

EDITORIAL

El concepto, uso y expresión de las infraestructuras, entendidas como medios de comunicación, pero, sobre todo, como instrumentos capaces de hacer posible los “procesos de producción de suelo” -transformaciones territoriales, en suma-, no han significado lo mismo ni se han instrumentado de la misma manera a lo largo del proceso histórico al que referimos para contextualizar el desarrollo del capital en la ciudad contemporánea.

En el “modelo tradicional compacto”, aquel que se identifica con una primera versión del capital, que apuesta por la explotación del territorio existente, las infraestructuras se constituyen como un bien heredado. Éstas se expresan, fundamentalmente, en base a “formas territoriales existentes”. El proceso de construcción de la ciudad se apoya, por tanto, en las vías y caminos consolidados históricamente, siendo el territorio existente, en este sentido, el que actúa como auténtica infraestructura. Ello va acompañado de una carencia de inversiones en este sector, en la medida en que lo que realmente se está planteando es una utilización intensiva de lo existente-heredado. Se entiende el desarrollo urbano, en este sentido, como un proceso de ocupación espacial en base a un territorio que ya está dotado de infraestructuras. La construcción de este territorio se entiende como un “recrearse sobre lo existente”, ya sea apoyándose en lo ya materializado o reproduciendo formas urbanas canonizadas.

Por lo que se refiere al “modelo urbano desagregado”, aquel que se corresponda con una fase del desarrollo del capital en la que las inversiones en el territorio comienzan a ser una exigencia y una necesidad económica, las infraestructuras adquieren un papel diferente. De su sentido como “formas existentes” van a pasar a concebirse como “formas proyectadas”. La ciudad -el territorio- no va a depender tanto del sistema infraestructural existente como de aquel otro que se proyecta o planifica, lo que va a implicar que el proceso de construcción de la ciudad y del territorio se debata entre la definición previa de las infraestructuras y la estrechísima relación que deben mantener estas últimas con la edificación propiamente dicha.

Proyectar infraestructuras significa anticipar el crecimiento urbano, haciendo partícipe del mismo a los propietarios del suelo. Plantear cómo ha ido evolucionando este sistema infraestructural, paralelamente a la evolución del planeamiento urbano, constituye, en este sentido, un cuestión clave para entender el papel que adquieren las infraestructuras en este modelo desagregado. Y ello es más relevante por cuanto este modelo tiene como característica singular el hecho de que se ha expresado a través de una diversidad de formas espaciales, desde “sistemas infraestructurales” entendidos como propuestas morfológicas acabadas, muy ligados al proyecto arquitectónico, hasta su concepción como “sistema metropolitano”.

Lo más importante de este modelo es que las infraestructuras comienzan a considerarse como elementos urbanísticos cuya materialización no hay que dejar al

azar; por el contrario, deben anticiparse, programarse. Y todo ello, como respuesta a las expectativas inmobiliarias que se abren con las incorporaciones programadas de nuevos espacios, hasta entonces rurales, a los que se les dota de capacidad para soportar procesos constructivos concretos. Estas infraestructuras, por otro lado, adquieren una doble condición, ya que, al mismo tiempo que se proyectan para proceder a nuevas “colonizaciones territoriales”, se conciben para formar parte del propio trazado de la “ciudad proyectada”. Proyectar ciudad y proyectar infraestructuras se convierte, en suma, en un único proceso, el que encauza, controla y dirige su planificación como entidad urbanística.

Y, por lo que se refiere al “modelo disperso”, identificado con la situación actual, el papel de las infraestructuras ha dado una vuelta de tuerca importante. Ahora, las infraestructuras están programadas para favorecer, sobre todo, accesibilidades territoriales. No se trata de infraestructuras pensadas para construir ciudad, sino para impulsar relaciones espaciales de todo tipo. Actúan sobre el territorio, impulsan la materialización de “fragmentos autónomos” de todo tipo, definiendo, a nivel urbano, accesos entre la ciudad propiamente dicha y el territorio circundante. Estas nuevas infraestructuras, por lo tanto, no se plantean, como objetivo más inmediato, “proyectar ciudad”, como así sucedía en el marco del “modelo desagregado”. Su objetivo prioritario es proyectar “accesos a la ciudad y al territorio”.

Hemos transitado desde la comprensión de las infraestructuras como “existencias territoriales” construidas históricamente, sin previsión ni programación temporal, y sometidas, por otro lado, a sobrecargas urbanísticas que no se corresponden con su funcionalidad originaria (caso del “modelo tradicional compacto”), a su concepción como “proyectos básicos” comprometidos con propuestas urbanas concretas, sin olvidar su condición de “categorías territoriales” con capacidad para implicar a todo el territorio, si es posible, en la formulación de nuevas propuestas urbanísticas.

Las infraestructuras en el mundo actual, en definitiva, comprometen a todo el territorio, concibiéndolo menos como “soporte vital” y más como una categoría espacial implicada con procesos inmobiliarios que se expresan ofertando formas de vida cada vez más distantes de una “sociabilidad” necesaria, cada vez, en suma, más insolidarias. Las infraestructuras, en efecto, tienden a garantizar, en el mejor de los casos, las comunicaciones en un marco donde domina lo privado sobre lo público. La gran contradicción está, así, planteada: unas infraestructuras que se imponen comunicar, cada vez más y mejor, ámbitos privados... más movilidad, por lo tanto, para un mundo más privatizado. El objetivo prioritario de estas infraestructuras, por otro lado, es impulsar una movilidad de la que se benefician, sobre todo, las mercancías, los productos fabricados o las materias primas, mucho menos las personas. ¿Dónde están, entonces, las bondades de esta movilidad, de este espectáculo infraestructural al que estamos asistiendo?

En la sección monográfica de este número de *Ciudades* se han querido reflejar todas estas cuestiones y otras muchas más en relación con las infraestructuras, aunque no cabe duda de que se trata de un debate muy amplio. En todo caso, cada vez hacen más falta las reflexiones atentas a las contradicciones que acompañan al desarrollo (a veces tan incontrolado que parece pensado a conciencia) de estas infraestructuras urbanas y territoriales.

Valladolid, mayo de 2008.