

La transformación de las relaciones centro-periferia en la ciudad del siglo xx: el caso de Zaragoza

JUAN MIGUEL ROYO ABENIA
DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD Y FINANZAS
UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA

El trabajo pretende reallizar una exposición de las transformaciones que han acontecido en la ciudad de Zaragoza en este final de siglo tanto en su centro histórico como en sus zonas periféricas (y de las relaciones entre ambas) así como el mimetismo de muchos de sus comportamientos con las ciudades de tamaño mediano norteamericanas que ofrecen un modo de vida «global» en donde las marcas se imponen a los lugares.

Palabras clave: ciudad, barrio, centro comercial, urbanismo.

La transformación de las relaciones centro-periferia en la ciudad del siglo XX: el caso de Zaragoza



Juan Miguel Royo Abenia

1. El marco teórico a la hora de entender la distribución de la población en la ciudad

Uno de los objetivos básicos de la ecología urbana ha sido entender como se llevaban a cabo y por qué los movimientos migratorios de unas a otras zonas de la ciudad.

El primer intento fue la *Teoría de las zonas concéntricas* que *W. Burgess* llevó a cabo en «The City» de *Robert E. Park* y donde divide a la ciudad en distintas zonas: Centro comercial y de negocios (Loop), de transición, barrios obreros, residencial de clases medias y elevadas y Commuter's Zone (los que viven en los alrededores).

En esta línea, la *Teoría de los gradientes*, mide el grado de variación social en función de su mayor o menor alejamiento del centro.

Estas teorías han sido objeto de numerosas críticas: muchas veces accidentes geográficos, factores industriales, localización fábricas y ferrocarriles, configuran tipos distintos de ciudad no ajustables a los anteriores; por no hablar de ciudades que se expanden a lo largo de grandes arterias de circulación, ciudades con varios centros, etc.

Los *Racionalistas* —*Alfred Weber* y su Teoría de la localización de las industrias entre ellos— por su parte, opinan que el emplazamiento de las empresas se lleva a cabo según los distintos puntos de consumo, el coste del transporte (peso del producto & distancia recorrido) y el valor mano de obra; los motivos son, pues, estrictamente económicos.

El profesor *Castells* ofrece una visión mucho más innovadora al proponer que las empresas no dependen de ninguna localización específica para el cumplimiento de sus metas sino de una red de flujos información con lo que «el espacio de flujos supera al espacio de lugares»

2. La transformación de la ciudad del presente

El siglo xx transforma la fisonomía del planeta: *de una población primordialmente rural se pasa a otra primordialmente urbana*. Y este cambio se hace más visible en los continentes más modernos debido a múltiples factores como la cultura fundamentalmente urbana de los colonizadores, las propias condiciones de la vida colonial que favorecen la concentración en ciudades de las clases dominantes o la imposibilidad de una penetración continua y homogénea en todos los nuevos territorios.

En *España* sólo la creación artificial de Madrid modificó la estructura demográfica mientras que en *Inglaterra* un campo superpoblado homogéneamente convive con una concentración industrial que se explica a través de una realidad extranacional: la *Commonwealth*.

De esta manera la ciudad moderna está poblada por unos habitantes cuyas generaciones inmediatamente anteriores provienen del medio rural y que, lógicamente, *no tienen conciencia de ciudad* con lo que no se la ha podido transmitir a sus hijos que han adoptado el modelo americano de los grandes centros comerciales.

En *Zaragoza*, mucha gente está dedicando su ocio a pasear por el Centro Comercial *GranCasa* o en el *Cesaraugusta*; allí tienen cines, restaurantes, bares, tiendas, guarderías para los niños,... y todo ello sin problemas de aparcamiento ya que existen parkings gratuitos para el coche. Mucha gente joven ya no queda en «los cañones de *El Corte Inglés*» sino en la entrada de un Centro Comercial.

La *plaza pública* con bancos (¡para sentarse!), zona de juego para los niños, quiosco al aire libre, ... se ha visto sustituida por el mall, con música, publicidad, aire acondicionado, plantas artificiales y múltiples reclamos para sacar la billetera a pasear.

Las marcas se imponen a los lugares —El Corte Inglés, Mc Donald's, ... («Los no lugares») — hacen que determinados sitios sean iguales en todas las ciudades. La sensación de desarraigo es manifiesta.

Hay zonas en *Zaragoza* que parecen calcos de suburbios de ciudades norteamericanas: muros llenos de graffitis (*Ángela López* ha realizado un magnífico estudio sobre el tema), pandillas de adolescentes con ropas deportivas y monopatines, ...

M. Carmen Faus, por su parte, no se muestra tan pesimista ya que piensa que «toda ciudad es heredera de un pasado que, en muchos aspectos, subsiste todavía hoy», no obstante advierte de la *imposibilidad de planificar una ciudad «si no existe una auténtica preocupación por el cuidado de todo lo que de tradición y antiguo tiene la ciudad y que muchas veces es la vida misma»*.

Es en este ámbito en donde debe enmarcarse la lucha por el respeto de los *lugares significativos* (política de catalogación de los monumentos, incentivos financiero-fiscales para restauración de fachadas, ...). Y es que ese derecho al disfrute del patrimonio artístico deja de afectar, tan sólo, al ciudadano; cualquier persona tiene derecho a ello: el turista, el viajante, ... todos tienen derecho a ese goze que, por otro lado, debe ser cultivado ya que si no desaparece irremediamente.

Otro problema es el de su *accesibilidad*, como por ejemplo el tema de la entrada de mujeres para visitar *La Cartuja*.

3. La transformación incongruente de la ciudad

La avalancha de emigrantes desde el mundo rural a la ciudad se produjo por dos motivos:

- La baja productividad de la economía tradicional que no podía competir con las multinacionales y la *demanda de mano de obra desde la ciudad* para fines industriales y de servicios.
- La evolución de la Sociedad con la *aparición de nuevas necesidades* creadas, en muchas ocasiones, artificialmente por la publicidad y *nuevos conocimientos técnicos*, que convierten en obsoletos los tradicionales y obligan a «comprarse un tractor o a marcharse a la ciudad».

Pero las circunstancias han cambiado: la ciudad ya no necesita más mano de obra, lo que unido a que su crecimiento se hizo de una forma totalmente incontrolada ha originado pingues beneficios para unos pocos especuladores a la vez que bolsas de pobreza tanto en su *extrarradio* (las *Bidonville* francesas, las *favelas* brasileñas, los ranchos venezolanos o las chabolas en nuestro país, como la ya desaparecida barriada de *Quinta Julieta* en Zaragoza) como en su propio *casco histórico* (casco «histórico» lo denominan los moradores de esta zona en Zaragoza debido a sus continuas luchas con los disco-bares, Ayuntamiento, etc), como las llamadas casas de vecindad en México, los solares cubanos, los cortijos brasileños o las casas corredor o de «tócame Roque» ya en tiempos de *Mesonero Romanos* o las corralas que reflejara *Pío Baroja*.

José Sancho Martí, en su tesis doctoral, habla de una *franja marginal urbano-rural* a la que define como el «espacio en el que se extiende y penetra la ciudad conforme va desarrollándose el proceso de dispersión».

Esta *rotura ciudad-campo* (*urban fringe*) se ve reflejada en el contraste brutal, sin transición, entre diferentes tipos de hábitats en donde bloques de 8 alturas limitan brutalmente con la huerta, casas rehabilitadas lindan con otras a punto de derrumbarse o apuntalados con maderas que cruzan toda la calle y solares usados como basureros aparecen en medio de casas nuevas, construidas sin ningún criterio.

Los *propietarios* de estas casas cobran alquileres tan bajos que en vez de adecentarlas hacen lo posible por que las derriben.

En *Zaragoza*, el casco histórico, en otros tiempos pleno de oficios, gremios y comercios (alpargateros, sogueros, ...) de cuya existencia dan fe algunos nombres de calles, se ha visto progresivamente degradado, *el barrio de San Pablo*, por ejemplo, conocido popularmente como «El Gancho», se encuentra desolado de tiendas, comercios o bares.

En el otro lado de *Conde de Aranda*, en las callejuelas que van a parar a la Plaza de Toros, el abuelo de mi mujer recuerda con nostalgia, todos los bares dedicados a los toros que había en la zona y como se ponía su mejor traje para hablar de la fiesta, tomar unos tragos con los amigos y, si se terciaba, festejar con alguna moza.

La ciudad que «escapa de sí misma» (*Ismael Grasa*) deja a su paso un rastro de *segregación y marginación*, los problemas se acumulan, los niños no pueden jugar y callejear sin peligro, los ancianos, minusválidos sufren la existencia de las barreras arquitectónicas, etc. Por no hablar de la droga que campa a sus anchas por muchas partes de la ciudad, así como una emigración multiétnica no integrada. Incluso podemos observar distintos lenguajes para cada barrio, lo que da buena muestra de la *fragmentación* a que se ve sometida la ciudad.

Y es que, en realidad, si se acumulan los problemas en el casco viejo es porque en el inciden los de la periferia; *Regino Borobio* lo corroboraba ya en los años 30: «los barrios que rodean a la ciudad de Zaragoza se encuentran ayunos de las más elementales condiciones de estética y salubridad».

4. La transformación centro-periferia

El centro de la ciudad se ve transformado en sus usos tradicionales:

1. *De viviendas de clase elevada a espacio para oficinas.* En ciudades como *Montreal*, la necesidad de mantener el centro de la ciudad como su corazón financiero y comercial obliga incluso a la construcción de otra ciudad bajo tierra, en donde los subterráneos no son ya exclusivos del metro sino que en ellos se aglutina toda la efervescencia diaria de la ciudad con multitud de oficinas, tiendas y bares.
2. *Decadencia del centro, producto de la transformación incongruente y búsqueda de alternativas de habitabilidad.* Los espacios circundantes adquieren *distinción social* y, por lo mismo, las funciones urbanas.

La búsqueda de una *calidad de vida* que no se puede encontrar en la contaminación de la gran urbe se halla en unifamiliares y adosados siguiendo la moda actual.

En una encuesta realizada por el Ayuntamiento de Zaragoza sobre los problemas sentidos por los ciudadanos en 1993 venía a confirmar lo arriba expuesto:

- | | | |
|---------------------------|-----------------------------|------------------------------------|
| • falta de aparcamiento | • zonas verdes mal cuidadas | • contaminación aire |
| • mala circulación calles | escasez viviendas sociales | • escasa calidad agua |
| • ausencia contenedores | • mal estado calles | • falta parques, zonas |
| • reciclaje | | • peatonales |
| • falta cinturones | • ruidos molestos | • deficientes transportes públicos |
| • circunvalación | | |

De esta manera se ha llevado a cabo una *zonificación* de las diferentes partes de la ciudad: así, *antes* tan solo existía preocupación por la ubicación de las actividades nocivas, insalubres, molestas, etc que podían ocasionar las fábricas, granjas... o el piano del vecino.

Ahora se plantea una doble visión: la ciudad contaminadora, por un lado, y la esfera individual del ciudadano.

En la primera de ellas, cabe destacar la importancia tanto de las *cartas ecológicas* (principios de política urbanística: agua, entorno natural, arquitectura, paisaje, energías renovables, solar, eólica, residuos, reciclaje,...) como de la *movilidad urbana* (canal bici, peatonalización, clubs de ciudades sin coches, días sin coches,...).

En la segunda de ellas, ha habido sentencias favorables al *derecho a la intimidad del individuo* frente a agresiones externas como malos olores, ruidos,...

José Sancho Martí («El espacio periurbano de Zaragoza» 1989) apunta, en este sentido, que la nueva preocupación por los recursos no renovables y la revalorización ecológica aumenta la penetración en el secano: Feria de Muestras, Ciudad del Transporte, La Peñaza, El Zorongo, Ciudad Deportiva, ... Ahora ocurre al revés que con el *urban fringe*: es la ciudad la que se extiende por el campo.

Como refuerzo a esta tendencia, el *legislador* ha establecido unas líneas de actuación que van desde la regulación por medio de ordenanzas, los procedimientos fiscales para gravar usos indebidos o la socialización del suelo.

De todas formas, el factor clave en esta modificación de los usos del centro de la ciudad ha sido, sin lugar a dudas, la *accesibilidad* que se tiene del espacio; se han modificación las dimensiones fundamentales de la vida humana: el tiempo y el espacio; las nuevas tecnologías de la información y los nue-

vos medios de transporte han modificado el concepto distancia espacial.

Las nuevas tecnologías de la información (software, internet, cable óptico, telemarketing, ...) se deben valorar en su justa medida para evitar el mensaje simplista del determinismo tecnológico que observa el trabajo en casa desde dos puntos de vista: el optimista —como una liberación del individuo de las restricciones locales— y el pesimista —como la alienación de la vida social que se desintegra en el anonimato del descontrolado crecimiento suburbano.

Por su parte, *los medios de comunicación* han revolucionado la morfología de la ciudad; el metro, el autobús, los trenes de cercanías y el automóvil se han convertido en elementos necesarios en el discurrir diario de muchos ciudadanos.

De entre todos ellos, ha sido el *automóvil* el que ha sufrido una mayor transformación en cuanto a su sentido de utilidad para la sociedad: de ser palanca de expansión ha pasado a ser elemento perturbador, fuente de problemas sanitarios, de congestión, ...

Las soluciones son temporales: aparcamientos en vez de parques, vías de tráfico en vez de avenidas y bulevares, ... Ante el problema de la congestión se opta muchas veces por aumentar el número de carreteras con lo que no se logra otra cosa que intensificar su tráfico.

No obstante, existen otras *soluciones más innovadoras* como tratar de «pacificar el tráfico» mediante la imposición en determinadas calles de una velocidad de circulación limitada donde se ponen maceteros que hay que sortear o peajes, etc.

La celebración del «Día sin Coches» ha tenido gran éxito en diversas ciudades del mundo. En *Barcelona*, sin ir más lejos, se celebró uno recientemente con una disminución del tráfico de entre un 12 y un 15% y una rebaja de la contaminación acústica de 2,5 decibelios y de un 69% de la acústica, según datos del Ayuntamiento de esa ciudad.

La medida, organizada, como no por grupos ecologistas —en este caso por *Ecologistas en Acción*—, ha tenido tanto éxito entre los ciudadanos que en una encuesta realizada entre cerca de 3.000 personas de cinco municipios de Cataluña el 80% de los encuestados era partidario de una celebración periódica de dicha *Jornada de Auto-Reflexión*, como se la conoce en Cataluña.

El Ayuntamiento de *Barcelona* estima que uno de los factores del éxito de la jornada fue la mala conciencia que sus ciudadanos tienen del transporte público.

Y es que todo depende del *modelo de ciudad* que queramos: con o sin coches. *Perico Arrojo* denuncia, en este sentido la existencia de un cierto fatalismo: se cree que el modelo de tráfico es el que es y no se puede hacer nada para cambiarlo

5. La transformación periferia-centro

Dos son las motivaciones que llevan a este nuevo cambio de los modos de vida: por un lado, los expertos parecen ponerse de acuerdo en que el *casco antiguo ha tocado fondo* y sólo puede mejorar.

Frente a la tradicional lentitud de los organismos planificadores, el *Plan Integral del Casco Viejo* ha tenido mucho que ver en este cambio de mentalidad y las mejoras son visibles: se rehabilitan casas, se construyen otras nuevas, se amplian e iluminan calles (Pignatelli, Conde de Aranda, ...), se trazan tendidos de autobus, se crean talleres públicos de enseñanza (de indumentaria tradicional, de instrumentos típicos aragoneses,...) teatros (como el del Mercado o el de la Estación), se fomenta el conocimiento de las zonas y los lugares (los *Paseos de Color del Ayuntamiento*), ...

No obstante, desde *Cáritas* se cuestionan, en parte, todos estos logros ya que no saben si la disminución de la marginación de la zona se debe a que, realmente, aumenta el nivel de vida de sus moradores o porque, simplemente, vienen nuevos habitantes de alto nivel adquisitivo y desplazan hacia otras zonas a los primitivos.

El Plan del Casco Viejo —como otra serie de iniciativas públicas: Nuevo Plan General, de 1998, la Sociedad Gestora del Plan Estratégico de Zaragoza y su Área de influencia (Ebrópolis), etc— se engloba dentro de *la programación de la ciudad como función pública* que tiene dos objetivos:

- a. *el urbanismo como diseño de la ciudad*. En la web del Ayuntamiento de *Écija* se hace hincapié en la importancia

de la labor del Ayuntamiento en el diseño de la ciudad y hace un símil (tremendamente didáctico) entre el funcionamiento de una ciudad y la vida en común de una familia o colectivo en una vivienda; el urbanismo sería el encargado de ordenar el espacio físico tanto común (los pasillos, el comedor, la cocina, ...) como los correspondientes espacios privados de cada individuo (en este caso, los respectivos dormitorios).

- b. *la equidad como contrapeso al sistema de mercado.* El Ayuntamiento se muestra perplejo debido a que existen 6.000 viviendas vacías pero el precio no baja.

El ministro de Fomento tampoco se explica cómo si los salarios suben un 2% y los materiales un 1%, la vivienda lo hace en un 10%.

Esto es debido a la especulación bochornosa que sufre el ACTUR y otras zonas ya que nos encontramos ante un verdadero oligopolio del suelo, que está en manos de unos pocos.

No obstante, parte de la culpa de la subida del precio de la vivienda la tiene el propio inversor final que la adquiere para utilizarla como instrumento de ahorro, ante la falta de alternativas en la deuda pública y privada tradicional y la aversión que la bolsa provoca en mucha gente.

La otra motivación en la nueva valoración del centro como lugar no sólo para trabajar sino también para vivir se encuentra en la *situación en la que se encuentran las parejas jóvenes que se fueron al ACTUR o a adosados a Montecanal, años atrás*, las cuales ya cuentan con unos ahorros y empiezan a tener hijos ya mayores en edad de salir por ahí con lo que empiezan a descubrir los inconvenientes de vivir alejados del centro.

6. La ciudad del futuro-presente: nuevas tendencias arquitectónicas

El objetivo básico que se trazan los arquitectos de hoy en día es *evitar la ruptura traumática entre urbe y campo*, para

evitar la ya apuntada *urban finge*. Esta preocupación se plasma en los materiales que se van a utilizar. Los revestimientos serán de materiales reciclados y se evitará la uralita y la teja; en su lugar se propone sembrar de plantas los tejados. *Julián Briz* y su equipo de la Universidad Politécnica de Madrid están trabajando en esta línea. Los efectos positivos de disminución de polución y ruido así como el factor estético y de armonía son obvios. Y todo ello —como comenta el arquitecto *Luis de Garrido* en la reciente feria de la ecología *Biocultura*, celebrada en mayo en Barcelona— no sólo para los edificios de nueva planta sino para la rehabilitación de viviendas.

Para el *interior de los edificios* se apuesta por materiales reciclados no contaminantes en contra de las tradicionales moquetas, mobiliario, pinturas y aire acondicionado que provocan efectos contrastados de asma, alergias, sequedad de la mucosa respiratoria, irritación ocular, etc.

Así se están realizando experiencias piloto en las que las modernas eco-casas cuentan con unos equipamientos que tratan de elevar el nivel de vida de sus moradores y optimizar los recursos naturales: secadores de toallas automáticos, espejos antivaho, inodoro suspendido con regulador de volumen de descarga de agua en los baños, así como triturador de basuras, sistema de aspiración centralizada (anti-ácaros), etc.

Además se realizarán acondicionamientos a la hora de lograr un mayor aprovechamiento energético y la utilización alternativa de energía eólica y solar que mediante células fotovoltaicas y la propia orientación del inmueble pueden llegar a conseguir ahorros energéticos del 70% según dice la jefa del departamento de Arquitectura Bioclimática del Instituto de Energías Renovables de Ciemat, *Rosari Heras*.

Precisamente, la *distribución del espacio y la orientación del inmueble* se convierten dos factores básicos a la hora de exigir una mayor confortabilidad a la vivienda actual. Los dormitorios se ubican en la zona este para recibir la luz de la mañana y los cuartos de baño hacia el suroeste para aprovecharse de la agradable temperatura del atardecer. El inmueble, por su parte se dirige hacia el sur procurando ubicar las zonas frescas y sombradas al norte.

7. Bibliografía y documentación

Tesis doctorales Maestría Centroamericana en Sociología

- GODOY BLANCO, J. (1983): *El proceso de estructuración urbana en Managua (1950-1979)*.
- SALAZAR PALAVICINI, L. G. (1986): *Formación del espacio social en la ciudad de San José: procesos de apropiación del territorio urbano (1870-1930)*.
- VALLE ASTORGA, N. (1987): *Proceso de estructuración del espacio urbano en Ciudad Quesada (1930-1985)*.

Relación bibliográfica sobre arquitectura, urbanismo y construcciones

- CASTELLS, M. (1989): *La ciudad informacional*, Alianza.
- CHUECA GOITIA, F. (1961): *Breve historia del urbanismo*.
- JACOBS, J. (1986): *La ciudad y la riqueza de las naciones*, Ariel.
- LÓPEZ, Á. (1997): *Zaragoza y sus jóvenes de fin de siglo*, Ayuntamiento de Zaragoza.
- LÓPEZ, Á. (octubre-diciembre, 1998): *El arte de la calle*, Reis.
- MUNFORD, L. (1961): *The city in the history*, Penguin Book, Lodon.
- RINCÓN, W. (1990): *La imagen de Zaragoza*, El País Aguilar.
- SANCHO MARTÍ, J. (1989): *El espacio periurbano de Zaragoza*, Cuadernos de Zaragoza, n.º 59.

Exposiciones

- Arquitectura bancaria en España* (1999), Círculo de Bellas Artes de Madrid.
- Arquitectura y Cómic* (1997), Colegio de arquitectos de La Rioja.
- Las ciudades del futuro* (1991), Saló del Cómic de Barcelona.

Congresos, seminarios y conferencias

- Seminario Internacional sobre Cimes* (1999), Lérida.
- XX Congreso Mundial de la Unión Internacional de Arquitectos* (junio, 1999), Beijing.
- Jornadas sobre el futuro de las ciudades*, Zaragoza.

Iniciación a la arquitectura, teoría y práctica (marzo-mayo, 1999), por J. LABORDA YNEVA, Zaragoza.

La ciudad y el tráfico (1997), P. ARROJO (Universidad de Zaragoza) y P. PELLICER (Fundación Ecología y Desarrollo), Zaragoza.

Los nuevos escenarios y los nuevos colectivos de la ciudad (27/4/99), Curso de Doctorado Ciudad, Identidad y Desarrollo, R. SALANOVA, Dep. Presidencia DGA.