

N.º 5 | Octubre de 2007 | DOSSIER

# Ciudades en la sociedad de la información

Ciudades en la sociedad de la información, una introducción.....	1
Ramon Ribera-Fumaz, Pep Vivas y Francesc González	
1. Trepano por la jerarquía urbana: nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa.....	6
Sara González	
2. Ciudades, movilidad y tecnologías: hacia la Barcelona móvil.....	14
Pep Vivas y Ramon Ribera-Fumaz	
3. Acontecimientos culturales en las ciudades y los destinos turísticos catalanes.....	23
Francesc González	
4. Mecanismos de videovigilancia en la sociedad de la información.....	31
Jesús Rojas	
5. Herramientas bibliográficas para pasear por la ciberciudad actual.....	38
Óscar López	

## introducción

Dossier «Ciudades en la sociedad de la información»

## Ciudades en la sociedad de la información, una introducción

Ramon Ribera-Fumaz, Pep Vivas y Francesc González

Fecha de presentación: julio de 2007

Fecha de aceptación: septiembre de 2007

Fecha de publicación: octubre de 2007

La sugerente lectura inaugural que William J. Mitchell presenta en este número es un posible futuro urbano: el de la ciudad inteligente. Al hacerlo, Mitchell se centra, entre otras cosas, en dos aspectos de gran importancia para entender la ciudad contemporánea y su futuro: por un lado, toma una perspectiva histórico-evolutiva; por otro lado, lo ejemplariza mediante uno de los aspectos clave, no tan sólo de la organización de las ciudades actuales, sino también de la sociedad global y de la información: la movilidad.

A través de estos dos aspectos se estructura este artículo introductorio al dossier sobre ciudades en la sociedad de la información. Ya desde la prehistoria, las capacidades de éxito y crecimiento de las urbes dependían, en gran medida, de su competencia por atraer y distribuir (mover) mercancías, personas y poder (Yeoh, 2006; Soja, 2000). De la misma manera, el papel prominente de las ciudades y la movilidad en la organización social tampoco son nuevos. Por ejemplo, Ferrand Braudel, en su estudio del mediterráneo premoderno, ya definía la economía y la sociedad de esta región como «la suma de sus rutas: rutas del suelo y marítimas, rutas siguiendo ríos y costas», rutas que conectaban y crecían en torno a las ciudades y que eran «la sangre que da vida en la región [...], la infraestructura de toda historia coherente» (1995, pág. 282). Pero si el movimiento y las ciudades han estado siempre presentes en la vida de las ciudades, la llegada de la modernidad las reforzó. Tal como enfatiza Richard Sennet, el urbanista ilustrado «convirtió el movimiento en un fin en sí mismo» (1997, pág. 282). De los grandes bulevares del varón Haussmann a los cinturones de ronda y las autopistas urbanas de Robert Moses en Nueva York o del Porcioles en la Barcelona desarrollista, la ciudad se organiza cada vez más en torno a la circulación.

Esta tendencia no tan sólo ha llegado a nuestros días, sino que también se ha acelerado y desempeña un papel clave en la organización económica, social y política de la ciudad. Cuantitativamente, sólo hay que echar un vistazo a los indicadores de movilidad de cualquier ciudad europea para comprobar el número creciente de personas (trabajadores, inmigrantes, turistas, etc.), objetos (mercancías) o flujos (información, energía, agua, etc.) que circulan en vehículos, trenes, aviones, barcos, cables, calles, canales, etc. Cualitativamente, los procesos de globalización han dado un impulso a la movilidad de capital, trabajadores y conocimiento. Las nuevas tecnologías de la información y la comunicación (TIC) también han abierto nuevas oportunidades, que nos llevan a un mundo cada vez más móvil, con nuevas prácticas económicas móviles (la deslocalización y los sistemas de producción integrados pero extendidos globalmente, el teletrabajo, las oficinas virtuales, etc.) y sociales (nuevas formas de turismo popular como, por ejemplo, el impacto de las líneas aéreas de bajo coste, la suburbanización, etc.). Estratégicamente, gobiernos y actores clave en el desarrollo de las ciudades son cada vez más conscientes del papel de capacidad de conexión y gestión del movimiento como factores importantes para la competitividad de sus territorios. Los grandes debates sobre la ciudad son cada vez más sobre las infraestructuras que permite el movimiento (ampliaciones de aeropuertos internacionales, trenes de alta velocidad, zonas logísticas, nuevos accesos viales a la ciudad, etc.).

En este contexto, dada la importancia de la movilidad para entender a las sociedades actuales y a los retos del futuro, no deja de sorprender que tradicionalmente las ciencias sociales hayan estado más centradas en análisis estáticos (Urry, 2005).<sup>1</sup>

1. Con excepciones como, por ejemplo, Adam Smith, Karl Marx, Georg Simmel o Ferrand Braudel, los cuales pusieron el movimiento y la circulación en medio de sus análisis.

En los últimos años, sin embargo, han empezado a salir diversos enfoques teóricos que mueven su objeto de estudio de un marco relativamente inmóvil de los procesos urbanos a una óptica relacional de cómo la ciudad se construye en relación al movimiento.

Existe un consenso generalizado de que el adelanto en los procesos de globalización –facilidades en gran medida para el uso de las TIC– ha comportado el desmantelamiento del orden socioeconómico fordista centrado en torno al estado-nación, la reducción de los tropiezos a la movilidad de factores y un incremento, tanto cuantitativo como cualitativo, de los movimientos. Estos procesos se han conceptualizado frecuentemente desde perspectivas que reducen la importancia del territorio para explicar la globalización. Especialmente influyentes en los últimos años han sido dos corrientes de pensamiento: la hiperglobalista (por ejemplo, Ohmae, 1995) y los enfoques desterritorializadores (por ejemplo, Deleuze y Guattari, 1994).<sup>2</sup> La primera entiende la globalización y la hipermovilidad como una vuelta al estado natural de las relaciones económicas y sociales entre individuos y actores, sin la mediatización de estados-naciones, siguiendo la tradición liberal. La segunda argumenta que la consolidación de la globalización y la pérdida de soberanía de los estados-nación representan el fin de las barreras espaciales y la desarticulación de medios de poder territorializados. Estos enfoques, sin embargo, se han criticado fuertemente. Por un lado, se ha acusado a los argumentos hiperglobalistas de simplificar y naturalizar un proceso social abierto como es la globalización (Dicken, 2007). Por otro lado, se ha acusado a los enfoques desterritorializadores de obviar las dinámicas histórico-geográficas espaciales que ha implicado la globalización (Elden, 2005) y en especial, la continuada importancia de actores anclados territorialmente como el Estado (Jessop, 2007).<sup>3</sup>

En este sentido, desde diferentes aproximaciones teóricas han surgido, recientemente, conceptualizaciones de la globalización y del aumento de la movilidad que, en lugar de tomarse el movimiento de personas, ideas y objetos por inevitables, se preguntan cómo se producen estos movimientos políticamente, económicamente, materialmente y simbólicamente; se interrogan, por lo tanto, por cómo el movimiento se hace posible, cobra sentido y el papel que tienen en la creación de desigualdades sociales y económicas (Hannam *et al.*, 2006; Heynen *et al.*, 2006; Castillos *et al.*, 2006; Graham *et al.*, 2003). En estas literaturas son de especial preocupación los análisis de la infraestructura

material e institucional del movimiento y las condiciones políticas que animan o desinhiben la circulación. La existencia de circulación se da tanto sobre los flujos en ellos mismos como en la infraestructura canalizante de éstos (Caletrío-Garcerá *et al.*, 2007). Acompañando los procesos de desterritorialización, la globalización comporta también procesos de reterritorialización (Elden, 2005). En otras palabras, con el fin de eliminar las barreras espaciales al movimiento de personas, mercancías, capital e ideas (desterritorialización), son necesarias nuevas configuraciones territoriales relativamente fijas e inmóviles (reterritorialización) que permitan la continua circulación de personas, capital, objetos e ideas. Estos procesos constituyen la construcción de un «fijo espacial» (Harvey, 1999).

En concreto, a diferencia de la era fordista, actualmente estamos asistiendo a procesos de reterritorialización, en que las relaciones sociales se articulan a diferentes niveles o escalas, con nuevas topografías de red y en que ninguna forma socioespacial tiene la hegemonía de la cual el estado-nación disfrutó. En este nuevo orden en formación, las ciudades tienen un papel determinante (Brenner, 2004; Jessop, 2007). En particular, con respecto a las regiones urbanas, la globalización no tan sólo ha reforzado el papel de éstas de integrarse en ellas mismas y en los flujos de sus estados-nación, (Sassen, 1991; Brenner *et al.*, 2006), sino que también ha reforzado la tendencia hacia la concentración de la riqueza y de la población hacia lugares urbanos particulares (Zook, 2005; Hudson, 2006). En este sentido, la capacidad para gestionar y canalizar los flujos de movimiento (globales, nacionales o locales) se ha convertido en un factor crítico para la inserción de las economías y sociedades nacionales/locales dentro de los procesos globales de la sociedad de la información.<sup>4</sup> De esta reactivación de las ciudades dentro de la sociedad del conocimiento y en particular de las nuevas estrategias urbanas en Europa es de lo que discute la profesora Sara González en la primera contribución al dossier. En particular, comparando las transformaciones de Bilbao, Milán y Newcastle, el artículo analiza los cambios en la gobernanza urbana dentro del marco de la globalización y la creciente urbanización neoliberal con el fin de recolocar estas urbes en las nuevas jerarquías urbanas europeas.

Pero la construcción de «fijos espaciales», contrariamente a lo que pueda parecer, no es una dimensión estática. Es un proceso dinámico, que ni garantiza el éxito de atraer a los flujos,

2. Éstas no han sido las únicas corrientes de pensamiento en aproximarse a la globalización, pero han sido realmente influyentes. No obstante, los estudios sobre la globalización y la pluralidad de enfoques existentes escapan de los objetivos y espacio disponible en este artículo.

3. Eso no quiere decir que las actuales formas de estado se reduzcan al estado keynesiano organizado en torno a la escala nación. Una de las áreas de estudio más trabajadas en el campo de la geografía política es el proceso de reescalación del Estado hacia arriba (por ejemplo, la Unión Europea) y hacia abajo (por ejemplo, la devolución regional) (Brenner *et al.*, 2004; Jessop, 2007).

4. Tal como nota Brenner (1999, págs. 433-444), «las ciudades territorializan capital mediante la aglomeración de infraestructuras relativamente fijas e inmóviles, tales como sistemas de transporte, suministros energéticos, redes de comunicación y otras externalidades que refuerzan formas históricamente específicas de producción, intercambio, distribución y consumo».

ni su gestión a largo plazo (Harvey, 1999). De hecho, a medida que los procesos de globalización se van profundizando y mutando, las estructuras e infraestructuras que permiten el paso de los flujos económicos, culturales y sociales se van transformando. En estas geografías cambiantes son de especial importancia aquellos nuevos espacios que no tan sólo tengan el papel de nodos distribuidores del movimiento, sino que también sean representativos de nuevas formas de sociabilidad urbana. Estos nuevos espacios de sociabilidad son los que Pep Vivas y Ramon Ribera-Fumaz, coordinadores de este dossier, analizan en el segundo artículo del mismo. Centrándose en el caso de las nuevas estrategias de movilidad en Barcelona, el análisis se centra en los nuevos espacios nodales de la ciudad y en cómo éstos representan nuevas formas de relación entre ciudadanos y visitantes en la ciudad digital.

Pero la creciente movilidad urbana no se reduce a la producción de nuevos sitios físicos en la ciudad. Algunas de las transformaciones más importantes de la base económica de las ciudades (postindustriales) son el turismo y el uso de acontecimientos en la ciudad cara a su promoción. Ni el turismo urbano ni los acontecimientos son hechos nuevos. Sin embargo, a diferencia del turismo fordista de la posguerra, son cualitativamente y cuantitativamente diferentes (Garay, 2007). La necesidad por parte de las ciudades de encontrar nuevas oportunidades a medida que su base industrial desaparece, la liberalización del transporte aéreo, la aparición (como ya hemos comentado anteriormente) de las líneas aéreas de bajo coste (con un uso intensivo de las TIC), el turismo urbano de fin de semana y las nuevas formas de distribución entre tiempo de trabajo y ocio son algunos de los factores que ayudan a explicar el aumento espectacular del uso de acontecimientos para ciudades de todos los tamaños como parte integral de sus estrategias económicas. Este nuevo mapa turístico, en el caso de Cataluña, es el que presenta el también coordinador de este dossier especial, Francesc González, en la tercera contribución al mismo.

Pero no todo el movimiento y comportamiento urbano es bienvenido. En este sentido, las TIC desempeñan un papel clave de controlar y ordenar movimientos dentro del espacio urbano y regular los usos de éste, y de crear lo que se ha llamado la «sociedad vigilada» (*Surveillance Society*) (Lyon, 1994). Nuestros movimientos, tanto físicos como virtuales, son constantemente vigilados y controlados. Quizás no hay ejemplo más claro que el uso de circuitos cerrados de cámaras de televisión (CCTV en su acrónimo inglés), tanto en recintos cerrados (aeropuertos, centros comerciales, etc.) como en la calle. La ciudad contemporánea está inundada de CCTV y es en este aspecto que incide el artículo de Jesús Rojas.

Finalmente, en la contribución que cierra el dossier, Óscar López revisa algunos textos clave para entender la relación entre TIC y ciudad. En resumidas cuentas, sin querer ser un dossier en torno a la ciudad inteligente, esta recopilación de artículos

analiza y discute cuatro aspectos directos e indirectos del impacto de las TIC y de la sociedad de la información en la ciudad. No son los únicos: es difícil que lo sean, dada la multitud de procesos de todo tipo que contribuyen a la producción de la vida urbana contemporánea. Sin embargo, sí que apuntan a diferentes procesos sociales, políticos y económicos que tienen un gran impacto en las actuales trayectorias tanto de las ciudades del norte como del sur global. En esta introducción hemos analizado estos procesos sociales, políticos y económicos mediante una de las características de la ciudad moderna que ha tomado más relevancia dentro de las transformaciones llevadas a cabo por la profundización de los procesos de globalización y de las tecnologías de la información y comunicación: el papel de las ciudades en gestionar y atraer la creciente movilidad de personas, objetos, mercancías e ideas por encima de otras escalas espaciales, como son, por ejemplo, los estados-nación.

## Referencias bibliográficas:

- BRAUDEL, F. (1995). *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Phillip II*. Berkeley, CA: University of California Press.
- BRENNER, N. (1999). «Globalisation as reterritorialisation: the rescaling of urban governance in the European Union». *Urban Studies*. N.º 36, págs. 431-452.
- BRENNER, N. (2004). *New state spaces: urban governance and the rescaling of statehood*. Oxford: Oxford University Press.
- BRENNER, N.; JESSOP, B.; JONES, M. [et al.] (eds). (2004). *State/spaces: a reader*. Oxford: Blackwell.
- BRENNER, N.; KEIL, R. (eds). (2006). *The global cities reader*. Londres: Routledge.
- CALETRÍO-GARCERÁ, J.; RIBERA-FUMAZ, R. (2007, 3-4 de mayo). «Mediterranean studies, Braudel and the "mobility turn" in the social sciences». *JISER, Encuentro de Jóvenes Investigadores del Mediterráneo*. Tarragona.
- CASTELLS, M.; FERNÁNDEZ-ARDEVOL, M.; LINCHUAN, J. [et al.] (2006). *Mobile communication and society: a global perspective*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. (1994). *Mil mesetas: capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-Textos.
- DICKEN, P. (2007). *The global shift*. Londres: Sage. 5ª edición.
- ELDEN, S. (2005). «Missing the point: globalization, deterritorialization and the space of the world». *Transactions of the Institute of British Geographers*. N.º 30, págs. 8-19.
- GARAY, L. (2007). *El ciclo de evolución del destino turístico. Una aproximación al desarrollo histórico del turismo en Cataluña*. Tesis no publicada, presentada para el grado de doctor al departamento de Economía e Historia Económica de la Universidad Autónoma de Barcelona.

<http://uocpapers.uoc.edu>

Ciudades en la sociedad de la información, una introducción

- GRAHAM, S.; MARVIN, S. (2003). *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Londres: Routledge.
- HANNAM, K.; SHELLER, M.; URRY, J. (2006). «Editorial: mobilities, immobilities and moorings». *Mobilities*. N.º 1, págs. 1-22.
- HARVEY, D. (1999). *Limits to capital*. Londres: Verso. 2ª edición.
- HEYNEN, N.; KAIKA, M.; SWYNGEDOUW, E. (eds.). (2006). *In the nature of cities, urban political ecology and the politics of urban metabolism*. Londres: Routledge.
- HUDSON, R. (2006). «Region and place: devolved regional government and regional economic success?» *Progress in Human Geography*. N.º 29, págs. 618-625.
- JESSOP, B. (2007). *State power, a strategic relational approach*. Cambridge: Polity (en prensa).
- LYON, D. (1994). *The electronic eye: the rise of surveillance society*. Londres: Polity.
- OHMAE, K. (1995). *The end of the nation-state*. Nueva York: Free Press.
- SASSEN, S. (1991). *The global City: New York, London, Tokyo*. Londres: Verso.
- SENNET, R. (1997). *Carne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza.
- SOJA, E. (2000). *Postmetropolis, critical studies of cities and regions*. Oxford: Blackwell.
- URRY, J. (2005). «The complexities of the global». *Theory, Culture and Society*. N.º 22, págs. 235-254.
- YEOH, B. S. A. (2006) «Mobility and the city». *Theory, Culture and Society*. N.º 23, págs.150-152.
- ZOOK, M. (2005). *The geography of the internet industry: venture capital, dot-coms, and local knowledge*. Oxford: Blackwell.

### Cita recomendada:

RIBERA FUMAZ, R.; VIVAS, P.; GONZÁLEZ, F. (2007). «Ciudades en la sociedad de la información, una introducción». En: «Ciudades en la sociedad de la información» [artículo en línea]. *UOC Papers*. N.º 5. UOC. [Fecha de consulta: dd/mm/aa]. <[http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/ribera\\_vivas\\_gonzalez\\_introduccion.pdf](http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/ribera_vivas_gonzalez_introduccion.pdf)>  
ISSN 1885-1541



Esta obra está sujeta a la licencia Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 2.5 de Creative Commons. Podéis copiar-la, distribuir-la y comunicarla públicamente siempre que especifiquéis el autor y la revista que la publica (*UOC Papeles*); no hagáis un uso comercial; y no hagáis obra derivada. La licencia completa se puede consultar a <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/es/deed.ca>.



**Ramon Ribera-Fumaz**  
Profesor de los Estudios de Economía  
y Empresa de la UOC  
[rriberaf@uoc.edu](mailto:rriberaf@uoc.edu)

Ramon Ribera-Fumaz es profesor en los Estudios de Economía y Empresa en la UOC desde febrero del 2006. Antes de incorporarse a la UOC, era investigador postdoctoral en el Institute for Advanced Studies en la Universidad de Lancaster (Reino Unido). Es doctor en Geografía por la Universidad de Manchester y licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Autónoma de Barcelona. Su investigación gravita alrededor de (1) la reestructuración del estado neoliberal y la gobernanza económica urbana, (2) la articulación entre espacio, economía y cultura y (3) la movilidad en el Mediterráneo. En esta última línea, junto con el Dr. Javier Caletro Garcerá (Centre for Mobilities Research, Lancaster) es coordinador de [www.medmobilities.net](http://www.medmobilities.net).

**Pep Vivas**

Profesor de los Estudios de Psicología y Ciencias de la Educación de la UOC  
[pvivasi@uoc.edu](mailto:pvivasi@uoc.edu)

Doctor en Psicología Social (Universidad Autónoma de Barcelona). Es profesor propio de los Estudios de Psicología y Ciencias de la Educación de la UOC (área de Psicología Social). Es profesor del máster de Investigación en psicología social (Universidad Autónoma de Barcelona). Actualmente es miembro del grupo de investigación sobre Ciudades en la Sociedad de la Información y el Conocimiento (URBSIC) del IN3. Sus temáticas de interés son la teoría de la ciudad, del espacio y del paisaje en el contexto de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación.

**Francesc González**

Profesor de los Estudios de Economía y Empresa de la UOC  
[fgonzalezre@uoc.edu](mailto:fgonzalezre@uoc.edu)

Francesc González es doctor en Geografía por la UAB y profesor de la diplomatura de Turismo en la UOC. Es coordinador académico del posgrado de Turismo cultural de la UOC. Ha publicado diferentes libros, capítulos de libro y artículos en revistas especializadas sobre turismo litoral, actividad turística y ordenación sostenible del territorio, así como diferentes materiales didácticos universitarios sobre turismo. Es investigador del grupo de investigación de análisis territorial y estudios turísticos de la URV y del grupo de investigación ONE (Observatorio de la Nueva Economía) de los Estudios de Economía y Empresa de la UOC.

## artículo

Dossier «Ciudades en la sociedad de la información»

## Trepando por la jerarquía urbana: nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa

Sara González

Fecha de presentación: julio de 2007

Fecha de aceptación: septiembre de 2007

Fecha de publicación: octubre de 2007

### Resumen

Con la globalización, las ciudades, lejos de perder su función, han recobrado un papel más activo como nodos de flujos internacionales de personas, servicios y conocimiento. La apertura de los mercados a la economía global y la creciente neoliberalización exponen las ciudades a la competición internacional por recursos. Los ayuntamientos pasan de ser administradores y distribuidores de bienes y servicios a promotores económicos. Se centran cada vez más en desarrollar políticas para atraer inversiones desde fuera y «trepas» por la jerarquía urbana para ponerse por delante de las ciudades competidoras. La celebración de grandes eventos, la inversión en proyectos estrella de regeneración o estrategias de *marketing* urbano son algunas de las nuevas prácticas de gobernanza que cada vez más se desarrollan en colaboración con el sector privado. En este artículo se exploran las prácticas de gobernanza urbana neoliberal en tres ciudades europeas, Milán, Newcastle y Bilbao, para analizar cómo estas formas de gobernanza se aplican en contextos diversos.

### Palabras clave

ciudades, neoliberalismo, competitividad

### Abstract

*With globalisation, cities, rather than losing their function, have taken on a more active role as nodes for the international flows of people, services and knowledge. The opening of markets to the global economy and growing neo-liberalism mean that cities have to face up to international competition for resources. City councils transform from administrators and distributors of goods and services to economic developers. Increasing attention is paid to developing policies to attract investment from outside and climbing the urban hierarchy in order to overtake competing cities. Organising large events, investing in star regeneration projects or urban marketing strategies are some of the new governance practices that are increasingly being developed in collaboration with the private sector. This article explores the neo-liberal urban governance practices in three European cities: Milan, Newcastle and Bilbao, to analyse how these forms of governance can be applied to different contexts.*

### Keywords

cities, neo-liberalism, competitiveness

Las ciudades son espejos donde leer transformaciones globales pero a la vez actores activos en la transformación social y económica. Los cambios más importantes que han acontecido en las últimas décadas –la tecnología de la información, internet, el abaratamiento del transporte, la globalización del capital, el poder de las corporaciones transnacionales, etc.– han dejado su impronta en la forma en la que las ciudades se conciben, diseñan y gobiernan. Lejos de dejar las ciudades sin una función, al igual que otras revoluciones tecnológicas (los canales, la electricidad o el tren), esta «última ola de infraestructura de redes urbana» convertirá las ciudades, más si cabe, en nodos de intercambio de

información donde el contacto interpersonal todavía es decisivo (Mitchell, 2000, pág. 15),

Las ciudades siempre han sido, desde su inicio, lugares de intercambio, enraizadas en un territorio físico pero a la vez relacionadas en la distancia. De acuerdo con Castells (2000), lo que ocurre cada vez más en una sociedad globalizada es que estos dos niveles (el «espacio de los lugares» y el «espacio de los flujos») se van separando. El *hinterland* de las ciudades o, como Taylor lo llama, el *hinterworld*, deja de ser un área limitada geográficamente y se transforma en una red de flujos internacionales (Taylor, 2001). Dentro de estas redes algunas ciudades se convier-

<http://uocpapers.uoc.edu>

Trepando por la jerarquía urbana: nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa

ten en nodos centrales de gestión del capitalismo, en «ciudades globales», como Nueva York, Tokio o Londres, que aglutinan los centros de poder de las corporaciones internacionales, los mercados financieros más importantes y las empresas de servicios a la producción (Sassen, 1999). En esta nueva etapa, las ciudades se entienden cada vez más como actores principales del desarrollo económico, como motores dinámicos, y no como meros contenedores de acción social.

Este nuevo rol económico de las ciudades viene acompañado de una nueva forma de gobierno urbano. De acuerdo con el geógrafo David Harvey (1989), en las últimas décadas las ciudades cada vez se gestionan más como si fuesen negocios y, más que responder a las necesidades de los ciudadanos, el objetivo ahora es ser competitivas en las redes de flujos internacionales. De ser gestores de la distribución de bienes y servicios colectivos, los ayuntamientos, sobre todo de las grandes ciudades, han pasado a ser verdaderos promotores económicos inmersos en una lógica de mercado. Para poner en marcha este «nuevo tipo de políticas urbanas» (Cox, 1993), el gobierno de la «ciudad emprendedora» (Hall *et al.*, 1998) busca la colaboración con el sector privado; de ahí el concepto de *gobernanza*, que sugiere la concertación entre actores públicos y privados.

Este nuevo tipo de gobernanza urbana puede interpretarse como un síntoma más amplio de un proceso de neoliberalización de los gobiernos occidentales desde la crisis global del capitalismo en la década de 1970. El neoliberalismo es una nueva versión de liberalismo clásico que pretende la expansión del mercado y el principio de competición a todas las áreas de interacción social: educación, sanidad, vivienda, etc. Una primera etapa neoliberal tuvo lugar durante los gobiernos de Thatcher y Reagan y estuvo caracterizada por la minimización del papel del Estado y el «desmantelamiento» de algunas de las victorias sociales de la clase obrera. Esta fase ha sido sucedida o solapada por otro momento de «reconstrucción» (Peck *et al.*, 2002) de nuevas formas de gobernanza en la que el Estado recupera protagonismo para garantizar la libre circulación del mercado y resolver las innumerables crisis que esta expansión del mercado continuamente crea.

Las ciudades se han convertido también en escenarios privilegiados de estas nuevas formas de gobernanza neoliberal. Algunas de las características más importantes de lo que se ha llamado el *urbanismo neoliberal* de acuerdo con Brenner *et al.*, (2002) son:

- Intervención urbana mediante grandes proyectos urbanos que se espera que tengan efectos positivos en el territorio circundante (*trickle down*).
- Aplicación a la gobernanza urbana de criterios de eficacia y eficiencia propios del sector privado.
- Clasificación de las ciudades en jerarquías de acuerdo con criterios de competitividad económica.
- Incorporación a la toma de decisiones urbana de actores

del sector privado y, en menor medida, de la sociedad civil. Se multiplican los partenariados público-privados.

- Importancia de la imagen de las ciudades como reclamo a los inversores en la competitividad interurbana internacional.
- Se aplica una política de «crecimiento a toda costa» (Peck *et al.*, 2002, pág. 47) subordinando las cuestiones de justicia social y medioambiental.
- Subcontratación de empresas privadas para suministrar servicios públicos municipales como recogida de basuras, construcción, iluminación, residencias de ancianos, etc.
- Subordinación de la planificación urbanística a los imperativos del mercado, beneficiando a los propietarios del suelo y posibilitando la especulación.

En este artículo me centraré en las nuevas prácticas de gobernanza neoliberal que se están desarrollando en tres ciudades europeas: Milán, Bilbao y Newcastle.

## Trepando por la jerarquía urbana en Bilbao, Newcastle y Milán

Una de las características del neoliberalismo es que incrementa la competición entre empresas. La competitividad por hacerse con mayor cuota de mercado o abrir nuevos mercados abaratando los precios, subcontratando tareas no principales o eliminando gastos sociales, se convierte en el timón de las empresas. Si, a la vez, la gestión de las ciudades se entiende cada vez más como la de una empresa, ocurre que las ciudades se están empezando a guiar también por criterios de competitividad. Muchos autores han llamado la atención sobre la complejidad y confusión de este término y algunos aseguran que se trata de un mito, ya que las ciudades no se pueden comparar con empresas (Krugman, 1994; Urwin, 2006). ¿Cuál es el principal negocio de las ciudades?, ¿se «cierran» si fracasa el negocio? Sin embargo, aunque la competitividad no sea un término adecuado para describir los objetivos de las ciudades, cada vez más las autoridades locales lo utilizan en su retórica. Podemos decir que se trata de un discurso socialmente construido no necesariamente basado en criterios objetivos contrastados, sino en convicciones compartidas y que se han vuelto hegemónicas entre los círculos de gobernanza urbana.

Esta retórica de la competitividad orienta a las autoridades locales hacia políticas de atracción de inversiones *desde fuera* en vez de centrarse en nutrir los recursos que ya existen. Las ciudades se embarcan en competiciones por atraer olimpiadas, la exposición mundial o la capitalidad cultural europea. Se han construido toda una serie de indicadores para clasificar las ciudades en términos competitivos (Rubalcaba-Bermejo *et al.*, 1995; Taylor *et al.*, 2002): las ciudades más apropiadas para ha-



<http://uocpapers.uoc.edu>

Trepando por la jerarquía urbana: nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa

cer negocios, las ciudades con mejor transporte público, mejor calidad de vida, mejor educación, mejor fuerza de trabajo, etc. Los ayuntamientos revisan con ansiedad la publicación de estos ránquines porque de ellos puede depender la atracción de nuevas empresas, de turistas o de habitantes. La actividad de los ayuntamientos en materia de política urbana se va orientando cada vez más a «trepas» en los ránquines. «Saltar escalas» (de la local a la regional, a la nacional, a la internacional) se convierte en uno de los objetivos más importantes de las actuales ciudades (Jessop *et al.*, 2000).

Pero como apuntan los mismos autores de la tesis del urbanismo neoliberal, no todas las ciudades experimentan las mismas transformaciones. Las ciudades europeas poseen características propias frente a las norteamericanas, latinoamericanas o australianas que las hacen más impermeables a estos cambios. Haussermann *et al.* (2005) especifican, por ejemplo, que las ciudades europeas todavía tienen un porcentaje importante de vivienda social y suelo público que las protege de la extrema segregación espacial (véase un análisis de París en Preteceille, 2000, y de Londres en Hammet, 2003). Además, las ciudades europeas poseen una tradición política propia y a la vez extremadamente diversa que las hace resistir y adaptar estas tendencias (Le Gales, 2002).

Como ciudades europeas, Milán, Newcastle y Bilbao son ciudades muy diferentes pero a la vez poseen características comunes. En primer lugar son tres ciudades de tamaño medio de la Europa occidental (véase la tabla 1) y se localizan en las redes secundarias de ciudades en términos de población, flujos financieros, etc., (es decir, no son capitales de sus respectivos países).

Tabla 1. Población de las ciudades

	Bilbao <sup>1</sup>	Newcastle <sup>2</sup>	Milán <sup>3</sup>
Ciudad	355.667	276.400	1.308.981
Ciudad-región	880.386	1.095.200	3.869.037

Fuente: compilación propia

1: Eustat 2005. La ciudad-región de Bilbao es el «Gran Bilbao».

2: Office of National Statistics, 2005. La ciudad-región de Newcastle es Tyne y Wear.

3: Istat, 2005 y 2006. La ciudad-región de Milán es la provincia de Milán.

En términos de producto interior bruto per cápita y poder adquisitivo, Milán se encuentra a la cabeza, mientras que Newcastle puede considerarse la más pobre. De acuerdo con un estudio de la Universidad de Glasgow que analiza la trayectoria demográfica de ciudades europeas desde la década de 1960, Milán se encuentra en la categoría de *reciente resurgimiento*, Bilbao en *recuperación del crecimiento* y Newcastle en *declive de largo plazo* (Turok *et al.*, 2006). El hecho de pertenecer a diferentes estados-nación quiere decir que poseen regímenes de bienestar diversos, lo que afecta profundamente al impacto de

las políticas urbanas de corte neoliberal. Además, estas tres ciudades están enclavadas en paisajes institucionales muy diversos, donde las relaciones entre el gobierno nacional, regional y local son muy diferentes.

Pero las tres ciudades han sido escenario de políticas urbanísticas de rasgos neoliberales. Desempeñaron un papel nacional e internacional importante durante los primeros momentos de la industrialización (sobre todo Bilbao y Newcastle) y durante la etapa expansiva fordista y hoy en día han perdido este rol fundamental. En la situación actual, donde el discurso de la competitividad interurbana por visitantes, empresas y financiación estatal es hegemónico, las tres ciudades se pueden considerar como «aspirantes», en el sentido de que tienen que competir con otras ciudades que están más arriba en la jerarquía nacional o internacional. En esta competición, las tres ciudades tienen como objetivo «saltar escalas» y formar parte de las ciudades internacionales o mantenerse entre ellas. Para obtener este objetivo de competitividad urbana, las tres ciudades han desarrollado en los últimos años formas de gobernanza neoliberal.

### «Bilbao as a global city»

En Bilbao la estrategia «trepadora» hegemónica de los últimos años ha sido la de hacer de Bilbao una ciudad global. «Bilbao as a global city», en inglés en el original, fue el eslogan del nuevo Plan estratégico para la revitalización del Bilbao metropolitano, publicado en el 2001 por BM30, la asociación público-privada que supervisa el plan estratégico de la ciudad. Aunque ni esta asociación ni el plan estratégico son instituciones formales, son un ejemplo de las nuevas prácticas de gobernanza urbana, que agrupan intereses públicos y privados con el objetivo de convertir Bilbao en una ciudad competitiva internacional. En Bilbao, ser una ciudad global se interpreta como la aspiración por competir económicamente en el mercado internacional de las ciudades, donde la globalización es una oportunidad más que una amenaza (González, 2006). Las instituciones públicas están convencidas de que «las regiones y ciudades compiten entre ellas por la atracción de los mismos flujos: personas, empresas, talento, capital, etc.» (Diputación Foral de Bizkaia, 2003, anexo 2, pág. 7).

Este proyecto trepador de «competitividad urbana» es visible en el nuevo paisaje urbano de Bilbao. Arquitectos estrella firman los nuevos edificios e infraestructuras (Foster, Gerhy, Pelli, Hadid, Calatrava, etc.). Emergen nuevos espacios regenerados con hoteles y pisos de lujo y también el riesgo de gentrificación de barrios obreros (Vicario *et al.*, 2003). La estrategia se completa con el deseo de atraer a una clase profesional creativa, punta de lanza de la sociedad del conocimiento (González, 2006; Rodríguez *et al.*, 2005). La regeneración urbana de Bilbao, aunque recientemente se ha extendido a otros municipios, se ha concentrado casi ex-

<http://uocpapers.uoc.edu>

Trepando por la jerarquía urbana: nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa

clusivamente en las áreas centrales de Bilbao, con más potencial inmobiliario, dejando la revitalización de áreas más periféricas y degradadas socialmente en un segundo plano.

A otro nivel, en los últimos años se ha venido gestando, desde el Gobierno Vasco, una estrategia escalar que promueve la imaginación de la comunidad autónoma como una ciudad-región «que puede permitirle», en palabras del consejero de Ordenación del Territorio, «posicionarse con ventaja en el competitivo contexto internacional de ciudades-región más innovadoras» (Intxaurreaga, 2002, pág. 11). Se trata también de una estrategia para conectar el territorio regional con los ejes de crecimiento europeos (Rullán, 1999). Es una idea en la que las élites políticas vascas combinan su proyecto de apertura internacional y competitividad con las aspiraciones de mayor autonomía política y ulterior superación del Estado español como interlocutor. Sin embargo, este proyecto puede entrar en conflicto con las aspiraciones globalizadoras de Bilbao, que se presenta como la protagonista: «Desde Burdeos a La Coruña la hegemonía bilbaína es indiscutible. Ninguna otra ciudad tiene en toda el área tantas razones para ser la capital económica, financiera, cultural y artística. Éstas son las más importantes» (Ayuntamiento de Bilbao, s/f, pág. 2).

En el caso de Bilbao los actores que han desarrollado el discurso de la competitividad internacional y han subvencionado la regeneración urbana han sido principalmente las autoridades locales, con la Diputación y el Gobierno Vasco. Se trata, por lo tanto, de un modo de gobernanza local dominado por actores estatales que tradicionalmente, desde la época medieval, han sido emprendedores (Del Cerro Santamaría, 2007). Los intereses privados del capital están intrínsecamente representados en la clase política vasca nacionalista, tradicionalmente burguesa. No se trata, por lo tanto, de un neoliberalismo radical, sino adaptado a la situación de un gobierno emprendedor rico en recursos económicos; un modo de gobernanza urbano localista y a la vez globalizante.

## Milán, nodo de una red global

En los últimos años la estrategia escalar aglutinadora en Milán ha sido la de convertirse en un «nodo de una red global». Siguiendo el discurso del «espacio de los flujos» apuntado por Manuel Castells, Milán ha pasado de nodo principal económico en el norte de Italia y «capital moral» de Italia a centro internacional en las redes de intercambio financiero, de conocimiento o de la moda y del diseño. Esta reimaginación espacial está relacionada con la expansión urbana que Milán ha sufrido en los últimos años y que la ha convertido en una «megaciudad-región» del norte de Italia que se esparce en diez provincias, tres regiones e incluso dos estados (Suiza e Italia), y que eleva su área de influencia a 8 millones de habitantes (Balducci, 2005). Milán ha dejado de tener

fronteras claras y definidas; es una «ciudad infinita» (Bonomi *et al.*, 2004), dejando el municipio de Milán sin una clara función. Por otro lado, Milán también ha perdido su hegemonía industrial. Disminuida esta función territorial física, el eslogan «Milán, nodo de una red global», utilizado en una conferencia de la Cámara de Comercio en el 2005 y en un libro de ensayos, reconstruye el papel de Milán en las redes extraterritoriales de servicios y conocimiento. El eslogan coincide con los estudios del geógrafo británico Taylor (Taylor *et al.*, 2002), que listan Milán como octava ciudad con mayor conectividad global. De forma similar a Bilbao, en Milán también las élites políticas regionales ven en el proyecto de globalización de Milán la oportunidad de desligarse de la economía italiana menos competitiva. Así, los intereses regionalistas de la clase burguesa de Lombardía, radicalizados en el partido de la Liga Norte, se unen al proyecto globalizador de las élites locales milanesas. Por otro lado, desde el gobierno central también Milán se considera como una «cuestión nacional» y se han volcado los esfuerzos por mantenerla en lo alto de la jerarquía urbana europea. Ejemplo de ello es la candidatura para la Exposición Internacional del 2015. También como en Bilbao, la mayoría de los proyectos de regeneración urbana unidos a esta estrategia escalar han tenido lugar en el centro de la ciudad y en áreas con potencial inmobiliario. Actualmente se proyectan varios rascacielos y megaproyectos diseñados por arquitectos que también encontramos en Bilbao: Hadid, Isozaki, Pelli o Foster. La mayoría de los proyectos, más que responder a los problemas acuciantes de Milán en materia de polución y acceso a la vivienda, posiblemente los incrementarán (González, en prensa).

Más allá de este discurso de nodo de una red global, no existe realmente un proyecto estratégico de planificación integral para la ciudad y según las asociaciones de vecinos «el ayuntamiento está vendiendo la ciudad a los especuladores inmobiliarios» (Stella, 2007, pág. 4). Se trata de un modo de gobernanza urbano donde el poder reside más en las élites empresariales que entre los políticos y donde las leyes de mercado se imponen a las reglas urbanísticas. El resultado ha sido una ciudad fragmentada y polarizada socialmente. Un reciente informe de la OECD (2006a) ha confirmado esta falta de visión global de ciudad, pero aconseja una solución tan poco creativa como el desarrollo de megaproyectos *a la* Bilbao o Barcelona o la necesidad de Milán de convertirse en una «marca».

## Newcastle, ciudad cultural europea

La estrategia trepadora de Newcastle, en el nordeste de Inglaterra, ha sido la de venderse como una «ciudad europea» centrada en la cultura, la innovación y el conocimiento. Para esto se presentó como una de las candidatas a ser «capital cultural europea» en el 2008. La candidatura se basó en la regeneración urbana de

<http://uocpapers.uoc.edu>

Trepando por la jerarquía urbana: nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa

los frentes de agua del río Tyne, que, como la ría de Bilbao, de ser el eje neurálgico industrial pasó a alojar un museo de arte contemporáneo y un auditorio de música. Como en Bilbao y Milán, esta estrategia escalar se ha materializado en la remodelación de áreas centrales de la ciudad con potencial inmobiliario y en nuevos espacios diseñados por famosos arquitectos, aunque en el caso de Newcastle ha habido menos inversión en proyectos espectaculares. Finalmente la candidatura fue a parar a Liverpool, aunque Newcastle ha hecho lo posible por mantener esta imagen de ciudad cultural y postindustrial. Recientemente esta imagen se ha complementado con una apuesta por la ciencia y la tecnología con un proyecto llamado «Ciudad de la ciencia» mediante el cual Newcastle quiere convertirse en «un *hub* de innovación a escala internacional», de acuerdo con la página web de la Agencia de Desarrollo Regional.<sup>[www1]</sup> Existen, sin embargo, dudas de que este tipo de regeneración esté beneficiando a todos los sectores de la sociedad (Cameron, 2003).

Las estrategias escalares de Newcastle están en línea con discursos que circulan en el ámbito nacional. El discurso de la competitividad interurbana en Inglaterra es hegemónico e incuestionable a todos los niveles, desde el gobierno central hasta las autoridades locales y regionales. Newcastle forma parte del grupo Core Cities, que reúne a las ocho ciudades inglesas más importantes fuera de Londres. El grupo trabaja con el gobierno para establecer una política clara para incrementar la competitividad de las ciudades «provinciales» y ayudarlas a ser «motores de crecimiento económico» (DCLG, 2003). Inspirándose en esta agenda competitiva, otra estrategia escalar que ha tomado relevancia en los últimos dos años ha sido la de la ciudad-región. El gobierno central ha individuado las ciudades con mayor potencial económico donde estrategias de colaboración metropolitana puedan acelerar la competitividad urbana. En Newcastle, se está gestando la «ciudad-región del Tyne y Wear», que comprende la conurbación alrededor de la ciudad de Newcastle. Aunque no se prevé que esta estrategia escalar adquiera formalidad política, se considera la «escala natural económica». Como en Milán y Bilbao, también esta estrategia escalar ha despertado recelos entre los ayuntamientos más pobres y periféricos, que temen que las inversiones se centren en las áreas con más potencial económico. A escala más amplia, Newcastle se encuentra con el problema de que otras ciudades del norte de Inglaterra, como Manchester o Leeds, están creciendo con más rapidez y especializándose en los sectores con más futuro (cultura, medios de comunicación de masas y finanzas) y el gobierno central quiere centrarse en estas ciudades como bastiones de excelencia en el norte.

La estrategia trepadora de Newcastle está limitada, por lo tanto, por su posición relativamente periférica en Inglaterra y

por la poca autonomía política y económica de las autoridades locales y regionales. Un reciente estudio sobre Newcastle afirmaba, a este respecto, que la ciudad no posee una estrategia clara de desarrollo y posee poco liderazgo (OECD, 2006a). Aunque el gobierno de Blair ha comenzado un proceso de descentralización hacia las regiones y ciudades, de momento el resultado ha sido la creación de una multitud de organismos cuasi gubernamentales con poca capacidad de decisión. El modo de gobernanza urbano está fuertemente constreñido por la política urbana y regional del gobierno central, que tiene un fuerte componente neoliberal (Jones *et al.*, 2002).

## Conclusión

El objetivo de este artículo ha sido situar algunas de las transformaciones que están viviendo las ciudades europeas en un proceso de neoliberalización de los gobiernos de países occidentales y latinoamericanos. El neoliberalismo es tanto una ideología económica como una serie de políticas y presupuestos que defienden la extensión del mercado a todas las áreas de la sociedad y la competitividad como la regla de juego. Aunque en una primera fase, en la década de 1970, se centró en el desmantelamiento del Estado, hoy en día el Estado se ha convertido en promotor del libre mercado y en reparador de las crisis que el mercado continuamente crea.

En este contexto de globalización neoliberal, las ciudades han adquirido un rol renovado. Por un lado, los estados-nación han desplazado parte de sus funciones tradicionales a instituciones internacionales o a gobiernos urbanos y regionales. Por otro lado, el sector privado y, en menor medida, la sociedad civil se han involucrado en el proceso de toma de decisiones. En las ciudades esto ha supuesto un cambio en el tipo de gobernanza urbana. Si antes el gobierno de la ciudad se entendía como la gestión de los bienes y servicios públicos y la respuesta a las necesidades de los ciudadanos, ahora, cada vez más, los gobiernos locales se comportan como promotores urbanos. El discurso que se ha vuelto hegemónico y que los políticos locales han socializado es el de la competitividad urbana. Según este discurso las ciudades compiten entre ellas por ciudadanos, empresas, inversiones, etc. Si antes el estado-nación solía decidir cuáles iban a ser los polos de crecimiento dentro del territorio nacional atendiendo a criterios de equilibrio y justicia territorial, ahora cada vez más la acción pública sigue y refuerza las leyes de mercado. La forma de atraer estas inversiones es mejorando el entorno empresarial (*business climate*): bajando los impuestos a las empresas, flexibilizando el mercado de trabajo, mejorando las infraestructuras que

[www1] <http://www.onenortheast.co.uk/>

comunican los centros de «excelencia» de la ciudad (aeropuertos, centros tecnológicos, barrios exclusivos, etc.). Así, las ciudades tradicionalmente más ricas y con más perspectivas de globalización, como Milán y Bilbao, siguen ganando, mientras que las más pobres y periféricas, como Newcastle, se degradan más.

En este artículo hemos visto cómo las tres ciudades analizadas se han embarcado en la reproducción discursiva y material del discurso de la competitividad, desplegando políticas urbanas destinadas a trepar por la imaginada jerarquía urbana. Las tres tuvieron roles nacionales e internacionales importantes durante la industrialización y la etapa fordista desde la década de 1950, pero con la crisis industrial y la globalización han perdido su hegemonía. Las tres ciudades se han afanado en las últimas dos décadas por recuperar esta posición y trepar por la jerarquía urbana. Estos intentos, sin embargo, tienen lugar en contextos diferentes y modos de gobernanza urbanos diversos. En Bilbao, como hemos visto, los actores detrás de estas estrategias son principalmente los gobiernos locales y regionales, que poseen autonomía fiscal y ven reflejadas en las ambiciones globalizantes sus propias aspiraciones de autonomía nacional. En Milán, el liderazgo recae en los actores privados y en los políticos locales, que se basan más en las leyes de juego del mercado que en las del Estado. También aquí, trepar por la jerarquía urbana está relacionado con las aspiraciones regionalistas de la clase burguesa. En Newcastle, las prácticas para saltar escalas están orquestadas y delimitadas por el gobierno central con su política neoliberal. La situación periférica de la ciudad respecto a otros centros urbanos ingleses y la poca capacidad institucional en la región configuran el modo de gobernanza local.

Aunque las tres ciudades se afanan por desarrollar políticas que las distinguen de otros competidores mediante proyectos espectaculares o inversiones en infraestructuras de alta tecnología, el repertorio en realidad es limitado y repetitivo (Peck *et al.* 2002). Como ya hemos visto en este artículo, las tres ciudades utilizan arquitectos similares, invierten en infraestructuras culturales y quieren atraer a la misma clase creativa de profesionales. Más que crear diferencias acaban creado paisajes similares (Griffiths, 1998). Ésta es la paradoja que señalan Peck *et al.*, (2002): las estrategias por crear un clima para las empresas más atractivo las hace además más vulnerables: si se flexibiliza el mercado de trabajo haciendo los despidos más baratos y desincentivando los sindicatos, es más fácil que las empresas se vayan con la misma facilidad con la que han venido.

La conclusión del artículo es que las ciudades europeas están siendo gobernadas cada vez más mediante políticas urbanas de corte neoliberal, aunque el modo de gobernanza local absorbe y adapta estas prácticas de forma diversa. No se trata, por lo tanto, de ciudades que reciben pasivamente la globalización, sino que la reproducen y amplían. Como hemos visto, en este nuevo modo de gobernanza neoliberal urbana, el Estado en todos sus niveles (local, regional, nacional) toma un rol activo de promotor. Esta

conclusión concuerda con el estudio de Moulaert *et al.* (2002) de grandes proyectos urbanos en una decena de ciudades europeas. En esta etapa neoliberal en Europa el Estado, y en concreto el Estado local, no desaparece, sino que se remodela como actor principal en la sustentación del mercado. Pero, como sabemos, el mercado crea desigualdades, y el riesgo son ciudades cada vez más polarizadas.

## Referencias bibliográficas

- AYUNTAMIENTO DE BILBAO (s/f). *Bilbao* [en línea]. Bilbao: Bilbao Convention Bureau. [Fecha de consulta: 23/08/2007]. <<http://www.mmsconferencing.com/nanoc/pdf/BILBAO.pdf>>
- BALDUCCI, A. (2005). «Una visione per la regione milanese». En: P. BASSETTI [et al.] (ed.). *Milano nodo della rete globale*. Milán: Bruno Mondadori, págs. 231-262.
- BASSETTI, P. [et al.] (ed.) (2005). *Milano nodo della rete globale Milano*. Milán: Bruno Mondadori.
- BONOMI, A.; ABRUZZESE, A. (2004). *La città infinita*. Milán: Bruno Mondadori.
- BRENNER, N.; THEODORE, N. (2002). «Cities and the geographies of "actually existing neoliberalism"». En: N. BRENNER y N. THEODORE (eds.). *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*. Oxford: Blackwell, págs. 2-32.
- CAMERON, S. (2003). «Gentrification, housing re-differentiation and urban regeneration: "going for growth" in Newcastle upon Tyne». *Urban Studies*. Vol. 40, n.º 12, págs. 2367- 2376.
- CASTELLS, M. (2000). *End of Millennium, the Information Age: Economy, Society and Culture*. Vol. I. Oxford: Blackwell.
- COX, K. R. (1993). «The local and the global in the new urban politics: a critical review». *Environment and Planning: Society and Space D*. N.º 11, págs. 433-448.
- DCLG (2003). *Cities, Regions and Competitiveness: Second Report from the Working Group of Government Departments, the Core Cities*. Londres: DCLG/UK Government.
- DEL CERRO SANTAMARÍA, G. (2007). *Bilbao. Basque Pathways to Globalization*. Londres: Elsevier.
- GONZÁLEZ, S. (2006). «Scalar narratives in Bilbao. A cultural politics of scales approach to the study of urban policy». *International Journal of Urban and Regional Research*. Vol. 30(4), págs. 836-857.
- GONZÁLEZ, S. (aceptado). «(Dis)connecting Milan(ese). De-territorialised urbanism and disempowering politics in globalising cities». *Environment and Planning A*. Copia accesible escribiendo a la autora: [S.Gonzalez@leeds.ac.uk](mailto:S.Gonzalez@leeds.ac.uk).
- GRIFFITHS, R. (1998). «Making sameness: place marketing and the new urban entrepreneurialism». En: N. OATLEY (ed.). *Cities, Economic Competition and Urban Policy*. Londres: Paul Chapman Publishing.

<http://uocpapers.uoc.edu>

Trepando por la jerarquía urbana: nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa

- HALL, T.; HUBBARD, P. (eds.) (1998). *The Entrepreneurial City. Geographies of Politics, Regime and Representation*. Chichester: Wiley.
- HAMNET, C. (2003). *Unequal City: London in the Global Arena*. Londres: Routledge.
- HARVEY, D. (1989). «From managerialism to entrepreneurialism: the transformation of urban governance in late capitalism». *Geografiska Annaler*. N.º 71b(1), págs. 3-17.
- HAUSERMANN, H.; HAILA, A. (2005). «The European city: a conceptual framework and normative project». En: Y. KAZEPOV (ed.). *Cities of Europe*. Oxford: Blackwell.
- JESSOP, B.; SUM, N. (2000). «An entrepreneurial city in action: Hong Kong's emerging strategies in and for (inter)urban competition». *Urban Studies*. N.º 37, vol. 12, págs. 2287-2313.
- JONES, M.; WARD, K. (2002) «Excavating the logic of British urban policy: neoliberalism as the "crisis of crisis-management"». En: N. BRENNER y N. THEODORE (eds.). *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*. Oxford: Blackwell, págs. 126-147.
- KRUGMAN, P. (1994). «Competitiveness: a dangerous obsession». *Foreign Affairs*. N.º 73, vol. 2, págs. 28-44.
- LE GALES, P. (2002). *European Cities*. Oxford: Oxford University Press.
- MITCHELL, J. E. (2005). *Placing Words. Symbols, Space and the City*. Londres: MIT.
- MOULAERT, F.; RODRÍGUEZ, A.; SWYNGEDOUW, E. (eds.) (2003). *The Globalized City. Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities*. Oxford: Oxford University Press.
- OECD (2006a). *OECD Territorial Reviews: Milan, Italy*. París: OECD.
- OECD (2006b). *OECD Territorial Reviews: Newcastle in the North East, the United Kingdom*. París: OECD.
- PECK, J.; TICKELL, A. (2002). «Neoliberalizing space». En: N. BRENNER y N. THEODORE (eds.) *Spaces of Neoliberalism Urban Restructuring in North America and Western Europe*. Oxford: Blackwell, págs. 33-57.
- PRETECILLE, E. (2002). «Segregation, class and politics in large cities». En: A. BAGNASCO y P. LE GALES (eds.). *Cities in Contemporary Europe*. Cambridge: Cambridge University Press, págs. 74-97.
- RODRÍGUEZ, A.; VICARIO, L. (2005) «Innovación, competitividad y regeneración urbana. Los espacios retóricos de la "ciudad creativa" del Nuevo Bilbao». *Economiaz*. N.º 59, págs. 262-295.
- RUBALCABA-BERMEJO, L.; CUADRADO-ROURA, J. R. (1995). «Urban hierarchies and territorial competition in Europe: exploring the role of fairs and exhibitions». *Urban Studies*. Vol. 32, n.º 2, págs. 379-400.
- RULLAN, O. «La nueva Ley del suelo de 1998 en el contexto del neoliberalismo postmoderno». *Investigaciones Geográficas*. Vol. 22, julio-diciembre, págs. 5-21.
- SASSEN, S. (1999). *La ciudad global. Nueva York, Londres, Tokio*. Buenos Aires: Eudeba.
- STELLA, A. (2007). «Basta gratiacieli e box, Bertinotti aiutaci». *Corriere della Sera*, 21 de mayo de 2007, pág. 4.
- TAYLOR, P. J. (2001). «Urban hinterworlds: geographies of corporate service provision under conditions of contemporary globalization». *Geography*. Vol. 86, n.º 1, págs. 51-56.
- TAYLOR, P. J.; CATALANO, G.; WALKER, D. R. F. (2002). «Measurement of the world city network». *Urban Studies*. Vol. 39, n.º 13, págs. 2367-2376.
- TUOKI, I.; MYKHENKO, V. (2006) *Resurgent European Cities?* [en línea]. Glasgow: Centre for Public Policy for Region. Working paper n.º 2. Septiembre de 2006. [Fecha de consulta: 23 de agosto de 2007]. <[http://www.cppr.ac.uk/media/media\\_5167\\_en.pdf](http://www.cppr.ac.uk/media/media_5167_en.pdf)>
- URWIN, C. (2006). *Urban Myth. Why Cities don't Compete* [en línea]. Londres: IPPR. Centre for Cities. Discussion paper n. 5. [Fecha de consulta 20/08/07]. <<http://www.ipp.org/publicationsandreports/publication.asp?id=453>>
- VICARIO, L.; MARTÍNEZ MONJE, P. M. (2003). «Another "Guggenheim effect"? The generation of a potentially gentrifiable neighbourhood in Bilbao». *Urban Studies*. Vol. 40, n.º 12, págs. 2383-2400.

### Cita recomendada:

GONZÁLEZ, Sara (2007). «Trepando por la jerarquía urbana: nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa». En: P. VIVAS, R. RIBERA y F. GONZÁLEZ (coords.). «Ciudades en la sociedad de la información». *UOC Papers* [artículo en línea]. N.º 5. UOC. [Fecha de consulta: dd/mm/aa]. <[http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/gonzalez\\_sara.pdf](http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/gonzalez_sara.pdf)>



Esta obra está sujeta a la licencia Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 2.5 España de Creative Commons. Puede copiarla, distribuirla y comunicarla públicamente siempre que cite su autor y la revista que la publica (*UOC Papers*), no la utilice para fines comerciales y no haga con ella obra derivada. La licencia completa se puede consultar en: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/es/deed.es>

<http://uocpapers.uoc.edu>

Trepando por la jerarquía urbana: nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa

**Sara González**

Escuela de Geografía,  
 Universidad de Leeds (Reino Unido)  
 S.Gonzalez@leeds.ac.uk

Sara González es doctora en Ciencias Políticas y Sociología (especialidad Sociología Urbana) por la Universidad del País Vasco. Trabaja como profesora de Geografía crítica humana en la Escuela de Geografía, en la Universidad de Leeds (Reino Unido). Sus intereses investigadores se centran en temas de gobernanza territorial y sobre todo en el desarrollo desigual y la injusticia territorial en un contexto de globalización y neoliberalización. En concreto ha realizado investigaciones sobre política urbana y regional en España, Reino Unido e Italia y ha publicado sus trabajos en revistas nacionales e internacionales. Es editora en español de la revista *ACME: International e-Journal for Critical Geographies* <<http://www.acme-journal.org/inicio.html>>.

Página personal: <<http://www.geog.leeds.ac.uk/people/s.gonzalez/>>

<http://uocpapers.uoc.edu>

## artículo

Dossier «Ciudades en la sociedad de la información»

# Ciudades, movilidad y tecnologías: hacia la Barcelona móvil\*

Pep Vivas y Ramon Ribera-Fumaz

Fecha de presentación: julio de 2007

Fecha de aceptación: septiembre de 2007

Fecha de publicación: octubre de 2007

## Resumen

Movimientos, fluidos, recorridos, trayectos, enlaces... Palabras para un discurso urbano caracterizado por la particularidad que tenemos los ciudadanos y las ciudadanas de vivir en un «eterno error». Practicamos de forma cotidiana y de forma colectiva multitud de itinerarios, direcciones, recorridos, viajes, caminos, marchas, navegaciones... mediante un decorado tecnológico, fluido, líquido, etc., construido por una miscelánea de espacios que nos permiten pasar e ir de un nodo urbano a otro.

Este artículo se divide en dos partes muy diferenciadas. En una primera parte –más teórica– enfatizamos, por un lado, qué arquitecturas de estos espacios permiten la movilidad en la ciudad actual y qué tipo de urbanización provocan; por otro lado, destacamos el tipo de prácticas sociales que realizamos en este tipo de espacios. En una segunda parte –más descriptiva– presentamos y analizamos la estrategia que Barcelona sigue para conectarse con otras ciudades móviles y no convertirse, por lo tanto, en un nodo urbano mundial en desuso, mediante la construcción de nuevas infraestructuras para la movilidad; de ellas mostramos algunos ejemplos.

## Palabras clave

ciudades, movilidad, nuevas tecnologías

## Abstract

*Movements, fluids, itineraries, journeys, links... Words for an urban discourse characterised by the particular aspect we have as citizens living in an "endless roaming". Every day, we collectively use a range of itineraries, directions, addresses, courses, journeys, paths, walks, sailings... on a backdrop that is technological, fluid, liquid, etc. and built in terms of a miscellanea of spaces that allow us to come and go from one urban node to another.*

*This article is divided in terms of two clearly differentiated parts. In the first, more theoretical part, we emphasise, on the one hand, the architectures in these spaces that allow for mobility in today's city and the types of urbanisation that lead to them; and, on the other, we highlight the types of social practices seen in these types of spaces. In the second, more descriptive part, we present and analyse the strategy seen in Barcelona, through the construction of new infrastructures for mobility, of which some examples are given, to connect to other mobile cities and, thus, to avoid becoming an unused world urban node.*

## Keywords

cities, mobility, new technologies

*Eppur si muove*  
Galileo Galilei

## Aproximándonos a la urbe en movimiento

La naturaleza urbana y social de las ciudades ha sido, a lo largo de su historia, plástica y cambiante. Las transformaciones de las realidades urbanas seguían un ritmo determinado, bastante

concreto. En el contexto de la sociedad de la información y del conocimiento, sin embargo, los procesos de cambio y metamorfosis urbana ya no siguen la misma cadencia: las ciudades, arquitectónicamente y socialmente, se transforman casi de forma instantánea. La urbe ha actualizado, necesariamente, los adjetivos para caracterizarla y definirla en un sentido líquido (Delgado, 1999), fluido y lleno de flujos. Stephen Graham (2001) propone el concepto de *flowcity* para enfatizar e insistir en la importancia de los espacios de flujos urbanos presentes, en sus arquitecturas

\* Los autores están agradecidos a Javier Caletrió Garcerá por los comentarios hechos en versiones anteriores de este artículo. No obstante, cualquier error y opinión son responsabilidad única de los autores.

y en las prácticas sociales que se ponen en marcha en cada momento.<sup>1</sup> A esta combinación de palabras habría que añadir (en medio de la palabra o bien al final) las nuevas tecnologías. Las nuevas tecnologías están incorporadas en la estructura de estos espacios, forman parte de ellos, conviven en nuestros ambientes más cotidianos como si fueran un elemento químico más del aire de la atmósfera urbana. La tecnología contemporánea gestiona y controla nuestra realidad urbana presente: sin esta tecnología muchas de las infraestructuras urbanas que habitualmente usamos no funcionarían, quedarían saturadas o bien no podríamos movernos ni en ellas ni por ellas.

Sin embargo, aquí no queremos caer en la trampa del determinismo tecnológico. Las nuevas tecnologías por sí mismas no son ni buenas ni malas, ni útiles ni inútiles, sino que están insertadas y articuladas dentro de unas formas particulares de organización de las relaciones sociales (Piore *et al.*, 1984).

Así pues, la arquitectura contemporánea propone convivir en y con una serie de espacios que invitan, sobre todo, a «pasar», a «estar de paso», a «transitar». Habitamos, pues, en los «ambientes de la movilidad» (Bertolini *et al.*, 2003) y es, entonces, cuando «la vida social se parece así, por completo, a un conjunto de conexiones múltiples y extendidas, a menudo a largas distancias, organizadas en ciertos nodos». Las movilidades provocan que en diferentes espacios sociales se organicen nuevas formas de vida social en torno a estos nodos como, por ejemplo, las estaciones, los hoteles, las autopistas, los complejos turísticos, los aeropuertos, los complejos de ocio, las ciudades cosmopolitas, las playas, las galerías de arte y las áreas de servicio. Éstos son los lugares del «movimiento intermitente» (Sheller *et al.*, 2006, pág. 213); espacios que se constituyen en «corredores urbanos» relativamente lisos (Lassen, 2006), por los cuales nos podemos mover fácilmente; «espacios de transición espacial» en los cuales se potencia la concentración de personas en la ciudad tecnológica global (Gottdiener, 2001, págs. 10-11; Sheller *et al.*, 2006, pág. 219); «espacios trayecto» que ofrecen la posibilidad de ir de un nodo a otro en y por una realidad urbana en la cual se mezclan los aspectos físicos y los aspectos virtuales; «tubos espaciales», compuestos por ejes y radios, que crean una red estrechamente relacionada con los movimientos rápidos. Recuperamos en este contexto las palabras de Ascher (2004, pág. 345) cuando dice que: «Ir rápido quiere decir hacer pocas paradas, lo cual produce un efecto túnel y optimiza la concentración y la dispersión de flujos a partir de unas plataformas nombradas *hubs*. Este tipo de organización reticular se extiende no sólo al transporte aéreo, con el desarrollo de inmensas plataformas aeroportuarias, sino también al transporte de mercancías por carretera y tren, con la constitución de plataformas logísticas multimoda-

les ubicadas cerca de los nudos de comunicación e, incluso, al transporte de personas en el medio urbano e interurbano, con la polarización de toda clase de actividades próximas a las estaciones multimodales y a los nudos de carreteras periurbanas». Estas *hubs* o *superhubs* (como expresa Gethin, 1998; Graham, 2001, pág. 9) se han convertido en los puntos estratégicos de las grandes ciudades occidentales –no es casual, pues, que en estas plataformas se invierta económicamente– y son los lugares donde las transformaciones urbanas son más visibles, así como el aumento de la movilidad, incluyendo la forzada (desde el sin papeles hasta el viajero suburbano expulsado de la ciudad por los precios de la vivienda). También son lugares donde la inmovilidad se hace más palpable (al lado del hombre de negocios entrando rápidamente en las terminales aeroportuarias podemos encontrar al turista de bajo coste casi parado en largas colas o al migrador económico del sur global completamente inmobilizado, por ejemplo).

Finalmente, también podemos entender estos «espacios urbanos» en el sentido que otorgaba Michel Foucault (1984) a los emplazamientos y a las yuxtaposiciones, es decir, a los espacios que se constituyen como «espacios de vecindad» con otros espacios y que el autor nombró como heterotopias. Los espacios «heterotópicos», en el sentido apuntado por Foucault, tienen más relevancia en la realidad urbana tecnológica que estamos describiendo, ya que en este contexto se puede entender la ciudad heterotópica como una urbe repleta de espacios que son y existen en relación a otros espacios, los cuales están conectados mediante diferentes lógicas que los agrupan, los relacionan, los definen... y por los cuales vamos pasando instante tras instante.

Desde nuestro punto de vista, las principales transformaciones sociales y urbanas se producen en los «espacios urbanos» que acabamos de describir y definir anteriormente. Por eso, en este artículo, en el primero y segundo apartado, queremos centrar nuestra atención en estos espacios, en sus arquitecturas y en las prácticas sociales y urbanas que ponemos en juego y, al mismo tiempo, insistir en la imbricación de la ciudad, la movilidad y las nuevas tecnologías. En una tercera parte del artículo nos aproximaremos a la sociedad urbana que tenemos más cerca, la realidad de Barcelona, y describiremos algunos de los principales proyectos que transformarán la ciudad actual a escala urbanística y, sobre todo, que tienen que potenciar y asegurar la plena movilidad en esta urbe. Con las reflexiones finales intentaremos mostrar cuáles son los efectos de esta transformación barcelonesa en las arquitecturas híbridas y en las prácticas urbanas de esta ciudad para que pueda convertirse en una ciudad móvil.

1. El estudio de la movilidad urbana no se limita sólo a la capacidad de movimiento de las personas o los vehículos, sino también a la gestión de los flujos de energía, recursos (agua, comida, etc.), desperdicios, ideologías, etc.



## Arquitecturas híbridas para la movilidad

Para comprender la ciudad contemporánea y la continua circulación de flujos que pasan por ella, un factor clave es estudiar la infraestructura material, que no tan sólo permite la circulación de personas y objetos por la ciudad, sino que también permite observar el afloramiento de los resultados (positivos y negativos) hacia ella. Es decir, para comprender el porqué de los patrones actuales de la movilidad de la urbe es necesaria una perspectiva que se centre en la plétora de «sistemas de conexiones o circulaciones (interrelacionados y en red) que afectan relacionadamente las múltiples y variadas materialidades y distancias» (Urry, 2003, pág. 245) que se producen en ella. Así pues, un análisis de este tipo tiene que tener en cuenta cuatro características de los sistemas de infraestructura de movilidad importantes:

1. Estas materialidades no siempre son evidentes. Los cables, tubos, conductos, sistemas de control u ondas eléctricas no son visibles (Graham, 2006) y, de la misma manera, la falta de visibilidad de estas materialidades y de los flujos que circulan por ellas «mantienen las relaciones sociales y los mecanismos de poder donde están inscritos y realizados mediante estos flujos ocultos» (Swyngedouw *et al.*, 2001, pág. 121).
2. A pesar de ser infraestructuras materiales, no podemos reducirlas a sus características físicas. La infraestructura de movilidad implica acoplamientos heterogéneos de cuerpos, tecnologías, textos, arquitecturas, afectos, etc., mediante los cuales las ciudades se producen y reproducen (Urry, 2005).
3. La producción y reproducción no se limita a la geografía de la ciudad ni a la geografía social. Por un lado, esta infraestructura se construye y evoluciona dentro de un contexto multiescalar (por ejemplo, la construcción de un aeropuerto depende de fondos y legislación de tipo estatal, europeo e internacional) y dentro de una topografía relacional que va más allá de las fronteras administrativas locales y nacionales (por ejemplo, los flujos de migración). Por otro lado, su producción y reproducción es un proceso de transformación de las sionaturalezas desde la local –por ejemplo, la calidad del aire por congestión de tráfico– a la global –por ejemplo, el calentamiento global (Heynen *et al.*, 2006).
4. La complejidad y sofisticación de los sistemas de movilidad los hace también más vulnerables a fallos tecnológicos producidos por errores de diseño, sobrecarga de sistemas, atentados, degradación ambiental o desastres «naturales». Así pues, la capacidad de absorber choques externos o resiliencia es clave (Hannam *et al.*, 2006).

En síntesis, el acoplamiento de infraestructuras e instituciones que permitan la movilidad no implica ni que todos los espacios

estén igualmente conectados ni que todo el mundo (ni todos los objetos ni ideas) puedan escoger cómo, cuándo y por dónde moverse. La capacidad de movilidad se diferencia socialmente y el impacto de los choques sobre estos acoplamientos también es desigual, como mostró, por ejemplo, el huracán Katrina en Nueva Orleans (Sheller *et al.*, 2006; Creswell, 2006).

Así pues, teniendo presente la realidad social, ambiental y tecnológica urbana que se reconstruye mediante los cuatro aspectos que acabamos de mencionar, podríamos recuperar el concepto de la «urbanización ciborg» propuesto por Gandy (2005). Como comenta este autor, esta idea puede servir para comprender la simultaneidad de experiencias urbanas concretas e imaginarias que se conciben en esta estructura real/virtual, visible/invisible, explícita/implícita... que nos rodea. Así pues, y en palabras de Picon (1998), en la actualidad las metrópolis se han convertido en un territorio para los ciborgs (Picon, 1998). Esta figura sirve para explorar las complejidades tecnológicas urbanas en la ciberciudad actual, construida por una arquitectura de interfaces entre el mundo virtual y el mundo físico presencial. Christine Boyer (1992, 1996) apunta el concepto híbrido de ciberciudad para denotar la inseparable fusión entre las relaciones mediatizadas por las nuevas tecnologías y por la presencia humana y el movimiento dentro de y entre los espacios urbanos. La materia social, económica, urbana y arquitectónica de la realidad del presente es híbrida. Dentro de esta hibridez habitamos nosotros. Como dicen Sheller y Urry (2006, pág. 221): «el siglo XXI está organizado en torno a nuevas "máquinas" que se conectan con "las personas" para que éstas tengan más capacidad de movilidad por un espacio construido en un pequeño mundo de conexiones para "ir". Así, pues, "las personas" se convierten en diferentes nodos de múltiples máquinas de habitar y de moverse. [...] Mediante el hecho de habitar (o de internalizar) estas máquinas humanas se conseguirá que tomen vida. Estas máquinas están miniaturizadas, privatizadas, digitalizadas y movilizadas; incluyen case-tes de bolsillo, iPod, teléfonos móviles, televisiones individuales, ordenadores portátiles conectados a internet, coches/bicicletas de tamaño reducido, viajes de realidad virtual, lugares de teleinmersión, agendas personales, conexiones inalámbricas wi-fi, helicópteros, barcos de tamaño reducido, y muchos otros ingenios que surgirán. Estas máquinas estarán imbricadas con el aspecto corporal» (Buli, 2000 y Callon *et al.*, 2004). O utilizando otras palabras: los ciudadanos y las ciudadanas del presente nos hemos convertido en unos híbridos urbanos móviles en el sentido que propone Simmel (1999, citado en Baltà, 2007, pág. 47): por ejemplo, somos *carsons* (*car+person*), *bisons* (*bicycle+person*), o *putrasons* (*public transport+person*); y, además, estas «combinaciones urbanas híbridas las rodean, mediatizan y gestionan las nuevas tecnologías.

De esta manera, la urbe actual está repleta de ciborgs urbanos. «Sólo se tiene que pasear por las ciberciudades para constatar la afortunada confluencia de la tecnología con el aspecto

humano. En suma, la amalgama de [ciudadanos] que pasean por una superficie heterotópica, vivida y practicada simultáneamente por Borges, el chico de la iPod, la chica del móvil, Foucault, el abuelo de la Palm, la abuela de la cámara web y el chat, Simmell, el profesor de radio FM, Perec, la bicicleta, el banco, el urbanista de Barcelona, la oficina, la sirena de la ambulancia, el ordenador, la acera, el sabor de la Guinness... Como un entrañable *aleph* sin tiempo ni lugar, poblado de nodos vivientes y de dadaístas curiosos» (Mora, 2006, pág. 8). En definitiva, la «urbanización ciborg» emerge, por un lado, para conceptualizar la conexión entre las personas que habitan y andan por la ciudad y la tecnología; por otro lado, para destacar la imbricación entre los espacios digitales y presenciales.

## Prácticas urbanas transitorias y nómadas

La existencia de los espacios (que comentábamos en la introducción) también depende del conjunto de relaciones y de prácticas sociales diferentes que se pongan en marcha en estos espacios y que provoquen, en cada momento, formas sociales en proceso de constante transformación y cambio sin que seamos capaces de delimitarlas exactamente. Vivimos en espacios «conocidos o concretos», con los cuales obtenemos ciertas experiencias urbanas; sin embargo, sobre todo, también residimos en espacios que se encuentran «en medio»; en espacios que son conectores de otros espacios, aunque su existencia pueda resultar fugaz, como el paso momentáneo por el pasillo que comunica una estación de tren con un andén de un metro. Así pues, Michel de Certeau (1984) ya anunciaba que los espacios se crean a partir del conjunto de prácticas, de movimientos que se ponen en funcionamiento: el espacio, cualquier espacio social y urbano, «se construye mediante el cruce de movimientos» (Baltà, 2007, pág. 14) que coinciden en un espacio, momento y lugar. A la vez que realizamos nuestras acciones sociales, nuestros movimientos urbanos, etc., usamos las nuevas tecnologías para poder interactuar con personas que están moviéndose en otros espacios situados en otros ámbitos de la ciudad tecnológicamente líquida, cambiante y repleta de flujos. Estamos físicamente en un espacio de tráfico concreto, es decir, nuestro movimiento está presente en un espacio que estamos atravesando, pero al mismo tiempo también está presente en nuestras palabras, nuestras acciones sociales, etc., en otros espacios presenciales. Creamos conexiones, por lo tanto, a menudo complejas, ya que incluyen personas, objetos y tecnologías múltiples y distantes entre espacios y tiempo (Sheller *et al.*, 2006; Law, 1994; Murdoch, 1995). En el espacio virtual actuamos de una manera parecida: en el mundo de la World Wide Web, la presencia de las otras personas se hace presente mediante un sencillo clic. La arquitectura de internet es muy sencilla: las paredes entre un espacio social y otro son muy finas y permeables, ya

que los grados de separación entre «uno» y «otro» se desmenuzan al poder acceder, casi de forma instantánea, a una página web, a un chat, etc. Las fronteras se difuminan en la realidad urbana tecnológica contemporánea. En definitiva, hay que entender estos «espacios de tránsito», como hemos insistido anteriormente, como espacios practicados, construidos por las prácticas urbanas, y teniendo en consideración que las prácticas sociales y urbanas actuales, como hemos subrayado, no tienen ninguna intención de acotar los territorios ni los lugares.

Hay que insistir, de nuevo, en que estos tipos de prácticas sirven para comentar que las urbes no sólo acogen ciertas materialidades arquitectónicas, sino que, especialmente y espacialmente, también hospedan un conjunto de maneras de practicar las ciberciudades y, consecuentemente, de entenderlas y concebirlas. Todo queda conectado directamente con la sociabilidad urbana, es decir, con las relaciones que los ciudadanos y las ciudadanas establecen en estos espacios urbanos –las interacciones sociales que se producen en su interior–, pero también con las relaciones que mantenemos con ellos –y que hacen que den lugar a uno u otro significado social. Las sociabilidades actuales, productos resultantes de los elementos sociales urbanos tecnológicos de la actualidad, son discretas, superficiales, fluidas y cambiantes (Baltà, 2007, pág. 54). Parece, pues, que para que las sociabilidades urbanas tomen cuerpo en el contexto urbano actual, necesitamos inventar una geografía de los «puntos de paso obligado» (Singleton *et al.*, 1998). Estos puntos constituyen conductas inevitables –cuellos de botella que alberguen una narrativa de la movilidad mediatizada tecnológicamente– por los cuales se tiene que pasar para articular tanto la subjetividad colectiva como la forma de ser de cada una y cada uno de nosotros.

El adjetivo *transitorio* hay que relacionarlo también con el tipo de prácticas sociales que se están dando en estos espacios urbanos que estamos describiendo. Lo usamos porque incorpora, al mismo tiempo, significados que están ligados directamente con el espacio (tráfico, movilidad, traspaso, etc.) y con el tiempo (efímero, momentáneo, cambiante, etc.). En definitiva, espacios que no construyen una identidad social no fija, sino procesal y móvil: una identidad nómada. Así pues, nos introducimos, nos insertamos, nos infiltramos, nos mezclamos... dentro de y con el metarelato de la urbe tecnológica actual y vamos arriba y abajo, a derecha e izquierda, hacia el norte o hacia el sur, hacia el este o el oeste, hacia los centros disueltos, hacia los extremos, hacia los umbrales, hacia los nuevos centros, hacia los «lugares de paso», etc., a una velocidad que en la minoría de las veces permite que los lugares, los espacios, los paisajes por los cuales traspasamos se puedan admirar –pero que en la mayoría nos pasan totalmente desapercibidos, ya que el mismo ruido de la ciudad hace imposible que nos podamos detener, ni que sea un instante, a apreciarlos.

Al convertirnos, pues, en nómadas urbanos, nos desprendemos del sentido erróneo de la posesión de un territorio, de un

sitio, de un espacio concreto. Gilles Deleuze *et al.* (1988) describen dos especialidades muy diferentes: por un lado, el espacio sedentario construido mediante muros, recintos o recorridos por éstos; y por otro lado, el espacio nómada, que es liso. «En otras palabras, el espacio sedentario es más denso; el espacio nómada es menos denso, más líquido, y por lo tanto, es un espacio vacío. El espacio nómada es un hueco infinito deshabitado y a menudo impracticable: un desierto donde resulta difícil orientarse, al igual que en un inmenso océano, donde la única huella que se reconoce es la huella dejada al andar, una huella móvil y evanescente (Careri, 2005, pág. 38-42). Así la «subjetividad nómada» posee la peculiaridad de conocer el territorio palmo a palmo, de ir descubriendo con el trayecto aquel espacio liso que todavía no ha experimentado. La identidad nómada es aquella que va ocupando aquel espacio vacío, que lo va habitando, que lo va poseyendo, que se aferra sin querer marcharse, sin quererse ir» (Deleuze *et al.*, 1988). En este proceso de translación por el hueco, ella misma se va llenando de formas sociales y de significados urbanos con la ayuda de la experiencia del proyecto. Una vez llegado a este punto, se inicia un nuevo trayecto en una nueva realidad, en la cual empieza a desprenderse de aquello que se había llevado del primer viaje e inicia un proceso de destierro, de desprenderse de todo aquello que ha acumulado, pero al mismo tiempo es un proceso de conocer nuevos lugares y de insertarse de nuevo en la tierra más próxima que la circunde. Y llegados a este punto, gira de nuevo, para iniciar ya un tercer viaje de desterritorialización (Deleuze *et al.*, 1988). I así sucesivamente por tantos viajes y trayectos como seamos capaces de hacer. «Por tanto, los desplazamientos nómadas designan un estilo creativo de transformación; una metáfora performativa que permite que surjan encuentros y fuentes de interacción de experiencia y de conocimiento insospechadas que de otra manera difícilmente tendrían lugar» (Braidotti, 2000, pág.32). Dada esta posibilidad de hacer múltiples trayectorias y esta capacidad de transformar el aspecto urbano, la «subjetividad nómada» se ha convertido en la actriz principal de la época tecnológica actual. No podemos evitar pensarnos, vernos, observarnos siempre en incesante movimiento y en constante transformación. Las subjetividades colectivas son plásticas por naturaleza, por todo este hervidero que nos acompaña siempre, pero sobre todo porque están rodeadas de una naturaleza cambiante –que no es otra que las palabras urbanas en constante movimiento. Las mismas palabras hacen que la identidad sea como un «juego de fronteras móviles» (Gatti *et al.*, 1999) que, momento tras momento, instante tras instante, están escribiendo y reescribiendo nuestra historia social y colectiva. Una narratividad que hoy en día está repleta de velocidad, de precipitaciones, de procesos estacionarios, de pausas como procesos, de ambivalencias, de mezclas urbanas y culturales, etc., y todo con un mar de fondo tecnológico implícito.

## Transformando Barcelona: espacios para la movilidad

En estos momentos, la movilidad de Barcelona es un tema de actualidad. La ciudad está inmersa en uno de sus procesos de transformación urbanos más importantes, relacionado directamente con algunas infraestructuras que tienen que facilitar y potenciar el transporte de las personas, mercancías, etc., por la ciudad. Así pues, ahora mismo se están construyendo algunas de las siguientes infraestructuras:

### a) Estación de alta velocidad de la Sagrera

La futura estación de la Sagrera, aún por construir, asegurará no sólo el tráfico de los trenes de alta velocidad, sino que también doblará la capacidad de la frecuencia de los trenes de cercanías del área de Barcelona. Así pues, en esta estación habrá 22 vías: 10 de alta velocidad, 8 de trenes de cercanías –en un primer nivel– y 4 de metro –en un tercer nivel– de las líneas 4 y 9. En este nuevo espacio nodal para la movilidad de la ciudad, el nivel intermedio servirá como vestíbulo de intercambio y también acogerá áreas destinadas al aparcamiento de coches y a la estación de autobuses. Se prevé que pasarán por esta estación más de 60 millones de usuarios cada año.

Esta infraestructura provocará en el entorno más próximo una considerable transformación urbana, convirtiéndose en un «punto de paso obligado» de Barcelona, en un nuevo centro nodal de la ciudad. En la misma estructura arquitectónica o a su alrededor se localizarán oficinas, comercios, viviendas y equipamientos.



Fuente: <www.gencat.net>

Figura 1. Imagen virtual de la futura estación del AVE

### b) Terminal sur del Aeropuerto

La terminal sur del Aeropuerto de Barcelona entrará en servicio, previsiblemente, durante la primavera de 2009. La construcción de este espacio de tráfico está enfocada desde dos perspectivas: la primera, considera la terminal como un nodo de comunicaciones y, la segunda, como un centro de servicios. Así pues, este edificio será un complejo estructurado alrededor de tres elemen-

Fuente: <<http://www.aena.es>>

Figura 2. Imagen virtual de la futura terminal sur del Aeropuerto de Barcelona

tos. El primero, un edificio procesador –donde se facturará, se recogerán los equipajes y habrá una zona comercial. El segundo, un elemento conformado por dos espacios accesorios laterales y uno longitudinal destinados al embarque de pasajeros. Y finalmente, el tercero, que se convertirá en un centro de transportes o vestíbulo internodal, es decir, el espacio donde esta terminal se conectará con los otros medios de transporte de la ciudad (línea 9 del metro, autobuses, taxis, etc.).

Los objetivos principales de esta ampliación son: «conseguir una capacidad de 40 millones de pasajeros al año, conseguir una frecuencia de 90 operaciones a la hora, disponer de 90 posiciones para estacionar aviones asistidas por pasarelas telescópicas, alcanzar las 1.900 plazas de aparcamiento, habilitar cerca de 300 hectáreas para el desarrollo industrial y comercial, aumentar el espacio para actividades y servicios de las compañías aéreas (Martínez, 2003, pág. 6). Así pues, con la construcción de este nuevo espacio urbano se asegurarán unos índices de movilidad aérea tanto de pasajeros como de mercancías que estarán en consonancia con los índices globales de movilidad de otras ciudades.

### c) Línea 9 de metro

Esta línea –actualmente en construcción– será, con un recorrido de 43 kilómetros, la más larga de Europa. Cruzará toda la ciudad barcelonesa con el objetivo de conectar barrios o zonas que en la actualidad todavía no disponen de este transporte público: por ejemplo, el eje Carlos III-Ronda del Mig-Travessera de Dalt y el eje de Sant Martí-La Sagrera. Además, enlazará la urbe con otros puntos logísticos importantes como, por ejemplo, la zona de actividades logísticas del puerto (ZAL), la Zona Franca y el Aeropuerto del Prat. Asimismo, su construcción también comportará la conexión o nuevas conexiones con otras ciudades y municipios

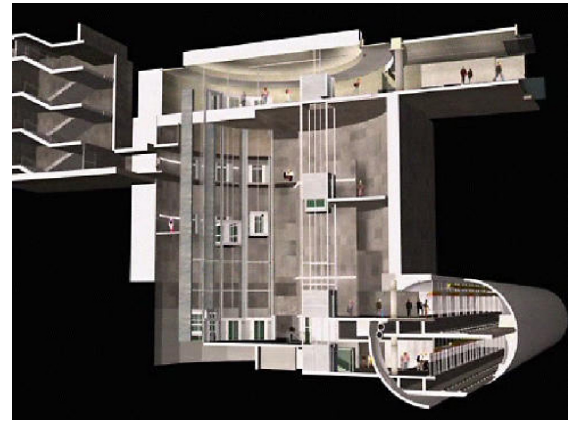
Fuente: <[www.gencat.net](http://www.gencat.net)>

Figura 3. Imagen virtual de las futuras estaciones y andenes de la Línea 9 del metro

vecinos como, por ejemplo, el Prat de Llobregat, Hospitalet, Santa Coloma de Gramenet, Badalona, etc. Dos cuestiones importantes destacamos de esta infraestructura para la movilidad: la primera, que el «tubo» del metro pasará a gran profundidad –así se evitan las otras líneas de metro, de ferrocarril y otros servicios: red de alcantarillado, red de telefonía, etc. Así pues, «las estaciones de la L9 tienen una profundidad de entre 35 y 70 m, ya que la línea tiene que cruzar todas las otras líneas del metro. En la mayor parte del trazado, el túnel se ha diseñado de manera que permita colocar una vía encima de la otra. [...] Las estaciones de la L9 se han diseñado de forma vertical. En un nivel superior, a la altura de la calle, encontraremos el vestíbulo. Y en un nivel inferior, el andén. Unos ascensores de alta capacidad y de desplazamiento rápido unirán un nivel y el otro, coordinados con la llegada del tren al andén» ([www.gencat.com](http://www.gencat.com)).

La segunda característica que destacamos es la construcción de 46 estaciones, 16 de las cuales serán intercambiadores con otros medios de transporte: Metro, Ferrocarrils de la Generalitat, cercanías de Renfe, AVE, etc.

### d) Reforma de la plaza de les Glories

Esta modificación de la estructura urbanística y arquitectónica de la plaza de las Glories de Barcelona se convertirá en una de las puertas de entrada del distrito 22@ y la convertirá en un centro internodal del transporte de la ciudad. Será, pues, un espacio para la movilidad, ya que, después de la reordenación del sistema ferroviario, se construirá un nuevo intercambiador de ferrocarril, metro y tranvía. Asimismo, la reforma contempla la modificación del nudo vial actual: las principales vías urbanas de la ciudad –la Diagonal, la Meridiana y la Gran Vía– en su sitio de cruce, que actualmente tienen tanta presencia en este espacio urbano de la ciudad, se soterrarán al paso de plaza de las Glories. Eso provocará

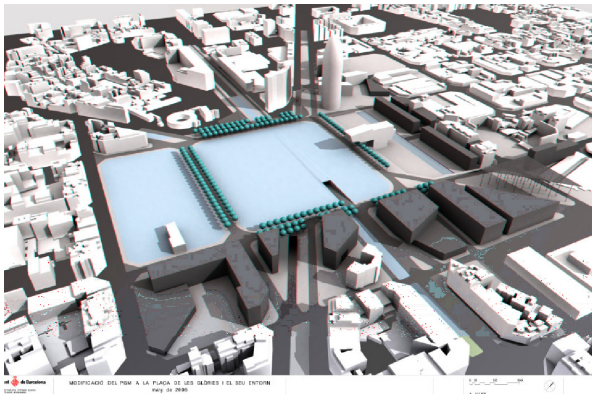


Figura 4. Imagen virtual de la futura plaza de las Glorias

que la actual barrera urbana y social de esta zona se convierta en un espacio de unión –un parque verde de grandes dimensiones– entre el Ensanche, el Pueblo Nuevo (22@) y el Clot. La actuación arquitectónica y urbanística también contempla la remodelación de los alrededores con nuevas viviendas, oficinas (edificio Ona, torre Agbar, etc.) y equipamientos (Museo del Diseño y de las Artes Decorativas, nuevo Mercado de los Encantes, etc.).

La realidad urbana virtual desprende imágenes de Barcelona como éstas. Imágenes que nos ayudan a imaginar cómo será la Barcelona del futuro. Imágenes que, en cierta medida, en estos momentos, traspasan la realidad de la red y empiezan a tomar forma física. Por ejemplo, las obras del Aeropuerto avanzan a buen ritmo y su armazón es visible justo en medio de las dos pistas de aterrizaje y de despegue del Aeropuerto del Prat. La tecnología no sólo sirve, como hemos observado en estas imágenes, para diseñar y proyectar las infraestructuras que acabamos de ejemplarizar, sino también de soporte en el momento de construir estos espacios urbanos (por ejemplo, para perforar el túnel de la línea 9 del metro se están utilizando tuneladoras de última generación). Finalmente, las nuevas tecnologías serán la pieza principal en la gestión de estas infraestructuras, asegurarán su uso y el tráfico de los ciudadanos y también se convertirán en un elemento más en la atmósfera de las mismas, ya que asegurarán la conexión de los usuarios a la red virtual en el momento en que estos usuarios estén en movimiento.

## Reflexiones finales: ¿una Barcelona móvil?

Barcelona, mediante los proyectos para la movilidad que hemos ejemplarizado en el punto anterior y otros proyectos que también guardan relación con la movilidad de la ciudad (intercambiador Sagrera-Meridiana, intercambiador de la Diagonal, prolongación

de la línea 5 del metro hasta el Valle de Hebrón, prolongación de la línea 3 del metro hasta la Trinidad, etc.), está transformando y creando las condiciones para una Barcelona móvil en algunos de los aspectos que hemos querido subrayar en los apartados anteriores. Nuevas infraestructuras tecnológicamente preparadas, nuevas arquitecturas para moverse, nuevos espacios para asegurar que la multitud esté en tráfico, nuevas prácticas sociales, tecnológicas y urbanas.

Así pues, con la construcción de estos nuevos «espacios de transición espacial» se potencia y se amplía la conexión de nuevas materialidades implícitas (cables, tubos, conductos, etc.); se promueve que los cuerpos de las personas que están en movimiento se imbriquen todavía más con las tecnologías, los artilugios, las arquitecturas de estos espacios; se fomentan, a escala local y global, las conexiones entre los diferentes espacios internos y externos para asegurar una movilidad líquida y fluida. En resumidas cuentas, la realidad urbana de Barcelona se está transmutando, mediante la construcción de estos espacios y mediante el desarrollo de otros proyectos tecnológicos (como, por ejemplo, el 22@), para convertirse en una realidad urbana híbrida, donde, simultáneamente, podamos vivir una multitud de experiencias tecnológicas y urbanas que son el resultado de vivir en esta mezcla de mundo real/virtual que nos rodea.

Las nuevas tecnologías están, en estos momentos, muy presentes en Barcelona. Con estas nuevas construcciones, con estos nuevos proyectos... la presencia de la tecnología en la calle, en los edificios, en los metros, en los trenes de cercanías, en las estaciones de metro y de tren, etc., todavía será más evidente. La tecnología, en este contexto, condicionará, todavía más, nuestras formas de movilidad y asegurará que nos podamos mover y comunicar en y entre ambas realidades: la realidad barcelonesa presencial y la realidad barcelonesa virtual. Los ciudadanos que se muevan por Barcelona dispondrán, en principio, de unas condiciones óptimas para poder realizar prácticas urbanas imbricadas directamente con las nuevas tecnologías e interactuar y comunicarse con ciudadanos que estén en otros espacios físicos o virtuales.

Desde nuestro punto de vista, la discusión de la movilidad en Barcelona va más allá del déficit histórico, económico y político. Cuando se diseñan y se construyen infraestructuras como las que hemos destacado en este artículo, aparte de asegurar las inversiones para la construcción, se trata de asegurar el tráfico constante de personas, de mercancías, de información, etc. por la ciudad. Es decir, de asegurar unas prácticas para la movilidad, sean del tipo que sean, imbricadas directamente con las nuevas tecnologías. Barcelona, como las ciudades más importantes de la ciudad digital global, necesita movimiento. Sin movimiento, la ciudad no podría sobrevivir ni socialmente, ni económicamente, ni turísticamente. Por lo tanto, lo que se pretende con la construcción de los espacios para la movilidad es que la ciudad sea el máximo de accesible, es decir, que esté conectada con otros *hubs* de toda Europa y del mundo. Barcelona se asegura, de esta

manera, la supervivencia, como uno de los nodos de conexión de esta cibercidad global que nosotros conocemos perfectamente, ya que estamos transitando constantemente por ella. Pero lo que no queda tan claro es qué Barcelona sobrevivirá. La construcción material y virtual de la infraestructura necesaria también esconde relaciones de poder, privilegia flujos, prácticas y grupos sociales determinados por encima de otros. Estos proyectos no refuerzan la posibilidad de movimiento en general, pero facilitan la canalización de los que quieren o pueden moverse o bien pararse (Graham, 2006). Finalmente, en un mundo cada vez más interconectado y con más movimiento, la necesidad de más flujos de personas y objetos topa con la degradación medioambiental y las tensiones entre el crecimiento económico y la sostenibilidad. Así pues, es de importancia crítica el análisis del modelo de Barcelona con el fin de garantizar no tan sólo la competitividad económica de la ciudad, sino también su relación con formas urbanas socialmente y ambientalmente más justas.

## Bibliografía:

- ASCHER, F. (2004). «Multi-mobility, multispeed cities: a challenge for architects, town planners and politicians». En: A. FONT (ed.). *The explosion of the City, Morphologies, Observations and Motions* (pág. 352-363). Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya: Barcelona.
- BALTÀ, J. (2007). *Moviment quotidià: Trajectòries, Subjectes i Sociabilitat*. Bellaterra: Universidad Autónoma de Barcelona. Trabajo de investigación no publicado.
- BERTOLINI, L.; DIJST, M. (2003). «Mobility Environments and Network Cities». *Journal of Urban Design*, n.º 8 (1), pág. 27-43.
- BRAIDOTTI, R. (2000). *Sujetos nómadas*. Barcelona: Paidós. Colección Género y cultura.
- BOYER, C. (1992). «The imaginary real world of cybercities». *Assemblage*, n.º 18, pág. 115-127.
- BOYER, C. (1996). *Cybercities: Visual Perception in the Age of Electronic Communication*. Nueva York: Princeton Architectural Press.
- BULI, M. (2000). *Sounding Out the City*. Oxford: Berg.
- CARERI, F. (2005). *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili.
- CALLON, M.; LAW, J.; URRY, J. (2004). «Absent presence: localities, globalities and methods». Número especial de *Environment and Planning D*, n.º 22 (1) págs. 3 -190.
- CERTEAU, M. (1984). *The Practice of Everyday Life*. Berkeley CA: University of California Press.
- CRESWELL, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. London: Routledge.
- DELGADO, M. (1999). *La ciudad líquida, ciudad interrumpida: la urbs contra la polis*. Medellín: Universidad de Antioquia. Facultad de Ciencias Humanas y Económicas de la Universidad Nacional de Colombia.
- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. (1988). *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-textos, 1997.
- FOUCAULT, M. (1984). *Of otherspaces*. *Diacritics*. 1986, pág. 22-27.
- GANDY, M. (2005). «Cyborg Urbanization: Complexity and Monstrosity in the Contemporary City». *International Journal of Urban and Regional Research*, n.º 29 (1), págs. 26-49.
- GATTI, G.; MARTÍNEZ DE ALBÉNIZ, I. (1999). *Las astucias de la identidad. Figuras, territorios y estrategias de lo social contemporáneo*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco.
- GENERALITAT DE CATALUNYA. (2007). *Viatjar en la línia 9*. <<http://www10.gencat.net/>>
- GETHIN, S. (1998). «Winning cargo business». *Jane's Airport Review*, págs. 29-21.
- M.GOTTDIENER, M. (2001). *Life in the Air*. Oxford: Rowman and Littlefield.
- GRAHAM, S. (2001). «FlowCity. Networked Mobilities and the Contemporary Metropolis». *DISP*, n.º 4, págs. 4-11.
- GRAHAM, S. (2006). «Strategies for Networked Cities». En: L. ALBRECHTS y S. MANDELBAUM, (eds.) *The Network Society*. Londres: Routledge, pág. 95-109.
- HANNAM, K.; SHELLER, M.; URRY, J. (2006) «Editorial: mobilities, immobilities and moorings». *Mobilities*, n.º1, 1-22.
- HEYNEN, N.; KAIKA, N.; SWYNGEDOUW, E. (2006). «Urban political ecology: politicizing the production of urban». En: *In the nature of cities, urban political ecology and the politics of urban metabolism*. Londres: Routledge, págs. 1-20.
- LASSEN, C. (2006). «Aeromobility and Work». *Environment and Planning A*, n.º 38, págs. 301-312.
- LAW, J. (1994). *Organizing Modernity*. Oxford: Blackwell.
- MARTÍNEZ, R. (2003). *Análisis de las operaciones Hub&Spoke en el transporte aéreo. Aplicación en el aeropuerto de Barcelona*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.
- MORA, M. (2006). «El paseo de los nodos vivientes o los noventa años de dadaísmo urbano». En: O. LÓPEZ [et al.] *Paseando por la cibercidad: tecnologías y nuevos espacios urbanos*. Barcelona: Editorial UOC.
- MURDOCH, J. (1995). «Actor-networks and the evolution of economic forms: combining description and explanation in theories of regulation, flexible specialization and networks» *Environment and Planning A*, n.º 27, págs. 731-757.
- PICON, A. (1998). *La Ville Territoire des Cyborgs*. Besançon: Les Editions L'Imprimeur, Collection Tranche de Villes.
- PIORE, M.; SABEL C. F. (1984). *The Second Industrial Divide*. Nueva York: Basic Books.
- SHELLER, M.; URRY, J. (2006). «The new mobilities paradigm». *Environment and Planning A*, n.º 38, págs. 207-226.
- SIMMELL, C. (1999). *Traffic Calming: An Study of Contestation Between Lay and Expert Groups in the Construction of Risk-*

<http://uocpapers.uoc.edu>

Ciudades, movilidad y tecnologías: hacia la Barcelona móvil

- related Knowledges*. Tesis de doctorado no publicada. School of Independent Studies, Lancaster University.
- SINGLETON, V.; MICHAEL, M. (1998). «Actores-red y ambivalencia. Los médicos de la familia en el programa británico de citología del cribaje». En: M. DOMÉNECH y F. J. TIRADO (Comps.). *Sociología Simétrica. Ensayos sobre ciencia, tecnología y sociedad*. Barcelona: Gedisa (págs. 171-217).
- SWYNGEDOUW, E.; KAIKA, M. (2001). «Fetishizing the modern city: the phantasmagoria of the technological networks». *International Journal of Urban and Regional Research*, n.º 24, págs. 121-138.
- URRY, J. (2003). *Global Complexities*. Londres: Polity.
- URRY, J. (2005). «The Complexities of the Global». *Theory, Culture and Society*, n.º 22(5), págs. 235-254.

### Cita recomendada:

VIVAS, Pep; RIBERA-FUMAZ, Ramon (2007) «Ciudades, movilidad y tecnologías: hacia la Barcelona móvil». En: «Ciudades en la sociedad de la información». [artículo en línea]. *UOC Papers*. N.º. 5. UOC. [Fecha de consulta: dd/mm/aa]. <[http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/vivas\\_ribera.pdf](http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/vivas_ribera.pdf)>  
ISSN 1885-1541



Esta obra está sujeta a la licencia Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 2.5 España de Creative Commons. Puede copiarla, distribuirla y comunicarla públicamente siempre que cite su autor y la revista que la publica (*UOC Papers*), no la utilice para fines comerciales y no haga con ella obra derivada. La licencia completa se puede consultar en: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/es/deed.es>



**Pep Vivas**  
Profesor de los Estudios de Psicología y Ciencias de la Educación de la UOC  
[pvivasi@uoc.edu](mailto:pvivasi@uoc.edu)

Doctor en Psicología Social (Universidad Autónoma de Barcelona). Profesor propio de los Estudios de Psicología y Ciencias de la Educación de la UOC (área de psicología social). Profesor del Master en Investigación en psicología social (Universidad Autónoma de Barcelona). Actualmente es miembro del grupo de investigación sobre Ciudades en la Sociedad de la Información y el Conocimiento (URBSIC) del IN3. Sus temáticas de interés son: la teoría de la ciudad, del espacio y del paisaje en el contexto de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación.



**Ramon Ribera-Fumaz**  
Profesor de los Estudios de Economía y Empresa de la UOC  
[rriberaf@uoc.edu](mailto:rriberaf@uoc.edu)

Ramon Ribera-Fumaz es profesor en los Estudios de Economía y Empresa en la UOC desde febrero del 2006. Antes de incorporarse a la UOC era investigador postdoctoral en el Institute for Advanced Studies en la Universidad de Lancaster (Reino Unido). Es doctor en Geografía por la Universidad de Manchester y licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Autónoma de Barcelona. Su investigación gravita alrededor de (1) la reestructuración del estado neoliberal y el gobierno económico urbano, (2) la articulación entre espacio, economía y cultura y (3) la movilidad en el Mediterráneo. En esta última línea, junto con el Dr. Javier Caletro Garcerá (Centre for Mobilities Research, Lancaster) es coordinador de [www.medmobilities.net](http://www.medmobilities.net).

## artículo

Dossier «Ciudades en la sociedad de la información»

## Acontecimientos culturales en las ciudades y los destinos turísticos catalanes

Francesc González

Fecha de presentación: julio de 2007

Fecha de aceptación: septiembre de 2007

Fecha de publicación: octubre de 2007

### Resumen

La diversificación de la base económica y la mayor competencia interurbana en la ciudad postfordista contemporánea han impulsado el papel del turismo y el ocio como vectores de desarrollo económico urbano y local. Las ciudades intentan aprovechar su atmósfera cotidiana y su oferta de ocio y de acontecimientos especiales y culturales para atraer visitantes y obtener ingresos. En este artículo se reflexiona sobre las posibilidades que ofrecen los acontecimientos turísticos culturales al desarrollo urbano y local en Cataluña. En concreto se realiza un análisis de la oferta local de los acontecimientos de este tipo, caracterizándolos, y se reflexiona sobre las posibilidades que ofrecen para establecer estrategias de desarrollo local y urbano centradas en el turismo.

### Palabras clave

acontecimientos especiales, turismo cultural, desarrollo local

### Abstract

*The diversification of the economic base and increased interurban competition in the contemporary Post-Fordist city has driven the role of tourism and leisure as an urban and local economic development vector. Cities try to take advantage of their innate atmosphere and the leisure, and special and cultural events they offer to attract visitors and gain income. This article looks at the possibilities offered by cultural tourist events for local and urban development in Catalonia. Specifically, it provides analysis of the local events on offer of this type, characterises them and reflects on the possibilities offered to establish strategies for local and urban development focusing on tourism.*

### Keywords

*special events, cultural tourism, local development*

### Acontecimientos culturales y de ocio en las sociedades postmodernas

La incidencia de los acontecimientos en las ciudades y en los destinos turísticos va en aumento, sea por su adopción como estrategia de *marketing* urbano, mejora de la imagen o regeneración urbana (Getz, 1997). Detrás de esta tendencia, hay diferentes factores que la explican, entre los cuales destacan dos: la transformación de la base económica urbana de las ciudades postindustriales y la terciarización de la sociedad. De la combinación de ambos factores nace un marco en el que cada ciudad pretende aumentar su competitividad respecto al resto y donde la ciudadanía pide cada vez mayor número de opciones de ocio. Ambas tendencias encajan, ya que en la realidad se observa que si las ciudades aumentan fuertemente la oferta de acontecimientos,

hay un aumento, aunque probablemente a un ritmo menor, del número de visitantes que los acontecimientos atraen. Las ciudades apuestan cada vez más por «turistizarse» como estrategia competitiva, al mismo tiempo que intentan mejorar la calidad de vida ofreciendo actividades y equipamientos culturales para atraer nuevos visitantes y empresas. Por su parte, se detecta que los habitantes en las sociedades occidentales disponen de más tiempo libre para dedicar al ocio, pero repartido en periodos más breves, lo cual favorece la participación en acontecimientos de corta duración. Asimismo la búsqueda de experiencias auténticas y la necesidad de socializarse y participar en actos públicos ponen de manifiesto el potencial de atracción turística de los acontecimientos. La ampliación de la mirada turística hacia cualquier ámbito de la vida cotidiana y la no diferenciación, en cuanto al consumo, entre la alta cultura y la cultura popular, son factores que, añadidos a los anteriores, ayudan a comprender el éxito



<http://uocpapers.uoc.edu>

Acontecimientos culturales en las ciudades y los destinos turísticos catalanes

de los acontecimientos especiales. No es indispensable para los destinos disponer de recursos específicos para crear una oferta turística, sino que éstos pueden aprovechar elementos patrimoniales tangibles o intangibles como la propia atmósfera urbana. Por lo tanto, la creación de acontecimientos y festivales permite obtener atractivos turísticos independientemente de los recursos de base existentes.

La cultura tiene un papel primordial como recurso proveedor de temáticas y «excusas» para la preparación de acontecimientos. Richards apunta algunos motivos: 1) la idea de nostalgia que fomenta la preservación del patrimonio cala profundo en las sociedades modernas en las cuales se ha acelerado la desaparición de tradiciones culturales y formas de vida tradicionales; 2) actualmente la cultura contemporánea es tan apreciada como forma de consumo turístico como lo era anteriormente la alta cultura (museos, ópera, teatro...). Teniendo en cuenta que los acontecimientos son atracciones culturales basadas en la cultura como proceso (manifestaciones de la cultura popular, las formas de vida, las ideas, etc.), encajan perfectamente dentro de las pautas de consumo de hoy en día; 3) las sociedades actuales buscan satisfacer nuevas experiencias como formas de recreación y ocio, y precisamente la cultura es la materia prima más potente para crear dichas experiencias (Richards, 2001).

Las ciudades aprovechan la eclosión de la «economía cultural» para organizar estrategias de diferenciación urbana basadas en la oferta de acontecimientos que toman como referente temático la cultura y la identidad local. Con ello se pretende incidir positivamente sobre la economía local o regional y en determinados aspectos sociales y de imagen. En general, hay consenso al afirmar que los acontecimientos tienen un impacto positivo sobre los destinos en este terreno. Económicamente ocasionan efectos promocionales y de imagen a largo plazo, aportan ingresos directos e indirectos durante su celebración, aumentan el flujo de visitantes, crean puestos de trabajo, desarrollan el comercio, estimulan negocios adicionales e incrementan el valor de la propiedad (Chhabra *et al.*, 2003; Ryan, 1998; Tohmo, 2005). Desde el punto de vista social y político, los acontecimientos refuerzan la cohesión social de la comunidad, los lazos internos y su orgullo cívico, y generan estructuras capaces de involucrar a los residentes en las actividades de su comunidad (Gursoy *et al.*, 2004).

Como motor del desarrollo local, los acontecimientos de pequeña dimensión permiten, con presupuestos y equipamientos relativamente reducidos, obtener beneficios notables para la comunidad local. En este sentido, Getz apunta algunas ventajas de los acontecimientos especiales: 1) son atracciones únicas y excepcionales que no requieren infraestructuras excesivamente caras; 2) requieren una inversión de capital relativamente reducida en comparación con los ingresos que potencialmente permiten obtener; y 3) el éxito depende más del entusiasmo de la comunidad local que de las atracciones e infraestructuras existentes (Getz, 1993).

Sin embargo, no se tienen que perder de vista algunos problemas inherentes al desarrollo de acontecimientos. En primer lugar, el riesgo de fracaso es elevado por naturaleza, y más teniendo en cuenta que muchos acontecimientos se celebran para los residentes y para algunos visitantes casuales, pero no explotan convenientemente su potencial de atracción turística (Smith *et al.*, 1998). En segundo lugar, los acontecimientos de grandes dimensiones requieren una organización compleja y una inversión elevada de capital que impide su celebración en los centros urbanos de menor jerarquía. Asimismo conviene recordar que, en ocasiones, pequeños festivales, fiestas o actos similares se construyen a partir de planteamientos políticos más que turísticos y que subsisten fundamentalmente gracias a las subvenciones recibidas. La inadecuada gestión de los acontecimientos puede llegar a ser contraproducente para el producto turístico global de un destino (Litvin *et al.*, 2006), y puede tener efectos sociales y económicos negativos (interferencia en el día a día de los residentes, generación de situaciones de congestión, ruidos, vandalismo, daños en la propiedad, aglomeraciones, éxodo de residentes, interrupción de los negocios habituales e infrautilización de los equipamientos construidos) (Wood, 2005).

En definitiva, el apogeo de acontecimientos especiales, lejos de ser una panacea, tendría que suponer un reto en la planificación y la gestión de los destinos que estén interesados en potenciarlos. En este sentido, se pueden apuntar algunos elementos de reflexión para mantener acontecimientos con capacidad de generar atractivo turístico real con incidencia territorial: 1) revisión de la conveniencia y planificación de cómo se tendría que realizar una gestión y una financiación correctas (definir el porqué, el cómo y el quien) (Vat, 1998); 2) el contexto actual de competencia creciente entre ciudades como espacios de consumo comporta la reproducción serial de los acontecimientos de éxito. La repetición de fórmulas, estrategias y formatos implica reducir la unicidad de las experiencias, banalizar o reproducir los productos en lugares poco adecuados; 3) el tema de la autenticidad tiene que plantearse con sensibilidad en lo referente a la identidad subyacente en cada acontecimiento, pero también tendría que resultar una experiencia legible para los turistas, y más teniendo en cuenta que la mayoría de actos y celebraciones no existirían sin la presencia de visitantes; 4) defensa de la creatividad de la experiencia turística como vía de diferenciación de los acontecimientos culturales. El desarrollo de experiencias turísticas basadas exclusivamente en el consumo pasivo de servicios implica insatisfacción para determinados grupos de demanda. Algunos expertos defienden la creación de productos turísticos que permitan la participación activa, en los que el turista aprenda y desarrolle sus habilidades, de tal manera que la experiencia no consista solamente en observar o aumentar conocimientos, sino sobre todo en el autodesarrollo y la transformación personal (Prentice *et al.*, 2003; Richards *et al.*, 2006).

<http://uocpapers.uoc.edu>

## Caracterización de los acontecimientos culturales y de turismo en Cataluña

Durante la última década, en Cataluña se han multiplicado las iniciativas vinculadas a los acontecimientos culturales, tanto en los diferentes destinos turísticos, como en los municipios no turísticos (Font, 2004). En este sentido, el análisis del caso de Cataluña permite aportar información para comprender el alcance social de los nuevos formatos de ocio urbano, así como sus repercusiones potenciales sobre las estrategias de remodelación de la oferta en los destinos turísticos.

Con el fin de caracterizar los acontecimientos de turismo cultural celebrados en Cataluña se ha utilizado como fuente la *Agenda turística de Cataluña*, que confecciona Turismo de Cataluña, para el año 2005.<sup>www1</sup>

Esta base de datos pretende ofrecer a turistas y residentes información actualizada sobre los acontecimientos de interés cultural, lúdico y festivo que se celebran anualmente en los municipios catalanes.

La base de datos la confecciona una empresa subcontratada con esta finalidad y se alimenta de la información que proporcionan ayuntamientos, instituciones y diferentes organismos. En un mercado con oferta muy abundante es difícil encontrar una recopilación exhaustiva, pero con las cerca de mil entradas disponibles, la base ofrece una muestra suficiente para el objeto de nuestro trabajo. La información obtenida permite elaborar una caracterización elemental de los acontecimientos turísticos que se desarrollan actualmente en Cataluña desde el punto de vista de la oferta. La caracterización incluye como variables la localización geográfica del acontecimiento, la temática, la duración y el organismo que lo impulsa.

La *Agenda turística de Cataluña* ofrecía, para el año 2005, un total de 971 registros divididos en 14 tipologías de actos, correspondientes a acontecimientos celebrados en 171 municipios (que representaban el 18% del total de Cataluña y el 90% de la población catalana). La primera parte del análisis está dedicada a la localización territorial de los acontecimientos. El mapa resultante ofrece un perfil turístico muy marcado, algo lógico si tenemos en cuenta que la base de datos responde precisamente a intereses de promoción turística (véase la figura 1).

Los ámbitos territoriales con más visitantes, oferta de alojamiento y servicios turísticos también reflejan el número mayor de acontecimientos. Barcelona capital es el centro principal de acontecimientos, con un tercio del total de los registrados. La fuerte presencia de actividades en la Costa Brava y en la Costa Daurada dibuja un eje litoral denso a ambos lados de la región

Acontecimientos culturales en las ciudades y los destinos turísticos catalanes

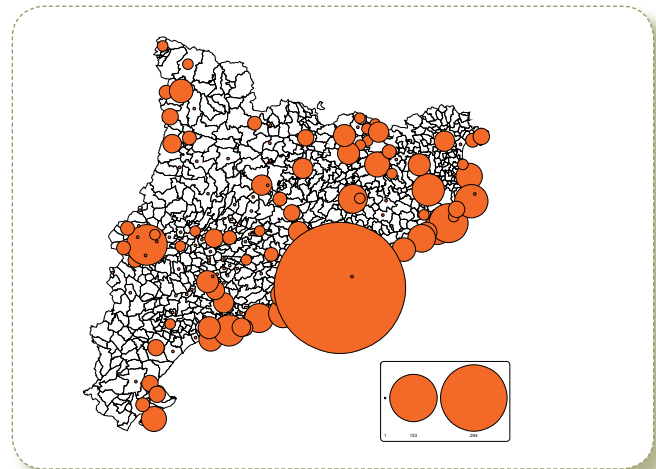
Fuente: Elaboración propia a partir de la *Agenda turística 2005*

Figura 1. Total de acontecimientos por municipios, 2005

metropolitana de Barcelona, que se diluye hacia los extremos meridional y septentrional. En un segundo nivel de importancia puede distinguirse el Pirineo y el Prepirineo oriental catalanes, las comarcas del Ripollès, la Garrotxa y Osona, la Cataluña central y la ciudad de Lérida. El resto del territorio presenta vacíos, especialmente la diagonal que enlaza, de norte a sur, el Pirineo de la Cerdaña con las comarcas del Ebro.

La distribución territorial de los acontecimientos combina una tendencia a la concentración en el ámbito urbano (los municipios de más de 10.000 habitantes concentraban el 70% de los acontecimientos especiales y culturales) con una dispersión relativa de los mismos por el resto del territorio, incluidas las áreas rurales y de montaña. Ello obedece, por una parte, a la propia inercia de las tradiciones y fiestas populares de carácter socializador e identitario, que afecta al conjunto del territorio, pero también, por otra parte, a la organización del sistema urbano catalán, que tiende a la unidad funcional urbana en cuestiones de ocio. Dicho en otras palabras, la influencia de los desplazamientos de visitantes por motivo de ocio desde las principales ciudades catalanas, asociada a menudo a la presencia de segundas residencias, contribuye también al despliegue de acontecimientos de ocio. Desgraciadamente, la información disponible no permite precisar hasta qué punto es la demanda turística y de ocio o bien la misma población residente, o una mezcla de ambas, el factor responsable de la existencia y el crecimiento de los acontecimientos.

El análisis por tipologías de acontecimientos reviste especial interés (véase la tabla 2).

Se constata en primer lugar que la oferta de acontecimientos catalana tiene una base cultural muy accentuada. Al margen de

[www1] <<http://www10.gencat.net/pls/turistex/p03.recurs?dm=02&trcs=AGC&tpsBarra=RD>>.

Tabla 1. Distribución de los acontecimientos según el tamaño del municipio, 2005

Tramo de población	Acontecimientos	% de acontecimientos	Población	%
50-1000	58	7,05	20.303	0,46
1001-5000	125	15,19	124.051	2,81
5001-10000	57	6,93	116.279	2,63
10001-50000	210	25,52	794.881	17,98
50001-100000	54	6,56	615.342	13,92
> 100000	319	38,76	2.750.980	62,21
Total	823	100,00	4.421.836	100,0

Fuente: Elaboración propia

Tabla 2. Acontecimientos por tipologías en Cataluña, 2005

Tipología	Acontecimientos	%
Actos culturales	14	1,44
Cine	16	1,65
Circo	3	0,31
Conciertos	3	0,31
Danza	17	1,75
Deportes	26	2,68
Exposiciones	130	13,39
Fiestas tradicionales y populares	234	24,10
Festivales	2	0,21
Ferias	174	17,92
Gastronomía	60	6,18
Música	212	21,83
Ópera	17	1,75
Teatro	63	6,49
Total	971	100,0

Fuente: Elaboración propia

las ferias con carácter comercial (17,9% del total de acontecimientos) y los deportes (2,7%), el resto toma como punto de partida el patrimonio cultural (55,3%) o bien las tradiciones y fiestas populares (24,1%).

Hay una clara distinción entre la oferta de acontecimientos vinculada a la llamada «alta cultura», que a menudo requiere infraestructuras y equipamiento en las ciudades grandes y especialmente en Barcelona, y los actos de cultura popular y fiestas tradicionales o acontecimientos al aire libre, que tienden a repartirse más regularmente sobre el territorio. También cambia la orientación y la capacidad de organización de los acontecimientos según el ámbito del que se trate (véase la tabla 3). Las ciudades catalanas y las localidades costeras tienen mayor variedad y

número de acontecimientos, aunque con diferente orientación, mientras que en el interior y en la montaña se reduce significativamente el número, están menos diversificados y se orientan básicamente a fiestas y actos de cultura popular.

Desde el punto de vista de la originalidad temática y la creatividad, los resultados apuntan hacia una doble dirección. Por un lado, vemos una interesante diversidad de acontecimientos que refleja el importante conjunto patrimonial de las localidades catalanas. Por otro lado, se observa una tendencia a la imitación y profusión de actos, ferias y acontecimientos que no implica añadir valor al conjunto. Para ilustrar este fenómeno de reproducción seriada pueden servir como ejemplo los festivales musicales, las muestras y jornadas gastronómicas, o las ferias y mercados medievales (véase la tabla 4).

La imitación de las iniciativas originales o de éxito es un fenómeno frecuente en la creación de oferta turística, pero hay que tener presente que la repetición seriada puede hacer que se resienta la originalidad y por lo tanto puede hacer bajar la percepción de calidad entre diferentes segmentos de la demanda. Además, si esta tendencia a la creación clónica de acontecimientos se produce sin tener en cuenta las posibilidades reales de la demanda, puede generarse una situación de sobreoferta.

El análisis de la distribución temporal de los acontecimientos muestra dos características más (véanse las tablas 5 y 6). Por un lado, su baja estacionalidad (casi no se distingue una «temporada alta» de una «temporada baja», ya que se reparten bastante uniformemente durante el año). Esta tendencia, así como el hecho de concentrarse en los fines de semana (también regularmente repartido durante todo el año), se vinculan directamente al fenómeno de la fragmentación del tiempo de ocio que experimenta nuestra sociedad. Por otra parte, si bien por definición los acontecimientos tienen un carácter efímero y limitado, se observa que en muchos casos se repiten en el tiempo y los lugares. Es decir, tienen continuidad y se convierten en oferta habitual de ocio, factor clave para plantear posibles estrategias turísticas de los destinos basadas en este tipo de recursos.

Tabla 3. Distribución de los acontecimientos según el ámbito territorial, 2005

	Ciudades	%	Costa	%	Montaña	%	Interior	%
Exposiciones	14	25,5	2	5,7	0	0,0	1	3,1
Teatro	7	12,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Fiestas tradicionales	11	20,0	16	45,7	8	47,1	7	21,9
Música	6	10,9	3	8,6	2	11,8	2	6,3
Deporte	0	0,0	7	20,0	2	11,8	0	0,0
Cine	4	7,3	0	0,0	0	0,0	1	3,1
Festivales	1	1,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Ferías	10	18,2	2	5,7	3	17,6	18	56,3
Acontecimientos especiales	2	3,6	1	2,9	0	0,0	0	0,0
Gastronomía	0	0,0	4	11,4	2	11,8	3	9,4
Total	55	100,0	35	100,0	17	100,0	32	100,0

Fuente: Elaboración propia

Tabla 4. Celebración de acontecimientos tematizados sobre la época medieval en Cataluña, 2005

Localidad	Acontecimiento	Tipo	Edición
Vandellós y Hospitalet de l'Infant	Mercado medieval	Mercado	10
Castelló d'Empúries	Festival «Terra de Trobadors»	Festival	12
Ripoll	Mercadal de Comte Guifré	Mercado	sd
Anglesola	Feria medieval	Feria	9
Bagà	Semana medieval	Feria	sd
Guimerà	Mercado medieval	Mercado	9
Linyola	Mercado medieval	Mercado	sd
Montblanc	Semana medieval	Feria	18
Calella	Feria medieval	Feria	8
Cardona	Feria medieval	Feria	sd
Súria	Feria medieval de oficios	Feria	3
Salou	Mercado medieval	Mercado	5
Vic	Mercado medieval	Mercado	10

Fuente: Elaboración propia

Tabla 5. Distribución de los acontecimientos según su duración, 2005

Duración	%	
Entre 1 y 6 días	596	61,51
Entre 7 y 29 días	129	13,31
Entre 1 y 11 meses	226	23,32
De 12 meses o más	12	1,24
No consta	6	0,62
Total	969	100,0

Fuente: Elaboración propia

Tabla 6. Distribución de los acontecimientos según el semestre en el que se inician, 2005

Semestre	Acontecimientos	%
Primer trimestre	245	27,16
Segundo trimestre	270	29,93
Tercer trimestre	265	29,38
Cuarto trimestre	122	13,53
Total *	902	100,0

\* No constan las actividades de 2005 iniciadas durante el 2004

Fuente: Elaboración propia

http://uocpapers.uoc.edu

Tabla 7. Acontecimientos según el organismo que los promueve, 2005

	Acontecimientos	%
Agrupaciones culturales	71	13,3
Administración local y entidades de promoción económica	206	38,5
Entidades privadas y mixtas	49	9,2
Patronatos de turismo	106	19,8
Clubes deportivos	8	1,5
Ferias	69	12,9
Museos y teatros	26	4,9
Total	535	100,0

Fuente: Elaboración propia

La promoción de los acontecimientos apunta una característica significativa (véase la tabla 7). Se trata, en las dos terceras partes, de acontecimientos financiados por la Administración local. Este dato indica que, al margen del impacto económico potencial que generan, los acontecimientos tienen un valor simbólico, social y político para los organizadores y participantes que justifica la subvención.

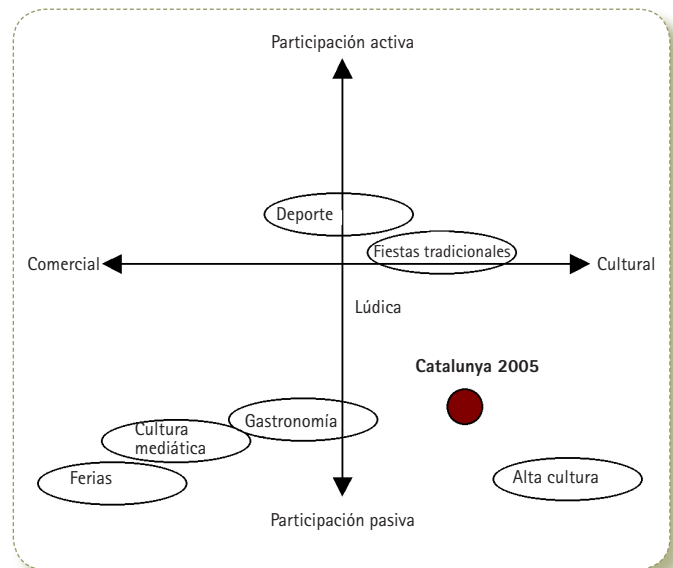
### Conclusiones

De acuerdo con los resultados obtenidos en la investigación, se puede concluir que los municipios catalanes ven en los acontecimientos turísticos y culturales un elemento muy importante para organizar las estrategias turísticas, sobre todo teniendo en cuenta la variedad, la singularidad, la distribución territorial y la capacidad desestacionalizadora. No obstante, se detectan algunos problemas de fondo que pueden dificultar la capacidad de generar impactos positivos de los acontecimientos y sobre los cuales habrá que reflexionar en un futuro.

En primer lugar, aunque los acontecimientos existentes hoy en día tomen en gran número la cultura y el patrimonio como base y el enorme potencial que esto representa, debe tenerse en cuenta que quedan muchos recursos de este tipo por explotar turísticamente o que todavía no forman parte de ningún acontecimiento turístico.

En segundo lugar, se detecta una elevada atomización, individualización y clonación de la oferta de acontecimientos turísticos y culturales. En parte esto ha sido fruto de la recuperación espontánea de fiestas y tradiciones catalanas, pero también consecuencia de la falta de políticas y estrategias que permitan unificar criterios, vincular ofertas similares (creación de redes, organización conjunta, etc.), o evitar la excesiva repetición seriada. Para evitar el peligro de sobreoferta, también habría que empezar a preparar mapas completos de los acontecimientos que ayudaran a confeccionar estrategias de turismo adaptadas a los

Acontecimientos culturales en las ciudades y los destinos turísticos catalanes



Fuente: Elaboración propia

Figura 2. Tipología de los acontecimientos turísticos culturales en Cataluña

diferentes tipos de destinos catalanes. Estos mapas tendrían que considerar no sólo el volumen existente de acontecimientos y su distribución, sino también aspectos clave como la accesibilidad a la demanda, la contigüidad, la estacionalidad, la simultaneidad o la difusión.

En tercer lugar, es interesante reflexionar sobre la autenticidad de la experiencia turística conseguida con la celebración del acontecimiento. Algunos autores apuntan que la mayor parte de los acontecimientos que se celebran en Cataluña tienen que ver con un factor de socialización, recuperación y potenciación de la cohesión colectiva (Richards *et al.*, 2007). Potenciar la dimensión turística del acontecimiento sin mantener un equilibrio con lo anterior podría revertir en la festivalización del acontecimiento y perjudicar el acto en términos de autenticidad y de identidad local.

Un cuarto problema es la falta de imaginación para plantear nuevos productos y la repetición de esquemas, a pesar de disponer de una capacidad ingente de recursos patrimoniales distribuidos por el territorio. La incorporación de elementos de creatividad resulta esencial para las estrategias de mejora y diversificación de los acontecimientos (Prentice *et al.*, 2003).

En quinto lugar, habría que vincular las estrategias específicas a la formulación de objetivos realistas de captación de público potencial. Si la idea es dar respuesta a las necesidades de la población local, la subvención pública (total o parcial) podría ser suficiente para cubrir el acontecimiento, pero si se pretende generar oferta turística que permita captar visitantes y generar ingresos, la gestión de los acontecimientos tendría que procurar la autosuficiencia.

Finalmente, haría falta también considerar las TIC para mejorar diferentes aspectos del desarrollo de acontecimientos y darles

<http://uocpapers.uoc.edu>

apoyo. El uso de las TIC puede comportar mejoras en la valoración de la experiencia de la visita (Dero, 2002; Owen *et al.*, 2005) y aportar nuevas posibilidades a la presentación e interpretación. A pesar de ello, una encuesta reciente sobre el uso de las TIC en la venta electrónica de acontecimientos turísticos y culturales en Cataluña detecta que todavía quedan importantes lagunas por cubrir (González *et al.*, 2007).<sup>1</sup>

El Plan estratégico de turismo de Cataluña (PETC) promueve el refuerzo de las estrategias vinculadas a la historia, al patrimonio y a la identidad catalana, con el fin de mejorar la competitividad de los destinos turísticos y potenciar la emergencia de nuevos espacios turísticos (PETC, 2006). Sin embargo, de acuerdo con el análisis efectuado, consideramos que el producto de turismo de acontecimientos en Cataluña todavía parece estar en fase emergente. Así lo indica la creación constante de nuevos acontecimientos y la concentración territorial, todavía lejos de afectar a todo el territorio. La oferta existente se caracteriza por poner un marcado acento en la cultura y por proporcionar experiencias contemplativas, posiblemente más orientadas a la socialización de los propios residentes que a la estructuración de productos dirigidos a los turistas (véase la figura 2). Teniendo presente este escenario evolutivo, es pertinente reclamar el establecimiento de políticas vinculadas a los acontecimientos turísticos, con el fin de llevar a cabo estrategias capaces de fomentar el desarrollo local y urbano mediante este tipo de manifestaciones turístico-culturales, así como de afrontar los retos y problemas detectados en el despliegue de este tipo de oferta.

## Referencias bibliográficas:

- CHHABRA, D.; SILLS, E; CUBBAGE, F. (2003). «The Significance of Festivals to Rural Economies: Estimating the Economic Impacts of Scottish Highland Games in North Carolina». *Journal of Travel Research*. Vol. 41, págs. 421-427.
- Pla estratègic de turisme a Catalunya 2005-2010* (2006). Barcelona: Departamento de Comercio, Consumo y Turismo.
- DERO, C. (2002) «L'événement et internet, un mariage d'intérêts». *Cahier Espaces*. N.º 74, págs. 160-166.
- FONT, J. (coord.) (2004). *Casos de turismo cultural*. Barcelona: Ariel.
- GETZ, D. (1993). «Festivals and special events». En: KHAN, M. A.; OLSEN, M. A; VAR, T. (ed.). *Encyclopedia of hospitality and tourism*. Nueva York: Van Nostrand Reinhold. Págs. 789-810.

Acontecimientos culturales en las ciudades y los destinos turísticos catalanes

- GETZ, D. (1997). *Event management and event tourism*. Nueva York: Cognizant Communication.
- GONZÁLEZ, F.; MIRALBELL, O. (2007). *Enquesta sobre E-marketing en els esdeveniments de turisme cultural a Catalunya*. Documento inédito. UOC.
- GURSOY, D; KIM, K.; UYSAL, M. (2004). «Perceived impacts of festivals and special events by organizers: an extension and validation». *Tourism Management*. Vol. 25, págs. 171-181.
- LITVIN, S.; FETTER, E. (2006). «Can a festival be too successful? A review of Spoleto, USA». *International Journal of Contemporary Hospitality Management*. Vol. 18 (1), págs. 41-49.
- Memòria del Fòrum Barcelona 2004*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- NICA, M.; SWAIDAN, Z. (2004). «Do special Events Matter? The case of Exhibitions». *Tourism Review*. Vol. 59 (2), págs. 6-11.
- OWEN, R.; BUHALIS, D.; PLETINCKX, D. (2005). «Visitor's Evaluations of ICTs Used in Cultural Heritage». En: MUDGE, M.; RYAN, N.; SCOPINGNO, R. (eds.). *The 6<sup>th</sup> International Symposium on Virtual Reality, Archaeology and Cultural Heritage*. Págs. 1-8.
- PRENTICE, R.; ANDERSEN, V. (2003). «Festival as creative destination». *Annals of Tourism Research*. Vol. 30 (1), págs. 7-30.
- RICHARDS, G. (2001). *Cultural attractions and European tourism*. Wallingford: CAB International.
- RICHARDS, G.; CRESPI, M. (2007). «The meaning of cultural festivals. Stakeholders perspectives in Catalunya». *International Journal of Cultural Policy*. N.º 13 (1), págs. 103-122.
- RICHARDS, G.; WILSON, J. (2006). «Developing creativity in tourist experiences: A solution to the serial reproduction of culture?». *Tourism Management*. N.º 27, págs. 1209-1223.
- RYAN, C. (1998). «Economic impact of small events: estimates and determinants. A New Zealand example». *Tourism Economics*. Vol. 4 (4), págs. 339-352.
- SMITH, C.; JENNER, P. (1998). «The impact of festivals and special events on tourism». *Travel & Tourism Analyst*. N.º 4, págs. 73-91.
- TOHMO, T. (2005). «Economic impacts of cultural events on local economies: an input-output analysis of the Kaustinen Folk Music Festival». *Tourism Economics*. Vol. 11 (3), págs. 431-451.
- WATT, D. (1998). *Event Management in Leisure and Tourism*. Harlow: Longman.
- WOOD, E. (2005). «Measuring the economic and social impacts of local authority events». *International Journal of Public Sector*. Vol. 18 (1), págs. 37-53.

1. Así, sólo un 58% de las organizaciones consultadas habían creado un sitio web para difundir el acontecimiento, un 46% no tenían información en idiomas extranjeros y sólo en un 9% de los acontecimientos se ofrecía la venta de entradas por internet (González *et al.*, 2007).

**Cita recomendada:**

GONZÁLEZ, Francesc (2007). «Acontecimientos culturales en las ciudades y los destinos turísticos catalanes». En: P. VIVAS, R. RIVERA i F. GONZÁLEZ (coords.). «*Ciudades en la sociedad de la información*». [artículo en línea]. *UOC Papers*. N.º 5. UOC. [Fecha de consulta: dd/mm/aa].

<[http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/gonzalez\\_francesc.pdf](http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/gonzalez_francesc.pdf)>

ISSN 1885-1541



Esta obra está sujeta a la licencia Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 2.5 España de Creative Commons. Puede copiarla, distribuirla y comunicarla públicamente siempre que cite su autor y la revista que la publica (*UOC Papers*), no la utilice para fines comerciales y no haga con ella obra derivada. La licencia completa se puede consultar en: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/es/deed.es>



**Francesc González**

Profesor de los Estudios de Economía  
y Empresa de la UOC  
[fgonzalezre@uoc.edu](mailto:fgonzalezre@uoc.edu)

Francesc González es doctor en Geografía por la UAB y profesor de la diplomatura de Turismo en la UOC. También es coordinador académico del posgrado de Turismo cultural de la UOC. Ha publicado diferentes libros, capítulos de libros y artículos en revistas especializadas sobre turismo litoral, actividad turística y ordenación sostenible del territorio, así como diferentes materiales didácticos universitarios sobre turismo. Es investigador del grupo de investigación de análisis territorial y estudios turísticos de la URV y del grupo de investigación ONE (Observatorio de la Nueva Economía) de los Estudios de Economía y Empresa de la UOC.

<http://uocpapers.uoc.edu>

## artículo

Dossier «Ciudades en la sociedad de la información»

## Mecanismos de videovigilancia en la sociedad de la información

Jesús Rojas

Fecha de presentación: julio de 2007

Fecha de aceptación: septiembre de 2007

Fecha de publicación: octubre de 2007

### Resum

Tanto en la ficción como en la vida cotidiana, la capacidad de poder registrar cuanto se hace para poder dar fe de aquello que se hizo es una posibilidad nada remota. Con ayuda de sistemas altamente sofisticados, la mirada penetra cada vez más en nuestras prácticas sociales. Y las registra y almacena para que se puedan utilizar más adelante. La sutileza del mecanismo es tal que contribuimos a ello mediante el uso que hacemos de esa misma tecnología, entonces registramos, hacemos fotos y grabamos continuamente. En ese sentido, para el Estado, el concepto de videovigilancia constituye un aparato de control que le permite dar cuenta de esas formas de hacer que tiene su población.

También es verdad que el uso e implementación de sistemas de videovigilancia en la sociedad actual parecen admitirse en lo que se refiere a salvaguardar la seguridad de la ciudadanía, pues confiere *veracidad* a los hechos y permite reconstruir la realidad. Pero al mismo tiempo, otra mirada al respecto puede desvelar que dichos sistemas pueden perfectamente responder a una estructura cuyo objetivo es la posibilidad de establecer un mecanismo de control de sus habitantes.

### Paraules clau

videovigilancia, individualización, panoptismo, poder

### Abstract

*Both in fiction and in everyday life, the ability to record everything that is done to be able to vouch for what happened is by no means a remote possibility. With the help of highly sophisticated systems, the camera penetrates our social practices more and more. And it records and stores them so that they can be used in the future. The subtlety of the mechanism is such that we contribute to it through the use we make of this very technology, as we continually record, take photographs and save. In this sense, the concept of video-surveillance constitutes a control device by the State to monitor the ways that its population has of doing things.*

*It is also true that the use and implementation of video-surveillance systems in today's society appears to be allowed in terms of ensuring people's safety as it drags veracity out of the events and enables reality to be reconstructed. But, at the same time, another look at it may reveal to us that these systems may respond perfectly to a structure aimed at the possibility of establishing a mechanism to control its inhabitants.*

### Keywords

video-surveillance, individualisation, panopticism, power



<http://uocpapers.uoc.edu>

Mecanismos de videovigilancia en la sociedad de la información

Fuente: <<http://www.superinventos.com/S130311.htm>>

Figura 1. Cámara Intemperie Color 0 Lux

Cámara en color de doble tecnología que proporciona imágenes en color cuando hay suficiente luz e imágenes en blanco y negro cuando hay poca o ninguna luz. Gracias a su antorcha LED de infrarrojos y a su alta sensibilidad es capaz de iluminar objetos en total oscuridad a una distancia de 10 a 15 metros.

*El pintor necesita de la mirada*

Daniel Auteuil. *Conversaciones con mi jardinero* (2007)

*Con Polyx el videoportero cobra protagonismo y se hace mirar*

Publicidad sobre las ventajas y polivalencia de un videoportero.

## Introducción

Ante el reto de encontrar las huellas de su pasado bajo la amenaza de una vigilancia total, globalizada, permanente, Jason Bourne vuelve a la acción. Cruza Londres, Nueva York, Tánger, París, etc. ante la atenta mirada de las lentes de una infinidad de aparatos de grabación y vigilancia de última generación. Lo mismo le pasa a John McClane, quien debe hacer frente al enemigo teniendo como herramienta, entre otras cosas, las amplias posibilidades que proporciona la búsqueda y rastreo de información mediante móviles, cámaras de vídeo, cámaras web, etc.<sup>1</sup>

Pero no hay necesidad de hacer referencia a este tipo de guiones ni visualizarlos, basta mirar alrededor y seguramente más de una cámara de vídeo<sup>2</sup> habrá reconocido ya algunos de nuestros movimientos y de nuestras operaciones, que se encuentran debidamente almacenados en un archivo.

También se puede hacer referencia a las últimas adquisiciones en materia de seguridad con las que cuentan ya algunas casas

y urbanizaciones<sup>3</sup> donde ya se puede dormir con tranquilidad, pues se tiene la seguridad de contar con dichos sistemas de seguridad tan sofisticados.

La idea que existe detrás de este tipo de instalaciones de red inalámbrica, seguridad domótica y controles digitales es que los registros que facilitan permiten tener un ambiente seguro. Ante todo, se ha sabido vender la seguridad a quien es capaz de poseer dichos sistemas. Incluso, y de la manera más sencilla e inmediata, las posibilidades que puede generar la pantalla del móvil apuntan también en ese sentido: la transmisión al instante del momento en el cual nos encontramos, las coordenadas geográficas de nuestra posición, etc.

La percepción se agudiza y el detalle se hace visible, ya que se amplifica mediante el constante desarrollo de la tecnología. De este desarrollo se aprovecha también el Estado, que agudiza asimismo su percepción de la población, de modo que puede ofrecer respuesta a las demandas, por ejemplo, en materia de seguridad.

Se monitorea la actividad e incluso la ausencia de ésta, así como las prácticas sociales de los sujetos, sean cívicas o no –aunque las primeras interesen más, pues así se justifica el gasto en materia de seguridad que tienen actualmente los estados–.

La sociedad se vuelve disciplinada poco a poco, ya que además de aparecer nuevas leyes, códigos y ordenanzas, los aparatos jurídicos, sanitarios, etc. pueden recurrir a los registros de las prácticas sociales que llevan a cabo los habitantes para poder ejecutar no sólo un castigo o marcar una infracción, sino justamente para justificar el propio papel del Estado.

Michel Foucault hizo referencia a un dispositivo disciplinario para poder ejercer un control cada vez mayor sobre los sujetos. Ahora parece que la tecnología, en materia de seguridad, dedica también esfuerzos a obtener un control mucho más detallado.

## La percepción

En la *Fenomenología de la percepción* (1945), Maurice Merleau-Ponty describe la percepción como un proceso cognoscitivo que une muchas sensaciones, entendidas éstas como elementos del conocimiento.

Percibir implica, entre otras cosas, distinguir un objeto del sujeto y de la relación que puede guardar con otros objetos y otros

1. Los argumentos son de dos películas que se han estrenado en las últimas semanas, concretamente *La Jungla 4.0* y *El ultimátum de Bourne*. Pero la ficción lo es cada vez menos, ya que visualizar los recorridos que la gente hace o seguir el rastro de alguien es ahora cada vez más sencillo. Es como acudir al perpetuo registro de un viaje que nunca se termina, pero que se puede precisar con un mínimo margen de error.
2. De esas que se encuentran en la parte posterior de nuestro ordenador o de aquellas que ya están instaladas sin pudor y con la conformidad de mucha gente en plena calle, sobre un edificio, cerca de una entidad bancaria o en su correspondiente cajero automático. Todo movimiento ha quedado debidamente registrado.
3. Basta dar un paseo y mirar sin mucho detenimiento en algunas calles, urbanizaciones y negocios para darse cuenta de que sus moradores han realizado una gran inversión en materia de seguridad: cámaras de video permanentemente activadas, alarmas claramente señalizadas, pegatinas que avisan del servicio y, por si eso no fuera suficiente, los servicios de seguridad incluyen también la presencia física para disuadir de realizar hipotéticos actos delictivos.

<http://uocpapers.uoc.edu>

Mecanismos de videovigilancia en la sociedad de la información

sujetos. La forma primigenia de vehicular dicha percepción es, para Merleau-Ponty, el ojo tomado como centro de una revisión del estatuto ontológico del espíritu.

Este ojo-objeto puede tener su correlato en el sujeto entendido como módulo divino de una percepción universal. Esta perspectiva es la de un saber que se pretende absoluto en tanto que es parte de aquello que se ha percibido.

Lo que se percibe se puede registrar y almacenar, ya que luego podrá utilizarse para determinar las circunstancias de los hechos o bien para reconstruir algunos acontecimientos. Tanto las percepciones como sus correspondientes registros son cada vez más precisos y ahora también pueden ser inmediatos e incluso pueden llegar a ocupar mucho menos espacio. Lo percibido se registra, se almacena y servirá para dar fe de lo ocurrido.

Por eso, actualmente, asistimos a una cultura de la visión, tal como Martin Jay (1986, 1993) proponía en su introducción a la *Modernidad y la hegemonía de la visión*. Dicho autor también consideraba que para aquellas personas que podemos ver, la visión es, de todos los modos de percepción, el más predominante y el que puede determinar en gran medida nuestra vida diaria. La cultura occidental, sigue este autor, ha sido dominada por un paradigma "ocularcentrista": la visión ha generado e interpretado el conocimiento, la verdad y la realidad.

Desde hace ya tiempo, esa idea de visión ha pasado a ser, mediante el papel que ha desempeñado la tecnología, una herramienta extraordinariamente eficaz, no sólo para la producción del conocimiento, sino también para un ejercicio claramente decantado hacia las instituciones y el Estado. Y a ese control también se han sumado las diferentes instituciones y la sociedad en su conjunto: guarderías que ofrecen un servicio de vigilancia permanente a los padres y madres, que seguramente se sentirán más seguros si de vez en cuando echan una ojeada a sus hijos e hijas y, sobre todo, a la forma en la que se les educa. Hace aproximadamente un año aparecía en los diarios una nota referente a la remota posibilidad de que las aulas de las universidades fueran debidamente equipadas con la tecnología suficiente para poder así comprobar la tarea docente: la labor del profesorado universitario podría vigilarse.

Y hay otra forma menos aterradora, pero igualmente eficaz: el empleado de banca, con sólo teclear en el ordenador, puede acceder al rastro que hemos ido dejando a nuestro paso durante el simple acto de abonar nuestros consumos y dietas con una tarjeta de crédito. Se nos ve, se nos oye, se nos registra, saben nuestros gustos. Habría que preguntar a Bourne la manera de sortear dichos controles.

## Una imagen excepcional

Monitorizar aquel espacio que no percibimos al instante parece hoy una necesidad que muchas familias y muchos negocios al

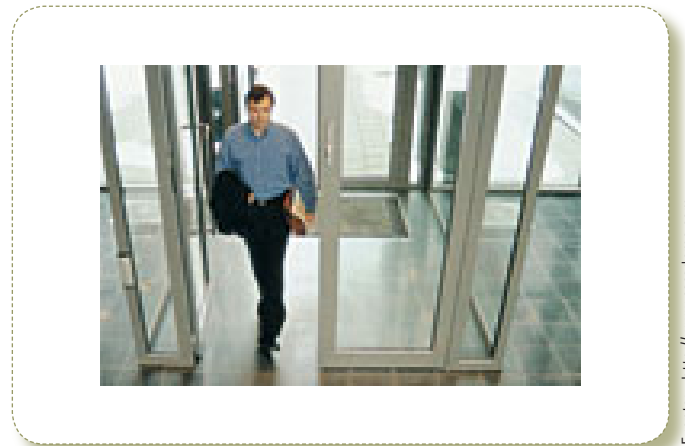
Fuente: <<http://www.casadomo.com>>

Figura 2. Cámara de red

La cámara de red incluye un sensor de 1,3 megapíxeles que proporciona imágenes claras, nítidas y perfectas para la identificación de objetos y personas. El objetivo de alta calidad utiliza un iris de tipo DC para mejorar la profundidad de campo y proteger el sensor en escenas muy iluminadas. La resolución megapixel permite controlar con gran detalle zonas importantes como entradas y cajas.

parecer comparten. Mediante un sistema integral de seguridad cada vez más complejo podemos tener constancia de actividades paralelas, de salidas y llegadas de personas a nuestros hogares. Dichos sistemas incluso nos pueden avisar de ausencia de actividad (como, por ejemplo, los sistemas de monitorización para las habitaciones de los bebés que pueden avisar de saltos en la respiración, de los tipos de llanto, etc.). También se puede tener conocimiento, siempre que alguien se haya quedado en el hogar, de si no tuvo lugar ninguna actividad en un determinado intervalo de tiempo. Este simple hecho puede ser una indicación –y de eso avisaría el equipo del propio sistema de seguridad– de que ha pasado algo: una caída, un accidente o algo mucho peor.

Tener conocimiento de situaciones como las anteriores es posible mediante el permanente registro de un sistema de videovigilancia. En algunos casos, simplemente hay que activar algún botón, hacer clic en el ordenador o activar alguna cámara de vídeo en concreto.

Las imágenes, los avisos, etc. quedan registrados en el sistema de seguridad en forma de mensajes de texto, SMS, correos electrónicos, avisos en teléfonos fijos y móviles. Mediante estos mismos aparatos, incluso se puede acceder a zonas específicas que se haya sometido a vigilancia, como rincones específicos de las viviendas y negocios o calles, túneles, puentes, etc. Se puede acceder a estos espacios y se puede programar, poner en marcha e incluso detener el tipo de vigilancia que se desee.

Nos referimos sin duda a un complejo sistema de videovigilancia que hoy en día parece ganar más y más adeptos.

Acceder a este tipo de sistemas es relativamente sencillo (el coste es quizá una de sus principales dificultades), ya que las opciones que se presentan incluyen la posibilidad de incorporar el sistema de visión y vigilancia a través de pantallas TFT, lo que

<http://uocpapers.uoc.edu>

Mecanismos de videovigilancia en la sociedad de la información

proporciona al sistema la función de visión y vigilancia junto a la capacidad de controlar varias cámaras simultáneamente: control de persianas, calefacción, aire acondicionado, toldos, etc. forman parte de la intervención que se puede llevar a cabo en las viviendas y en los edificios.

De igual modo, los controles son más intuitivos y ofrecen menús más completos. Los controles remotos, vía internet, se encargarán de mantener el orden y la seguridad del espacio que se desee, además de proporcionar mejoras gracias a imágenes más nítidas y de mayor calidad. En una palabra, imágenes excepcionales bien registradas.

El sistema también puede ofrecer prestaciones de conmutación y transmisión de video analógico (video compuesto) a través de los sistemas integrados. Conmutación de entradas de video analógico, visión simultánea en un mismo monitor y salidas de video para visualizar en TV. Asimismo, también podemos visualizar imágenes en color, visión nocturna y muchos elementos más.<sup>4</sup>

## El control como procedimiento de individualización

Michel Foucault acertó al referirse a esa tecnología desarrollada entre los siglos XVI y XIX cuyo objetivo era el control de los sujetos: la inspección de los individuos no debe cesar y la mirada está por doquier en movimiento (Foucault, 1976; 1980).

De esa manera se pueden vigilar los desórdenes, los latrocinios, los saqueos, las enfermedades y las epidemias. Actualmente, las policías científicas, los peritos e incluso los agentes bancarios recurren a las tecnologías más sofisticadas para poder reconstruir los hechos repasando nuestros movimientos y acciones. De esta manera cuentan con los elementos suficientes para poder resolver algunos casos o reconstruir una versión de los hechos.

La sociedad disciplinaria, señalaba Foucault, fue inventada en el siglo XIX y en el siglo que vivimos actualmente se ha perfeccionado en sus formas más variadas y más nítidas. Un artifice de la disciplina actual es, seguramente, el que se basa en los resultados que proporciona el mecanismo de la videovigilancia.

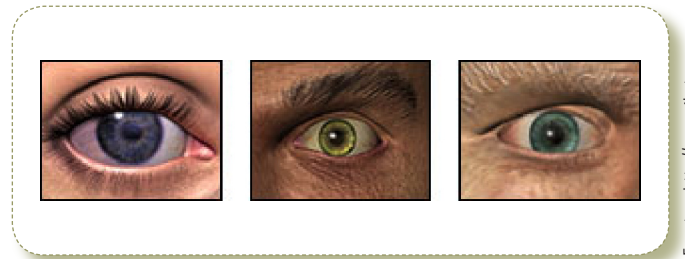
Fuente: <<http://www.4bytes.com>>

Figura 3. Las aplicaciones de «Dosh Textures: Human Eyes»

La tecnología de la visualización tiene como artifice y punto de partida la propia mirada.

El dispositivo disciplinario y de control al que Foucault hacía referencia es, como todo el mundo sabe, la figura del panóptico, un mecanismo arquitectónico en que el registro de lo patológico debe ser constante y centralizado, esto es, la vigilancia debe ser permanente para conseguir informes continuos de las actividades ahí llevadas a cabo y así poder determinar las causas de los comportamientos y explicar los acontecimientos.<sup>5</sup> La disposición analítica del espacio que se desprende del proyecto del panóptico habla del reagrupamiento, de la disposición de sus elementos y del conocimiento tanto de aquello que lo compone como de las superficies en las que se dan las relaciones.

En realidad, el panóptico es un laboratorio de poder que permitirá resolver los problemas de vigilancia. Y la ciudad que se quiere gobernar como un territorio es su arquetipo. ¿Contiene también la ciudad este tipo de tecnologías que institucionalizan la mirada? Basta con mirar alrededor para darnos cuenta de que sí se encuentra debidamente equipada para llevar a cabo una vigilancia minuciosa.

¿Qué explicación podría tener el hecho de que las ciudades cuenten ahora con sistemas de televisión que aseguren una vigilancia permanente en sus calles, puentes, carreteras, túneles e incluso en los servicios públicos como el transporte? ¿Nos aseguran esta vigilancia?

En este mismo sentido, hace tiempo se instauró en la ciudad de Londres un sistema de verificación de cobro de peaje para acceder a sus calles. Los usuarios del automóvil no sabían

4. Existe en la ciudad de Vic un proyecto que ha sido realizado por la empresa instaladora de Vic Comercial Electrónica d'Osona y está especializada en el diseño y ejecución de proyectos que hacen referencia a la funcionalidad de las viviendas, mediante la incorporación de sistemas de videovigilancia: seguridad y confort son elementos clave de este tipo de proyectos. A continuación se resumen algunas de las funciones que pueden ejecutar ya las viviendas: alarmas anti-intrusión, alarmas técnica, alarmas de seguridad personal -modelo Powermax de Visonic, gestión de cámaras, a través de servidor de cámaras Felxwatch, circuito de video vigilancia, simulación de presencia, visualización Video portero Comelit -control de apertura y cierre de puertas, envío de avisos, control desde el interior de la vivienda y desde el exterior de electrodomésticos gama Serve@home; agenda de teléfonos: mensajes internos, fechas de interés; acceso a Internet desde pantalla de televisión sistema Dilartec® Avanza, ejecución de ambientes y escenas desde diferentes mandos de control; ejecución de ambientes y escenas a través de módulo GSM de la alarma, control de iluminación, riego, calefacción, persianas y Foscurits (Junestrand, 2007).

5. El espacio cerrado que representaba el panóptico, era, para Foucault, el espacio ideal donde los movimientos más pequeños estaban controlados, ya que ahí se registraba hasta «los finos detalles de la existencia». Detrás de este dispositivo disciplinario se podía leer la obsesión de los «contagios», de la peste, de las revueltas, de los crímenes, de la vagancia, de las deserciones, de los individuos que aparecen y desaparecen, viven y mueren en el desorden (Foucault, *op. cit.* pág. 201).

si serían sorprendidos sin pagar este peaje, estaban inseguros, podían arriesgarse a entrar en la ciudad sin pagar,<sup>6</sup> pero había numerosas cámaras de vídeo que les recordaban (y les recuerdan) que el hecho de que les sorprendan sin pagar puede ser motivo de una infracción. Lo importante aquí no es que se pague o no, sino que exista el temor a ser sorprendido y las consecuencias de este temor: el control del comportamiento.

«El panóptico debe ser comprendido como un modelo generalizable de funcionamiento; una manera de definir las relaciones de poder con la vida cotidiana [...] es el diagrama de un mecanismo de poder referido a su forma ideal [...], una figura de tecnología política que se puede y que se debe desprender de todo uso específico, [...] es un tipo de implantación de los cuerpos en el espacio [y] es aplicable a todos los establecimientos donde, en los límites de un espacio que no es demasiado amplio, haya que mantener bajo vigilancia a cierto número de personas» (Foucault, 1976, págs. 208-209).

El proyecto del panóptico obedece a un principio básico que Foucault (1976) entiende como la visibilidad total de los cuerpos, de los individuos y de las cosas. Este proyecto, que se concreta en poder «dividir el espacio y dejarlo abierto al mismo tiempo», surgió del proyecto de la arquitectura hospitalaria del siglo XVIII que intentó institucionalizar la mirada, es decir, recrear un espacio que permitiera hacer visibles a los cuerpos, observarlos, pero procurando al mismo tiempo evitar su contacto, que podría equivaler a contagio. En materia de seguridad, la videovigilancia institucionaliza, mediante la tecnología, la mirada.

Sin embargo, ¿qué es exactamente el panóptico? «Conocido es su principio: en la periferia, una construcción en forma de anillo; en el centro, una torre, ésta, con anchas ventanas que se abren a la cara interior del anillo. La construcción periférica está dividida en celdas, cada una de las cuales atraviesa toda la anchura de la construcción. Tienen dos ventanas, una que da al interior, correspondiente a las ventanas de la torre, y la otra, que da al exterior, permite que la luz atraviese la celda de una parte a otra. Basta entonces situar a un vigilante en la torre central y encerrar en cada celda a un loco, un enfermo, un condenado, un obrero o un escolar. Por el efecto del contraluz, se pueden percibir desde la torre, recortándose perfectamente sobre la luz, las pequeñas siluetas cautivas en las celdas de la periferia [...]» (Foucault, 1976, págs. 203-204).

La tecnología del panóptico divide el espacio y asegura la vigilancia mediante el efecto de la visibilidad. Con esto se abre, se posibilita el lugar del registro del saber. Su procedimiento óptico

permite ejercer fácilmente el poder, pues los individuos o la población en general se convierten en el objetivo de dominación.

De lo anterior tenemos que quedarnos con la idea de que el panóptico sirve a Foucault (1998) para hablar del espacio, como una tecnología que sirve para establecer un vínculo muy importante entre el saber y el poder mediante la vigilancia.

El panóptico también es un dispositivo que produce cuerpos dóciles, pues la incertidumbre que produce una vigilancia perpetua permite modificar el comportamiento e intentar encauzar la conducta desviada. Así pues, el panóptico implica una implantación de los cuerpos en el espacio creado para tales fines. Por tanto, podríamos afirmar que nuestras ciudades, cuyas calles cruzamos, donde vivimos, etc., obedecen al mismo principio del que surgió el panóptico. Los sistemas de videovigilancia que velan por la seguridad de la ciudadanía tanto en el terreno físico como en el virtual mantienen el circuito de la vigilancia y control y pueden orientar el tipo de comportamientos que se deseen.

Al margen de los beneficios logrados con dicho control, los esquemas disciplinarios también producen esquemas de exclusión, pues además de detectar los acontecimientos, se consigue una mejor distribución de lo normal y lo anormal, del orden y el desorden. Todo dispositivo disciplinario, como el de videovigilancia, se dispone en torno de lo anormal, para marcarlo y posteriormente modificarlo.

El poder disciplinario que implica el control de los individuos también se explica, se ejecuta e instrumentaliza mediante las prácticas gubernamentales, es decir, la *biopolítica*, en tanto que el ejercicio de racionalizar los fenómenos que aquejan a la sociedad también se nutre de los aparatos de videovigilancia.

Son temas propios del gobierno aquellos que afectan a su población, tales como la salud, la higiene, la economía y la seguridad, entre muchos otros. Aunque también son temas de la propia población, pues es ésta quien, en determinados momentos, exige al Estado la pronta resolución de algunos de los problemas que más la afectan.

Entre ellos, es notable el impacto que tiene desde hace ya un tiempo la seguridad ciudadana, que, junto con algunos aspectos relacionados con el civismo, han provocado que la sociedad vaya admitiendo, no sin cierto recelo, la incorporación en el espacio público de controles mediante el uso de cámaras de vídeo, que pueden dar fe de aquello que pasa en las calles: desórdenes públicos, robos, crímenes, e incluso la determinación de una infracción de tráfico.<sup>7</sup>

El tema de la seguridad desempeña un papel muy importante actualmente –sólo hay que observar y, sobre todo, padecer

6. En ese sentido resulta curiosa la similitud que existe con el mecanismo del panóptico, ya que los prisioneros nunca llegaban a tener la certeza de ser observados o vigilados, pues no podían ratificar la presencia del guardia. Éste, en cambio, podía observar cuando quisiera, solo tenía que mirar y la disposición arquitectónica del mecanismo se ocupaba del resto.

7. Basta recordar a la luz de los hechos, las imágenes mostradas en vídeo del caso Tous, o de la mujer que fue apaleada y grabada por las cámaras de un cajero automático. La implementación de radares en las vías públicas, carreteras, autopistas, playas, aeropuertos etc. demuestran el alto grado de penetración de dichos mecanismos.

<http://uocpapers.uoc.edu>

Mecanismos de videovigilancia en la sociedad de la información

el estricto control al que hay que someterse cada vez que se quiere viajar en avión-, desde los puntos de vista económico y político.

Lo anterior hace pensar en el papel que verdaderamente pueden tener las instancias del orden en una sociedad. La policía o *Polizeiwissenschaften* es una institución que surge en relación a esa técnica gubernamental cuyo objetivo es hacerse cargo de los problemas de la población. En ese sentido, se puede afirmar que la policía e incluso la medicina y la ciencia instrumentalizan los deberes del Estado con su población al facilitar el escrutinio de las acciones, de las costumbres y de los «haceres» de la misma.

En materia de seguridad, queda claro el papel que desempeñan actualmente los grupos policíacos equipados, hoy en día, con la suficiente tecnología para salvaguardar dicha seguridad. La videovigilancia se ha constituido en un mecanismo de control cada vez más utilizado.

El ámbito de la biopolítica es lo urbano y lo global. Pero ahora ya no se ejecuta únicamente en los espacios cerrados, pues sus nuevos espacios de dominación y control se han extendido al ciber mundo, donde es posible un ajustado seguimiento de los movimientos de los individuos mediante los registros informatizados que van dejando a su paso en las redes de la información.<sup>8</sup> Y la orientación de su comportamiento por medio de tecnologías derivadas de la mercadotecnia. Esta aproximación se da otra vez cuando la gestión económica tiende a confundirse con la política, debido a la potencia incrementada de la mercancía como mediador social principal y a la interiorización de la lógica capitalista en los hábitos de extensas capas sociales.

## Algunas consideraciones finales

Las técnicas de gobierno para dar cuenta de las prácticas sociales de sus habitantes se han instrumentalizado de tal manera que cada movimiento, paso, operación y acción que ejecutamos quedan debidamente registrados y almacenados en algún archivo.

Los relatos que acompañan a las historias de ficción encajan perfectamente en cualquier historia cotidiana. En el espacio urbano, en un mitin, en las cercanías de una institución bancaria, en los hospitales, cárceles, estaciones, aeropuertos y autopistas. Bajo los puentes y al lado de los edificios. En la web e incluso en los lugares más recónditos. En todos es posible encontrar hoy en día los restos y los rastros que deja cualquier persona.

Bien es cierto que en muchos casos el registro de dicho rastro se puede usar en nuestro propio beneficio, pero al mismo tiempo tenemos que admitir que los controles disciplinarios de las instituciones, mediante el advenimiento de la tecnología, se han regenerado y han alcanzado un alto nivel de sofisticación.

Los equipos, los sistemas y los mecanismos se han modernizado y ahora el panóptico no necesita la figura del vigilante. La visualización en forma tecnológica ha creado una red a la que usuarios y habitantes contribuyen mediante la creación y el mantenimiento de ese espacio donde se hacen perpetuamente visibles.

La videovigilancia es justamente el artífice de la disciplina que, bajo los procedimientos del Estado en materia de «resolución de los problemas de su población», ha ido introduciendo la manera de observar, sin perder un solo detalle, nuestras actividades más cotidianas. La mirada adecuadamente equipada en materia tecnológica, sigue siendo capaz de contribuir con el más mínimo detalle a la reelaboración de los hechos y las circunstancias.

## Referencias bibliográficas

- FIRENZE, A. (2007). *El problema de la percepción y la fenomenología de Merleau-Ponty*. [en línea]  
<http://www.scb-icf.net/nodus/059MerleauPonty.htm>
- FOUCAULT, M. (1976). *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*. México: Siglo XXI, 1988.
- FOUCAULT, M. (1980). «El ojo del poder. Entrevista con Michel Foucault». En: J. BENTHAM. *El panóptico*. Barcelona: Ed. La piqueta.
- JAY, M. (1993). *Downcast Eyes: the Denigration of Vision in Twentieth Century French Thought*. Berkeley: University of California Press.
- JAY, M. (1986). «In the Empire of the Gaze: Foucault and the Denigration of Vision». En: D. COUZENS (ed.). *Foucault: A Critical Reader*. Oxford: Basil Blackwell.
- JUNESTRAND, S. (2007). *Proyecto Hogar Digital DiLartec*. <<http://www.casadomo.com>>
- MERLEAU-PONTY, M. (1975). *Fenomenología de la percepción*. Barcelona: Península.
- SEGURITAS DIRECT (2007). *Alarmas y cámaras de videovigilancia para hogar y negocio*. <<http://www.securitasdirect.es>>

8. Por ejemplo, una publicidad en materia de videovigilancia advierte que «nuestras alarmas pueden comunicarse directamente con el usuario/a a través del módulo habla/escucha. Podemos hablar con usted y escuchar lo que realmente ocurre en su hogar o negocio sin falsas alarmas». Securitas-direct. En <<http://www.securitasdirect.es>>.

**Cita recomendada:**

ROJAS, Jesús (2007). «Mecanismos de videovigilancia en la sociedad de la información». En: P. RIBAS, R. RIBERA y F. GONZÁLEZ (coords.). «Ciudades en la sociedad de la información» [artículo en línea]. *UOC Papers*. Nº. 5. UOC. [Fecha de consulta: dd/mm/aa].  
<<http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/rojas.pdf>>



Esta obra está sujeta a la licencia Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 2.5 España de Creative Commons. Puede copiarla, distribuirla y comunicarla públicamente siempre que cite a su autor y la revista que la publica (*UOC Papers*), no la utilice para fines comerciales y no haga con ella obra derivada. La licencia completa se puede consultar en: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/es/deed.es/>

**Jesús Rojas**

Profesor asociado de Psicología social  
(Universidad Autónoma de Barcelona)  
Consultor de los Estudios de Psicología  
y Ciencias de la Educación de la UOC  
[jrojasar@uoc.edu](mailto:jrojasar@uoc.edu)

Doctor en Psicología social (Universidad Autónoma de Barcelona). Es profesor asociado de Psicología social en la Universidad Autónoma de Barcelona, profesor consultor de los Estudios de Psicología y Ciencias de la Educación de la UOC (área de psicología social) y profesor del máster de Investigación en psicología social (Universidad Autónoma de Barcelona). Actualmente es miembro del grupo de investigación sobre Ciudades en la Sociedad de la Información y el Conocimiento (URBSIC) del IN3. Sus temáticas de interés son la teoría de la ciudad, del espacio en el contexto de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación.

<http://uocpapers.uoc.edu>

## artículo

Dossier «Ciudades en la sociedad de la información»

## Herramientas bibliográficas para pasear por la ciberciudad actual

Óscar López

Fecha de presentación: julio de 2007

Fecha de aceptación: septiembre de 2007

Fecha de publicación: octubre de 2007

### Resumen

Desde su definición inicial, la ciberciudad se ha interpretado frecuentemente como un espacio urbano ficticio, alejado de nuestras prácticas cotidianas actuales, y también como una realidad suplementaria y añadida a la «verdadera ciudad». Con esta revisión tratamos de mostrar que quizás la ciberciudad –conformada por nuevos espacios, tecnologías y prácticas sociales– no se encuentra tan lejos. Ello queda reflejado en un amplio abanico de libros que, desde diferentes disciplinas y posiciones teóricas, nos explican cómo son las ciudades del presente, con el auge de las nuevas tecnologías como telón de fondo. Hacemos una selección de algunas de las obras sobre la ciberciudad con un doble propósito: por una parte, que esta exposición sobre la ciberciudad invite a pasearse por ella de una manera diferente –quizás teniendo más presente que ésta desdibuja los límites entre lo real y lo virtual–; y, por otra parte que, desde un punto de vista teórico y metodológico, estos conceptos y textos se conviertan en herramientas elementales para analizar y observar el espacio urbano contemporáneo.

### Palabras clave

ciberciudad, ciberespacio, TIC, movilidad, prácticas sociales urbanas

### Abstract

Since its initial definition, the cybercity has frequently been interpreted as a fictional urban space, far removed from our current everyday practices, and also as a supplementary reality, added to the «real city». In this revision, we aim to show that perhaps the cybercity –comprising new spaces, technologies and social practices– is not so far away. This is reflected in an extensive range of books which, from different disciplines and theoretical positions, explain what today's cities are like, with the rise in new technologies forming a backdrop. We have selected some of these works on the cybercity with a dual aim in mind: on the one hand, that this explanation of the cybercity invites you to walk through it in a different way –perhaps more aware of how this blurs the limits between what is real and what is virtual– and, on the other, that, from a theoretical and methodological point, these concepts and texts become fundamental tools for analysing and observing the contemporary urban space.

### Keywords

cybercity, cyberspace, ITC, mobility, urban social practices

*La ciberciudad es una ciudad de ficción donde confluyen dos conceptos: por un lado, el «ciberespacio», que define el medio «físico»; y por otro lado, el «cibernauta», que define a sus habitantes. Los teóricos de la ciberciudad acostumbran a referirse al primero como una nueva «manera de estar» y al segundo como un nuevo tipo de ser humano.*

Glosario, Centro Andaluz de Arte Contemporáneo, 2007

### Introducción

La primera referencia al término *ciberespacio* se encuentra en la novela de ficción *Neuromancer* (Gibson, 1984). En ese momen-

to, el autor describe este concepto como algo parecido a una realidad virtual, como una realidad paralela en contraposición a la realidad física y, en el fondo, «efectivamente real». El habitante de este espacio en red se llama *cibernauta* –un ser mitad digital y mitad orgánico– que se conecta al ordenador mediante prótesis biotecnológicas. Ello provoca que el cibernauta amplie sus capacidades humanas y, en cierta medida, «atraviese» las barreras que separan la realidad fuera de línea de la realidad en línea para zambullirse en el ciberespacio donde vive y revive un conjunto de experiencias urbanas. Esta visión coincide, por lo tanto, con la definición con la que empieza este artículo: una definición que interpreta la ciberciudad como un espacio urba-

no ficticio, alejado de nuestra práctica cotidiana en las ciudades contemporáneas, y también como una realidad suplementaria y añadida a la «verdadera ciudad».

Con esta pequeña revisión tratamos de mostrar que quizás la cibercidad no se encuentra tan lejos, aunque para definirla nos tengamos que aproximar a ella desde otros puntos de vista. Una de las primeras aportaciones en este sentido se encuentra en el libro *Cybercities. Visual Perception in the Age of Electronic Communication* (Boyer, 1996). En esta obra, la autora explora la relación entre la experiencia temporal y espacial de los usuarios de la ciudad y el espacio imaginario que los usuarios de la información mediatizada por ordenador exploran. Establece, por lo tanto, una analogía entre la red computacional y la ciudad a partir de cómo los usuarios organizan el espacio, de cómo establecen rutinas con las webs navegando por el espacio virtual y de cómo construyen sus mapas cognitivos. Se interpreta, pues, la cibercidad como una sociedad urbana donde, sin darnos cuenta, pasamos, instantáneamente, de una red a otra, de una realidad (presencial) a otra (virtual).

Para hacerlo usamos diferentes medios tecnológicos: de comunicación (teléfono móvil, ordenadores, PDA, etc.), de localización (GPS, mapas en línea), de transporte (que han aumentado la interconexión de los espacios urbanos), etc.; sin embargo, sobre todo, incorporamos nuevas prácticas sociales que hacen cada vez más difuso este supuesto salto entre ambas realidades (virtuales y presenciales). En definitiva, cómo afirma Ascher (2004, pág. 357), «los medios de transporte y comunicación permiten cambiar el campo social», en una especie de hipertextos en los que cada palabra proporciona varios sentidos cuando se relaciona con otras palabras del texto. Gracias a este conjunto de conexiones e intersecciones podemos decir «que la ciudad contemporánea está imbricada (más que en cualquier otro momento) con la tecnología. La tecnología invade y mediatiza los aspectos arquitectónicos, económicos, comunicativos y políticos de las ciudades» (Rojas *et al.*, 2007, pág. 121).

Una cibercidad caracterizada y definida con estas palabras no sólo desdibuja los límites entre la realidad en red y la presencial, sino que también desmenuza las diferencias que hay entre las diferentes disciplinas que centran su foco de atención en las urbes en el contexto de la sociedad de la información. Así pues, la cibercidad presente, de la que somos cibernautas con cierto grado de experiencia en función del tipo de nuevas tecnologías que usamos, no puede ser analizada y observada desde una única perspectiva –del mismo modo que tampoco somos capaces de pasear, dar una vuelta, andar de una sola manera por nuestras ciudades. Ello queda reflejado en el conjunto de libros que, desde diferentes puntos de vista (sociología, arquitectura, psicología, economía, etc.) nos explican cómo son las ciberciu-

dades del presente, con el auge de las nuevas tecnologías como telón de fondo.

En las páginas siguientes hacemos una selección de aquellas obras sobre la cibercidad que nos han parecido más interesantes, ya que cada autor escogido muestra su particular visión sobre las cibercidades en las que vivimos y, sobre todo, porque mediante su reflexión se nos explicita la estrecha relación entre las ciudades, las personas que las habitan y las nuevas tecnologías.

## Visiones de las cibercidades

William Mitchell es uno de los autores que más ha reflexionado sobre la interrelación entre las personas, las ciudades y las nuevas tecnologías, a partir de una serie de libros de los cuales destacamos, por orden de aparición, *City of Bits* (1995), *e-topia* (1999), *ME++* (2003) y *Placing Words* (2005).<sup>1</sup>

En *City of Bits: Space, Place, and the Infobahn* (1995), el autor explora los nuevos paradigmas que se están aplicando en la construcción del ciberespacio y analiza diferentes espacios que no tienen ningún parecido con las arquitecturas convencionales y las prácticas sociales que en éstos se dan. Estas prácticas, que ya no se limitan a un espacio geográficamente acotado, afectan pues al diseño de la propia ciudad (por ejemplo, la distinción entre espacio público y privado), pero también a la identidad, a las relaciones personales y al ámbito laboral. Así pues, los fragmentos electrónicos, digitales y virtuales conforman también las partes físicas de la ciudad: las edificaciones se han transformado en una especie de software, a partir de las nuevas aplicaciones que el autor analiza, y que ya son una constante en nuestra vida diaria.

Mitchell, en *e-topia: Urban Life, Jim-But Not As We Know It* (1999), se imaginaba una cibercidad que se está construyendo en el presente. Tal como nos explicaba «El sistema digital de telecomunicaciones será para las ciudades del siglo XXI lo que los canales y la fuerza del trabajo fueron para Amsterdam, Venecia y Suzhou, lo que las vías, traviesas y trenes de vapor fueron para el Oeste americano, lo que los túneles del metro fueron para Londres, lo que el motor de combustión interna y la autopista de hormigón fueron para las zonas suburbanas del sur de California y lo que la electrificación y el aire acondicionado fueron para Phoenix». (Mitchell, 1999, pág. 19-20). En *e-topia*, sin embargo, la arquitectura está evolucionando de tal modo que se conecta, se relaciona, se imbrica directamente con nosotros y entre diferentes espacios, y acaba configurando nuevos espacios arquitectónicos en una transformación que se rige por una serie de principios (Mitchell, 1999; García, 2004): la desmaterialización (desaparición de algunas actividades físicas y sustitución por sus equivalentes virtuales), la desmovilización (sustitución electró-

1. La reflexión de Mitchell no sólo queda enmarcada en estas obras. Puede consultarse más información sobre el autor en: <<http://web.media.mit.edu/~wjm/>>.



nica de operaciones que antes comportaban desplazamientos), el funcionamiento inteligente (espacios que interactúan entre sí y con sus habitantes), la personalización en masa (sistemas personalizados colectivos de servicios) y la transformación suave (de los nuevos espacios en función de los principios previos). En definitiva, la realidad e-tópica se caracteriza «por los flujos de información (y no la acumulación de objetos); la conectividad a todos los niveles (y no la centralidad geográfica); y la gestión inteligente» (López *et al.*, 2006, pág.19).

En *Me++: The Cyborg Self and the Networked City* (2003), Mitchell profundiza en la idea de que las nuevas tecnologías y la interconexión global están modificando de una manera radical nuestros espacios urbanos, pero también nuestros cuerpos e identidades y, sobre todo, nuestras prácticas sociales. Las tecnologías se pueden ver, pues, como extensiones del cuerpo humano, dentro de una realidad en la que la distinción entre espacios virtuales y presenciales es cada vez menos clara. Aunque habitamos en un mundo que, teóricamente, cada vez tiene menos límites entre las diferentes realidades urbanas, sociales y económicas, esta interconexión también muestra una nueva, y no siempre deseada, realidad urbana que facilita el control social. Ello requiere una reflexión constante sobre las implicaciones morales y éticas de la constitución de estos espacios y las prácticas que llevamos a cabo, con el fin de aprovechar, también, las nuevas posibilidades de comunicación y participación social.

El último libro que ha publicado Mitchell es *Placing Words* (2005). En esta obra, el autor se centra en la producción de significados y los flujos de información que atraviesan las ciudades contemporáneas. Una interconexión social y semántica emergente, cada vez más compleja, que reconfigura el espacio urbano y que ejemplariza a partir de diferentes ensayos cortos: propuestas de reconfiguración de espacios existentes, descripciones de personajes urbanos o evoluciones de prácticas sociales que existían previamente.

Siguiendo en el contexto anglosajón, Stephen Graham *et al.*, con *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition* (2001), aportan una perspectiva crítica sobre las infraestructuras que interconectan las ciudades actuales. Desde múltiples puntos de vista, y con un enfoque global, los autores proponen que las redes de comunicación, las infraestructuras de movilidad y las nuevas tecnologías, cada vez más imbricadas en los espacios urbanos, no siempre implican cohesión urbana y territorial. Graham *et al.* analizan los principios planificadores que hay detrás de estas infraestructuras y también los efectos sociopolíticos que producen. Utilizando diferentes disciplinas (urbanismo, arquitectura, geografía, sociología, etc.), intentan mostrar los límites y efectos de la segregación y segmentación de los espacios urbanos y cómo éstos se ven afectados en términos de acceso a los recursos.

Años más tarde, Steve Graham recopila, en *The Cybercities Reader* (2004), un conjunto de reflexiones que se convierten en

una herramienta teórica imprescindible para analizar todo lo que tiene relación con las ciudades y las nuevas tecnologías –qué prácticas sociales generan, qué cambios en los espacios urbanos comportan y cómo todo ello necesita nuevas aproximaciones a lo urbano. En términos generales, en esta obra se reflexiona sobre la forma física, social y económica de la cibercidad, se intenta ir más allá de las visiones parciales, reflejar los efectos que en la práctica se dan en diferentes espacios urbanos concretos y los factores que en ello intervienen. Al mismo tiempo, propone que las prácticas asociadas a las nuevas tecnologías no son un añadido a la realidad urbana actual, sino prácticas eminentemente urbanas, que describe a partir de diferentes procesos (el comercio, la guerra, el teletrabajo, el control, los cuerpos, etc.) y de diferentes ciudades (Lima, Amsterdam, Melbourne, etc.).

Más recientemente, Mimi Sheller *et al.*, en su libro *Mobile Technologies of the City* (2006), compilan un grupo de estudios de caso (Viena, Liverpool, Bristol, Londres, Tokio, París, Los Ángeles y Hong Kong) que se aproximan a las prácticas de movilidad actuales desde nuevas perspectivas teóricas. Esto permite una visión de la ciudad global contemporánea, pero contextualizada en aspectos y espacios concretos que a su vez hacen visibles las diferentes prácticas sociales asociadas a la tecnología y cómo éstas se relacionan con las infraestructuras que posibilitan la movilidad. El libro examina cómo las tecnologías móviles emergentes se imbrican y afectan a las realidades urbanas (movimiento, desigualdad y exclusión social, control, etc.). En definitiva, en *Mobile Technologies of the City* se destaca el incremento del movimiento mediatizado por las nuevas tecnologías como un factor de fluctuación de los aspectos sociales y económicos de las ciudades.

Finalmente, destacamos *On the Move: Mobility in the Modern Western World* (2006), escrito por Tim Cresswell. En este libro el autor profundiza en el concepto de movilidad, desde una perspectiva histórica y urbanística y lo relaciona no sólo con la presencia de las nuevas tecnologías, sino también con la idea misma de la modernidad. Lo hace desde una perspectiva que explora las tensiones entre el control y el acotamiento de espacios y la sensación de libertad que proporcionan los nuevos medios de transporte y de comunicación, mostrando que no siempre las mayores posibilidades de interconexión y movilidad garantizan un acceso igualitario a éstas y, por lo tanto, se traducen en una mayor libertad.

En la literatura en castellano destacamos la visión de la cibercidad de Carlos García Vázquez. A través de su texto, *Ciudad hojaldre* (2004), analiza la forma en que la cultura urbana está modificándose en el inicio del nuevo siglo. Con el subtítulo *Visiones urbanas del siglo XXI*, introduce una ciudad formada por varias capas que no comprenden una única forma de mirarla, sino más bien múltiples puntos de vista, convergentes o divergentes.

Las diferentes visiones (el autor propone cuatro) aparecen en el texto vinculadas a las disciplinas que han hecho las princi-

pales aportaciones de las que han surgido (historia, economía y sociología, ciencia, filosofía y, finalmente, tecnología). Al mismo tiempo, y transversalmente, estas disciplinas son atravesadas por el urbanismo y la arquitectura, para dar cuenta de los efectos que el conjunto de realidades sociales está teniendo en la ciudad. De este modo, el primer capítulo, guiado por la historia, introduce la visión culturalista de la ciudad; la visión sociológica –segundo capítulo– propone una aproximación desde la economía y la sociología; el tercer capítulo combina ciencia y filosofía para ofrecer una visión organicista de la ciudad; finalmente, la visión tecnológica viene guiada por las disciplinas técnicas. Aquí, sin embargo, no finaliza su aproximación a la ciudad. Si las cuatro visiones que acabamos de describir ya nos aportan muchas herramientas para mirar las urbes, todavía las desmenuza más para analizar, en detalle, algunos efectos urbanos. El resultado es la presentación de doce ciudades que integran las capas de la «ciudad hojaldre»: la ciudad de la disciplina, la ciudad planificada, la ciudad posthistórica, la ciudad global, la ciudad dual, la ciudad espectáculo, la ciudad como naturaleza, la ciudad de los cuerpos, la ciudad vivida, la cibercidad y la ciudad chip.

## Reflexión final: actualizando el diccionario de la ciudad

De la lectura de los libros que acabamos de presentar, pero también de otros escritos que no hemos podido mostrar en este artículo, teniendo en cuenta la limitación de extensión,<sup>2</sup> sobresalen una serie de temas que se incorporan al diccionario de la ciudad como, por ejemplo, autopía, *buffer city*, ciudad análoga, ciudad corredor, ciudad «donut», ciudad genérica, ciudad nómada, *disurbia*, *edge city*, *fantasy city*, heterópolis, heterotopía, *hub city*, metápolis, nociudad, *post-it city*, postmetrópolis, privatopía, *sim city*, surfurbia, tecnópolis, telópolis, etc.<sup>3</sup>

Todos estos conceptos, que actualizan nuestro vocabulario, expresan metáforas y perspectivas teóricas que tratan de aproximarnos a las realidades urbanas actuales y a las prácticas sociales que se dan en ellas y que las conforman. En el libro *Paseando por la cibercidad* (López *et al.*, 2006) intentamos, por un lado, recoger algunas de estas aportaciones y ponerlas en relación con herramientas de investigación que se puedan utilizar para abordar estas nuevas realidades; por otro lado, mostramos ejemplos concretos de interrelación entre espacios urbanos, prácticas sociales y nuevas tecnologías (identidad, territorialidad, simulación, memoria, comunicación, movilidad, etc.). Finalmente, constatamos

la necesidad de un trabajo (todavía incompleto) de definición y profundización teórica en los conceptos que utilizamos para analizar las cibercidades contemporáneas.

En *Paseando por la cibercidad* (López *et al.*, 2006), proponíamos que el concepto *cibercidad* es muy apropiado para dar cuenta de algunas de las transformaciones que los espacios y prácticas urbanos están y estamos experimentando. Lo hacemos a partir de la propuesta de Graham (2004, pág. 43-44), que afirma que «la cibercidad facilita capturar las interconexiones híbridas y "sociotécnicas" de los nuevos medios de comunicación, y las espacialidades y movilidad de la vida urbana contemporánea, en sus aspectos físicos, sociales, económicos y culturales»; permite observar paralelamente las materialidades cambiantes, las relaciones sociales y los medios de comunicación, y el modo en que estos cambios se expresan en diferentes lugares; enfatiza el papel de la tecnología y su conocimiento en la economía capitalista internacionalizada; y propone una investigación interdisciplinaria, crítica y multidimensional para cambiar estas realidades urbanas y las ideas sobre lo que la ciudad puede ser actualmente. Podemos considerar, pues, la cibercidad como un espacio urbano en el cual las dimensiones de tiempo y espacio de la ciudad tradicional se modifican y reconstruyen por el impacto de las nuevas tecnologías que ya no sólo están y funcionan en la ciudad (cómo se propone desde algunas aproximaciones teóricas), sino que la configuran invadiendo todas las actividades que en ella se desarrollan (trabajo, ocio, residencia). En definitiva, hay que evidenciar que la cibercidad no es el «espejo» de las prácticas sociales generadas en la ciudad «física», ya que no se trata, como afirma Wakabayashi (2002, pág.15), de si la cibercidad es «real» en el sentido ordinario, sino de que si más acciones sociales y relacionales se integran en ella, sus consecuencias se convierten, indudablemente, en reales y corpóreas y, por lo tanto, la cibercidad es perfectamente real, en tanto que practicada.

Así pues, el propósito al compartir y seleccionar esta literatura urbana ha sido doble: por una parte, que esta exposición sobre la cibercidad invite, de ahora en lo sucesivo, a pasearse de una manera diferente –quizás teniendo más presente la imbricación entre las nuevas tecnologías, las personas y el contexto urbano; y, por otra parte, desde un punto teórico y metodológico, que estos conceptos y textos se conviertan en herramientas elementales para analizar y observar el espacio urbano contemporáneo.

2. Entre otros: Castells y Hall (1994), Echeverría (1994, 2000), Amendola (2000), Wheeler, Aoyama y Warf (2000), Wakabayashi (2002), Azúa (2004), Muñoz (2004), Galindo (2005) y Vivas *et al.* (2005).  
3. Para una breve definición de algunos de estos términos, véase: Centro Andaluz de Arte Contemporáneo (2007). *Glosario | Atributos urbanos*. [Artículo en línea]. <<http://www.atributosurbanos.es/glosario/>>.

<http://uocpapers.uoc.edu>

Herramientas bibliográficas para pasear por la cibercidad actual

## Libros reseñados:

- CRESSWELL, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Londres: Routledge.
- MITCHELL, W. J. (2005). *Placing Words: Symbols, Space, and the City*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- MITCHELL, W. J. (2003). *Me++: The Cyborg Self and the Networked City*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- MITCHELL, W. J. (1999). *e-topia: Urban Life, Jim-But Not As We Know It*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- MITCHELL, W. J. (1995). *City of Bits: Space, Place, and the Infobahn*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- GARCÍA, C. (2004). *Ciudad hojaldré. Visiones urbanas del siglo XXI*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- GRAHAM, S.; MARVIN, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Nueva York: Routledge.
- GRAHAM, S. (ed.) (2004). *The Cybercities Reader* [artículo en línea]. [Fecha de consulta: 3 de septiembre de 2007]. <[http://www.geography.dur.ac.uk/information/staff/personal/graham/pdf\\_files/18.pdf](http://www.geography.dur.ac.uk/information/staff/personal/graham/pdf_files/18.pdf)>
- LÓPEZ, O.; VIVAS, P.; ROJAS, J. [et al.] (2006). *Paseando por la cibercidad. Tecnología y nuevos espacios urbanos*. Barcelona: Editorial UOC.
- SHELLER, M.; URRY, J. (2006). *Mobile Technologies of the City*. Londres: Routledge.

## Referencias bibliográficas:

- AMENDOLA, G. (2000). *La ciudad postmoderna. Magia y miedo de la metrópolis contemporánea*. Madrid: Celeste Ediciones.
- ASCHER, F. (2004). «Multi-mobility, Multispeed Cities: a Challenge for Architects, Town Planners and Politicians». En: A. FONT (ed.). *The explosion of the City, Morphologies, Observations and Motions*. Barcelona: Colegio de Arquitectos de Cataluña. Pág. 352-363.
- AZÚA, F. (2004). *La arquitectura de la no ciudad*. Pamplona: Universidad Pública de Navarra.
- BOYER, M. C. (1996). *Cibercities. Visual Perception in the Age of Electronic Communication*. Nueva York: Princeton Architectural Press.

- CASTELLS, M.; HALL, P. (1994). *Tecnópolis del mundo: la formación de los complejos industriales del siglo XXI*. Madrid: Alianza.
- Centro Andaluz de Arte Contemporáneo (2007). Glosario | Atributos urbanos. [Artículo en línea] [Fecha de consulta: 15 de septiembre de 2007]. <<http://www.atributosurbanos.es/glosario/>>
- ECHEVERRÍA, J. (1994). *Telépolis*. Barcelona: Destino.
- ECHEVERRÍA, J. (2000). *Un mundo virtual*. Madrid: Plaza & Janés.
- GALINDO, J. (2005). «La cibercidad. Una visión de lo social y lo urbano desde la cibernética, la sistémica y la comunicología». *ANDAMIOS Revista de Investigación Social*. Vol. I, n.º 2, pág. 149-172.
- GIBSON, W. (1984). *Neuromancer*. Nueva York: Ace Books.
- LÓPEZ, O.; VIVAS, P. (2006). «Metrópolis y tecnología: nodos de conexión». En: LÓPEZ, O.; VIVAS, P.; ROJAS, J. [et al.]. *Paseando por la cibercidad. Tecnología y nuevos espacios urbanos*. Barcelona: Editorial UOC. Pág. 9-40.
- MITCHELL, W. J. (1999). *e-topia: Urban Life, Jim-But Not As We Know It*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- MUÑOZ, F. (2004) *URBANALització. La producción residencial de baja densidad en la provincia de Barcelona, 1985-2001*. Tesis doctoral dirigida por los doctores Ignasi de Solá-Morales y Rosa Ascón. Presentada en el Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Barcelona.
- ROJAS, J.; PELLICER, I.; SANTORO, V. [et al.] (2007). «@City: lecturas tecnológicas de Barcelona» [artículo en línea]. *Athenea Digital*. N.º 11, pág. 114-131. <<http://psicologiasocial.uab.es/athenea/index.php/athenea-Digital/article/view/384/329>>
- VIVAS, P.; MORA, M.; VIDAL, T. [et al.] (2005). *Ventanas en la ciudad: observaciones sobre las urbes contemporáneas*. Barcelona: Editorial UOC.
- WHEELER, J. O.; AOYAMA, Y.; WARF, B. (2000). *Cities in the Telecommunications Age: The Fracturing of Geographies*. Londres: Routledge.
- WAKABAYASHI, M. (2002). «Urban Space and Cyberspace: Urban Environment in the Age of Media and Information Technology». *International Journal of Japanese Sociology*. Tokio: Blackwell. N.º 11.

**Cita recomendada:**

LÓPEZ, Ó. (2007). «Herramientas bibliográficas para pasear por la cibercidad actual». En: P. RIBAS, R. RIBERA y F. GONZÁLEZ (coord.). «Ciudades en la sociedad de la información» [artículo en línea]. *UOC Papers*. N.º 5. UOC. [Fecha de consulta: dd/mm/aa]. <<http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/lopez.pdf>>

ISSN 1885-1541



Esta obra está sujeta a la licencia Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 2.5 España de Creative Commons. Puede copiarla, distribuirla y comunicarla públicamente siempre que cite su autor y la revista que la publica (*UOC Papers*), no la utilice para fines comerciales y no haga con ella obra derivada. La licencia completa se puede consultar en: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/es/deed.es/>

**Óscar López**

Becario FPU-MEC. Departamento de Antropología Social y Cultural (UAB)  
oscarlcat@gmail.com

Licenciado en Antropología Social y Cultural por la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB) y en Psicología por la Universidad de Oviedo. Becario FPU del Departamento de Antropología Social y Cultural de la UAB y doctorando en Antropología Social y Cultural en esta universidad, en la cual está desarrollando investigación etnográfica sobre ciudad, inmigración y salud. Miembro del grupo de investigación GRAFO (UAB) y URBSIC (IN3). Entre sus últimas publicaciones, destacan la colaboración en los libros *Ventanas en la ciudad: observaciones sobre las urbes contemporáneas* (2005) y *Paseando por la cibercidad: nuevas tecnologías y espacios urbanos* (2006), editados por la Editorial UOC, y otras publicaciones relacionadas con su investigación.