la gráfica, la publicidad, la industria del ocio, servicios de gestión empresarial moderna, administración pública y logística en general, incluyendo TIC y seguros según las ideas de la 'ciudad creativa' explotando las ventajas de la ciudad multicultural. El plan estratégico tiene un escenario espacial de largo plazo (2030) y es un plan participativo e informado que contiene un calendario estricto para promover discusiones en su instrumentación. El concepto de ciudad-red es fomentado con el objetivo de una mayor urbanidad, el mayor desarrollo de conectividades entre polos de actividad. La gente vive en A, trabaja en B y se recrea en C. Esto significa abordar el tema del mercado de la vivienda, el mercado del empleo y el tiempo libre en el ámbito regional.

Las nuevas centralidades en el Ala Norte del Randstad se plantean como complementarias y no competitivas respecto del distrito central de Amsterdam. Se trata de fomentar el carácter como centros con servicios internacionales, cultura, oficina y servicios. Esta ciudad-red se hace posible por el desarrollo intenso de la infraestructura de transporte.

La Oficina de Planificación económica del municipio de Amsterdam ha sufrido cambios estructurales. Su función es velar por la política estratégica y guiar y controlar el fundamento económico de la ciudad a través de la adquisición y atracción de firmas extranjeras y la promoción de la ciudad. La estrategia económica potencia las interconectividades de compañías multinacionales y nacionales y las fusiones de empresas tanto en el ámbito global como regional. Su función es también definir las áreas vulnerables y los nuevos proyectos urbanos facilitando el contacto entre las partes y actualmente ha tomado una posición más intervencionista que refleja la firme estrategia hacia el crecimiento económico y la eficiencia urbana. Siendo el desempleo una de las causas de las patologías se busca la forma de combatir el desempleo y crear más empleo, ya que no siempre dan los mismos resultados.

■ CONCLUSIONES

Holanda ha sido favorecida por la globalización y sus instituciones se han ajustado a la necesidad de promover el crecimiento económico a través del mejoramiento de la competitividad regional cambiando el papel intervencionista del Estado a un papel facilitador de las iniciativas de los sectores privados. Esta política lleva implícita nuevas formas de actuación a nivel de la ciudad-región que pasa a ser el *locus* del desarrollo. La importancia de los poderes provinciales crece en relación con la identificación, elaboración y diseño de los grandes proyectos regionales de significación nacional. El diseño regional es una nueva forma de planificación estratégica y se hace más creativo, multisectorial y multispatial, planteando nuevas formas de transporte, comunicación, residencia, y recreación.

La dicotomía entre el espacio construido y el medio ambiente persiste como elemento organizativo del nuevo ordenamiento territorial: la dicotomía entre la ciudad compacta y los fragmentos, entre las nuevas infraestructuras viales de gran velocidad y la



FOTO 1 La Ciudad Jardín de mitad del siglo XX en Amsterdam poniente.

FOTO 2 Reestructuración de la Estación Central de La Haya. Proyectos en construcción

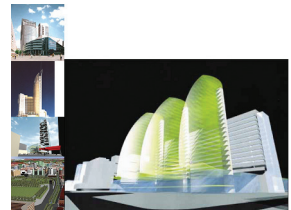


Foto 3.

El nuevo centro financiero de Ámsterdam: Zuid As. Se integra al Corredor Urbano del Randstad, uniéndose con los centros urbanos de las cuatro grandes ciudades.

movilidad diaria de la población, entre nuevas centralidades suburbanas (nodos) y la región y, en general, en los conflictos administrativos de la fijación de bordes entre lo urbano, lo suburbano y lo rural, entre las funciones urbanas, entre la biodiversidad, el medio ambiente y la recreación de la población. Estos conflictos abren nuevos campos a la planificación y diseño estratégico a nivel regional, intra-regional e inter-regional.

Sin embargo, cualquier balance económico reconoce que la globalización ha beneficiado en forma preferencial los altos ingresos. El mercado habitacional será responsable en gran medida de la metropolización y la intensificación de un proceso de segregación social. La rápida articulación de la vivienda con el mercado de capitales influye en la intensificación de grandes proyectos inmobiliarios tanto en el centro como en los nodos de actividades y las áreas suburbanas.

BIBLIOGRAFÍA

BAKKER, Rob; BUIJS, Steef;
COLOMBO, Francisco et al.

2003

De Zuidvleugel van de Tandstad. Platform Zuidvleugel. Provincie Zuid Holland.

CARMONA, Marisa

2003

The Return of Large Plans. Globalisation, Urban Form and Governance. Serie Number 7. Delft University Press.

DIELEMAN, F. M. y
EVENAARS, P. J.

1994

"From renting to owning: life course and housing market circumstances", *Housing Studies*, 9, nº 1 pp. 11-25.

Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment (Ministerio de la Vivienda, Ordenamiento Urbano y Medio Ambiente)

2001

"Making Space, sharing space". Summary Fifth National Policy Document on Spatial Planning 2000/20020. National Spatial Planning Agency. Amsterdam.

MUSTERD, Sako y
SALET, Willen (eds.)

2003

Amsterdam Human Capital. Amsterdam University Press.

SAITUA, Rafael et al.

2003

"Nul Alternatieve Zuid-As". Central Plan Buro. Informe diciembre 2003. Amsterdam.

Stedenbaan Platform Zuidvleugel

2003

Provincia Holanda del Sur.

SIJMONS, D.

2002

"Pleidooi voor rijkgeschakeerde stadslandschappen", *De Architect*, febrero.

VAN KEMPEN, Ronald y
MARCUSE, Peter

1997

"A New Spatial Order in Cities?", *American Behavioral Scientist* 11, vol. 41, pp. 285-298.