

Utopías burguesas al estilo de Budapest o el ascenso (¿y el declive?) de los suburbios en Europa central

Deike Peters

Deike Peters es profesora en el Instituto de Planificación Urbana y Regional (ISR) en la Universidad Técnica de Berlín. PhD en Planificación Urbana y Desarrollo de Políticas por la Universidad de Rutgers, EEUU (previsto 2001-2). Es MSc. en Planificación Urbana y en Asuntos Internacionales por la Universidad de Columbia, Nueva York.

This article reviews the process of rapid ex-urban development in Budapest, Hungary, tracing it from the legacy of socialist urbanization to the process of rapid restructuring under changed economic and (geo-)political conditions. The paper reviews the phenomena 'suburbanization' and 'urban sprawl' in the context of industrialized and transition countries and subsequently zeros in on the specific problem of unregulated, leapfrogging, car-dependent developments in Budapest. Underlying causes and possible strategies for remedy are discussed, as well as the institutional and regional-political dimensions involved.

Este artículo analiza el proceso del rápido desarrollo ex urbano en Budapest, Hungría, desde el legado de la urbanización socialista hasta el proceso de rápida reestructuración en diferentes condiciones económicas y (geo)políticas. El documento examina los fenómenos de "suburbanización" y "expansión urbanística descontrolada" en el contexto de los países industrializados y en transición, y, posteriormente, se centra en el problema específico de los desarrollos urbanísticos en Budapest hechos a trompicones, de manera desordenada y en función de los automóviles. Se discuten las causas subyacentes y las posibles estrategias para remediarlo, así como las dimensiones institucionales y político-regionales.

BUDAPEST TRANSFORMADA

¿Cuáles son los factores significativos de la desconcentración y la descentralización espacial en las ciudades de Europa central y, más específicamente, en Budapest? ¿Es 'suburbanización' un término adecuado para describir los desarrollos urbanísticos actuales? Y, al considerarse problemáticos muchos de los elementos del proceso, ¿se está haciendo algo para controlarlo? Éstas son las principales cuestiones tratadas en este corto artículo.

Pocas personas que hayan visitado Budapest como turistas pensarían que podría ser cualquier cosa antes que un modelo de ciudad europea compacta. Las imágenes de viviendas unifamiliares independientes en un paisaje ex urbano lleno de grandes establecimientos minoristas y centros comerciales en las intersecciones de carreteras de múltiples carriles no es, ciertamente, el tipo de imagen que evoca Budapest en la mayoría de la gente. Anunciándose a sí misma como una verdadera capital europea, la ciudad presume de una ubicación pintoresca junto al Danubio, con castillos majestuosos en el lado de Buda y un núcleo histórico de estilo ecléctico en la parte de Pest. No sin razón se la ha llamado a menudo el "París del Este".

Sin embargo, durante los últimos años, la periferia de Budapest recuerda cada vez más a un paisaje del "sueño americano". Fuera, donde las nuevas carreteras en dirección a Viena enmarcan la periferia de la ciudad, los extensos terrenos no utilizados previamente se están transformando rápidamente en paisajes con un crecimiento descontrolado de viviendas y consumo que recuerdan más al París de Texas que al París de Francia (ilustración 1). Y el *boom* de la construcción en las colinas (¿delicadas desde el punto de vista medioambiental!) al sur de Budapest sigue su marcha (ilustración 2). Se está construyendo una nueva utopía burguesa.

Junto con los cambios en el mercado inmobiliario de clase media y alta se produce una transición de ciudad, que favorece el transporte público, a una ciudad orientada a los coches. En la planificación de nuevos desarrollos urbanísticos apenas se tiene en cuenta que el lugar favorezca el transporte público. En 1970, Hungría tenía sólo 22 coches por cada 1.000 habitantes. Unos años después de la transición, la cifra era diez veces mayor (Pucher y Lefebvre 1996: 139), y en la propia Budapest aún más alta. Los inversores internacionales y los gobiernos locales están preparando claramente el terreno para crear una cultura que implique no bajarse del coche. Al mismo tiempo, el excelente sistema de transporte público de Budapest experimenta dificultades financieras.

Por supuesto, muchos de estos desarrollos urbanísticos no son específicos de Budapest, ni siquiera de Europa central. Incluso el núcleo histórico de París se encuentra rodeado por un anillo de hipermercados situados en las principales carreteras de acceso. Los días en que podía verse a los

1. Crecimiento descontrolado en la periferia de Budapest.

© D. Peters



2



2. Dispersión de la vivienda en las colinas de Budaors.

© D. Peters

parisinos dirigirse a sus casas desde la panadería de la esquina, con la inevitable barra de pan bajo el brazo, ya hace tiempo que desaparecieron. Los grandes centros comerciales integrados son un fenómeno europeo, e incluso mundial. Ahora bien, lo que es característico de Europa central es el ritmo y la magnitud de la transición de un proceso de urbanización socialista excesivamente controlado y no orientado al mercado, a un proceso de reestructuración urbana capitalista, sin control y orientado únicamente al mercado.

LA MUERTE DE LA CIUDAD EUROPEA COMPACTA

En 1987, en su conocido libro *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia* (Utopías burguesas: el ascenso y declive de los suburbios), el historiador norteamericano del urbanismo Robert Fishman describió los suburbios como “una forma urbana capaz de remodelar la metrópolis en su totalidad”, concluyendo que “en todo caso, los suburbios han tenido demasiado éxito. Se han convertido en lo que incluso los mayores defensores del crecimiento suburbano nunca desearon: una nueva ciudad” (p. 11). El propio Fishman acuñó el neologismo *technoburb* para describir esta nueva ‘no ciudad’, y explicaba que con ello se refería “a una zona periférica (...) que ha surgido como una unidad socioeconómica viable. Desplegados en los pasillos de crecimiento de las carreteras se encuentran los centros comerciales, parques industriales, complejos de oficinas con forma de campus, hospitales, colegios y una gama completa de tipos de viviendas” (p. 184). A Fishman no le preocupa demasiado este desarrollo urbanístico en Estados Unidos, ya que afirma que estas nuevas áreas han “generado una diversidad urbana sin la concentración urbana tradicional.”

Otros están muy en contra. Para los europeos, sobre todo, lo suburbios de Estados Unidos suelen ser sinónimo de “expansión urbanística descontrolada” y evocan siempre connotaciones negativas, como “monofuncionalidad”, “segregación racial” y, lo que es más importante, “la muerte del centro de la ciudad”. En otras palabras: los términos “suburbanización” y “expansión descontrolada” indican el fin del centro urbano denso, por muchas de cuyas zonas aún se puede caminar, que todavía se considera el elemento más significativo de la ciudad europea.

Un debate que ha pasado bastante inadvertido (o incomprendido) a los urbanistas de Estados Unidos, ha provocado acaloradas discusiones sobre el pasado y el futuro de la ciudad europea en el viejo continente en las últimas décadas. Estas discusiones, centradas en torno a la amenaza de un fin rápido de la ciudad compacta, son un corolario interesante a los debates, plagados de palabras de moda, que se escuchan en Estados Unidos sobre “crecimiento inteligente” y “nuevo urbanismo”. Dado que los asentamientos de Estados Unidos suelen tener menos historia con la que enfrentarse, más espacio abierto disponible para el crecimiento exterior y menores restricciones sobre la conversión y preparación del suelo para el desarrollo urbanístico, no sorprende que los urbanistas estadounidenses se sientan satisfechos con la desviación o, algunas veces, con el mero rediseño del crecimiento exterior, en lugar de abordar de forma global la cuestión de la ordenación territorial de baja densidad en su totalidad. Europa parece jugarse más en ello, sobre todo, si se tiene en cuenta que el urbanismo se considera uno de los elementos esenciales de la cultura europea.

“Lo que es característico de Europa central es el ritmo y la magnitud de la transición de un proceso de urbanización socialista excesivamente controlado y no orientado al mercado, a un proceso de reestructuración urbana capitalista, sin control y orientado únicamente al mercado.”

Por lo tanto, como podría esperarse, los debates se centran en torno a temas básicos, como las densidades ideales, la estética, los estilos de vida, la dependencia del automóvil y la conservación de la naturaleza. Lamentablemente, los debates se fragmentan debido a las barreras lingüísticas y, de ese modo, no se benefician de un diálogo compartido que trascienda las fronteras nacionales. La multiplicidad de términos es abrumadora. Mientras los urbanistas del Reino Unido debaten aún los méritos de los cinturones verdes, los investigadores franceses se han centrado en la *La rurbanisation ou la ville éparpillée* (Bauer y Roux: 1976) y más recientemente en *La périurbanisation* (Dézert *et al*: 1991). Entre tanto, los urbanistas españoles han estudiado *La ciudad dispersa, suburbanización y nuevas periferias* (Monclús: 1998b) y los analistas alemanes han proclamado el surgimiento del “Zwischenstadt” (Sieverts 1997). Los urbanistas de Europa central parecen entrar algo vacilantes en el debate después de la transición. Y es ahora cuando los ecologistas húngaros se dan cuenta de que, a menos que consigan con rapidez y eficiencia restringir satisfactoriamente las normas y la legislación medioambiental en materia de ordenación del territorio, seguirán enfrentándose al mismo destino que Alemania oriental. En pocos años tras la caída del muro, los inversores de Alemania occidental abrumaron a las administraciones locales con su poder de inversión y llenaron rápidamente las periferias de las ciudades alemanas orientales con extensos desarrollos urbanísticos en terrenos no utilizados previamente.

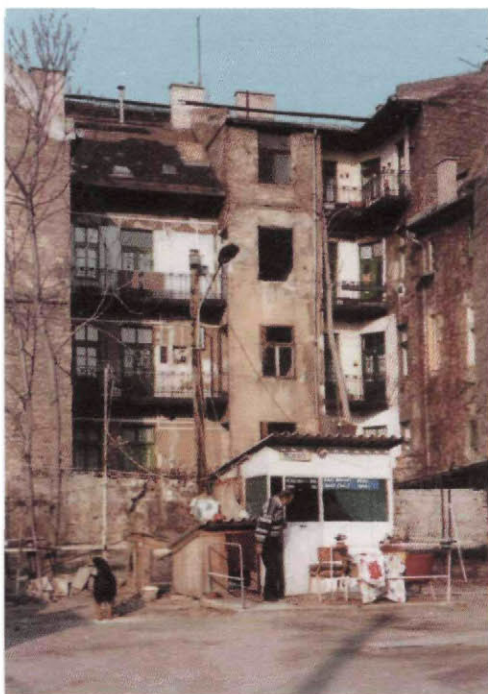
EL LEGADO ESPACIAL DE LA URBANIZACIÓN SOCIALISTA

Se ha debatido mucho sobre la cuestión de las diferencias actuales (y futuras) entre las ciudades de Europa central y las de Europa occidental. Medio siglo de planificación socialista ha tenido evidentemente una profunda influencia en la estructura espacial de los asentamientos de Europa central. Sin embargo, en países como Polonia y Hungría, los mecanismos de “cuasimercado” ya se habían puesto en práctica desde los años ochenta. Algunos investigadores argumentan, incluso, que la transición del socialismo al capitalismo ha sido menos drástica de lo que anticipaba la mayoría. Korcelli (1997), por ejemplo, afirma que en ciudades como Varsovia o Budapest no hubo una rápida diferenciación social interna ni una concentración espacial y jerárquica acelerada.

Esto contrasta notablemente con las transformaciones actuales que pueden observarse en las mencionadas ciudades, sobre todo en las periferias urbanas, es decir, las áreas significativas que Korcelli no menciona en su artículo, por lo demás bien argumentado. Korcelli, al centrarse en la cuestión de la reconcentración en vez de la desconcentración, parece pasar por alto la cuestión significativa de la reestructuración urbana posterior al socialismo. Aunque podría ser verdad que la reconcentración y el rápido aburguesamiento social en algunas partes de la vieja ciudad han sido menos acusados de lo previsto, la segregación social según los distritos ha sido, sin embargo, muy drástica en los últimos años. Mientras que las viviendas existentes en algunos distritos de zonas urbanas deprimidas en el lado de Pest se están deteriorando rápidamente (véase ilustración 3), el mercado de la vivienda en las colinas de Buda está en auge. Con “cocinas americanas”, garajes dobles y jacuzzi, muchos de los chalets modernizados en las colinas de Buda se alquilan por más de 15 dólares el metro cuadrado (véase ilustración 4).

Según la definición, puede decirse que las ciudades socialistas han sido muy urbanizadas o poco urbanizadas. Cuando Bertaud (1997) habla de exceso de urbanización quiere decir, entre otras cosas, que las ciudades tienen una cantidad desproporcionada de suelo asignado a las industrias. En el caso de Budapest, gran parte de este suelo en la denominada zona de transición está situado relativamente cerca del núcleo histórico y representa, por lo tanto, un área estratégica para la recuperación potencial de los solares abandonados y la revitalización urbana. Ahora bien, gran parte de esta tierra es, de hecho, “tierra congelada”, de ocupación confusa, es decir, con un estado de propiedad polémico. E, incluso para aquellos casos en que se encuentra en manos públicas, la cuestión de la autoridad de planificación sobre estos suelos es, a menudo, poco clara. Szelenyi (1996), por otro lado, habla del fenómeno de la deficiencia de urbanización y con ello se refiere a

3



3. Edificio degradado en el casco antiguo (Distrito VIII).
© Budapest Project, ISR, TU Berlín.



4. Villa en Buda.
© Budapest Project, ISR, TU Berlín.

que las ciudades de la Europa central y oriental se industrializaron a un ritmo muy rápido, sin un desarrollo de estructura de asentamiento urbano adecuado y/o una cultura que lo acompañara. En el nuevo milenio, sin embargo, los debates académicos sobre si las ciudades socialistas deben definirse como muy o muy poco urbanizadas parecen cada vez más irrelevantes. El asunto principal es que los ayuntamientos que rodean a las principales ciudades de Europa central están preparando nuevo suelo para el desarrollo urbanístico a un ritmo extraordinario. Según Garb (2000), “las nuevas familias [que] viven en viviendas unifamiliares independientes al estilo americano (...) no conocen a sus vecinos, van a trabajar a Praga en coche y tienen un césped cuidado y grandes garajes en lugar de huertas de verduras y cobertizos para el tractor”. Aunque esto suene exactamente a sueño americano, el actual desarrollo del proceso es diferente al caso de Estados Unidos, sobre todo respecto al papel del estado. Welch Guerra (2001), por ejemplo, diagnosticó los desarrollos ex urbanos recientes en Praga como “un nuevo tipo de suburbanización”: un tipo que es “semi-dirigido”.

Con toda seguridad, el control sobre la ordenación territorial continuará siendo una cuestión clave, aunque no se resolverá durante muchos años. Con el agravante de la desigual accesibilidad, los precios del suelo son muy irregulares y no están claramente relacionados con las densidades o con la proximidad del centro. También es verdad que varios desarrollos residenciales de alta densidad, en lugares menos céntricos, tienen ahora valores de mercado muy bajos (o incluso negativos) a pesar de la escasez general de viviendas.

Con el socialismo, las ciudades tendían a ser muy monocéntricas, con amplios sistemas de transporte público que llevaban a las personas de sus hogares a los lugares de trabajo. Resulta curioso que, debido a las tasas de motorización relativamente bajas, incluso muchas de las principales ciudades de Europa central tienen aún carreteras de circunvalación sin terminar que desvían el tráfico de tránsito fuera de la ciudad. Esto es ahora un problema y una oportunidad, en función de dónde se encuentran ubicadas estas carreteras de circunvalación y hasta qué punto sirven al tráfico local así como al de tránsito. El caso de la M0 de Budapest es especialmente interesante porque Budapest está situada en la intersección de alrededor de la mitad de los corredores de transporte paneuropeos oficialmente designados que cruzan el continente. Definidas como vínculo internacional significativo, las secciones planificadas de la carretera de circunvalación eran, así, candidatas a la financiación internacional relacionada con estos corredores. Sin embargo, en vez de desviar simplemente el tráfico de tránsito, la carretera de circunvalación se convirtió claramente en el principal factor de acelerador del desarrollo ex urbano. Se podría incluso sugerir que, en el caso de Budapest, la terminación (parcial) de la M0 ha sido la intervención de transporte a gran escala más problemática relacionada con la suburbanización.

“Sin embargo, en vez de desviar simplemente el tráfico de tránsito, la carretera de circunvalación se convirtió claramente en el principal factor de acelerador del desarrollo ex urbano. Se podría incluso sugerir que, en el caso de Budapest, la terminación (parcial) de la M0 ha sido la intervención de transporte a gran escala más problemática relacionada con la suburbanización.”

Un análisis más detenido de la periferia de Budapest, sobre todo alrededor del sector sur de la M0, sugiere rápidamente que el término “crecimiento disperso o *sprawl*” caracteriza mejor los desarrollos actuales que “suburbanización”, en especial si se considera que no se limita a la desconcentración residencial. Por supuesto, es necesario ser precavido al limitarse a transponer la terminología de Estados Unidos o Europa occidental en un nuevo contexto. Sin embargo, las definiciones de múltiples partes del crecimiento disperso que ha sugerido la OCDE (2000, véase también el cuadro 1) captan la mayoría de los elementos significativos del proceso observado.

El crecimiento ex urbano de Budapest debe analizarse a la luz de estas condiciones especiales. Las estrategias para combatir el crecimiento disperso, como la revitalización de suelos abandonados céntricos, son más difíciles en un contexto político y económico que está principalmente orientado a “ponerse al nivel de occidente”, todo ello con la dimensión añadida de preparar el país para la adhesión a Europa.

DIMENSIONES POLÍTICAS E INSTITUCIONALES DEL CRECIMIENTO DISPERSO EN BUDAPEST

El alcalde de Budapest Gabor Demsky está firmemente resuelto a hacer de la ciudad una capital económica regional significativa de Europa central, compitiendo con Varsovia por el título de capital financiera de la región. El crecimiento económico es continuo y todos esperan una mayor expansión de la ciudad en la región circundante. Ahora bien, no existe en la actualidad un organismo de planificación regional potente desde el punto de vista político, que pueda equilibrar los intereses de la ciudad frente a los de los ayuntamientos circundantes. De hecho, las discrepancias con los gobiernos locales de alrededor son sólo una de las tres fuentes de lucha política constante en la aglomeración de Budapest:

- En primer lugar, la ciudad de Budapest está en fuerte oposición política con el gobierno nacional. Demsky ha sido alcalde durante diez años y es uno de los políticos más populares del país. Todos esperan que se presente a primer ministro en las futuras elecciones. En la actualidad, sin embargo, el partido de Demsky está en la oposición, y la prensa suele informar de los conflictos personales entre el primer ministro de Hungría, Víctor Orban, y Demsky.
- En segundo lugar, el gobierno de la ciudad se ve con frecuencia envuelto en luchas con los 23 distritos locales de Budapest. Quizá uno de los resultados más extraordinarios de la extensa reforma gubernamental local y la descentralización en Hungría en los primeros años de la transición es el hecho de que los 23 alcaldes de los distritos no son considerados subsidiarios del alcalde de la ciudad como un todo, sino que deben considerarse como niveles equivalentes de gobierno local. Esta autonomía local de gran alcance de las administraciones distritales tiene, por supuesto, ventajas y desventajas, y las últimas pesan claramente más que las primeras desde un punto de vista de planificación global.
- En tercer lugar, la ciudad está en constante fricción con los ayuntamientos circundantes y la competencia con ellos por las inversiones extranjeras y nacionales es muy grande. La cuestión más polémica en la actualidad es una moratoria nacional sobre la conversión del suelo en la aglomeración de Budapest que se ha propuesto al parlamento nacional, en parte como iniciativa de la administración de la ciudad.

¿RECONducIR EL PROCESO DE DESARROLLO URBANO?

Se han elaborado algunos planes urbanos y regionales en un intento de dirigir los desarrollos actuales de un modo más sostenible, pero el cumplimiento de tales visiones sigue siendo cuestionable. Como el desarrollo de un plan estratégico es uno de los requisitos para recibir ayuda financiera en virtud de los programas de desarrollo regional de la Unión Europea, todas las ciudades de Europa central han desarrollado ahora documentos de planificación estratégicos. Esto podría ser un primer paso útil hacia el tratamiento exhaustivo de los retos urbanos importantes del nuevo milenio. En la práctica, sin embargo, estos planes carecen de “solidez” para modelar activamente los desarrollos.

En el caso de Budapest, la planificación estratégica ha sido desarrollada desde principios de los años noventa por expertos en esta materia (para una perspectiva más amplia: Pallai, en preparación). Los mismos expertos son también responsables de preparar otros documentos importantes de planificación de Budapest, algo que dice bien de la coherencia y continuidad de la planificación y mal de los procesos de participación e inclusión en Budapest.

El Plan de Desarrollo Urbano de 1998 de Budapest identifica cuatro zonas analíticas de la ciudad: las “ciudades gemelas” del norte, las zonas urbanas deprimidas, la zona de transición y una zona logística. Esta última se encuentra principalmente fuera de la ciudad de Budapest, sin embargo (véanse también las figuras 1 y 2). Lo que los planificadores llaman, eufemísticamente, la “zona logística” es, de hecho, la expansión descontrolada en terrenos no utilizados previamente en el área de Budaors, que se ha desarrollado alrededor de las carreteras periféricas, sobre todo la M0, en el sur. Dado que la mayor parte de la zona está fuera de los límites de la ciudad, los planificadores de Budapest no tienen de hecho autoridad para el desarrollo sobre esta zona, y existen pocos planes concretos sobre cómo tratar esta cuestión, que es la más urgente.

5



5. La nueva autovía de circunvalación Hungría.
© Budapest Project, ISR, TU Berlín.

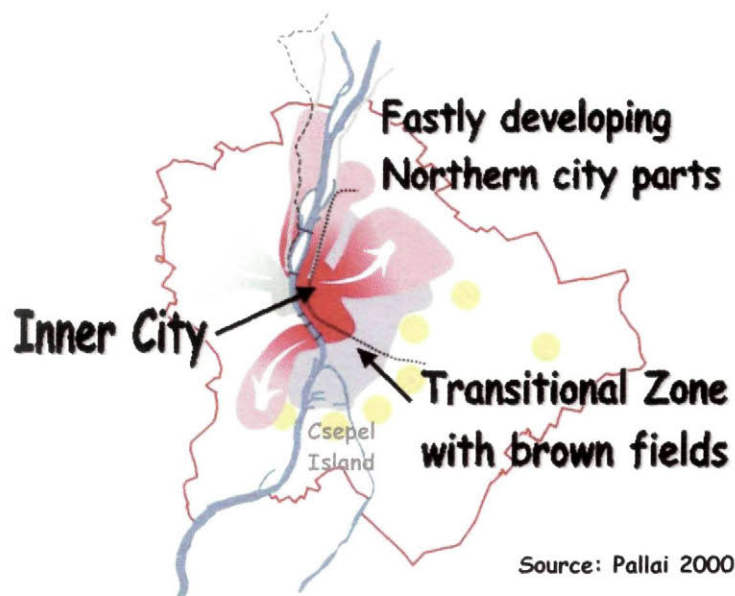


Figura 1

Figura 1,
Zonas estratégicas identificadas por los técnicos del Ayuntamiento, Budapest.



Figura 2

Figura 2,
Principales problemas de infraestructuras identificados por los técnicos municipales.

Desde la perspectiva de la ciudad, la mejor esperanza para impedir la continua huida del capital inversor a los municipios circundantes reside en una revitalización satisfactoria de la zona de transición del sur (figura 1). Un primer paso en este sentido ha sido la recuperación de la carretera de circunvalación de Hungría, que conecta la zona de transición con el resto de la ciudad (figura 2). Pero la recuperación no significa aquí, necesariamente, reurbanización al estilo europeo, ya que el aspecto general de la nueva y transformada autovía de circunvalación de Hungría, con sus servicios sin bajar del coche, estaciones de gasolina y torres de oficinas con fachada de espejo, es más bien americano (ilustración 5). Además, tampoco devuelve la vivienda a la ciudad.

Los planes para el enorme Centro del Milenio, justo al sur del centro de la ciudad, en la orilla occidental del Danubio, así como los nuevos y ambiciosos planes para el desarrollo de rascacielos en la parte norte de la isla Csepel (ilustración 5) demuestran igualmente que la zona de transición es realmente un área atractiva para la inversión internacional. El Centro de la Ciudad del Milenio se anuncia como un megaproyecto de uso mixto de 550 millones de dólares, que combina planes para un centro de congresos, hoteles, instalaciones de diversión y culturales en un lugar cercano al futuro teatro nacional. Sin embargo, estos proyectos de desarrollo, a los que se ha dado gran publicidad, como mucho construirán algún edificio de viviendas multifamiliares y, por lo tanto, es improbable que se haga algo sobre las viviendas o la expansión descontrolada de grandes establecimientos minoristas más allá de los límites de la ciudad. Y, desde un punto de vista social y medioambiental sostenible, estos megaproyectos suelen ser tan problemáticos como los desarrollos suburbanos. En términos generales, como la planificación regional sigue siendo débil, y los intereses por un control más estricto del uso del suelo bajos, el surgimiento de una utopía burguesa de crecimiento disperso en la Budapest del siglo XXI sigue en la actualidad sin un verdadero control. La ciudad es, en gran parte, cómplice en la transformación.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bastie, Jean: *Croissance de la banlieue Parisienne*, PUF, París, 1964.
 Bauer, Gérard; Jean-Michel Roux: *La Rurbanisation ou la ville éparpillée*, Editions du Seuil, París, 1976.
 Berteaud, Alan: *Markets and the Spatial Structure of Cities* Presentation to the World Bank Institute / Open Society Urban Management Course, Budapest, Hungary, November 27th – December 1st 2000.
 Berteaud, Alan; Bertrand Renaud: *Cities Without Land Markets: Location and Land Use in the Socialist City*,

CUADRO 1: Definiciones de crecimiento disperso (5 PRAWL)

Aunque se crea comúnmente que el término “crecimiento disperso” fue introducido en el debate público por el estadounidense William Whyte (en aquel momento director asociado de la revista Fortune) a mediados del decenio de 1950 (véanse, por ejemplo, las referencias en OCDE 2000:8), Bruegmann (1999) señala que el término ya fue utilizado por los urbanistas británicos en los años veinte. Tanto estos últimos como Whyte utilizaron el término para describir las expansiones desfavorables de los asentamientos urbanos en el paisaje circundante y éste es el contexto en el que se ha utilizado, por lo común, el término hasta hoy. Sin embargo, aún falta una definición unificada del término.

Para tratar el problema y utilizar mejor este concepto polémico, la OCDE ha publicado recientemente el informe *Managing Urban Growth* (Gestión del crecimiento urbano). En este documento, se señala, en primer lugar, la definición que comprende diez aspectos del crecimiento disperso desarrollados en el estudio *The Costs of Sprawl Revisited* (Revisando los costes del crecimiento disperso) ampliamente difundido por el *Transport Cooperative Research Program* (Programa de investigación cooperativo de transporte, 1998). Según este programa, del crecimiento disperso es una forma de desarrollo urbano que contiene los siguientes diez elementos:

- 1 baja densidad residencial
- 2 extensión exterior ilimitada del nuevo desarrollo
- 3 segregación territorial de distintos tipos de usos del suelo a través de la zonificación
- 4 desarrollo a saltos
- 5 propiedad no centralizada del suelo ni planificación para el desarrollo
- 6 transporte dominado por vehículos de motor de propiedad privada
- 7 fragmentación de la autoridad de gobierno en materia de planificación urbana entre muchos gobiernos locales
- 8 grandes diferencias en la capacidad fiscal de los gobiernos locales, ya que la capacidad para aumentar la recaudación está fuertemente vinculada a los valores de la propiedad inmueble y a las actividades económicas que se producen dentro de sus propias fronteras
- 9 expansión del desarrollo de franjas comerciales a lo largo de las principales carreteras
- 10 dependencia fundamental de los procesos de filtrado o “goteo” para proporcionar vivienda a las familias con rentas bajas

La OCDE desarrolló su propia definición abreviada a partir de este catálogo de diez puntos. Según ésta, del crecimiento disperso puede reconocerse a través de:

- 1 relativamente baja densidad
- 2 un modelo de consumo del suelo que se caracteriza por un crecimiento exterior según pautas específicas, como el desarrollo a saltos y el desarrollo de áreas pequeñas junto a carreteras principales
- 3 la ausencia de planificación estratégica¹, con poca capacidad para hacer frente a la ordenación territorial no planificada y a la monofuncionalidad.

Fuente:

OCDE: *Managing Urban Growth*, OECD Territorial Development Policy Committee, documento oficial, 12 julio 2000

Nota:

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) es una organización internacional de estados miembros, principalmente de Europa y Norteamérica.

¹ El criterio de “ausencia de planificación estratégica” es muy problemático, ya que Budapest, por ejemplo, ha estado comprometida con esfuerzos de planificación estratégica desde mediados del decenio de 1990. Ahora bien, la cuestión crucial es la (falta de) cooperación con las comunidades circundantes en la puesta en práctica de los planes.

- World Bank Policy Research Paper 1477, Washington D.C., The World Bank, Transportation, Water and Urban Development Department, 1995.
- Bruegman, R. (en preparación). "Urban Density and Sprawl: A Historic Perspective" en *Land Use Planning for the 21st Century* (título provisional), Randall Holcombe y Samuel Staley (ed.), Greenwood Press.
- Bruegmann, R. (en preparación). "Urban Sprawl" en *International Encyclopedia of Social and Behavioral Sciences*, Pergamon, Amsterdam.
- Dézert, Bernard; Metton, Alain; Steinberg, Jean: *La Périurbanisation en France*, Sedes, París, 1991.
- Ewing, Reid: "Is Los Angeles Style Sprawl Desirable?" en *Journal of the American Planning Association*, 63, pp. 107-126, 1997.
- Fishman, Robert: *Bourgeois Utopia: The Rise and Fall of Suburbia*, Basic Books, Nueva York, 1987.
- Fouchier, Vincent: *Les densités urbaines et le développement durable, le cas de l'Île de France et des villes nouvelles*, Edición de SGVN, París, 1997.
- Garb, Yaakov: "Fighting Sprawl: Prague on the Edge" *Sustainable Transport, Issue 11*, Nueva York: The Institute for Transportation and Development Policy, 2000, pp.8-11
- Gordon, Peter; Harry Richardson: "Are Compact Cities a Desirable Planning Goal?" en *Journal of the American Planning Association*, 63, 95-106, 1997.
- Korcelli, Piotr: "Entwicklungstendenzen und Perspektiven der mittel- und osteuropäischen Städte und Stadtsysteme" en Mayr, Alois (ed.): *Regionale Transformationsprozesse in Europa. / Beiträge zur Regionalen Geographie*, Band 44, Leipzig: Selbstverlag Institut für Länderkunde Leipzig, 1997.
- Monclús, Francisco Javier: "Decentralization, Containment and Green Corridors: Compact City Strategies in Spanish Cities" en *Conference Proceedings, Twentieth Century Urban Planning Experience*, Faculty of the Built Environment, Universidad de Nueva Gales del Sur, Sidney, 1998a.
- Monclús, Francisco Javier (dir.): *La ciudad dispersa, Suburbanización y nuevas periferias Barcelona*, Centre de Cultura Contemporania de Barcelona, 1998b.
- Nivola, Pietro S.: *Laws of the landscape: How Policies Shape Cities in Europe and America*, Brookings Institution Press, Washington D.C., 1999.
- OCED.: *Managing Urban Growth.*, OECD Territorial Development Policy Committee, documento oficial, París, 12-jul-2000
- Pallai, K.: *The Emergence of Strategic Planning in the 1990s: The Case of Budapest*, versión sin publicar (escrito para su publicación en un libro en preparación del Banco Mundial sobre el desarrollo urbano).
- Pallai, K.; Tosics, I. et al: *Urban Development Concept for the Municipality of Budapest II*, fase preparatoria, Municipio de Budapest, 1998 [UDC99]
- Pucher y Lefebvre: *The Urban Transport Crisis in Europe and North America*, Macmillian, Basingstoke, 1996.
- Sieverts, Thomas: *Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Braunschweig & Wiesbaden, Vierweg, 1999.
- Szelenyi, Ivan: "Cities under Socialism - and After" en *Cities after Socialism*, Grefory Andrusz, Michael Harloe e Ivan Szelenyi (ed.), Blackwell, Londres, 1996, pp. 286-336.
- Transit Cooperative Research Program: *The Costs of Sprawls - Revisited*, Transportation Research Board, National Research Council, National Academy Press, Washignton, D.C., 1998.
- Welch-Guerra, Max: "Ein neuer Typ der Suburbanisierung – Siedlungsstrukturen und Stadtplanung in der tschechischen Metropole Prag" en *RaumPlanung*. Issue 94, primavera 2001.

