

Efectos del urbanismo disperso y consecuencias para la sostenibilidad social. Análisis de la Región Metropolitana de Barcelona

Effects of the urban sprawl and consequences to social sustainability. An analysis of the Metropolitan Region of Barcelona

Gemma Vilà
Jordi Gavaldà

Resumen

La crisis del sistema fordista de producción y la aplicación de las nuevas tecnologías han inducido a un cambio de la estructura del territorio: se han ampliado los límites de la ciudad real y ha aumentado la segmentación del espacio. Actualmente, en la Región Metropolitana de Barcelona – RMB –, el modelo de ciudad compacta coexiste con el de la ciudad dispersa, que se yuxtapone al primero creando un nuevo paradigma global. Este artículo intenta dar respuesta a diversas cuestiones en relación a los límites y las posibilidades de este nuevo modelo analizando la situación actual de las áreas de urbanismo disperso de la RMB a partir de la perspectiva de la sostenibilidad poniendo el énfasis en su dimensión social, contribuyendo a avanzar en la sustentación teórica de la relación entre la sostenibilidad social y las formas urbanas.

Palabras clave: sostenibilidad social; sostenibilidad ambiental; dispersión urbana; relaciones sociales; Región Metropolitana de Barcelona.

Abstract

The breakdown of the Ford production system and the application of new technologies have led to a change in the structure of the territory: the city's boundaries have been extended and space segmentation has increased. In the Metropolitan Region of Barcelona – MRB –, the compact city model coexists today with the urban sprawl, which is juxtaposed to the first one, creating a new global paradigm. This paper tries to answer several questions about the limits and possibilities of this new model in order to analyze the current situation of the urban sprawl areas of the MRB from the perspective of sustainability, with emphasis on its social dimension, thus contributing to the theoretical framework about the relationship between social sustainability and urban forms.

Keywords: social sustainability; environmental sustainability; urban sprawl; social relationships; Metropolitan Region of Barcelona.

En la Región Metropolitana de Barcelona conviven actualmente dos modelos urbanos diferentes: a las ciudades tradicionales compactas, propias del modelo mediterráneo, se yuxtapone el modelo de urbanismo disperso, mucho más reciente. La crisis del sistema fordista de producción y distribución y la aplicación de las nuevas tecnologías indujeron a un cambio de la estructura del territorio: se ampliaron los límites de la ciudad real, aumentó la segmentación y la especialización funcional del espacio, y la continua relocalización de las actividades y la ocupación de nuevos territorios se convirtió en la pauta característica del crecimiento urbano. Todo ello ha contribuido a la expansión del urbanismo disperso y ha tenido importantes efectos a diversos niveles. La crisis actual plantea nuevas cuestiones sobre los límites y posibilidades de este modelo. Por ello, en este artículo pretendemos dar respuesta a varias cuestiones. ¿En qué medida estas nuevas dinámicas han exacerbado – o incluso generado – nuevas formas de desigualdad social en el territorio? ¿Qué límites, posibilidades y retos plantea esta realidad para conseguir un modelo urbano sostenible? Pensamos, y esta es nuestra hipótesis, que la morfología urbana y la forma de organizar el territorio es una variable fundamental para la sostenibilidad.

Nuestro objetivo es doble: en primer lugar, avanzar en la sustentación teórica del concepto de sostenibilidad social y su concreción empírica. El concepto sostenibilidad aparece en los años setenta del siglo pasado muy ligado al de desarrollo sostenible (Meadows, 1972) y definido a partir de tres dimensiones: la ecológica, la económica y la social. En la posterior evolución del concepto,

la dimensión social ha resultado ser la gran olvidada. Los cambios ocurridos en los últimos años sugieren la necesidad de reconsiderar esta dimensión específica de la sostenibilidad para valorar los efectos del nuevo modelo urbano y territorial. En segundo lugar, analizar la realidad actual de las áreas de baja densidad de la RMB a partir de un prisma más amplio como es el de la sostenibilidad poniendo énfasis en la dimensión social.¹

La sostenibilidad social según las formas urbanas

El debate sobre la sostenibilidad: más allá del concepto

Hoy, la creciente problemática ambiental, económica y social ha hecho revivir las preocupaciones planteadas en los años setenta y que fueron olvidadas en las décadas siguientes. El neoliberalismo dominante ha impregnado todos los aspectos de la vida económica provocando funestas consecuencias en varios ámbitos. Entre ellas destacan – porque han sido las primeras que se han impuesto a nuestra observación – las que tienen que ver con el deterioro del medio ambiente y, en especial, con el agotamiento de los recursos no reproducibles. El diagnóstico actual que se impone es contundente: el modelo de crecimiento de los últimos años es claramente insostenible.

La cuestión es, pues, de crucial importancia. No en vano, la política y la academia han contribuido a dotar de contenido y argumentos a este concepto y, también, a

aplicarlo en la práctica. Aún así, a menudo el término aparece ligado a inconcreciones – especialmente en el ámbito académico – ante el esfuerzo que supone concretarlo en diferentes esferas como pueden ser la social y la urbana.

El concepto de sostenibilidad apareció muy unido al de desarrollo (Meadows, 1972). Ha tendido a identificarse, primero, con la esfera medioambiental y, posteriormente, con la económica. Hoy el concepto se hace extensible también a la dimensión social, que ha sido la más olvidada en los discursos académicos y políticos. Con este trasfondo, añadimos a la ciudad en el debate para plantearnos hasta qué punto nuestras ciudades son sostenibles y si hay condiciones que hacen que unas ciudades sean más o menos sostenibles que otras. La pregunta es relevante, no sólo porque hoy la mitad de la población mundial vive en ciudades y todo hace pensar que la población urbana seguirá aumentando en el futuro (United Nations, 2009) sino también, y sobre todo, porque la ciudad cumple el rol de ser nexo entre lo global y lo local (Borja y Castells, 1998).

Para responder a esta cuestión, primero nos detendremos a explorar el concepto de sostenibilidad social, su significado y los aspectos que quedan por desarrollar en su aplicación a la ciudad y al mundo urbano. Hagamos, pues, una breve referencia a los orígenes del concepto. Aun con la importancia que ha tomado esta idea en la actualidad, el concepto no es nuevo, ni tampoco la problemática a la que se refiere. Ya en los años sesenta los economistas – aunque no sólo ellos – se percataron de que el modelo de crecimiento económico a toda costa, al fomentar un crecimiento sin límites, no podía mantenerse sin riesgos para la humanidad

y el planeta. En marzo de 1972, auspiciada por el Club de Roma, aparece *The Limits to Growth*, uno de los antecedentes del concepto de sostenibilidad. Este conocido documento plantea como problema central el medioambiental, pero incluye – aunque sin profundizar – aspectos ligados a los valores, las relaciones sociales y el bienestar. El diagnóstico de la situación mundial que se realiza en este trabajo augura que el resultado último de un intento sostenido de crecer conforme al patrón actual será un colapso desastroso. La filosofía del documento queda claramente expresada en una de sus conclusiones: “Tal vez el mejor resumen de nuestra posición sea [...] no una oposición ciega al progreso, sino una oposición al progreso ciego”.

The Limits to Growth abrió el camino para que en 1987 apareciera formalmente el término sostenibilidad, por ello no es de extrañar que desde sus inicios fuera estrechamente vinculado – como se ha dicho anteriormente – a la idea de desarrollo. El término tiene su origen en el texto de la Comisión Mundial del Medio Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas conocido como *Informe Brundtland*² (United Nations World Commission on Environment and Development, 1987). El término fue introducido en un informe cuyo objetivo era diseñar “un programa global para el cambio global”. Se refiere al desarrollo sostenible como aquél que satisface las necesidades de la generación presente sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades. Después, en 1992, la Conferencia de Río dio publicidad a la expresión desarrollo sostenible e introdujo la idea de los tres pilares que deben conciliarse:

el económico, el social y el medioambiental (United Nations, 1992).

Efectivamente, el desarrollo sostenible se entiende como el resultado de la combinación de estas tres esferas. No obstante, la interrelación entre ellas introduce otras condiciones necesarias para que se produzca un desarrollo sostenible que van más allá de los matices terminológicos. De esta forma, la confluencia entre los planteamientos ecológicos y económicos han de ser necesariamente viables para tener sentido: no todas las medidas que permiten mejorar el medio ambiente son viables económicamente, ni todo tipo de crecimiento económico es viable si se desea minimizar la huella ecológica. Igual ocurre con la organización social: ha de ser equitativa desde el punto de vista económico y soportable para el medio ambiente. El adjetivo 'sostenible' se reserva para indicar todo aquello que, a la vez, resulta soportable, equitativo y viable en la combinación de las esferas medioambiental, económica y social (Sadler y Jacobs, 1990; Le Berre, 2004).

Todo este recorrido ha desembocado en el hecho de que hoy, la idea de sostenibilidad se ha convertido en una panacea. Existen dos factores principales que han contribuido a la aceptación y éxito de la expresión 'sostenibilidad'. El primero es haber ganado la batalla de lo políticamente correcto hasta el punto de haber adquirido poder legitimador. El segundo es su ambigüedad, puesto que las interpretaciones del término pueden ser múltiples e incluso contradictorias. La falta de acuerdo terminológico, en realidad, esconde visiones del mundo distintas y con frecuencia opuestas.

La sostenibilidad social: los problemas de su concreción

Basado en la idea de desarrollo sostenible, el estado de equilibrio global, que requiere estabilidad económica y ecológica durante largo tiempo, "debe diseñarse de tal modo que cada ser humano pueda satisfacer sus necesidades básicas y gozar de igualdad de oportunidades para desarrollar su potencial particular" (Meadows, 1972). Aunque desde su inicio las tres dimensiones mencionadas aparecían como parte constituyente del concepto, en la posterior evolución la esfera social ha resultado ser la gran olvidada. Todavía hoy su fundamentación teórica y su concreción empírica son muy débiles.

Al considerar el desarrollo como mejora cualitativa se están introduciendo cuestiones sólo compatibles con una sociedad que, siendo diversa, evolucione hacia la cohesión interna, eliminando situaciones de desigualdad y discriminación: "[...] sostenibilidad social como desarrollo (y/o crecimiento) compatible con la evolución armoniosa de la sociedad civil, fomento de un entorno propicio para la convivencia compatible de grupos cultural y socialmente diversos, y aliento de la integración social, con mejoras en la calidad de vida para todos los segmentos de la población" (Polèse y Stren, 2000).

Es decir, el ámbito social está estrechamente asociado a la inexistencia de desigualdades y requiere importantes esfuerzos para reducirlas. Para conseguir la sostenibilidad social es necesario controlar, hasta hacerlas desaparecer, las situaciones de exclusión social y segregación territorial, atendiendo

especialmente a las condiciones de los grupos marginales: “La sostenibilidad social, en este sentido, puede ser vista como el polo opuesto a la exclusión, tanto en términos territoriales como sociales” (Polèse y Stren, 2000).

La sostenibilidad social en el ámbito urbano

Aunque el desarrollo inicial del concepto de sostenibilidad se produjera al margen de las ciudades, la importancia de lo urbano en el mundo actual ha impuesto la necesidad de mirar críticamente las ciudades a través de este prisma como un elemento que puede contribuir o arriesgar la consecución de un mundo sostenible. De todas formas, si el concepto de sostenibilidad plantea algunos problemas importantes de definición, estos se acentúan cuando nos referimos a la sostenibilidad social en el ámbito urbano.

No es fácil generalizar sobre cuál es el tratamiento que dan estos estudios al concepto de sostenibilidad social. Los motivos son de diversa índole, aunque el principal es que existe una gran disparidad de perspectivas y marcos analíticos inherente a la diversidad de prismas con que se trata lo urbano. Esto es así fruto de la propia multidisciplinariedad de los estudios urbanos. Asimismo, dificulta el trabajo su recurrente identificación con otros conceptos que, aunque parecidos e informativos, aportan luz solamente de manera parcial. De hecho, son pocos los trabajos que ahondan de manera integral en el concepto. De todas formas, las características de lo que es sostenible socialmente parecen tener un alto nivel de quórum. El concepto más

común con el que se vincula es el de cohesión social, seguido de mezcla social. Diversidad social y/o cultural se asocia repetidamente a sostenibilidad social, casi siempre a raíz de la creciente especialización funcional de las ciudades, la falta de mixtura de usos y el advenimiento de la nueva inmigración como un fenómeno social que puede acarrear conflictos de convivencia asociados a su concentración en algunas zonas urbanas (Bayona, Domingo y Gil, 2009). En la bibliografía norteamericana es frecuente asociar sostenibilidad social con desarrollo inteligente (Smart Growth Network, 2006). Es una estrategia global de sostenibilidad regional que sugiere que los tres pilares – eficiencia económica, protección del medio ambiente y elevada calidad de vida y equidad social – puedan conseguirse mediante una política de uso del suelo concertada y negociada entre todos los agentes implicados. Finalmente, los conceptos de equidad social, convivencia colectiva o coexistencia multiétnica también aparecen vinculados a menudo, aunque siempre se ofrecen de forma muy poco desarrollada siendo elementos tangenciales a la perspectiva global que guía el análisis de los trabajos.

La pregunta, ahora, deviene evidente: ¿qué condiciones debe cumplir una ciudad para que sea sostenible socialmente? Nosotros entendemos que una ciudad es sostenible socialmente cuando tiene la capacidad de satisfacer las necesidades básicas de su población en el ámbito urbano y garantiza determinadas condiciones en el contexto de una serie de principios orientadores. Como necesidades recuperamos la propuesta de la Carta de Atenas³ sobre las funciones básicas que debe cumplir una ciudad, que son habitar,

trabajar, desplazarse y cultivar el espíritu,⁴ además de incorporar otras necesidades como la seguridad, la interacción social, la identidad/simbolismo y la participación democrática. Los principios orientadores a los que nos referimos son la calidad de vida, la equidad, la interrelación social, la diversidad social, la democracia y la cohesión social.

La recuperación del concepto de sostenibilidad social por parte de quienes se dedican al estudio y análisis de la realidad urbana no parece espuria: la segmentación y especialización creciente y acelerada del espacio ha dado lugar, junto a la existencia de las ciudades tradicionales, a la aparición de áreas residenciales dispersas, grandes zonas comerciales, polígonos industriales, áreas pensadas para el ocio que constituyen partes indisociables de un mismo sistema urbano expansivo que rebasa continuamente sus propios límites. Las ciudades se extienden, invaden nuevos territorios, consumiendo un recurso no renovable – el suelo – y cubriéndolo de nuevas y costosas infraestructuras. Y al final, más que una realidad urbana donde el ciudadano pueda desarrollar sus capacidades y cubrir sus necesidades, encontramos un espacio amorfo por el que es necesario desplazarse recorriendo cada vez mayores distancias, consumiendo energía y tiempo, y donde la buena calidad de vida parece haber desaparecido.

Por ello, defendemos la hipótesis que la morfología urbana contribuye a crear límites así como condiciones de sostenibilidad social. Esta morfología y la forma de organizar el suelo es, pues, una variable fundamental para la sostenibilidad. En este sentido, creemos que hay tres dinámicas que pueden convertir

un espacio sostenible en insostenible: de la ciudad compacta a la dispersión territorial de las actividades urbanas, de la mixtura urbana a la especialización funcional del espacio, y de la ciudad integrada socialmente a una mayor segregación potencial de los grupos sociales en el territorio.

El urbanismo disperso: nota conceptual

El análisis del urbanismo disperso ha sido objeto de trabajo teórico de varios autores, entre los cuales Indovina – *città diffusa* – (1990), Dematteis – *reticular city* – (1998), Garreau – *edge city* – (1991), Corboz – *ipercittà* – (1994), Ascher – *metapolis* – (1995), Harvey – *the end of the city* – (1996) y Capel – *exurbanización* – (2003). Estos autores han proporcionado definiciones y aportaciones varias en relación a sus características y estructura urbana. Recuperamos el trabajo de López de Lucio (1998) sobre el caso de Madrid como base desde la que analizar las características de las urbanizaciones,⁵ ya que las características mencionadas por este autor son directamente aplicables a la RMB:

- 1) descentralización progresiva de la actividad residencial e industrial y, de forma más reciente, de amplios sectores terciarios;
- 2) suburbanización residencial con un claro predominio de la baja densidad y de la vivienda unifamiliar.
- 3) fragmentación del territorio y especialización de las piezas – urbanizaciones residenciales, polígonos de viviendas, centros comerciales y de ocio, etc. El territorio

disperso es discontinuo, los fragmentos que lo conforman están encapsulados y son distantes físicamente unos de otros. La zonificación no tiene un modelo explícito global, sino que quien la realiza es el mercado en conexión directa con los agentes administrativos teniendo en cuenta oportunidades de accesibilidad, localización y características de la propiedad del suelo urbanizable;

4) segregación social a escalas espaciales inéditas originadas por la distancia entre zonas y actividades, por la expansión exponencial del territorio urbano y por la aparición cada vez más frecuente de restricciones explícitas de acceso;

5) disminución de las relaciones de proximidad y aumento de la importancia de la casa individual como centro de un reducido universo social. Es, a la vez, la base para una serie de movimientos radiales motorizados por motivos de trabajo, estudio, compras, ocio, etc.;

6) creación de centralidades periféricas alternativas, ya que el nuevo territorio urbano requiere un lugar que integre antiguos centros urbanos para los contactos interpersonales, las relaciones comerciales, el entretenimiento o el ocio. El gran centro comercial regional cubre progresivamente esta necesidad. Su centralidad no es tanto física como temporal porque se basa en una localización estratégica en relación a los nudos de la red de transporte privado.

7) empobrecimiento, especialización y privatización del espacio público.

Dinámicas urbanas en la RMB

La RMB es la unidad de análisis de este artículo. Constituye la ciudad real de Barcelona, ya que proyecta la realidad urbana y funcional de este municipio y de su área de influencia más directa. Su población es de 4.777.042 habitantes (2011), ocupa una superficie de 3.242,2 km² y comprende 164 municipios.

La evolución reciente de las dinámicas urbanas ocurridas en la RMB ha derivado en una compleja situación en la que la ciudad compacta y la urbanización de baja densidad se yuxtaponen y se influyen recíprocamente. Su coexistencia refuerza la segmentación social del espacio y plantea nuevos retos a la política urbanística.

El proceso se inicia claramente en la década de los ochenta. A partir de 1981 se comprueba que Barcelona registra un saldo migratorio negativo y que el crecimiento natural se ha estancado, porque también el modelo reproductivo ha dado un vuelco. Y al tiempo, las migraciones residenciales, especialmente dentro de la RMB, se multiplican. Esta dinámica poblacional no es distinta de la de otras regiones españolas y europeas. Lo sorprendente en el caso de Cataluña es la subitaneidad del cambio, el paso de una situación de crecimiento explosivo a una de estancamiento.

Después, especialmente a partir de 1985, el proceso se acelera y acentúa. La Barcelona densificada, rodeada de barrios periféricos con problemas de vivienda, de equipamientos y de servicios, que se extiende más allá de sus fronteras administrativas – situando fábricas en los municipios colindantes –, se convierte en una heteróclita realidad urbana que se dispersa por un ámbito territorial cada vez más extenso. Las grandes ciudades de la RMB pierden población y crecen los municipios pequeños, se propaga la tipología del hábitat unifamiliar – adosado o aislado – y se multiplican las urbanizaciones.

Se pueden distinguir cuatro etapas claramente diferenciadas en esta evolución (Alabart, 2007). Cada una de ellas tiene su propia dinámica y responde a necesidades y a intereses diferentes.⁶ La primera abarca los años 1975-1985. Se caracteriza por un estancamiento del crecimiento de la ciudad central. Los factores que contribuyeron fueron básicamente cuatro: la hiperdensidad de las grandes ciudades, influyendo negativamente en la calidad de vida; la tipología de la vivienda, demasiado homogénea para una realidad familiar cada vez más diversificada; la llegada a la edad de emancipación de una generación que se enfrentaba a una crisis económica sin precedentes, y la existencia de segundas residencias susceptibles de ser convertidas en viviendas principales.

Los colectivos que protagonizaron el cambio fueron, por una parte, población con nivel socioeconómico alto y medio-alto; y por otra, jóvenes. Para la población de las categorías socioeconómicas alta y media-alta cobraron sentido, sobre todo, el primer y el segundo factor, es decir, sus preferencias

por una calidad de vida superior a la de las grandes ciudades y su deseo de viviendas unifamiliares más amplias que los pisos de las ciudades. Todo ello les condujo a buscar un cambio de residencia. En cambio, para el colectivo de jóvenes, el factor más importante fue la necesidad de contar con una vivienda propia. Llegados a la edad de independizarse de sus progenitores, pudieron, en algunos casos, utilizar residencias secundarias convirtiéndolas en primeras. El fenómeno cruzó categorías sociales. La expansión de la ciudad empezó a tomar un rumbo más extensivo, más disperso.

El segundo momento corresponde a los años 1986-1995. La incidencia del modelo de producción flexible se manifiesta por lo menos en dos aspectos: el incremento de los precios de los inmuebles – especialmente en Barcelona – y la expansión del ámbito territorial metropolitano. A partir de 1986, cuando la crisis económica estaba remitiendo, los precios de las viviendas se dispararon alejándose progresivamente de las posibilidades de las rentas medias.⁷ No podían adquirir una vivienda en Barcelona, ni siquiera con ayudas de la administración o de la familia.⁸ Aparece así un nuevo mercado: el de las urbanizaciones.

Las migraciones residenciales del período anterior, en especial las de la clase alta, actuaron como grupo de referencia y, además, crearon economías de urbanización: nuevos equipamientos – realizados o reclamados –, mayor seguridad en lugares que hasta entonces eran inhóspitos, etc. Además, la división del proceso productivo y la dispersión espacial de la actividad económica generaron expectativas de ocupación

en territorios que antes resultaban poco accesibles y, a la vez, nuevas necesidades de conexión. Se afianzaba y se extendía el modelo de urbanización dispersa.

El nuevo mercado de las urbanizaciones va dirigido a las categorías sociales medias y a parejas relativamente jóvenes con hijos pequeños. La polarización propia del momento anterior se reduce porque así lo hacen los dos extremos. Además, la mayoría de las construcciones están pensadas para ser residencias principales y su ubicación geográfica es, por exigencias del espacio y del margen de beneficio, cada vez más alejada de las grandes ciudades y, en especial, de Barcelona.

En el tercer periodo, que corresponde a los años 1996-2007, aun manteniéndose las tendencias anteriores parecen emerger las primeras reacciones de los municipios grandes destinadas a contrarrestar estas dinámicas a partir de políticas de vivienda más incisivas. Concretamente, mediante políticas de rehabilitación de viviendas y construcción de alquiler para jóvenes y mayores.

Con la coalición tripartita de izquierdas⁹ en el gobierno de Cataluña desde 2003 y con el PSOE¹⁰ en el gobierno de España desde 2004, se promovieron varios estudios, leyes y políticas con el objetivo de limitar – e incluso detener – el fuerte crecimiento urbano disperso, así como para incrementar los nodos territoriales y organizar un transporte intermodal. La ley más importante aprobada en Cataluña se centró en la regularización y la mejora de las urbanizaciones con mayores déficits,¹¹ y tenía dos objetivos principales: mejorar las condiciones de las urbanizaciones construidas antes de 1981 y dignificar sus servicios y equipamientos.

La crisis financiera y económica global empezó a golpear a Cataluña y a España en 2008, momento en que se inicia el último periodo. La crisis llevó al colapso del sector de la construcción, al descenso de los precios y a la pérdida de peso relativo de las viviendas unifamiliares en relación a tipologías más compactas (Vilà y Alabart, 2011). Asimismo, varias promociones inmobiliarias se detuvieron dejando varios procesos de urbanización inacabados y generando nuevos déficits de servicios. Aún hoy, con la derecha aupada en el poder,¹² hay una fuerte incertidumbre en relación a cuándo y cómo acabará esta etapa.

Vida cotidiana en la ciudad dispersa

En esta sección analizaremos las dinámicas sociales que se desarrollan en este marco urbano. Analizaremos las relaciones sociales de los residentes en urbanizaciones, su participación cívica, los espacios de vida y la gestión del tiempo. El objetivo es evaluar en qué medida este modelo presenta retos para la consecución de un entorno urbano socialmente sostenible.¹³

Relaciones sociales

Las relaciones sociales que se producen entre la población que vive en el ámbito disperso no solo se explican por esta morfología urbana. Influyen el capital social previo de los individuos, las motivaciones individuales, la disposición de tiempo para dedicar a actividades sociales,

el momento del ciclo familiar en el que se encuentren, las características culturales y socioeconómicas y sus dinámicas relacionales específicas. Dado que a través del mercado los residentes se han segregado en urbanizaciones de categorías socioeconómicas distintas, las pautas relacionales son globalmente diferentes según las urbanizaciones. La configuración urbana es el elemento marco que puede favorecer o constreñir tanto las relaciones sociales como el desarrollo de la ciudadanía. La fragmentación del espacio urbano, el incremento de las distancias físicas, la falta de espacios de encuentro de uso público y, en definitiva, la configuración de la ciudad como espacio orientado al ámbito privado son las características territoriales que inciden en mayor medida (Gavaldà y Vilà, 2008).

El cambio de residencia al ámbito disperso supone variaciones importantes en las relaciones sociales; así lo señalan un tercio de los nuevos residentes. Se puede afirmar que el hecho de vivir en una urbanización tiende a reducir la frecuencia de encuentro con los amigos: el 61,3% de los nuevos residentes en disperso dicen relacionarse con igual frecuencia que antes, el 26,8% lo hace con menor frecuencia y el 11,5% considera que lo hacen con mayor frecuencia: “Se ha perdido mucho el contacto [con los amigos que tenían en el lugar de procedencia] y a ella también le sucede. Hemos hecho amistades con los padres de los amigos de nuestros hijos” (hombre de 41 años residente en Begues). Es un fenómeno habitual que buena parte de estas relaciones sociales nazcan y se estructuran a partir de los hijos: “En el lugar donde estamos hemos estrechado algunas relaciones vía hijos, con padres de amigos de los niños. [...] Cosas relacionadas

con el lugar. Ahora haces una comida, que montas una vez al año, una barbacoa con padres de los amigos, o vas a casa de alguien. Pero quiero decir [que] son tres o cuatro veces al año que hacemos cosas” (mujer de 43 años residente en Corbera de Llobregat).

El momento del ciclo vital, por tanto, actúa como un elemento esencial que se entrecruza con la mayor tendencia de la población que tiene hijos pequeños – o que quiere tenerlos en el futuro próximo – a desplazarse a las urbanizaciones. La dinámica social que se produce en las urbanizaciones viene en parte filtrada por este elemento, aunque, por supuesto, el hecho de conocer personas que ya viviesen en la urbanización actúa como capital social, multiplicando y facilitando las relaciones.

Con las relaciones familiares sucede algo similar a las relaciones sociales: el 67,8% de nuevos residentes afirma ver a sus familiares con la misma frecuencia, y la proporción que indica una disminución de ese tipo de contactos desde que se han trasladado a la urbanización dobla la de aquéllos que declaran la dinámica opuesta – 20,5% y 11,7%, respectivamente.

La práctica totalidad de los nuevos residentes afirman conocer a sus vecinos, aunque casi un tercio señala que conoce a pocos vecinos. El conocimiento del vecindario es proporcional, en gran medida, al tiempo que los entrevistados llevan viviendo en la urbanización. Las relaciones que se establecen con el vecindario presenta una gran gama de intensidad, desde el saludo cordial a las celebraciones colectivas. Sin embargo, la mayoría de las relaciones que se establecen con el vecindario son esporádicas y ocasionales: “En sentido estricto de vecinos hay alguna

relación pero no es intensa [...], la cuestión es que te los cruzas pero vas enlatado en un coche, entonces les puedes saludar y ya está. [...] Yo creo que es más difícil hacer vida social en el pueblo porque no te cruzas con nadie y fuera de la escuela es complicado" (mujer de 36 años residente en Matadepera).

El anonimato es un elemento fundamental que caracteriza las relaciones entre vecinos en las urbanizaciones: "Cuando vamos a casa de alguien es para alguna cena, pero también a mi mujer no le gusta demasiado relacionarse. Como ha estado tanto tiempo aquí dice que hay demasiado marujeo. [...] Es uno de los inconvenientes. De todas formas, aquí si no quieres salir no sales y no te conoce nadie. [...] Hay gente que vive aquí que, vamos, ni idea de quienes son" (hombre de 52 años residente en Lliçà de Munt).

Participación cívica

La participación cívica en las urbanizaciones es, en general, baja, especialmente si se compara con las áreas compactas de la RMB. Tres de cada diez residentes son miembros de alguna entidad – 1,2 entidades de media por residente –, mientras que en el conjunto de la RMB esta ratio aumenta a cinco sobre diez. El tipo de entidades a las que se asocian en mayor medida son clubes deportivos y asociaciones de vecinos. En las zonas de autoconstrucción, las malas condiciones de urbanización y la falta de infraestructuras propician una mayor tendencia a la reivindicación de demandas a la administración a través de asociaciones de vecinos.

Más de la mitad de los residentes (57,7%) dedica tiempo a las asociaciones – 8,3 horas de media por residente. Las que gozan de mayor implicación por parte de sus miembros son los centros de encuentro para mayores, los partidos políticos, los centros excursionistas, los clubes deportivos y las comunidades de propietarios, todas ellas entre el 70 y el 80%. No es extraño al consistir, la mayoría de ellas, en entidades que solo adquieren significación mediante una participación activa de sus miembros. Por su parte, los equipamientos más utilizados son los lugares de ocio (30%), los deportivos (22%) y los sociales (17%).

En las urbanizaciones se registra una menor actividad lúdica y social que en el núcleo del municipio – 65% y 95,3%, respectivamente. Los niveles de participación y de asistencia son generalmente bajos en ambos casos. Entre los que señalan haber asistido alguna vez, siete de cada diez reconocen haber participado tan solo de forma ocasional. Estar asociado predispone en mayor medida a participar en estas actividades, sean miembros de las asociaciones que las organizan o no.

Como indicador de este ámbito se ha analizado también la asistencia, en el último año, a un pleno municipal, a una reunión de vecinos o a actos movilizadores sobre aspectos internos o externos de la urbanización. Mediante una tipología que integra cinco categorías siguiendo una gradación de mayor a menor participación – asistencia plena, alta, media, baja y nula –, se detecta que la mitad de los residentes registra un nivel de asistencia nulo (47,5%). A medida que éste aumenta, más reducidos son los porcentajes que conforman las diversas categorías

hasta alcanzar un 2,5% en la de asistencia plena. La condición de asociado también aumenta significativamente la asistencia, con porcentajes unos diez puntos superiores a la media en todos los actos analizados.

La variable que se apunta como la más explicativa de las actitudes relacionales y participativas es el momento del ciclo vital. En este sentido, es muy común el perfil de personas que estructuran sus relaciones a partir del entorno social de sus hijos menores y que sólo participan de los eventos dirigidos a éstos.

Espacio de vida y gestión del tiempo

El espacio de vida, aquel que cotidianamente utiliza la población, se desparrama por una área mucho más amplia que la utilizada habitualmente por los residentes de zonas urbana compactas.

La ciudad de Barcelona estructura una parte importante del espacio de vida de los ciudadanos a nivel laboral en tanto que uno de cada cuatro trabaja allí. La tendencia a trabajar remuneradamente en el propio municipio es muy inferior a la de hacerlo en otros municipios de la RMB diferentes al de residencia habitual. Sin embargo, los datos muestran una tendencia particular: a mayor antigüedad residencial, mayor proximidad al trabajo.

Por lo que respecta a los desplazamientos, el uso del vehículo particular – principalmente el coche – es prácticamente unánime entre las personas principales del hogar. La duración temporal del desplazamiento es de entre 22 y 26 minutos para quienes se sirven de una motocicleta o un turismo, mientras que se incrementa hasta

los 44 minutos de media cuando se viaja en transporte público, lo que es más habitual entre las mujeres que entre los hombres.

Las compras diarias prácticamente nunca se adquieren en la misma urbanización, puesto que en casi ninguna existe una oferta suficientemente amplia y variada de equipamientos comerciales. Este es, pues, otro factor afectado por la morfología urbana. Los residentes de urbanización tienden a comprar menos cerca de donde viven que las personas que viven en las ciudades compactas. La mayoría de los residentes en urbanizaciones declaran comprar en grandes superficies – 46,1% de ellos en los supermercados y el 10% en los centros comerciales, que también ofrecen otros servicios y ocio. Asimismo, cuando se les pregunta por los productos no perecederos, los porcentajes aumentan a 72,5% y 14,6%, respectivamente. Estas grandes superficies están situadas en puntos nodales que solo son accesibles mediante vehículos privados – el 94,3% de los entrevistados declara llegar en coche. Este hecho contribuye a que el tiempo invertido en desplazamientos sea mayor. Con el tiempo estas grandes superficies han ido adquiriendo la función de lugar de encuentro y de relación sustituyendo a los espacios públicos cívicos de la ciudad tradicional, cosa que repercute en un empobrecimiento de la función tradicional de vertebración social del comercio de cercanía (Vilà, 2011).

La mayoría de tiempo libre de los residentes se gasta en el hogar, pauta que también es común en la RMB en su conjunto. Barcelona ha dejado de ser el lugar que concentra las actividades de ocio, aunque sigue siendo importante para todos ellos.

Conclusiones

La imagen idílica que a menudo se tiene de las urbanizaciones no es una realidad para todas las personas que allí viven. Son los grupos sociales con menos recursos, aquéllos más desfavorecidos, los que sufren en mayor medida los efectos negativos del modelo. Algunos los han sufrido desde el principio, otros lo han hecho posteriormente cuando sus circunstancias personales han empeorado. Todo ello ha repercutido negativamente en su calidad de vida y bienestar aumentando las situaciones de desigualdad, dependencia, vulnerabilidad y exclusión social. Además, ciertas características de la ciudad dispersa alejan del ideal de una ciudad sostenible tal y como se ha planteado en este artículo, tanto en términos sociales como medioambientales y económicos.

En primer lugar, el urbanismo disperso contribuye a la disminución y debilitamiento de las relaciones sociales. Aunque su frecuencia e intensidad depende de muchos factores, la morfología urbana también tiene impacto. Intervienen dos factores: por un lado, el diseño de una ciudad sin espacio público que actúe como lugar de encuentro. Las calles están vacías porque la gente no hace vida en ellas, sólo se desplaza haciendo que los encuentros sean casi inexistentes. Por otro lado – y eso afecta especialmente a los residentes que han llegado recientemente a las urbanizaciones –, la distancia y la menor comunicación con el lugar de origen. En la mayoría de los casos el cambio de residencia supone una disminución de la frecuencia de las relaciones sociales con los amigos cercanos y la familia. Esto tiene efectos directos sobre los procesos de

transferencia de ayuda y, específicamente, en la solidaridad familiar – cuidado de los hijos por parte de los abuelos, atención en caso de emergencia, etc. –, aspecto fundamental del sistema de bienestar social sobre el que se sustentan las sociedades mediterráneas.

En segundo lugar, las urbanizaciones también tienen efectos sobre la participación, el civismo y el ejercicio de la ciudadanía de sus residentes. Si bien las personas que viven en ellas declaran tener una menor implicación y participación en entidades que las que viven en las ciudades, esto no es atribuible únicamente a la incidencia del entorno de urbanización. Sí lo es, en cambio, la baja identidad colectiva y la escasa identificación con el lugar de residencia. La falta de elementos simbólicos que actúen dando identidad y cohesionando la población tiene como efecto principal un proceso de identificación débil con el territorio, lo que termina por generar demandas políticas demasiado especializadas tales como el arreglo de una calle, la iluminación de un tramo, etc.

Una tercera problemática de las urbanizaciones viene dada por el déficit de servicios, equipamientos básicos e infraestructuras. La importancia otorgada a la residencia en detrimento de otras funciones urbanas ha consolidado un déficit histórico en estas áreas. Las carencias no son iguales en todas las urbanizaciones ni afectan por igual a todos sus residentes, sino que son las de autoconstrucción las que acumulan a día de hoy los déficits fundamentales y las condiciones más precarias: a una localización aislada hay que sumar la falta de infraestructuras básicas y de suministro, la dificultad de los accesos, las construcciones deficitarias y la mala calidad general de la urbanización. La dinámica del

mercado ha actuado como filtro provocando que éstas estén ocupadas por población con pocos recursos y en riesgo de exclusión social, aumentando aún más su segregación y perjudicando su calidad de vida. Las personas mayores y las familias con hijos pequeños se convierten en colectivos especialmente vulnerables.

Los déficits, sin embargo, van más allá de las propias urbanizaciones y plantean retos también a nivel municipal. El rápido crecimiento de la población de los municipios receptores y del número de viviendas ha generado nuevas necesidades y ha hecho insuficientes las infraestructuras existentes en los municipios. Por un lado, la llegada de parejas en edad de constituir una familia ha supuesto el rejuvenecimiento de las estructuras de edad de los municipios receptores y ha producido un incremento de la natalidad. Este hecho ha implicado una mayor demanda y la necesidad de equipamientos educativos que, además, se ven reforzados por la disminución de la solidaridad intergeneracional. Por otra parte, las personas mayores representan un colectivo numeroso que aumentará considerablemente en los próximos años. Especialmente preocupante es la situación de la parte que cuenta con unos recursos más precarios, con una menor solidaridad familiar o con problemas de movilidad. La falta de servicios de proximidad de todo tipo y la imposibilidad de desplazarse con normalidad consolidan su situación de exclusión. Este hecho está suponiendo el aumento de las necesidades y la demanda de equipamientos y servicios de cuidado específicos orientados a la calidad de vida de este colectivo – hogares de jubilados, centros de asistencia primaria,

especializaciones geriátricas, etc. Éste será uno de los principales retos de futuro inmediato de los municipios.

Esta realidad se agrava con la situación de crisis económica mundial actual: los ayuntamientos, otrora receptores de grandes ingresos generados por el auge de la construcción, actualmente rayan la bancarrota. Esta situación ha provocado que muchas infraestructuras, necesarias debido al aumento de la población en las urbanizaciones en expansión, no se han puesto en marcha o, si se han iniciado, se han quedado en suspenso. En estos municipios, los servicios básicos como escuelas, bibliotecas y centros de salud han colapsado al enfrentarse con el crecimiento de la población. Esta fragmentación y especialización del territorio sigue siendo una fuente de la desigualdad social.

En cuarto lugar, el incremento de las distancias y la dependencia del vehículo privado. La falta de equipamientos y servicios en las urbanizaciones provoca que la práctica totalidad de sus residentes tengan que salir de ellas para realizar las actividades cotidianas, desde comprar el pan hasta ir a la escuela, al médico, al teatro o a trabajar. La distancia a los núcleos urbanos y su comunicación por carretera provoca, al mismo tiempo, que estos desplazamientos rara vez se puedan hacer a pie o en bicicleta. En la medida en que el transporte público es también casi inexistente e, incluso, inviable, el vehículo privado se consolida como el medio fundamental de movilidad. Facilitar la movilidad de estos residentes es – y sigue siendo – una asignatura pendiente para las administraciones que, frente a la actual falta de financiación, posponen este problema.

Aparte de los efectos medioambientales de la dependencia del transporte privado, este hecho provoca, de nuevo, el establecimiento de grupos dependientes en términos de movilidad y de acceso a los recursos básicos que reafirma una nueva forma de discriminación y exclusión. Las personas que pueden desarrollarse plenamente en este entorno son aquellas que tienen libre acceso al vehículo privado, lo que relega a una situación de dependencia a aquellas personas que, por diversas razones, no pueden acceder a éste: mayores con poca movilidad o que ya no están en condiciones para conducir, familias con pocos recursos que no cuentan con suficientes vehículos para todos los miembros del hogar, jóvenes que todavía no tienen edad para conducir y población que no puede obtener la licencia por razones económicas o culturales. Todos estos colectivos dependen de otras personas para realizar sus actividades cotidianas. En el mejor de los casos, las familias adoptan estrategias para paliar esta realidad incrementando el coste y el tiempo de desplazamiento y, a menudo, limitando las actividades posibles. Este hecho plantea retos importantes para la conciliación familiar y supone una sobrecarga del trabajo familiar doméstico. Nuevamente, los colectivos con menos recursos para contratar servicios y con una menor flexibilidad laboral son los más afectados. En el peor de los casos, cuando no se pueden encontrar soluciones dentro del núcleo familiar, se convierte en un elemento de aislamiento, exclusión y vulnerabilidad social muy acusado.

Debido al uso intensivo del vehículo privado, vivir en una urbanización genera mayores niveles de contaminación. Además,

se consume más agua – un bien preciado en la zona mediterránea, especialmente durante los meses de verano – que en la ciudad compacta por la existencia de más zonas ajardinadas con piscina.

Finalmente, la seguridad como derecho fundamental no siempre queda garantizado en las urbanizaciones. Numerosas olas de robos y agresiones se han producido recientemente en varias urbanizaciones de la RMB. La distancia al núcleo principal del municipio, la tipología de vivienda unifamiliar, las calles inhóspitas y deshabitadas por falta de servicios y la poca iluminación hacen a las urbanizaciones y sus residentes muy vulnerables en términos de seguridad. La gente mayor o la que vive sola se encuentra en una situación especialmente desfavorecida.

En conclusión, el modelo resultante es desequilibrado y poco sostenible: tiene costes medioambientales inasumibles, costes económicos comparativamente elevadísimos y costes sociales que perjudican a los colectivos más débiles socialmente y que hacen necesarias nuevas políticas públicas. Todo ello se plasma, como se ha visto, a través de la segregación territorial y social que lleva implícito el modelo de urbanización dispersa: la monofuncionalidad, los problemas de acceso a los recursos y la consiguiente exclusión social que supone, el alto coste público por la demanda de servicios públicos e infraestructuras desconcentrados, la escasa mixtura social y demográfica, la fragmentación de las relaciones sociales y de la solidaridad familiar, la inexistencia de lugares públicos, el déficit de planificación y escaso control público de las transformaciones territoriales, la baja identificación con el

lugar e incluso la pérdida de conciencia de lo urbano como un bien público colectivo. En definitiva, supone la máxima expresión entre la disociación entre la urbs y la civitas, hecho que ha llevado a algunos autores a plantearse esta forma urbana como la muerte de la ciudad (Choay, 2004). Así pues, lo que se ha establecido como una ciudad ideal se ha convertido, en la práctica, en un modelo que ha contribuido no sólo a consolidar las desigualdades sino, incluso, a aumentarlas. Poco tiene que ver, pues,

con una realidad viable desde un punto de vista económico y medioambiental, equitativa socioeconómicamente y soportable a nivel social y medioambiental. Se trata de un modelo definitivamente alejado del objetivo de alcanzar una sociedad justa, pacífica y equitativa; en definitiva, sostenible. En este sentido, es más aplicable que nunca la expresión de José Manuel Naredo: “puede ser que no sepamos cómo tiene que ser, pero podemos saber qué no debe ser” (Naredo, 2004).

Gemma Vilà

Licenciada en Sociología. Profesora en el Departament de Teoria Sociològica, Filosofia del Dret i Metodologia de les Ciències Socials, Universitat de Barcelona. Barcelona/Cataluña, España.
gvila@ub.edu

Jordi Gavalrà

Licenciado en Sociología. Investigador en el Internet Interdisciplinary Institute (IN3), Universitat Oberta de Catalunya. Barcelona/Cataluña, España.
jgavalrab@uoc.edu

Notas

- (1) Para llevar a cabo estos objetivos, presentamos algunos de los resultados obtenidos en las dos últimas investigaciones desarrolladas: *Movilidad, solidaridad familiar y ciudadanía en las regiones metropolitanas* y *Sostenibilidad social según las formas urbanas: movilidad residencial, espacios de vida y uso del tiempo en las regiones metropolitanas*. Ambas investigaciones están financiadas por el Ministerio de Ciencia y Tecnología y los Fondos Europeos de Desarrollo Regional – FEDER.
- (2) Originalmente el título del informe era *Our Common Future*, pero pronto se conoció con el nombre de la doctora Gro Harlem Brundtland, que era quien encabezaba la Comisión.
- (3) La Carta de Atenas – La Charte d’Athènes –, escrita en el marco del IV Congrès International d’Architecture Moderne – CIAM – de 1933, se estableció como el nuevo manifiesto urbanístico. Basada en la racionalización de la ciudad, proclamó la zonificación espacial en el sustrato de las cuatro funciones urbanas principales: vivienda, trabajo, ocio y transporte.

- (4) Empezar relaciones sociales, participar como ciudadano en los asuntos públicos, usar los espacios públicos y tener una identidad ligada al territorio.
- (5) Utilizamos la expresión “urbanización” como traducción del término catalán urbanització. Este tipo de morfología urbana es común en la RMB y se caracteriza por una tipología constructiva de baja densidad y elevada especialización funcional con un claro predominio de la función residencial.
- (6) Aunque solo nos referimos a los ciudadanos, los agentes urbanos también modificaron sus intereses y estrategias con el tiempo. Siguiendo a Capel (1975), consideramos agentes urbanos a aquellos que tienen el poder de modificar el territorio a favor de sus intereses. Nos referimos a propietarios del suelo, promotores, constructores, empresas industriales y de servicios y la propia administración.
- (7) Los precios de las viviendas prácticamente se doblaron entre 1986 y 1995. El mecanismo era el propio de los mercados oligopolísticos con escasa o nula transparencia y con elevadas barreras de entrada. La oferta elevada coexistía con la subida de precios: el valor expectante superaba con creces el monto de los precios.
- (8) Sería lógico pensar que el alquiler era la solución, pero este mercado tenía una oferta escasísima. Tampoco las viviendas de segunda mano eran una posibilidad: a diferencia del resto de Europa, sus precios eran casi tan prohibitivos como los de la construcción nueva.
- (9) Partit dels Socialistes de Catalunya – PSC –, Esquerra Republicana de Catalunya – ERC – e Iniciativa per Catalunya Verds –ICV.
- (10) Partido Socialista Obrero Español.
- (11) Llei 3/2009, del 10 de març, de regularització i millora d’urbanitzacions amb dèficits urbanístics.
- (12) Convergència i Unió – CiU – en Cataluña y Partido Popular – PP – en España.
- (13) Presentamos datos primarios de las dos investigaciones mencionadas en la nota al pie 2. Usamos 1.200 encuestas: 600 se pasaron en 21 urbanizaciones de la RMB – clasificadas de acuerdo con sus características demográficas y socioeconómicas –, y las otras 600, en diferentes áreas de la ciudad de Barcelona. Además, se hicieron 25 entrevistas en profundidad. Las citas presentadas están transcritas literalmente a partir de las intervenciones de los entrevistados, cuyos nombres no se muestran para respetar su anonimato.

Referencias

- ALABART, A. (2007). Mobilitat residencial, solidaritat familiar i ciutadania a les regions metropolitanas. *Revista Catalana de Sociologia*. Barcelona, v. 22, pp. 23-39.
- ASCHER, F. (1995). *Métapolis, ou l'avenir des villes*. París, Odile Jacob.
- BAYONA J.; DOMINGO, A. e GIL, F. (2009). "La inmigración internacional como elemento de reconfiguración territorial en áreas poco pobladas: el caso de Cataluña (1996-2006)". In: LÓPEZ TRIGAL, A. et al. (coords.). *Despoblación, envejecimiento y territorio. Un análisis sobre la población española*. León, Universidad de León.
- BORJA, J. e CASTELLS, M. (1998). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. Madri, Taurus.
- CAPEL, H. (1975). *Capitalismo y morfología urbana*. Barcelona, Los Libros de la Frontera.
- _____ (2003). "Redes, chabolas y rascacielos. Las transformaciones físicas y la planificación". In: CAPEL, H. (coord.). *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*. Almería, Instituto Cajamar y Caja Rural Mediterránea.
- CHOAY, F. (2004). "El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad". In: MARTÍN RAMOS, A. (ed.). *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona, Edicions UPC.
- CORBOZ, A. (1994). L'ipercittà. *Urbanística*. Turín, v. 103, pp. 6-10.
- DEMATTEIS, G. (1998). "Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas". In: MONCLÚS, F. J. (ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona, CCCB.
- GARREAU, J. (1991). *Edge cities*. Nueva York, Anchor Books.
- GAVALDÀ, J. e VILÀ, G. (2008). Social effects of urban sprawl: Barcelona's Mediterranean Model. New Challenges for Social Sustainability. In: ASA 103rd ANNUAL MEETING. Boston.
- HARVEY, D. (1996). Cities or Urbanization? *City*. London, v. 1, n. 2, pp. 38-61.
- INDOVINA, F. (ed.) (1990). *La città diffusa*. Veneza, DAEST-IUAV.
- LE BERRE, M. (2004). *Introduction au développement durable*. Disponible en: <http://www.cons-dev.org/elearning/devdur/DD2004.pps>. Accesible a: 9 ago 2012.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1998). "La incipiente configuración de una región urbana dispersa: el caso de la Comunidad Autónoma de Madrid (1960-1993)". In: MONCLÚS, F. J. (ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona, CCCB.
- MEADOWS, D. et al. (1972). *The Limits to Growth*. Nueva York, Universe Books.
- NAREDO, J. M. (2004). "Sostenibilidad, diversidad y movilidad horizontal en los modelos de uso del territorio". SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO. *Primer catálogo español de buenas prácticas*. Madri, Centro de Publicaciones.
- POLÈSE, M. e STREN, R. (2000). *The social sustainability of cities*. Toronto, University of Toronto Press Inc.

- SADLER, B. e JACOBS, P. (1990). Définir les rapports entre l'évaluation environnementale et le développement durable: la clé de l'avenir. In: *Développement durable et évaluation environnementale: perspectives de planification d'un avenir commun*. Ottawa, Conseil canadien de recherche sur l'évaluation environnementale.
- SMART GROWTH NETWORK (2006). *Así es el desarrollo inteligente*. Bayamón, US Environmental Protection Agency.
- UNITED NATIONS (1992). *Report of the United Nations Conference on Environment and Development*. Disponible en: <http://www.un.org/documents/ga/conf151/aconf15126-1annex1.htm>. Accesible a: 9 ago 2012.
- _____ (2009). *World Urbanization Prospects: the 2009 Revision*. Disponible en: esa.un.org/unpd/wup/index.htm. Accesible a: 1 ago 2010.
- UNITED NATIONS WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT (1987). *Our Common Future*. Oxford, Oxford University Press.
- VILÀ, G. (2011). *Time and urban morphology: disperse and compact city time uses at the Metropolitan Region of Barcelona*. In: TIME AND DIVERSITY CONFERENCE: APPROACHES TO THE DESIGN OF THE PUBLIC CITY. INTEGRATING THEMES, PRACTICES AND INSTRUMENTS. Berlim, Springer, pendiente de publicación.
- VILÀ, G. e ALABART, A. (2011). "Realitat urbana i habitatge a la Catalunya del 2010. Anàlisi d'un procés". In: MASJUAN, J. M. (coord.). *Societat catalana 2011*. Barcelona, Associació Catalana de Sociologia.

Texto recebido em 12/ago/2012

Texto aprovado em 8/out/2012

