

TRANSFORMACIONES TERRITORIALES METROPOLITANAS EN LAS CIUDADES MEDIAS. CAMBIOS DE MODELO URBANO BAJO LOS PROCESOS DE LA GLOBALIZACIÓN. EL CASO DE SANTANDER

Alfredo LLORENTE DEL RIO, Universidad de Cantabria
alfredo.llorente@yahoo.es

El crecimiento de las áreas metropolitanas a nivel mundial está transformando muchas de las aportaciones realizadas desde la Geografía Urbana realizadas en la década de los sesenta y setenta, donde se preveía una continua desurbanización poblacional en la mayor parte de las ciudades occidentales.

Esta realidad se solapa con un continuo “enfrentamiento” entre las grandes áreas urbanas mundiales para la atracción de capitales e inversiones en su territorio, auspiciada por la globalización y la internacionalización de la economía, creando una competición en cuanto a renovaciones urbanas, planeamientos territoriales y demás figuras de ordenación que están configurando lo que serán las ciudades del siglo XXI.

Estas nuevas formas de organización urbana metropolitana también afectan a las ciudades pequeñas y medianas, con repercusiones a nivel regional, ya que se constituyen en cabezas comarcales, con las consiguientes repercusiones económicas y territoriales para todo el territorio en el cual se adscriben.

Es en este punto donde las nuevas dinámicas globales están permitiendo la transformación de determinadas ciudades y colocándolas en el mapa de las relaciones metropolitanas. Se intentará, en este sentido, hacer una valoración del nuevo papel que les corresponde a las ciudades medias en el proceso globalizador y cómo, mediante determinadas actuaciones urbanísticas para la atracción de sinergias exteriores, se están transformando los distintos entornos urbanos, para posteriormente ejemplificarlo en la ciudad de Santander y su entorno metropolitano.

1. EL PAPEL DE LAS CIUDADES MEDIAS EN UN MUNDO CADA VEZ MÁS GLOBALIZADO.

En primer lugar, habría que destacar las numerosas definiciones o los intentos de aproximación para la descripción de *ciudad media*, ya que, como afirman diversos autores geográficos, las diferentes definiciones de ciudad media en términos cuantitativos son muy diversas y, en muchos casos, arbitrarias (DAVIES y MICHELINI, 2009).

En el caso español, podríamos tomar los supuestos utilizados por Ganau y Vilagrasa en su estudio sobre ciudades medias españolas en el año 2003, donde dichas ciudades deben comprender una población entre los cincuenta y los trescientos mil habitantes, bien ser capitales de provincia menores de cincuenta mil habitantes y aquellas aglomeraciones urbanas que no superen en su área metropolitana los cuatrocientos mil habitantes.

Dichas definiciones varían de un país a otro, así como de unas regiones a otras (no encontrando el mismo modelo urbano en países industrializados como en aquellos en vías de desarrollo), aceptándose como válida la salida cuantitativa, no asumiendo otras teorías que abogaban no solo por el número de habitantes sino por otros procesos como las relaciones con sus municipios más próximos.

Las teorías sobre contraurbanización, realizadas en los años setenta por Berry, anunciaban un cambio de dinámica en las áreas metropolitanas norteamericanas donde el centro de las ciudades perdía población mientras que sus periferias aumentaban sus cargas poblacionales. Este cambio de tendencia se reprodujo en Europa así como en España. En un estudio realizado por Enrique Pozo sobre la dinámica poblacional de la Comunidad de Madrid desde 1981, se advierte como el municipio de Madrid pierde población desde 1981 hasta 1996, mientras que el resto de municipios de la Comunidad presentan crecimientos poblacionales notables.

Dicho proceso de dispersión urbana se vio reforzado en los primeros años de la década de los noventa, cuando numerosas ciudades comenzaron un notable flujo de movimientos migratorios desde dicho centro urbano hacia urbanizaciones periféricas, bien comunicadas con las grandes vías de comunicación, dependientes en todo momento del vehículo privado y con los centros comerciales como las actuales plazas mayores de encuentro social.

Se pensaba que el proceso de exurbanización se extendería hasta un nuevo dinamismo metropolitano que nos llevaría a un nuevo escalón urbano, los procesos de megalópolis, hasta nuevas formas de relaciones sociales, económicas y urbanas sin un límite físico preciso como había sido hasta entonces el ente urbano.

Como afirmaba South en 1995 “la densificación y la comercialización del centro (empujarán) los trabajadores hacia las periferias. Para allá (habrá) ido también el comercio minorista y algunos servicios... Para albergar la nueva población, es posible que aumente el número de comunidades rurales” (BARRIOS, 2007). Debido a los procesos de desurbanización así como a la aparición masiva de las Tecnologías de la Información y de la Comunicación que promovían el teletrabajo y nuevas formas de comunicación (el neonato Internet), se abogaba por la falta de necesidad de habitabilidad en el centro urbano a favor de los nuevos procesos metropolitanos.

Como se ha podido comprobar después de una década, con el salto producido por los procesos globalizadores (entre los que se encuentra el uso masivo de Internet), no sólo se ha cambiado la dinámica migratoria centro-periferia, sino que el proceso de metropolización así como regionalización urbano en las ciudades se ha visto acelerado en las últimas dos décadas. El proceso de concentración en determinados escenarios urbanos auspiciados en los primeros estadios de la globalización ha sido constante durante la última década del siglo veinte, así como los primeros años de la década actual, acumulando dichos recursos principalmente en las grandes áreas metropolitanas y en las ciudades globales, y dichos procesos de concentración humanos así como de capitales pueden acarrear sinergias negativas debido a diversos factores (masificación, medioambientales, viarios,...).

Según Veltz, existe “una necesidad de consolidar estructuras urbanas más equilibradas frente al creciente proceso de concentración espacial y la conformación de una economía global comandada por un archipiélago metropolitano” (DAVIES y MICHELINI, 2009). Se está comprobando cómo son las ciudades globales, las grandes áreas metropolitanas o las grandes regiones urbanas, aquellos entornos urbanos donde se concentra la mayor parte del capital internacional y, por ende, los puestos de trabajo de mayor cualificación, así como de remuneración. Dicho proceso no debe basarse únicamente en los actores globales, sino distribuir los efectos positivos de la globalización entre las diferentes escalas urbanas dentro de un territorio para reequilibrar las desigualdades existentes entre ciudades de distinto rango.

Se suele afirmar que son las ciudades y regiones urbanas en las que se concentran el conocimiento o las formas de producción las que han liderado el proceso de globalización para obtener economías de aglomeración; pero, “dado que el sistema productivo global está muy diversificado (...), la globalización toma un modelo policéntrico basado en redes de empresas y ciudades” (VÁZQUEZ BARQUERO, 1999). Más bien estaríamos hablando de sistemas policéntricos con núcleos superiores pero íntimamente relacionados con nodos secundarios que también entrarían a participar en las dinámicas de la globalización.

Este sistema de redes habría que buscarlo en las ciudades medias de cada territorio. Es en este punto donde se discute si el tamaño o dimensión territorial de una ciudad media bastaría para atraer dichas sinergias del proceso globalizador, así como una distribución equilibrada por todo su área de influencia, o bien los efectos positivos (no entraremos en los aspectos negativos de la globalización en los sistemas urbanos) se circunscriben al término municipal de la ciudad central o cabecera comarcal-regional.

Se aboga actualmente por la asociación de diversas ciudades, con una ciudad media como cabeza del sistema urbano, donde las relaciones no sean jerárquicas entre la ciudad central y el resto de ciudades dormitorio, sino la creación de un área metropolitana media funcional donde cada actor tenga un papel destacado y especializado, pero a su vez interrelacionado con el sistema que lo engloba, para posicionar su sistema metropolitano en el mapa de la globalización. “La asociación de ciudades formando áreas metropolitanas aporta ventajas de las economías de aglomeración y de una estrategia de competitividad para las ciudades medias que la forman. El problema radica en su implantación social, en su aceptación política y en la aplicación de modelos de gestión eficaces adecuados a estas realidades” (PRECEDO y MÍGUEZ).

Dichos entornos urbanos ya no ejercerían como ciudades medias o simples capitales provinciales administrativas, sino que jugarían otro papel sobre el territorio, lo que se ha denominado *ciudades intermedias*, donde las primeras jugarían un papel limitado, donde no se tienen en cuenta los conceptos de red así como la implicación con su hinterland.

Como afirma Artemio Baigorri, nos encontramos con “un núcleo integrado en el circuito -o red- de relaciones que se establecen en el seno de los sistemas nacional e internacional; un *intermediario* por tanto (...) entre espacios situados en dimensiones distintas: las ‘ciudades-mundo’ de una parte, y los territorios hasta ahora marginales en la otra” (BAIGORRI, 2001). Así podemos afirmar que el concepto territorial se impone al volumen poblacional para definir las nuevas relaciones urbanas en ciudades intermedias (FELIU, 2007).

Los procesos metropolitanos de las grandes áreas urbanas conllevan unas primeras relaciones con sus cinturones metropolitanos más próximos (áreas metropolitanas), para posteriormente saltar a todo su territorio de influencia (región urbana), y concluir con la unión de diversas conurbaciones para formar las *megalópolis*, según afirmaba Gottmann en la década de los sesenta; el mismo proceso se está desarrollando en las ciudades medias aunque a mucha menor escala.

Así Baigorri utiliza el término *mesópolis* para denominar a *ciudades intermediarias*, pero que consiguen integrar “lo rural a lo urbano en términos de igualdad. Paradójicamente son las mesópolis, producto en buena parte de la globalización, los tipos de hábitat urbano que en mayor medida contribuyen a la conservación de *lo rural* como un espacio diferenciado, pero a la vez vinculado, a su través, a la urbe global” (BAIGORRI, 2001).

En estos entes urbanos donde no prima una ciudad central (pequeña o media) con la subordinación de los demás componentes del sistema urbano, donde la mayor parte de las inversiones (productivas, educativas, infraestructurales,...) recaen en dicha ciudad principal, sino que nos encontramos ante un sistema territorial donde cada unidad tiene una función propia y a la vez todas son complementarias dentro del ente urbano, con una o dos ciudades cabecera, varios centros urbanos menores y un hinterland integrado y diversificado productiva y ambientalmente, donde todo el sistema es capaz de generar crecimientos (económicos, sociales,...) para todo el territorio que representa. Son estas *mesópolis* o entornos urbanos medios integrados los que probablemente tengan la capacidad de integrarse en un modelo territorial globalizado, y cada vez con una mayor competencia entre los diferentes entornos urbanos, no solo ya de un mismo país o continente, sino más bien de todo el planeta.

Fig.1 Esquema evolutivo de los sistemas urbanos, desde la aldea rural hasta la metrópolis. Baigorri, 2001.



Ahora bien, las ciudades globales o grandes áreas metropolitanas son espacios de continuo contacto entre diferentes poblaciones, culturas, religiones,...por lo que se podría considerar que dichas áreas urbanas son el ejemplo máximo de la globalización, donde sus centros urbanos han perdido sus características más autóctonas para dejar paso a grandes franquicias o corporaciones (léase Starbucks, Burguer King,...) por lo que pasear por el centro de Madrid, Milán, Nueva York o México D.F., aunque con sus peculiaridades (culturales, arquitectónicas,...), nos podrá suponer un ejercicio de homogeneidad central urbana.

Son estos procesos los que se empiezan a apreciar en las ciudades medias/intermedias, con lo que sus principales activos (los recursos endógenos, el arraigo territorial, la tradición y las costumbres) pueden encontrarse en peligro de banalización urbana. En el llamado proceso de “urbanización” (MUÑOZ, 2008), donde se requieren cuatro diferentes pautas para configurar dicho proceso (producción de imagen urbana, condiciones de seguridad, consumo de espacio urbano a tiempo parcial, uso del espacio público como playas de ocio), se afirma que “pese a las diferencias, es posible detectar escenarios muy similares en ciudades muy diferentes”.

Es justo en este punto donde las relaciones entre lo local (representados en este caso por las ciudades medias/intermedias) y lo global, tienden a encontrarse, no a unirse, ya que, dependiendo del espacio estudiado, tenderá más hacia un extremo que hacia otro, “son así las dosis de globalidad y localidad las que acaban caracterizando la realidad urbana de unos lugares similares pero diferentes a un tiempo” (MUÑOZ, 2008). Los diferentes actores del entorno territorial urbano deben decidir que tipo de ciudad-región quieren y que elementos van a desplegar para llegar a tal fin. La finalidad última es entrar en el mapa internacional/globalizador, donde cada atracción de inversiones supone una lucha continua entre sistemas urbanos diversos.

Así, la competitividad se ha introducido como uno de los puntos más importantes en las diferentes políticas urbanas. En un periodo donde la mundialización es creciente, “las ciudades medias (...) se esfuerzan en establecer estrategias que les permitan mantener una situación ventajosa frente a las posibles competidoras” (GANAU, J. y VILAGRASA, 2003). Del mismo modo se expresa Francesc Muñoz, cuando afirma que “el proceso de globalización urbana ha impulsado (...) tanto la discusión académica como la redefinición de la propia naturaleza del urbanismo a ciudades diversas, de las metrópolis modernas (...) a las ciudades intermedias, donde el triple proceso de globalización (económica, urbanística y cultural) obliga a dimensionar de nuevo planes y proyectos” (MUÑOZ, 2008).

Efectivamente, todos los procesos de ordenación urbanística e incluso planes territoriales realizados a mediados, e incluso a finales de la década pasada han quedado completamente obsoletos. Aquellos planes estaban sujetos a directrices localistas, donde el ámbito de competencia estaba reducido al ámbito nacional (a excepción de Madrid y Barcelona, y algunos ejemplos de competencia urbana como la Capitalidad Cultural Europea) y los países avanzados todavía conservaban cierta primacía sobre otros espacios urbanos.

Esta situación se ha visto modificada completamente, ya que los nuevos planeamientos urbanísticos deben generar atracciones de capital innovador, donde existe actualmente una clara competencia con espacios urbanos de países menos desarrollados para la atracción de los mismos capitales.

Se debe poner énfasis en las cualidades del propio territorio, lo que se ha denominado *poner en valor los recursos propios*; no se debe competir a través de sueldos bajos o espacios urbanos que se queden obsoletos al cabo de una década. Para hacer frente a los nuevos desafíos cada espacio urbano debe encontrar sus propias herramientas para la atracción de capitales, aunque uno de los principales puntos de dichos nuevos enfoques debiera de ser la sostenibilidad, y me refiero principalmente al crecimiento que han tenido numerosos entornos territoriales de España basados en la especulación inmobiliaria.

Cada entidad urbana debe encontrar su propio camino, “la respuesta local a los desafíos globales se instrumenta mediante un conjunto de acciones de carácter muy diverso. Unas se dirigen a la mejora de las infraestructuras, otras tratan de suplir las carencias y mejorar los factores inmateriales del desarrollo y otras, por último, se proponen fortalecer la capacidad organizativa del territorio” (VÁZQUEZ, 1999).

Uno de los principales instrumentos a los que pueden acceder dichas entidades urbanas como factor positivo competitivo respecto a otras áreas es la estabilidad y coordinación (en algunos casos) entre las instituciones que lo gestionan. La colaboración entre las diferentes administraciones públicas a la hora de desarrollar planes de gestión urbana/metropolitana competentes en un determinado territorio, y la posterior unión de entes privados, supone una de las mayores ventajas con las que cuentan dichos espacios.

Se han instaurado numerosas estrategias de planificación y desarrollo, como los denominados ordenamientos “city strategy marketing” (Ivana, 2006) o la “economic strategy planning” (CFED, 1999), pero “tales propuestas no son más que ideas o principios ordenadores y estructurantes de la Ciudad Metropolitana del futuro, pero para su concreción requieren la colaboración del tejido asociativo, de los grupos locales de trabajo y de las nuevas formas de participación ciudadana (...), siendo aquí donde reside la mayor innovación” (PRECEDO y MÍGUEZ).

2. EL PAPEL DE LA GLOBALIZACIÓN EN LA TRANSFORMACIÓN DE LAS CIUDADES MEDIAS. CASOS DE ESTUDIO.

Ya hemos podido comprobar cómo los efectos de la globalización actúan de manera directa en la gestión y en la planificación de las ciudades, y en nuestro caso de estudio, como se ha conformado un nuevo sistema de relaciones urbanas en territorios con ciudades medias.

Estos desarrollos, capaces de alterar el imaginario colectivo de un determinado espacio urbano (como ha sucedido en el caso de Bilbao con la inauguración del Museo Guggenheim, de ciudad industrial a la reconversión total de la Ría a través del ente Bilbao Ría 2000, modificando dicha imagen por una nueva ciudad orientada al turismo y a los servicios), se basan en grandes actuaciones urbanísticas que provienen de los más variados campos (turísticos, infraestructurales, administrativos,...).

En este campo vamos a realizar una mirada rápida a un grupo de ciudades medias que, a través de diversas formas de cambio urbano, han conseguido por un lado posicionarse en el mapa de lo global, y por otro han sido capaces de generar unos recursos económicos positivos para su territorio urbano.

2.1. Novara y la Alta Velocidad Ferroviaria

Es en este caso, y basando el siguiente análisis en el trabajo realizado por Jaume Feliu sobre la Alta Velocidad en Novara, cómo una ciudad media del Norte de Italia y situada entre dos grandes áreas metropolitanas como son Milán y Turín, estableció un protocolo para la inclusión de una parada en su núcleo urbano.

El primer paso fue la realización de un proyecto urbanístico encabezado por el gobierno municipal, al que se unieron diferentes actores locales, a través del cual se aprobaron diversas figuras de planeamiento para la reordenación ferroviaria de la ciudad así como la regeneración urbanística de la ciudad aprovechando la nueva conexión ferroviaria.

Debido a la cercanía de Novara con el hub aeroportuario de Malpensa, se aprobó la construcción de dos paradas en el municipio de Novara de la línea de alta velocidad Milán-Turín, la primera en el centro urbano y la segunda en el extrarradio para conectar directamente los pasajeros procedentes de Turín con el aeropuerto Milano-Malpensa.

La situación de partida era la fuerte influencia de Milán sobre Novara, ejerciendo esta última más como una ciudad satélite que como una ciudad media con alma propia. Así, gracias al acuerdo realizado por todos los actores implicados, se consiguió aprobar el Prusst (*Piano di Riquilificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio*) para la modificación del centro urbano aprovechando la llegada de la AC (Alta Capacità). Estas actuaciones tienen como objetivo los siguientes puntos: la reorganización del sistema ferroviario, un nuevo polo intermodal en la estación ferroviaria (integrando servicios de I+D, recursos universitarios,...), la reorganización del sistema productivo, la potenciación de la Plataforma Intermodal de Mercancías (CIM), valorización de los bienes monumentales,...

Dichas actuaciones se han podido llevar a cabo y ya está en servicio la AC entre Novara y Turín debido a la unión de los actores locales, a la transformación urbana mediante un planeamiento urbanístico entre otros factores, ya que no se puede decir lo mismo de las actuaciones correspondientes a la conexión ferroviaria con Malpensa, cuyas obras están previstas que finalicen hacia 2011.

2.2. Renovación turística de alto standing en Portomaso, Malta.

La atracción de capitales a una urbe a través del turismo extranjero puede suponer una herramienta a la hora de regenerar un determinado espacio urbano o bien de nueva construcción, con niveles de alto standing precisamente para la atracción de capitales turísticos de clase alta.

Es precisamente lo que se realizó en Malta (400.00 habitantes) hace una década. Podemos afirmar que el turismo representa una de las principales fuentes de ingreso del país, concentrándose en las zonas costeras del sureste de la isla, donde se concatenan varios espacios urbanos creando un corredor de más de ocho kilómetros de frente costero, donde se concentran las principales infraestructuras turísticas (apartamentos, hoteles, ocio nocturno, hostelería, casino, ...) y poblacionales de la isla, y donde se suceden de manera continua los distintos centros urbanos (La Valetta -10.000 habitantes-, Msida -8.000 hab.-, Gzira -8.000 hab.-, Sliema -13.500 hab., St. Julians, Pembroke,...).

Dicho turismo se centraba principalmente en turistas de clase media, con una notable ocupación en los espacios anteriormente descritos. Se decidió aprobar entonces (1996) la figura *Spetial Designated Area* para la construcción en Portomaso de un complejo turístico de alto standing. Dicha área se encuentra entre las zonas más densamente urbanizadas de Paceville y Pembroke, con clara vocación turística ambas.

El complejo consta de un área de 1.280 Has donde se incluyen apartamentos de lujo con puerto deportivo privado (unos 110 amarres en el puerto deportivo privado que se encuentran en un frente marítimo de 1.6 kilómetros), una playa privada, un centro de convenciones, un hotel cinco estrellas (el Hilton Malta, que con sus cien metros es el único rascacielos de Malta, incluyendo sedes corporativas como Barclays Bank o the Global Software of Germany), así como una sucesión de tiendas y restaurantes entre las que se encuentran marcas de alto nivel como Prada, Moschino, Cartier o Versace.

El complejo se erigió en uno de los primeros puertos deportivos europeos sin gases contaminantes, consiguiendo diversos premios internacionales como el Premio de Plata en la categoría *Best Marina Development Category* de los premios *International Property Awards* en 2005.

Estamos ante un claro ejemplo de cambio de modelo turístico mediante la revalorización de una determinada área urbana en el frente marítimo a través de la construcción de un complejo turístico para la atracción de visitantes extranjeros con alto poder adquisitivo para poder competir en un mundo cada vez más globalizado con otros espacios similares (Marina Frapa en Croacia, KOS Marina en Grecia, Marina di Porto Cervo en Cerdeña,...).

2.3. El papel de la universidad en la ciudad media francesa

La universidad puede servir como elemento generador de políticas urbanas beneficiosas para un determinado territorio si las actuaciones que se llevan a cabo en materia educativa superior suponen una integración de la universidad, no sólo en el tejido urbano donde se asienta, sino en un plano más amplio con respecto a la mayor parte de los actores locales en los que se circunscribe (mundo empresarial, institucional, cultural,...).

Uno de los países desarrollados con mayor tradición de integración de sus universidades con aquellas ciudades medias donde se asientan (ya que no entraremos en los efectos de estas sobre las grandes ciudades) es Francia, donde en 1992 se empezaron a sentar las bases para la implantación de tecnopolos en numerosas ciudades medias francesas para contribuir a una mayor integración del mundo tecnológico y empresarial en un sistema universitario algo obsoleto.

“(...) numerosas villas francesas han sabido aprovechar la evolución tecnológica y la descentralización para desarrollar polos de alto nivel capaces de asegurar la sinergia entre Investigación, Industria y Formación” (VIGNACQ y MARAÑÓN, 1992).

Uno de estos casos corresponde a Grenoble, ciudad situada a pocos kilómetros de Suiza e Italia, y con un área metropolitana de unos 420.000 habitantes. Se le otorgo en 1984 la categoría de Polo Firtech, cuya finalidad última era el acercamiento entre el mundo industrial y el investigador. Esta iniciativa propuso la integración de las cuatro universidades (algunas como la Université Joseph Fourier o Université Pierre Mendès cuentan con veinte mil estudiantes cada una) así como de otros centros educativos en un mismo campus universitario (localizado en Saint-Martin-d’Heres, municipio limítrofe a Grenoble, y bien comunicado con el centro urbano por tranvía, sendas peatonales y carriles bici), donde uno de cada siete habitantes del área metropolitana es universitario. Aproximadamente un diez por ciento de los estudiantes universitarios son extranjeros así como otro diez por ciento corresponde a estudiantes de tercer ciclo.

No sólo se desarrolló un polo universitario conjunto en el borde oriental del conglomerado metropolitano sino que otras infraestructuras investigadoras se instalaron en otros puntos urbanos para reequilibrar parte del sistema urbano. Así se creó el *polo de competitividad Minalogic*, destinado a la agrupación de numerosos entes destinados a I+D, en el cual se ubican organismos oficiales (Centro de Energía Atómica o el Centro de Estudios Nucleares), el polo de excelencia tecnológica *Minatec* (con cerca de cuatro mil trabajadores de alta cualificación) o el European Sincrotrón Radiation Facility (con sus 850 metros de circunferencia, cuenta con la financiación de 19 países, alberga a 600 trabajadores y acoge a más de 3.500 investigadores anuales).

Aunque no siempre las decisiones gubernamentales de integración universidad-ciudad son tan positivas como se podrían apreciar en un primer momento. La construcción de la Universidad de

La Rochelle en la ciudad de dicho nombre (116.000 habitantes) fue concebida como un punto de partida para la regeneración urbana parcial de la ciudad así como un instrumento para la reconversión económica de la región.

Se preveía la construcción de “un .parque tecnológico. con dos centros tecnológicos, uno dentro del área de la arquitectura y la industria náutica y el otro dentro del área agroalimentaria, y sobre todo un polo de innovación económica de 4.000 m²; el Technoforum, un edificio de arquitectura geométrica que simbolizaba la modernidad ;un parque de la francofonía, que incluía un colegio universitario francófono, así como un centro de formación destinado a los extranjeros (Eurocentre), una residencia universitaria para estudiantes y un instituto de hostelería. Por último, un primer esbozo de un .parque universitario incluía el Instituto Universitario de Tecnología (IUT), una escuela superior de comercio (1986), una escuela de ingeniería, la Escuela de Ingeniería de Sistemas Industriales (EIGSI), y un edificio destinado a albergar la deslocalización de un DEUG de derecho (1990) de la Université de Poitiers, junto con alojamientos estudiantiles” (MARTINIÈRE, 2007).

Después de una década de desarrollo, se ha comprobado como el mundo universitario se ha integrado en el tejido urbano y económico territorial (aumento de los investigadores en ciclos de tercer grado, aumento de la población universitaria con el consiguiente gasto económico para el beneficio de la economía local, creación de nuevos puestos de trabajo en ramas cualificadas asociadas a la investigación,...) aunque no se han cumplido todas las previsiones (principalmente al no llegar al umbral de estudiantes esperados así como a la baja presencia de estudiantes extranjeros).

3. SANTANDER ANTE EL RETO DEL SIGLO XXI.

Como ciudad media y capital tanto provincial como autonómica, Santander cuenta en sus límites municipales con 180.000 habitantes aproximadamente. Se considera a Santander la ciudad central de un área metropolitana que se extiende hasta la Cuenca del Besaya (con Torrelavega como segundo núcleo en importancia, 56.000 habitantes) y por el Arco Sur de la Bahía de Santander, en cuyo territorio se concentran numerosos núcleos de tamaño variable (Camargo, 30.000 habitantes; Piélagos, 20.000 habitantes; El Astillero y Santa Cruz de Bezana con más de diez mil habitantes cada uno,...) y cuya población asciende a las 320.000 habitantes.

La configuración de dicha conurbación urbana se ha acrecentado en los últimos diez años con la inauguración de numerosas infraestructuras de transporte que han permitido cohesionar y descentralizar numerosas actividades productivas y residenciales por las coronas periféricas tanto de Santander como de Torrelavega, por lo que nos encontramos con un sistema urbano que une tanto un entorno metropolitano como una región urbana propia de dos ciudades medias; en la que también aparece como una vinculación cada vez más creciente con la región urbana de Bilbao, aunque al tratarse de una capital autonómica, dificulta una “mayor vinculación con la región urbana del País Vasco” (GANAU, J. y VILAGRASA, 2003). Debido a su posición central en la conurbación urbana cántabra, Santander está acometiendo numerosos proyectos, en colaboración con otros organismos tanto privados como públicos, en su término municipal, para la nueva configuración de la ciudad en el siglo XXI, y esto se refleja en el avance del nuevo PGOU, donde se afirma que “el principal objetivo del avance del Plan General de Ordenación Urbana, PGOU, es hacer compatible el desarrollo urbano con la salvaguarda y protección de los recursos naturales (...). El Ayuntamiento de Santander está trabajando (...) y alcanzando acuerdos con otros organismos e instituciones para establecer los mecanismos necesarios que permitan alcanzar un desarrollo sostenible” (Ayto. de Santander, 2009).

No solo en el PGOU municipal se recogen actuaciones encaminadas en este sentido, sino que otras figuras de planeamiento apoyan dichas iniciativas como pueden ser el Plan de Movilidad Sostenible municipal, el Plan de Ordenación del Litoral autonómico o el Plan Extraordinario de Infraestructuras del Transporte estatal.

Siguiendo los análisis desarrollados anteriormente en diversos entornos metropolitanos medios de otros países en cuanto a planificaciones de infraestructuras de diversa índole (educativos, turísticos,...), y que hayan supuesto cierto impacto en el territorio sobre el que se asientan, se estudiarán tres iniciativas urbanísticas que, por un lado se integran en la política de internacionalización de la ciudad, y a su vez configuran nuevos espacios urbanos para el desarrollo de la ciudad de Santander.

Fig.2 Localización espacial de las tres actuaciones urbanísticas analizadas. Fuente: PGOU Santander



3.1. Reordenación de los espacios ferroviarios

Como en numerosas ciudades, la plataforma ferroviaria ha tenido como destino final el centro urbano, por lo que, con el crecimiento de las ciudades a lo largo de las vías de comunicación, los tramos ferroviarios que se han integrado en el tejido urbano municipal suponen una herida difícil de cicatrizar, ya que conllevan la división de aquellos territorios municipales por los cuales tiene su recorrido.

Una de las mejores soluciones ha pasado por el soterramiento de las vías ferroviarias en sus tramos urbanos sin perder la centralidad urbana de las estaciones ferroviarias, que suponen uno de sus puntos fuertes en cuanto a competitividad en transportes se refiere. Esto es precisamente lo que se propone en la ciudad de Santander, el soterramiento de las vías de ferrocarril desde el centro urbano hasta su periferia. Se va a actuar sobre un área de más de 420.000 metros cuadrados, que supone el principal punto de acceso a la ciudad de Santander (70.000 vehículos diarios), donde existen dos anchos de vías diferentes (RENFE y FEVE, con estaciones de tren individualizadas), con una densidad de 450 viviendas por hectárea y con un gran volumen de vehículos cuyo objetivo es la plataforma marítima.

Con esta estrategia se pretenden diversas iniciativas como liberar espacio libre destinado a zonas verdes, la reordenación de los accesos viarios a la ciudad de Santander, la construcción de equipamientos de uso residencial y comercial, la unificación de las estaciones en una sola (entre sus objetivos está la preparación del tejido urbano para la llegada de la alta velocidad) para crear una plataforma intermodal que centralice los transportes (nacionales, interurbanos y urbanos) en un mismo punto o la regeneración urbana del barrio mediante el traslado a la periferia de los antiguos talleres ferroviarios.

Dichas iniciativas tendrán una repercusión directa sobre los municipios adyacentes a Santander, e indirecta sobre el entramado metropolitano ya que, si en el primer caso la reordenación de los accesos ferroviarios así como la instalación de nuevos talleres en los municipios limítrofes puede

augmentar ese continuo urbano entre Santander y dichos núcleos colindantes, la reorganización de los sistemas de transporte tanto ferroviarios como de autobuses pueden contribuir a una mayor vertebración (mediante mejora de trazado para la reducción de tiempos, aumento de la frecuencia,...) del sistema metropolitano.

“La oportunidad que brinda este proyecto es única, cara entre otros a la consecución de un modelo de transporte eficaz y coordinado que permita establecer medidas de transporte altamente eficaces cara a su uso por el ciudadano tanto de Santander como de los municipios limítrofes” (Plan de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Santander; 2009).

3.2. Cantabria Campus Internacional

En una sociedad cada vez más marcada por la innovación y el conocimiento, donde las estrategias de crecimiento se desarrollan en base a los planes de I+D+i, a las nuevas tecnologías y a una población cada vez mejor preparada formativamente, las universidades vuelven a colocarse en una posición privilegiada para canalizar dichas iniciativas.

Con este marco se ha creado el proyecto “Campus de Excelencia Internacional”, donde se promueve y financia iniciativas de carácter vertebrador, donde la universidad se convierta en un agente que aglutine a diversos actores regionales para construir así nuevas pautas de crecimiento económico y que a su vez dichas iniciativas se distribuyan por todo el territorio en el que se encuadran, donde los principales objetivos serían: “a) Promover la agregación de instituciones que compartiendo un mismo campus elaboren un proyecto estratégico común; b) Crear un entorno académico, científico, emprendedor e innovador dirigido a obtener una alta visibilidad internacional; y c) Crear entornos académicos que sean verdaderos entornos de vida universitaria, integrada socialmente al distrito urbano o territorio, en altas condiciones de calidad y con altas prestaciones de servicios y mejoras energéticas y medioambientales” (Ministerio de Educación; 2009).

Cantabria Campus Internacional (CCI) se inscribe dentro de dichos objetivos, al desarrollar nuevos equipamientos universitarios, donde se primarán aquellos campos con gran tradición en la región, con un fuerte apoyo de toda la sociedad y distribuidos por diversos puntos regionales. Así, se apuesta por cuatro áreas del conocimiento (Campus del Agua y la Energía; Biomedicina y Biotecnología; Banca, Finanzas y Actividad Empresarial; Patrimonio y Lengua), de carácter innovador y con un marcado componente para la internacionalización del proyecto.

El fuerte apoyo institucional es uno de los puntos clave, ya que no solo se integran en el proyecto las dos universidades de la región (UIMP y UC), así como el Gobierno Regional, al Ayto. de Santander o la Cámara de Comercio, sino que la iniciativa privada es fundamental en la consecución de los diferentes proyectos (Autoridad Portuaria de Santander, Hospital Universitario de Valdecilla, Banco Santander y Caja Cantabria, o la Fundación Universidad Comillas).

El cuerpo central de los diferentes proyectos se centrará en el Campus de Las Llamas, donde se reordenará el espacio ocupado por la UIMP así como el área ocupada por la Universidad de Cantabria para crear un solo cuerpo universitario, se construirán nuevas infraestructuras universitarias y se integrará todo este espacio tanto con el Parque de Las Llamas (espacio verde que integra los barrios del norte de la ciudad) junto con el desarrollo urbano de la Avenida de los Castros.

3.3. Reforma del Frente Marítimo

El desarrollo de la ciudad de Santander ha estado íntimamente ligado a lo largo de toda su historia tanto a su entorno marítimo como al Puerto de Santander, el cual ha influido de manera notable tanto en el desarrollo económico (municipal como regional) como en la configuración urbanística de la ciudad, recordando como, debido a los incendios originados en los muelles portuarios de la ciudad tanto en 1893 como en 1941, se destruyó gran parte del casco histórico.

Actualmente todavía se conservan determinadas actividades portuarias en la zona adyacente al centro urbano, lo que redundaría en un nulo aprovechamiento del frente marítimo por parte de la

población. Por esto mismo se aprobó la Reordenación Urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander, cuya finalidad es la completa integración de los antiguos muelles portuarios en el entorno urbano.

Como ya se ha comentado, la colaboración institucional ha sido fundamental, ya que en la rubrica del acuerdo han estado presentes todas las administraciones competentes (Ministerio de Fomento, gobierno de Cantabria, Ayuntamiento de Santander, Puertos del Estado y Autoridad Portuaria de Santander).

El principal objetivo del plan consiste en convertir al frente marítimo en un nuevo espacio urbano de integración social, que regenere la calidad turística del municipio, con la incorporación de nuevos espacios culturales (algunos de repercusión nacional) así como la expulsión a zonas periféricas de usos industriales portuarios, donde se actúe como un “proyecto integral para acometer de forma ambiciosa la eliminación de las barreras que separan al Puerto de la ciudad” (Christian Manrique, presidente de la Autoridad Portuaria de Santander). Para entender la magnitud de dicha actuación, la reordenación afectará a un área aproximada de 500.000 metros cuadrados, con un frente marítimo de tres kilómetros de longitud, donde se concentra la mayor parte de la actividad pesquera del área, un ocho por ciento del tráfico de mercancías del Puerto de Santander así como un volumen de 140.000 vehículos anuales en la Estación Marítima.

Reformas urbanísticas de la ciudad de Santander, donde se observa la dimensión de los proyectos en comparación con el resto del espacio municipal ya consolidado.

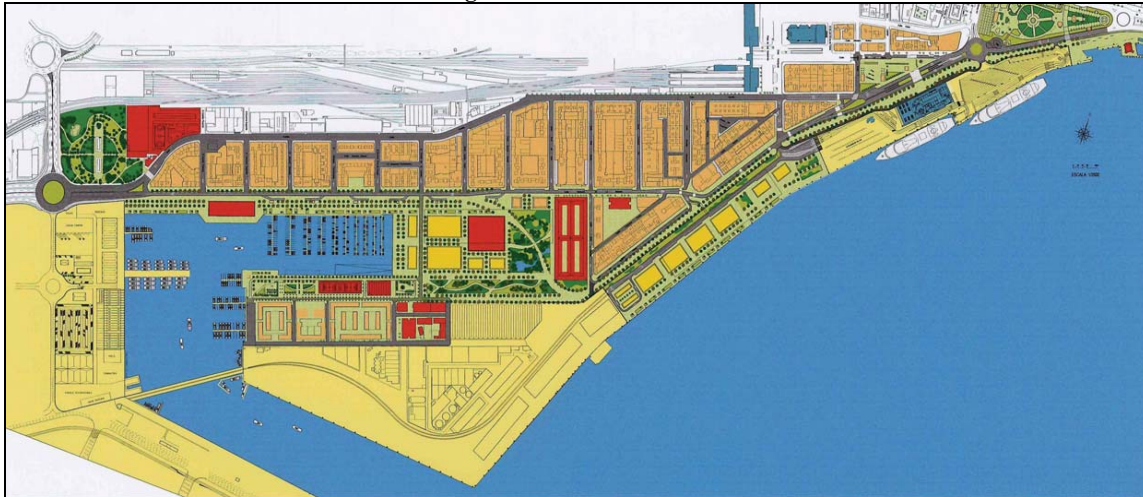
Fig. 3 “Reordenación de los espacios ferroviarios”



Fig.4 “Campus Cantabria Internacional”



Fig. 5 “Reforma del Frente Marítimo”



4. COMENTARIOS FINALES.

Como se ha podido apreciar, los efectos de la globalización pueden tener un mayor impacto negativo, primero en ciudades medias sobre grandes áreas urbanas debido a su menor volumen demográfico, así como a una menor proyección internacional (fundamental para atraer inversores externos que rentabilicen los programas de actuación urbanística); y en segundo lugar, dicho impacto será menor en aquellos sistemas urbanos de tamaño medio que articulen diferentes entornos urbanos y que actúen sobre gran parte del territorio, que sobre aquellas regiones altamente dependientes de una sola ciudad central.

Toda vez que un espacio territorial de ciudades intermedias se consolida, no puede detenerse en cuanto a la programación de actuaciones urbanísticas para la renovación del tejido urbano, sino que debe acometer estrategias de desarrollo urbano que doten a la ciudad de nuevos espacios que mejoren la calidad de vida de las ciudades, supongan la atracción de capitales (tanto nacionales como extranjeros) para nuevas formas de crecimiento económico y se integren tanto en la configuración de la ciudad como en otros factores regionales (movilidad, educativos,...).

Referencias bibliográficas

- Annual Report 2007-2008; Tumas Group-Annual Report and Financial Statements (2007); Spinola Development Company Limited
- Area metropolitana de Lisboa (2006): *Estuarium*; Edição da Grande Area Metropolitana de Lisboa; nº 14 2006; pp. 5-8
- ARROYO, M. (2001): *La contraurbanización: un debate metodológico y conceptual sobre la dinámica de las áreas metropolitanas*; Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona
- Autoridad Portuaria de Santander (2007): *Puerto adentro*; Intercomunicación de la Autoridad Portuaria de Santander, nº 4, Julio-Noviembre 2007, pp. 4-8
- Ayuntamiento de Santander (2009): *Plan de Movilidad Sostenible*
- Ayuntamiento de Santander (2010): *Avance PGOU de Santander*
- BAIGORRI, A. (2001): *Hacia la urbe global*; Ed. Regional de Extremadura, pp. 167-183
- BARRIOS, S. (2003): *Las metrópolis al principio del nuevo milenio: una agenda para el debate*
- CASTELLS, Manuel (1997): *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Ed. Taurus, Madrid

- CARAVACA, I. (1999): *Efectos de la globalización en el sistema urbano andaluz*; Estudios Regionales nº 54; pp. 291-307
- Comune di Novara (2004): *Novara: dai programmi complessi, al nuovo Prg, ai grande progetti*; 5ª Rassegna Urbanistica Nazionale
- FELIU, J. (2007): *El desarrollo local en la ciudad media europea ante los proyectos de T.A.V.*; Estudios Geográficos; LXVIII, 262, pp. 65-90
- Ferrovie dello Stato (2005): *Nodo di Novara*; Direzione Comunicazione di Mercato
- GANAU, J. y VILAGRASA, J. (2003): *Ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos urbanos recientes*; Colección Mediterráneo Económico; pp. 37-73
- MARTINIÈRE, G. (2007): *Créer une université nouvelle dans une ville moyenne. Le cas de l'Université de La Rochelle*; Revista de universidad y Sociedad del Conocimiento, UOC, Vol. 4 nº2; pp. 49-60
- MÉNDEZ ROMEIRO, P. (2008): *Las ciudades del conocimiento: revisión crítica y posibilidades de aplicación a las ciudades intermedias*; X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona

- MICHELINI y Davies (2009) : *Ciudades intermedias y desarrollo territorial: un análisis exploratorio del caso argentino*; Grupo de Estudios sobre Desarrollo Urbano

- MUÑOZ, F. (2008): *Contra la urbanización: las políticas urbanas en la globalización de las ciudades*; UOCpapers nº7

- POZO, E. (2005): *Tendencias recientes en la evolución de la población de la Comunidad de Madrid (1996-2001)* ; Anales de Geografía, 25, pp. 353-379

- PRECEDO, A. y MÍGUEZ, A. (2008); *La metropolización como estrategia de competitividad para las ciudades medias: el caso de Galicia*; IX Coloquio Ibérico de Geografía

- UC, UIMP (2010): Proyecto Cantabria Campus Internacional

- VÁZQUEZ, A. (1999): *El desarrollo local: una estrategia para el nuevo milenio*; Revista de Estudios Cooperativos nº 68; pp. 15-23

- VEGARA, A. (2008): *La planificación urbanística y sus implicaciones en el mundo en globalización*; UOCpapers nº7

- VELTZ, P. (1999): *Mundialización, ciudades y territorios*, Ed. Ariel Geografía

- VIGNACQ, H. Y Marañón, J. M. (1992): *Los tecnopolos en Francia*; DYNA nº 6; pp. 56-61