

Marcello Balbo, coordinador

Europa: La ciudad central en el sistema urbano



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Centros Históricos

Editor general

Fernando Carrión M.

Coordinador editorial

Jaime Erazo Espinosa

Comité editorial

Eusebio Leal Spengler

Fernando Carrión

Jaime Erazo Espinosa

Mariano Arana

Margarita Gutman

René Coulomb

Coordinador

Marcello Balbo

Editor de estilo

Alejo Romano

Diseño y diagramación

Antonio Mena

Impresión

V&M Gráficas

ISBN: 978-9978-370-28-5

© OLACCHI

El Quinde N45-72 y De las Golondrinas

Telf: (593-2) 246 2739

olacchi@olacchi.org

www.olacchi.org

Primera edición: noviembre de 2012

Quito, Ecuador

Contenido

Presentación	7
Ciudad y centralidad en Europa <i>Marcello Balbo</i>	9
La metamorfosis del concepto de ciudad en tiempos de globalización: El caso de Ámsterdam <i>Willem Salet</i>	39
Centralidades en transformación y regeneración urbana en Bilbao <i>Arantxa Rodríguez y Pedro Abramo</i>	63
Bruselas: Ciudad, región, capital <i>Victor Brunfaut</i>	105
Copenhague: Centro y ciudad regional <i>Jens Kvorning</i>	143

Edimburgo: Un ejemplo de las tendencias y tensiones en el “renacimiento urbano” del Reino Unido	159
<i>Harry Smith y Emilio José Luque Azcona</i>	
La compleja centralidad de Cracovia	189
<i>Jacek Purchla</i>	
Lisboa: Tensiones entre la ciudad y la metrópoli	209
<i>Isabel André y Mário Vale</i>	
Centralidad, proyecto metropolitano y mutación urbana: El ejemplo de la metrópoli de Lille	241
<i>Didier Paris</i>	
La persistencia y el cambio en la edad de la turbulencia: El caos y la complejidad del desarrollo de Praga	277
<i>Karel Maier y Luděk Sýkora</i>	
Milán, retos sin solución de la ciudad europea contemporánea	315
<i>Valeria Fedeli</i>	

Bruselas: Ciudad, región, capital

Víctor Brunfaut*

La situación de Bruselas en el panorama de las ciudades europeas es singular. La singularidad es, sin duda alguna, lo que caracteriza las ciudades europeas, que, aunque comparten rasgos comunes, se caracterizan por fuertes especificidades locales; se trata de uno de los efectos más destacables de un territorio cuya urbanización se remonta bastante lejos en el tiempo y está marcada por la huella del comercio, de los intercambios y de la competencia entre ciudades, primero, y de la industrialización, después. Nos proponemos dar aquí una visión amplia del fenómeno urbano bruselense, buscando en la historia y la geografía los elementos de descripción del presente.

Como tela de fondo, encontramos la noción de “capital” y la relación particular entre el “poder” y los “habitantes” que este estatus de capital ha instituido. Se puede, en efecto, leer la evolución de Bruselas a través de este doble prisma, endógeno y exógeno, como la de una ciudad cuyo destino parece escapar constantemente a la voluntad y al poder de sus habitantes y que está, a la vez, formada por ellos de mane-

* Es arquitecto por la Escuela de Arquitectura La Cambre (Bruselas, 1991) y PhD en Planeamiento Urbano (Roma/Pescara, 2003). Enseña arquitectura, diseño urbano y planeamiento urbano en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Libre de Bruselas, y colabora en el departamento de Arquitectura, Desarrollo y Patrimonio, con proyectos de investigación y enseñanza en África y Europa, y se enfoca principalmente en la relación entre asuntos de patrimonio y desarrollo.

ra profunda en el uso y la percepción que tienen de este territorio que les pertenece. Hablar de Bruselas es hablar de gobernanza y de la dificultad de pensar la relación entre diferentes niveles de poder.

La historia de Bruselas está íntimamente ligada a la de Bélgica, y esta, al desarrollo del Estado-nación y a la Revolución industrial, que marcan la historia europea del siglo XIX. Pero esta historia empieza mucho antes de la creación del Estado belga (Bruselas aparece al final del siglo X, y Bélgica apenas nace en 1830), y está hoy en día igualmente marcada por el hecho de ser la capital de este “Estado sin Estado” –la Unión Europea– que por el hecho de ser capital de un Estado que se encuentra hoy en descomposición.

Bruselas tenía, aun antes de su designación como capital del joven Estado belga, una vocación internacional. El historiador Jean Puissant evoca cómo, ya bajo el Antiguo Régimen, “la implantación en Bruselas de un poder principesco pluricultural [el ducado de Borgoña y, luego, los Imperios español y austríaco] provocó la aparición de una administración y de un público cosmopolitas” (Puissant, 2009: 18). Esta doble dimensión, cosmopolitismo y administración, ha marcado la ciudad: acoge hoy un importante número de instituciones internacionales, entre las cuales se encuentra la OTAN, y también la mayoría de las instituciones europeas.

Si era sin duda difícil pensar esta obra omitiendo a Bruselas, es principalmente porque hoy en día la capital belga se ha transformado en metonimia del continente en su dimensión política: Bruselas es Europa. La Bruselas contemporánea se ha construido alrededor de la “presencia europea”, así como sin duda ha sufrido a causa de esta presencia. Como es a menudo el caso, esta presencia europea permitió poner en evidencia el “carácter” de la ciudad, un carácter que no está libre de contrastes y ambigüedades, lo que nos esforzaremos por demostrar. Porque Bruselas es ciertamente singular, como ciudad, por las ambigüedades que acarrea y que han marcado su evolución. Bruselas se caracteriza, entonces, desde su nacimiento, por un carácter de dualidad socioespacial que constituye un elemento de “larga duración” en la historia de la ciudad.

Bruselas, capital de un Estado que tiene muchas dificultades para transformarse en nación (Bélgica), se encuentra hoy en día en el corazón de una de las más graves crisis políticas que han sacudido al país. Esta crisis, que permitió a Bélgica entrar (muy a su pesar) en el Libro Guinness de los Récords como el país que ha vivido el más largo tiempo sin gobierno (sobrepasando recientemente a Irak, antiguo poseedor del título'), habrá al menos tenido un efecto positivo: el haber atraído de vuelta la atención sobre la cuestión del lazo entre urbanismo y política, a través del debate sobre los límites administrativos (y políticos) de la ciudad. Porque, como ya veremos, la cuestión de los límites de la ciudad está realmente en juego en el caso de Bruselas: no solo porque su extensión real sobrepasa las fronteras administrativas (es el caso de la mayoría de las ciudades que están confrontadas al problema de una planificación territorial que implica a una multiplicidad de actores institucionales para adoptar una forma con geografía variable), sino porque la ciudad presenta características de dispersión histórica únicas en Europa. Comprender las condiciones de aparición y de desarrollo de esta "ciudad difusa" es indispensable si queremos describir el fenómeno urbano bruselense; toda reflexión sobre el tema de la centralidad debe, en el caso de Bruselas, referirse a esta condición de dispersión metropolitana histórica. Nos esforzaremos por hacerlo.

Antes de entrar al tema en sí, es necesaria una pequeña precisión terminológica. Si bien el nombre de Bruselas es el del "núcleo urbano" originario (que constituye lo que llamamos "el Pentágono"—a causa de la forma que tomaba el trazado de las murallas del siglo XVI—, el "centro histórico" o "Bruselas-ciudad"; que corresponde administrativamente a la "ciudad de Bruselas"; y que comprende, además, una serie de apéndices de prestigio, como el Dominio Real o el Bosque de La Cambre), la entenderemos aquí en su acepción extendida, que recubre lo que llamamos, desde la regionalización del Estado belga de 1989, la "región bruselense", o "región Bruselas-capital". La región bruselense agrupa, alrededor de la "ciudad de Bruselas"—que constituye su

1 En el momento en que escribimos estas líneas, la crisis todavía no se ha solucionado.

centro—, otras 18 comunas², que corresponden en términos morfológicos a los “suburbios” de la ciudad y a los diferentes núcleos aldeanos que fueron englobados por la ciudad en el transcurso de los siglos XIX y XX. Es a esta dimensión a la que uno se refiere comúnmente cuando habla hoy de Bruselas, y es a esta acepción a la que nos referiremos en el presente artículo. El peso demográfico de esta entidad se sitúa hoy alrededor de un millón de habitantes (poco, comparado con otras grandes ciudades europeas), pero es sobre todo la relativamente débil densidad poblacional lo que caracteriza a Bruselas, como ya veremos.

Puesta en contexto

La historia de Bélgica oscila entre agrupamientos y parcelaciones territoriales, centralización del poder por los Príncipes y autonomía del poder político de las ciudades, fuerzas centrípetas y fuerzas centrífugas que se codean permanentemente. En este sentido, la historia de Bélgica cuenta la historia de Europa: la existencia misma del país es el resultado de la política europea, como los contornos de su territorio.

B. Grosjean³

Bruselas ocupa una posición central en el territorio nacional belga, un territorio que está él mismo “entre dos”. El historiador Henri Pirenne ubica esta situación, el “cruce de culturas”, en la época prerromana, cuando este territorio presenciaba “la retaguardia de los celtas y la vanguardia de los germanos” (citado en Gutkind, 1970).

Bélgica aparece como Estado independiente recién después de una revolución contra el “ocupante” holandés, en 1830, en pleno auge de la Revolución industrial. El territorio del que se compone Bélgica hoy perteneció a diferentes “ocupantes” a lo largo de su historia, de

2 La comuna es, en Bélgica, la entidad administrativa de base, cuyo peso político continúa estructurando fuertemente una vida política marcada por un “localismo”.

3 Grosjean, 2010: 56.

los franceses a los austríacos, pasando por los españoles; la mayoría de los autores subraya cuánto esta condición hizo que los habitantes del territorio se volvieran particularmente desconfiados con relación a toda forma de poder.

En 1815, luego de la derrota de Napoleón en Waterloo, en las puertas de Bruselas, los Estados vencedores (Prusia e Inglaterra) decidieron anexionar el territorio belga, bajo la dominación napoleónica, a Holanda. Pero las élites de la futura Bélgica no estuvieron mucho tiempo satisfechas con esta situación, y es así que, sobre la ola de las reivindicaciones soberanistas que marcan la época, vemos unirse estratégicamente a los ricos industriales del sur del país⁴, que quieren guardar el control de su desarrollo industrial, con las élites flamencas del norte del país, que, católicas, soportan de mala manera el estar sometidas a un Estado protestante. Esta unión circunstancial, denominada “unionismo”, desembocó en la creación de un pequeño Estado que será reconocido por las grandes potencias de la época por sus cualidades de “Estado tapón”, susceptible de contrarrestar toda veleidad expansionista futura de Francia (el recuerdo de las conquistas napoleónicas todavía estaba vivo). Bruselas, cuyo estatus de ciudad capital se había afirmado desde el siglo XVI⁵, se transforma casi naturalmente en la capital de este Estado que se mantendrá “genéticamente” marcado por estos orígenes circunstanciales.

La historia de Bélgica y de su capital está luego marcada por una fase de expansión y de consolidación nacional, alimentada tanto por el auge industrial como por las riquezas generadas por el Congo Belga, colonia heredada al país a principios del siglo XX por su rey Leopoldo III, que la poseía personalmente. El cambio de siglo constituye una época de

4 Bélgica estaba entonces en la vanguardia de la Revolución industrial: es, por ejemplo, el primer país de Europa continental (es decir, después de Inglaterra) que desarrolla una red ferroviaria, con la apertura de la línea Bruselas-Malines, en 1835.

5 “La consagración vendrá bajo el reino de Carlos V (1506-1555), quien fija en 1531 los famosos consejos colaterales (Consejo de Estado, Consejo Privado y Consejo de las Finanzas). El año 1531 marca entonces de manera muy clara el principio del reino de Bruselas como capital de hecho de los Países Bajos meridionales en el plano político y administrativo” (Charruadas y Dessouroux, 2005: 14).

esplendor para Bruselas; se traduce en arquitectura en el Art Nouveau⁶, que da forma a esta ciudad burguesa triunfante. La fase de consolidación de Bruselas como capital nacional está marcada en materia de urbanismo por los grandes gestos del “rey urbanista”, Leopoldo II, y por la predominancia del sector privado en la construcción del conjunto urbano: la ciudad es más el hecho de los inversores privados que el de una fuerte voluntad pública reguladora. Es apenas después de la Segunda Guerra Mundial, que perdonó relativamente a la ciudad, que vemos al gobierno nacional meter la mano en Bruselas, a través de una serie de intervenciones de infraestructura, sobre las cuales regresaremos.

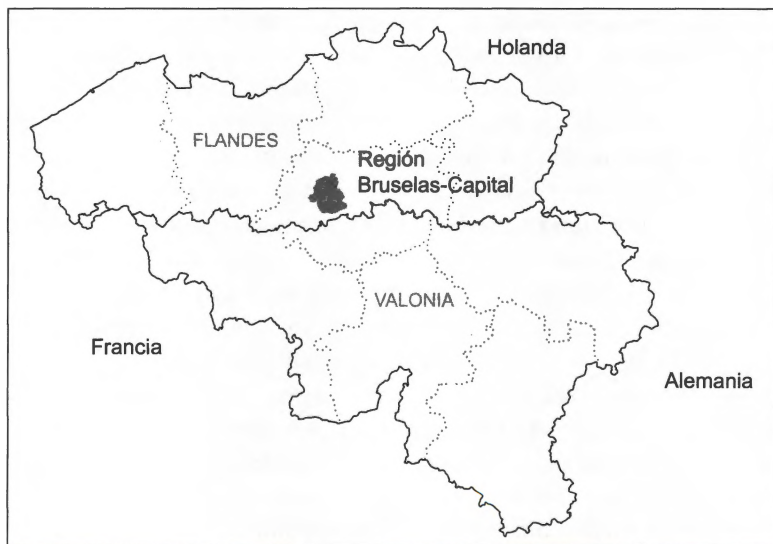
En un contexto de internacionalización (es la época que ve a la vocación internacional afirmarse en Bruselas, con la instalación de las sedes de la OTAN y de la CECA), la ciudad es sometida a un proceso de modernización intensivo que consagra su advenimiento como ciudad terciaria, proceso que culmina con la exposición universal organizada en Bruselas en 1958. A este clímax corresponde, paradójicamente, el principio del proceso de “deconstrucción” del Estado belga, que se puede relacionar a los procesos de transformación de las estructuras socioeconómicas de la desindustrialización. Este proceso se alimenta principalmente de la voluntad flamenca de liberarse de la dominación valona, cuya supremacía, ligada al mayor peso político de las élites francófonas en la fase de formación del país y al poderío económico de la industria pesada sobre las cuales descansa, se ve afectada por la crisis estructural que atraviesa esta última.

El primer episodio significativo de partición del territorio está representado por el trazado, en 1962, de una “frontera lingüística” que imprime en el espacio la separación entre flamencos y francófonos. Bruselas, ciudad bilingüe, está enclavada en territorio flamenco⁷.

6 Victor Horta es el representante más conocido de este movimiento.

7 Los flamencos quieren contrarrestar el afrancesamiento del territorio flamenco límite de Bruselas, ligado al desarrollo en forma de mancha de aceite de la ciudad hacia su periferia por parte de poblaciones principalmente francófonas, que “colonizan” esos territorios.

Mapa 1
Situación de Bruselas en el territorio belga



La deconstrucción del Estado toma la forma, a partir de los años 70, de un proceso de federalización siempre en marcha⁸ que desemboca en 1989 en un redimensionamiento de las competencias del poder nacional (llamado “federal”) –justicia, interior, ejército...– y en una partición del país en tres entidades regionales: la región flamenca (o Flandes) en el norte, la región valona (o Valonia) en el sur, y la región Bruselas-capital en el centro. Esta partición territorial, que ve a Bruselas enclavada administrativamente en el territorio flamenco, se superpone a una partición “comunitaria” entre tres grupos lingüísticos: flamenco, francófono y germanófono. El modelo es particularmente complejo y genera, más allá de una multiplicación del número de funcionarios y de ministros que hace de Bélgica un antimodelo en

8 Este proceso está en la base de la mayor crisis política que atraviesa en la actualidad el país y que evocábamos más arriba.

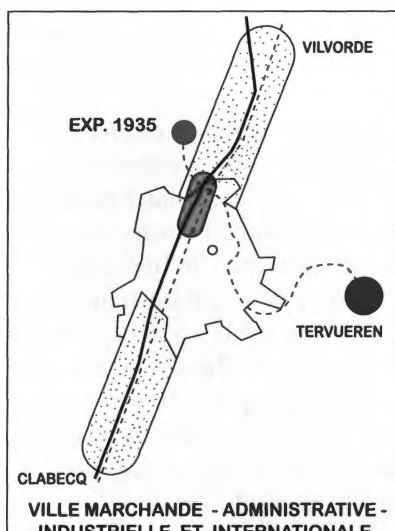
la especie, conflictos de competencias. En efecto, los territorios sobre los cuales se ejercen las competencias de las comunidades (competencias ligadas principalmente a la cultura y a la enseñanza) no corresponden exactamente a los de las tres regiones: si bien la región flamenca es culturalmente unitaria (flamenca, con la presencia de minorías francófonas), la región valona alberga en su territorio dos comunidades (francófona y germanófona) y Bruselas aparece como un territorio aparte, bicomunitario, sobre el cual, especialmente a través de las competencias no territorializadas ligadas al nivel de poder comunitario, las dos comunidades (flamenca y francófona) siguen ejerciendo desde el exterior una tutela difícilmente compatible con la idea de regionalización. Esto ocurre aparte de las cuestiones de financiamiento propias a la mayoría de las capitales y, de manera general, a las ciudades cuya base imponible no corresponde a la magnitud real del fenómeno urbano que recubren (con el hecho, en el caso de las capitales, de que estas ciudades soportan un peso y producen una riqueza cuyos dividendos son redistribuidos sobre todo el territorio nacional sin recibir, la mayoría de veces, los medios financieros que corresponden a esta importancia).

Ciudad centro, ciudad frontera

Si bien la centralidad de Bruselas es geométrica en relación al territorio del Estado del cual es la capital geográfica⁹, esta centralidad también es simbólica: Bruselas reúne a las dos principales comunidades que forman el país.

9 Bruselas está en el centro del Estado, en el cruce entre los dos mayores ejes del país: el eje industrial norte-sur, que relaciona las cuencas mineras de Charleroi con el puerto de Anvers, por un lado; y el eje histórico este-oeste, que une Liège a Gand y Ostende, por otro lado.

Gráfico 1
 Bruselas, ciudad industrial-administrativa,
 capital de Estado, unión entre norte y sur
 (proyecto de Victor Bourgeois, años 30)



En términos culturales, lo vimos, su situación corresponde al límite entre las esferas culturales germánica, en el norte, y latina, en el sur. Más pro-saicamente, aparece como en equilibrio sobre el hilo tendido de la frontera lingüística, que materializa hoy de manera extremadamente tangible este límite por lo menos borroso heredado por la historia. Bruselas es, por lo tanto, una ciudad centro, pero también es una ciudad frontera.

En términos geográficos, se presenta como lugar de ruptura de cargas sobre el eje este-oeste, entre la planicie pantanosa de la Senne, la vía de agua que está al origen de la aparición de la ciudad como "*castrum*" y luego como lugar de mercado y de culto¹⁰, y las mesetas limosas que la dominan en el oeste. El historiador Jean Puissant escribe:

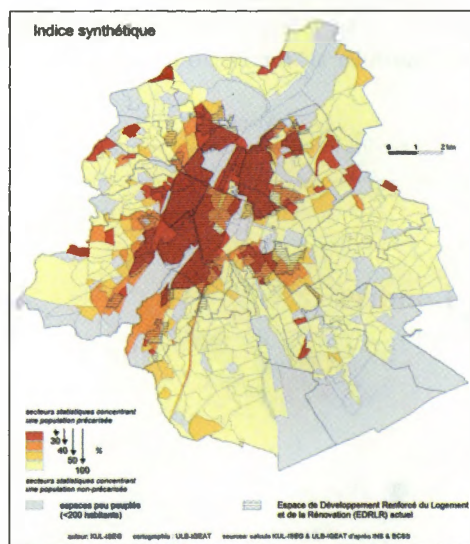
10 El nombre original, Bruocsella, remite etimológicamente al carácter pantanoso del sitio sobre el cual la ciudad se implanta.

El desarrollo de la ciudad se debe a la riqueza de su medio ambiente: prados naturales en el fondo del valle, favorables a la cría de ovinos y de bovinos; tierras fértiles que producen cereales en el oeste y el sur, favorables a la horticultura, con abundancia de riachuelos que se pueden acondicionar (molinos, estanques de pescados); un bosque cercano, extenso y rico en caza que linda los muros (Puissant, 2009: 14).

Pero este desarrollo, prosigue, también está ligado a una voluntad política (“el hecho del Príncipe”) que, apoyándose en el dinamismo de los ediles locales (y en una verdadera política de seducción para el príncipe), verá progresivamente cómo Bruselas suplanta a su vecina y rival, Lovaina, como capital del ducado de Brabante.

La situación de ladera de la ciudad influirá sensiblemente en su desarrollo ulterior, marcado por la asimetría entre “ciudad alta” y “ciudad baja”, con las capas acomodadas que se instalan en las alturas y dejan el valle para las capas populares y para los desarrollos industriales futuros. Esta característica de asimetría marcará las implantaciones y opciones urbanísticas de la ciudad; fue, por ejemplo, el caso del barrio europeo, que se implantó lógicamente en la continuidad del barrio Leopold, construido en la independencia para acoger a la aristocracia del joven Estado belga. Esta asimetría caracteriza a la ciudad en términos socioespaciales hasta el día de hoy, y crea las condiciones de surgimiento de una ciudad dual. El valle, cuyo carácter industrial será confirmado en el siglo XIX por la creación del canal que une las cuencas mineras, en el sur de Bruselas, con el puerto de Anvers, corresponde hoy, en efecto, a lo que se describe generalmente como la “media luna pobre” de la región bruselense, a causa de la concentración de poblaciones precarizadas que estos antiguos barrios industriales albergan, mientras que la parte alta de la ciudad alberga los desarrollos de la ciudad burguesa.

Mapa 2
La “media luna pobre” de Bruselas



Fuente: *Monitoring des quartiers*. Bruselas: IBSA/ADT.

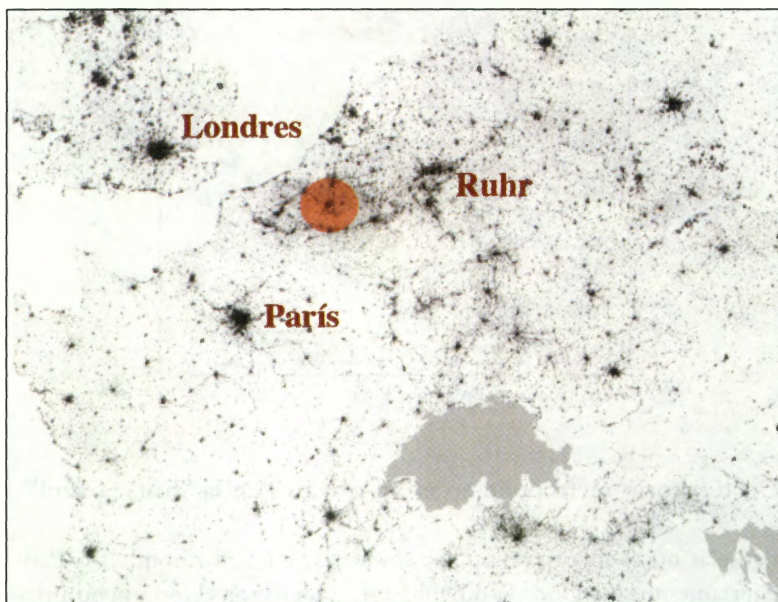
Un territorio metropolitano en el corazón de la “banana azul”

Bruselas no es una megalópolis, como pueden serlo Londres o París. Ciertamente se conoce la dificultad de cuantificar el fenómeno urbano y de comparar las ciudades entre sí, pero es manifiesto que Bruselas no tiene los atributos de una megalópolis; seguramente no los dos principales: concentración y densidad de población. Aunque es una capital, Bruselas es en muchos aspectos “provincial”. En cambio, uno puede, sin temor a equivocarse, utilizar el término “metrópoli” para describir a Bruselas. Más exactamente, estructura un territorio metropolitano del cual constituye uno de los mayores polos. Si tomamos la medida de la densidad de población, uno se sorprende con la dicotomía que se marca entre una relativamente baja de Bruselas como ciu-

dad (un poco más de un millón de habitantes para 162 km², es decir, una densidad del orden de siete mil habitantes por kilómetro cuadrado)¹¹ y otra particularmente elevada de Bélgica, que, dada la escala del país, casi podemos asimilar al “territorio metropolitano” de Bruselas¹².

Mapa 3

Bruselas en el territorio urbano europeo según De Geyter (2002)



- 11 Para comparar, París presenta una densidad de 20 mil habitantes por kilómetro cuadrado; se trata evidentemente de valores medios...
- 12 Bélgica cubre un territorio de más o menos 30 mil kilómetros cuadrados y alberga a diez millones de habitantes, con lo que alcanza una densidad media de 350 habitantes por kilómetro cuadrado, una cifra elevada si se la compara con los promedios europeos (Francia, por ejemplo, presenta una densidad de población del orden de 115 habitantes por kilómetro cuadrado; el promedio europeo es de 126 habitantes por kilómetro cuadrado —datos de Eurostat—). La particularidad de esta densidad es que es bastante homogénea en todo el territorio belga, con máximos que corresponden a áreas bastante amplias correspondientes a las áreas urbanas; en particular, el triángulo Bruselas-Gand-

Bruselas es parte de lo que llamamos comúnmente, desde la representación hecha por Brunet para la Delegación Interministerial para la Ordenación del Territorio y de los Atractivos Regionales (Datar, por sus siglas en francés) en 1989, la “banana azul”: “banana”, a causa de su forma; “azul”, a causa del color escogido para representarla. Esta representación es solo una entre las numerosas representaciones de la estructura urbana europea, que se caracteriza por el hecho de ser particularmente densa en núcleos urbanos de tamaño variable en un territorio que forma la “dorsal europea”. Esta dorsal corresponde a la vía de comunicación y de intercambio comercial histórico del continente, que ponía en relación al Mediterráneo con el mar del Norte, a lo largo de los grandes ríos (Ródano, Rin, Mosa...). Se tradujo en territorios muy precoces y estables en términos de poblamiento urbano¹³.

La red urbana particularmente densa de la dorsal está íntimamente ligada a su función comercial y de intercambio —y principalmente, en lo que se refiere a Bruselas y las ciudades de Flandes, al desarrollo de la industria y de la artesanía textil que hicieran la riqueza de estas regiones en la Edad Media—, con la presencia de cuencas mineras y siderúrgicas que vienen a reforzar esta centralidad a escala europea bajo la Revolución industrial.

La permanencia de esta estructura y su capacidad para asimilar las diferentes fases de concentración y de desconcentración urbana que se sucedieron en la historia del continente están ligadas a dos factores: primeramente, el hecho de que esta estructura reticular estuviera fun-

Anvers. Si uno se refiere a las “regiones urbanas” (la noción utilizada por el Instituto Nacional de Estadísticas belga —INS— es la de “complejo residencial urbano”, correspondiente al área urbana polarizada en términos funcionales alrededor de la presencia de una capital de provincia), reagrupan en Bélgica el 76,6% de la población (una población muy urbana, entonces). Las regiones urbanas cubren la mitad de territorio nacional, ¡para una densidad media de 499 habitantes por kilómetro cuadrado! Estamos entonces en presencia de un país densamente poblado, pero cuya población está dispersa en el territorio.

- 13 De manera general, el territorio belga presenta de manera precoz densidades de población elevadas, relacionadas con tasas de población urbana elevadas. En 1831, la tasa de urbanización de Bélgica era del orden del 28% a escala nacional, y alcanzaba hasta un 45% para el eje Bruselas-Anvers! (ver Vandermotten y Vandewattyne, 1985).

dada en un importante sustrato agrícola le ofrecía una gran capacidad de adaptación a los ciclos económicos sin “pérdida de peso demográfico”; luego, el carácter histórico de la urbanización y las densidades de población elevadas, ligadas a condiciones de protoindustrialización, permitían ofrecer a la vez mano de obra y consumidores para la producción, y también, y sobre todo, un patrimonio material (infraestructura, capital financiero) y social (el capital fijo social) fundamental para la afirmación de estas regiones como motores de la industrialización¹⁴.

La “dorsal” constituye un territorio reticular (que podemos oponer, en términos de modelo, a la urbanización polarizada, de tipo megalopolitano, que caracteriza a las ciudades separadas de este sistema, ya sean las “ciudades mundo”, como París y Londres, o las ciudades capitales, como Madrid [Dematteis, 1996]) que se presenta como el “corazón metropolitano” de Europa. Es un corazón particularmente complejo, articulado, que agrupa conurbaciones urbanas mayores (como la Randstad Holland o la conurbación Rin-Ródano), capitales y ciudades europeas de alto nivel de internacionalización (Bruselas, Frankfurt, Milán...) y ciudades medianas que presentan un nivel de internacionalización excepcional para su tamaño o su importancia (Luxemburgo, Estrasburgo, Génova, Bâle, Zúrich...), así como metrópolis y conurbaciones regionales (Turín y Lyon). Bruselas aparece allí, en términos morfológicos, en una conurbación que reducimos a menudo al triángulo Bruselas-Anvers-Gand¹⁵, un triángulo que se deforma en realidad hacia el sur para englobar los desarrollos del Brabante valón.

14 La protoindustrialización supone la presencia simultánea en un contexto de tres elementos: la industria rural (que implica la participación de los campesinos en la producción bajo la forma de trabajo complementario, a domicilio), salidas en el exterior (comercio) y cierta simbiosis con el desarrollo de una agricultura con tendencia comercial (sobrepasando entonces la autosubsistencia) a escala regional (ver Bruwier, 1981).

15 Véase, por ejemplo, el trabajo de De Geyter, 2002.

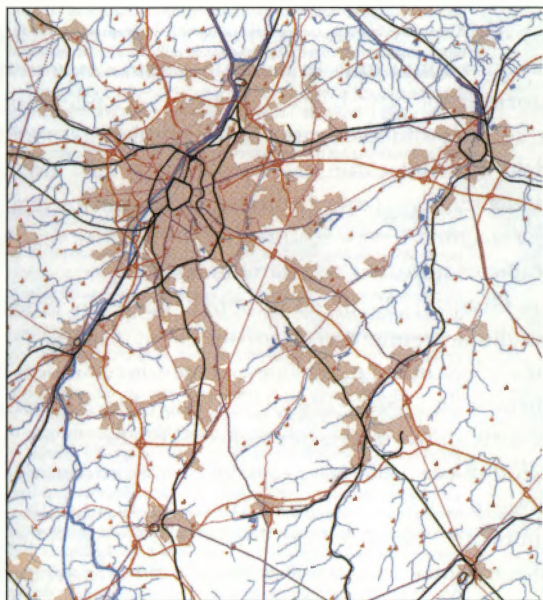
Un territorio urbanizado histórico, o Bruselas, una ciudad de la cual uno se quiere ir

De manera paradójica, y como lo vimos, si bien el territorio belga puede ser descrito como muy urbanizado, y esto desde muy temprano en la historia, la sociedad belga contemporánea puede, por su lado, ser descrita como profundamente, casi atávicamente, antiurbana, ya que el modelo de hábitat dominante es el de la casa aislada. Bélgica comparte evidentemente con muchos otros territorios esta tendencia a la “desurbanización”¹⁶, pero lo que caracteriza una vez más al caso belga es el carácter histórico de esta tendencia.

Bénédict Grosjean (2010), en su obra bastante documentada consagrada al estudio del fenómeno de urbanización dispersa del territorio belga, la califica de “ciudad difusa”, retomando la expresión desarrollada por Francesco Indovina (1990) para describir los territorios del Véneto. La ciudad difusa se caracteriza por el hecho de ser “una forma de urbanización dispersa que no proviene de un proceso de dispersión urbana” (Grosjean, 2010: 32). En su forma, la “ciudad difusa” se distingue de la suburbanización o de la periurbanización por el hecho de que sus fenómenos más recientes implican una relación de dependencia con relación a un núcleo urbano (fenómenos que afectan sin embargo también a Bruselas, como lo veremos más adelante).

16 Para un panorama de lo antiurbano en la teoría y la historia del urbanismo, nos remitimos a Viganò (1999).

Mapa 4
La difusión urbana de Bruselas en relación a las
infraestructuras (según Grosjean, 2010)



En realidad, la “atracción” del belga por la casa aislada, relacionada con su “repulsión” por la gran ciudad, son “caracteres adquiridos”. La dispersión del hábitat urbano fue en efecto sostenida de manera explícita por la clase dirigente durante el siglo XIX y buena parte del siglo XX. Esta veía con espanto los efectos de la industrialización y de la concentración de mano de obra obrera tal como se presentaban en Inglaterra. Lo dijimos: el territorio belga contaba con una red de pequeñas ciudades; disponía además de un tejido apretado de redes de comunicación vial y ferroviaria, que conoció un desarrollo espectacular con la Revolución industrial para transformarse en uno de los más densos del mundo.

En su artículo consagrado al paisaje urbano belga, Bruno De Meulder *et ál.* (1999) muestran cómo este recurso fue usado por los

dirigentes políticos para desarrollar una verdadera estrategia basada en una serie de iniciativas destinadas a frenar el éxodo rural, que era percibido como el efecto más nefasto de la industrialización, en términos tanto sociales y morales como de riesgo político¹⁷:

El principal objetivo de esta estrategia era esparcir geográficamente a la (en su mayoría no escolarizada) población trabajadora a través de la campiña dominada por la tradición. La finamente tejida red de trenes y tranvías fue un instrumento político eficiente para contrarrestar la expansión urbana que era característica de la industrialización en países vecinos (De Meulder *et ál.*, 1999: 83).

Estas iniciativas apuntaron concretamente a favorecer la movilidad de los trabajadores, por un lado¹⁸, y su acceso a la propiedad, por el otro¹⁹.

De Meulder describe este proceso como una verdadera acción de aburguesamiento del proletariado. Este proceso se apoyó en una oferta de hábitat específica, la casa adosada que da a la calle, tipología tendencialmente urbana (por ser adosada) que permite la apropiación de un jardín posterior para desarrollar ahí pequeñas construcciones anexas y una actividad rural de subsistencia. Esta tipología, que sigue caracterizando hoy al paisaje belga, generó una forma de urbanización específica, en franja, que cubre todo el territorio y hace de él un verdadero territorio metropolitano, una “ciudad difusa”.

El éxito de la política de dispersión del proletariado desarrollada durante toda la segunda mitad del siglo XIX, que encontramos ahora en la expresión que dice que “el belga tiene un ladrillo en la barriga”

17 De Meulder subraya sobre este tema la convergencia de intereses de los dirigentes católicos (para quienes la gran ciudad era un lugar de depravación y de pecado) y de los socialistas (que se preocupaban por las condiciones sanitarias y por el bienestar del pueblo obrero).

18 Por una política de rebaja del costo del transporte ferroviario para los trabajadores, completada por una política de desarrollo de la red ferroviaria (ley de 1885), ver Grosjean, 2010: 104.

19 Por una política de apoyo a la construcción y al acceso a la propiedad (ley de 1889, llamada “del obrero propietario”, que apuntaba a estimular el acceso a la propiedad apoyándose sobre todo en los bajos costos de los terrenos rurales), ver De Meulder, 1995.

(lo que hace referencia a su propensión a la propiedad y a la construcción, y a su preferencia por la casa unifamiliar), empujó a las clases dirigentes a continuarla en el siglo XX, bajo distintas formas. Así, se asiste después de la Primera Guerra Mundial al desarrollo de interesantes experiencias de ciudades-jardín, de las cuales encontramos muy bellos ejemplos en lo que se ha llamado el “cinturón rojo” de Bruselas (Smets, 1977). Pero es después de la Segunda Guerra Mundial que renace el modelo de dispersión metropolitana, con el automóvil, que reemplaza a la vía férrea, y la casa unifamiliar llamada “de cuatro fachadas” (el modelo suburbano de casas unifamiliares, que en Bélgica se llama “*fermette*”), que reemplaza a la casa adosada. Una ley votada en 1948 favoreció que siguiera esta dispersión del hábitat en el territorio. Aunque esta ley apuntaba principalmente a favorecer el acceso a la propiedad a través del crédito, participaba en realidad de un proyecto fordista, integrado, de modernización y de creación de riqueza, apoyándose en la economía de la construcción, por un lado, y en los grandes trabajos de infraestructura, por el otro.

Fotografía 1

Ejemplo de *fermette* de Brabante, al sur de Bruselas: El sueño suburbano

Como vemos, desde el principio, las herramientas usadas para poner en marcha este gran proyecto no son herramientas urbanísticas (los primeros planes que favorecieron la dispersión son los planes de sector, establecidos en 1962), sino más bien leyes de incentivo. Es en este sentido que Grosjean habla de “urbanización sin urbanismo”. Este proyecto afectó profundamente el paisaje belga (Bélgica se transformó en la posguerra en uno de los países más densos en materia de infraestructura vial) y su desarrollo como territorio metropolitano, pero también tuvo repercusiones profundas sobre Bruselas-ciudad, como ya veremos.

Al haber sido la dispersión del hábitat una característica importante del territorio belga, fue objeto de descripciones y análisis precoces por parte de geógrafos e historiadores. Son interesantes sobre este tema las descripciones elaboradas por los geógrafos cuando el movimiento de metropolización todavía afectaba al territorio de manera embrionaria, al principio de los años 60²⁰. El carácter de territorio frontera de Bruselas que evocábamos antes aparece aquí en la medida en que existe un lazo estrecho entre la naturaleza del suelo y el uso secular que el hombre le ha dado y, por lo tanto, las formas de hábitat que se desarrollaron ahí. Así, a la llanura arenosa, relativamente pobre, que caracteriza al noreste de Bruselas, corresponde una zona de hábitat disperso a lo largo de las carreteras, en franja, característico del paisaje belga, ligado a la presencia de explotaciones agrícolas de pequeño tamaño; los terrenos limosos, fértiles, del Brabante valón, en el suroeste de Bruselas, han sido, en cambio, objeto de una explotación intensiva precoz, caracterizada por la rotación de cultivos trienal (que combina agricultura y ganadería) y la implantación del hábitat en aldeas en las tierras menos fértiles y en grandes granjas en cuadrados.

La evolución del hábitat disperso en la región urbana bruselense a partir de los años 70, que sigue las formas y las modalidades de la ciudad contemporánea, estuvo fuertemente estructurada por esta diferen-

20 Nos remitimos aquí al Atlas de Bélgica, desarrollado en los años 60, y más específicamente a Forget y Kinget (1961). Véase también la cartografía de los tipos de explotación rural desarrollada por Dussart y retomada en Van Der Haegen *et ál.* (1982).

cia de sustrato. En efecto, si bien los terrenos en las franjas del noreste remiten a lo que podemos llamar hábitat “tradicional”, ligado a las políticas descritas antes, y, por lo tanto, vieron una densificación de su ocupación de tipo incremental, las grandes parcelas del suroeste sufrieron por su parte transformaciones más profundas, que las hicieron pasar de manera más brusca de un paisaje de tipo rural a otro de tipo suburbano, siguiendo un modelo de implantación de hábitat de pabellones al estilo estadounidense, con urbanizaciones. Estas urbanizaciones se vieron beneficiadas por planes de urbanismo, los planes de sector, particularmente permisivos en términos de extensión de las zonas de hábitat (siempre en relación con las políticas de dispersión). Esta transformación del territorio está evidentemente relacionada con las grandes transformaciones estructurales que conocieron las sociedades occidentales a finales del siglo XX, y que afectaron en primer lugar a las zonas rurales en detrimento de las actividades agrícolas. Pero se acopló, en el caso de Bruselas, a los fenómenos descritos anteriormente: el del éxodo urbano, obviamente, por un lado, y también, por el otro, la dualización socioespacial, ya que los desarrollos de tipo suburbano hacia el suroeste de la ciudad se inscriben en la continuidad de los desarrollos de los barrios encopetados de la capital, más allá del bosque de Soignes.

Se superpuso a este fenómeno otro más coyuntural, ligado a la presencia de la frontera lingüística y de Louvain-la-Neuve, ciudad universitaria nacida de la escisión de la Universidad Católica de Lovaina bajo la presión del movimiento nacionalista flamenco; estas actuaron, en efecto, como imanes de una urbanización de tipo difuso destinada a la población francófona de Bruselas, y crearon una mayor dualización de carácter lingüístico en la periferia bruselense. Estas evoluciones llevan a los autores del fascículo del Instituto Nacional de Estadística consagrado a la urbanización a constatar, al final del siglo XX:

Después de la década de 1970, durante la cual el peso demográfico de los núcleos de hábitat se reforzó, la década de los 80 estuvo marcada por un fuerte crecimiento del volumen de población residente fuera

de las aglomeraciones morfológicas. De manera global, esta difusión del hábitat disperso se superpone a la trama del hábitat tradicional y parece poco a poco borrar las especificidades. En este marco, es por ejemplo impactante constatar que, desde el punto de vista de la parte de población dispersa, la distancia entre el norte y el sur del país tiende a reducirse (Mérenne-Schoumaker *et ál.*, 1998: 59).

En realidad, se trata de fenómenos de periurbanización que se han superpuesto a la “ciudad difusa” histórica.

Una ciudad herida: Del “*schieven architect*” a la bruselización

Pero regresemos a Bruselas. Se considera a menudo que Bruselas es, en 1958, la capital de la modernidad. Se encuentra en ese momento en todo su esplendor: acoge a la sede de la institución que creará la Unión Europea, la CEEA (Comunidad Europea del Carbón y del Acero), y el Estado belga invierte masivamente en la transformación de su capital para acoger la exposición universal que exalta la modernidad triunfante (y cuya construcción emblemática, el Atomium, que simboliza un átomo de hierro, fue sintomáticamente conservada y sigue constituyendo hoy en día un ícono de la ciudad). El tejido urbano es lacerado por una serie de destripamientos viales (es la época que se acostumbra llamar el “todo con automóvil”), acompañados de destrucciones masivas del tejido residencial para desarrollar la capital como centro terciario y administrativo del reino.

Bruselas está familiarizada con este tipo de traumatismos²¹; así, la construcción, al final del siglo XIX, del faraónico Palacio de Justicia, en lo alto de la ciudad, había estado acompañada por la destrucción de un barrio popular entero, al punto de hacer pasar como insulto en el lenguaje corriente el término “arquitecto” (o “*schieven architect*”, que en lenguaje popular significa ‘arquitecto torcido’).

21 Ver, sobre todo, Crédit Communal de Belgique (1979), Abeels (1982) y Demey (1990).

Fotografía 2

El Palacio de Justicia y el barrio de Les Marolles, postal de época

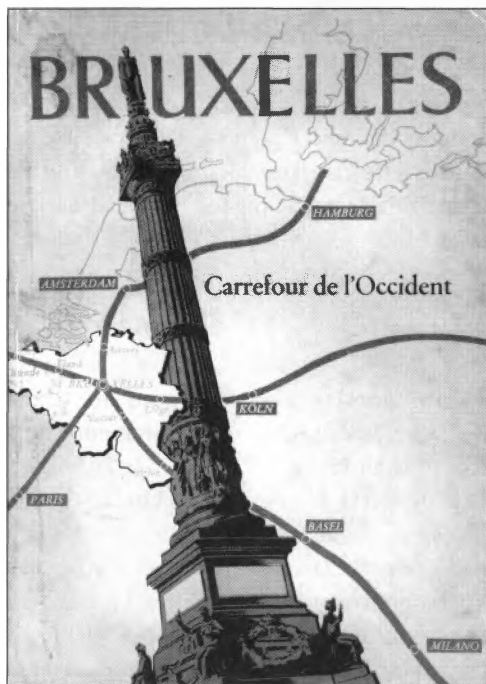


Pero el más grande traumatismo sigue siendo el relacionado a la perforación de la unión Norte-Midi, que debía permitir unir las estaciones terminales del norte y del sur de la ciudad para transformar a Bruselas en un verdadero nudo ferroviario a escala nacional. Esta operación, que fue objeto de intensos debates durante toda la segunda mitad del siglo XIX para finalmente concretarse al final de la Segunda Guerra Mundial con la construcción de la Estación Central, destripó literalmente el centro de la ciudad, de norte a sur; en comparación, la creación de bulevares centrales sobre el lecho del Sena, abovedado en la década de 1860 por razones de higiene, aparecía como una operación respetuosa del tejido, en aplicación de los principios desarrollados por Hausmann en París. La creación de las autopistas urbanas, a las cuales se pueden adjuntar, en términos de tipología, los bulevares trazados en la unión Norte-Midi y los túneles del pequeño cinturón sobre el trazado de las antiguas murallas de la ciudad, acompañó un proceso de transformación funcional de la ciudad en centro administrativo y de oficinas.

Es en esta época que Bruselas decide acoger grandes organismos internacionales, y orientar su evolución hacia lo internacional (Aron, 1978).

Gráfico 2

“Bruxelles, carrefour de l’Occident” (“Bruselas, encuentro de Occidente”), propaganda institucional del Ministerio de Obras Públicas, 1957



Pero es sobre todo la época en que se forja el término “bruselización” para caracterizar un proceso de destrucción sistemática del tejido urbano con fines especulativos:

[V]arias élites bruselenses estaban entonces listas para vender su ciudad a esta especulación, cobijadas tras un discurso modernizador, en

ese momento bien aceptado y hasta retomado por amplias fracciones de la izquierda, que veía en la construcción de inmuebles sociales modernistas una solución al problema de la vivienda social urbana (Vandermotten y Van Crielingen, 2005: 148).

Asistimos al apogeo del modelo antiurbano desarrollado desde hace más de un siglo: la ciudad es ante todo vista como un lugar de trabajo y de creación de riqueza, una riqueza que debe ser saboreada en un medio adecuado, suburbano, lejos de la agitación urbana. En ese entonces, la población de Bruselas no hace más que decrecer, con las clases medias que se van de la “gran ciudad” para irse a su periferia, y que dejan la ciudad a las clases sociales más desfavorecidas; se crean así las condiciones de una segregación socioespacial de la ciudad extendida a su *hinterland*.

Una ciudad dual

El proceso descrito anteriormente engendró una ciudad dual, “tipo estadounidense”, que se distingue muy claramente de la mayoría de las ciudades europeas en las cuales el valor de la tierra decrece desde el centro hacia la periferia. El centro de la ciudad (que agrupa el centro histórico y los barrios de suburbios llamados “de la primera corona”), abandonado por las clases pudientes, es aprovechado a partir de los años 60 por las poblaciones inmigrantes. La polarización socioespacial se intensifica entre la “media luna pobre” del centro histórico y de los antiguos barrios industriales y los barrios más pudientes que se desarrollaron hacia el suroeste:

En ninguna parte de Bélgica la polarización socioespacial interna es más fuerte que en la región de Bruselas: esta comprende a la vez a la comuna en la cual la base imponible media es la más baja, y a la que fue la más rica durante varios años y que hoy en día sigue estando en el primer pelotón. [...] En el transcurso de los últimos 50 años, el crecimiento de la ciudad concernió principalmente al cinturón periurbano.

Este crecimiento tuvo lugar de manera selectiva en el plano social. Las nuevas viviendas construidas en la periferia (en gran parte fuera de la región de Bruselas-capital) estaban destinadas a las clases media y superior, que podían así salir de la ciudad, donde se quedaron los habitantes con ingresos inferiores. Las diferentes olas de inmigración también siguieron las grandes líneas de este esquema: los migrantes más ricos se fijaron en la periferia, principalmente en el este; los menos favorecidos se quedaron en los barrios obreros en el oeste, que forman la “media luna pobre” de Bruselas (Kesteloot y Loopmans, 2009).

Si bien, como lo veremos, un proceso de gentrificación empezó a perturbar este esquema, sigue siendo terriblemente apremiante y simboliza las dificultades institucionales con las que Bruselas se encuentra. Aquí todavía podemos leer este fenómeno, en el largo plazo, de una ciudad capital de un Estado que se construyó en el rechazo de la ciudad. Este rechazo, este desamor, creó las condiciones de un divorcio entre una población urbana abandonada y librada a la especulación y los dirigentes que durante mucho tiempo vieron la ciudad como un recurso a ser explotado más que como un patrimonio a ser protegido.

Una ciudad que renace

Los años 70 están marcados en Bruselas por los movimientos ciudadanos de contestación de las operaciones de transformación que afectan la ciudad, sobre todo del proyecto de realización de un *central business district*, en el norte del Pentágono, que preveía arrasar con un barrio entero para construir nuevas torres de oficinas, el World Trade Center²². Los habitantes se movilizaron en reacción a esos proyectos que perpetuaban la bruselización, sobre todo para la elaboración de contraproyectos en el seno de comités barriales.

22 El proyecto en sí se llama *Projet Manhattan*. Como vemos, las referencias son incontestablemente transatlánticas.

Bruselas, al final de los años 80, puede ser considerada como una ciudad siniestrada. Sigue perdiendo habitantes, y el primer objetivo del ejecutivo bruselense es erradicar el proceso de éxodo urbano²³. Es en esta óptica que se elaboró el primer Plan Regional de Desarrollo (PRD), que puso en marcha una serie de dispositivos que apuntaban a reequilibrar el desarrollo urbano alrededor de las nociones de “mixidad” y de policentralidad. Se hizo hincapié en la calidad de vida en la ciudad, a partir de la idea según la cual para hacer regresar a los habitantes se debía mejorar la atraktividad del medio de vida urbano. El principal dispositivo puesto en marcha, en términos de política urbana, fue el de contrato de barrio, herramienta de urbanismo operacional integrado y destinado a actuar de manera puntual en los barrios con dificultades.

El PRD quiso, en efecto, combatir el carácter dual del desarrollo urbano de la región, gracias a acciones que apuntaban a mejorar las condiciones de vida en la “media luna pobre” actuando de manera integrada en diferentes temas, de la vivienda al espacio público, pasando por un trabajo sobre el tejido socioeconómico. Los temas relativos a los espacios públicos, y de manera general a la imagen, fueron los más concluyentes; ciertamente contribuyeron al cambio de tendencia que vio a la población urbana volver a crecer de tal manera que la población global aumentó en un 10%, pasando de 948 000 a 1 048 000 habitantes entre 1996 y 2008. Para una buena parte,

este auge demográfico debe ser atribuido a la inmigración extraeuropea. Se trata de personas desfavorecidas mucho más que de miembros de la clase media que regresaría a la ciudad después de un episodio de éxodo urbano (esta categoría de población sigue yéndose de la región bruselense para irse a la periferia, con un diferencial de diez mil individuos por año) (Bernard *et ál.*, 2009: 2).

23 Esto ocurría por diversas razones, pero la principal era de tipo impositivo: la ciudad debía hacer regresar los habitantes para aumentar el ingreso por impuestos, puesto que estos eran asignados al lugar de residencia y no al lugar de trabajo.

Bruselas cuenta así, hoy en día, con una parte extremadamente importante de población inmigrante, principalmente originaria del Magreb (más del 20% de la población).

Este fenómeno se conjuga con el aporte de una nueva forma de inmigración ligada a la presencia consolidada de las instituciones internacionales en Bruselas, y sobre todo a los nuevos Estados miembros de la Unión Europea. Estos diferentes fenómenos sirvieron para alimentar, más que para detener, la segregación socioespacial de la ciudad, entre otras cosas a causa de la gentrificación de los barrios centrales. Esta gentrificación está marcada especialmente por una espectacular alza del número de personas que viven solas, generalmente funcionarios, ya sea de instituciones europeas o de numerosas instituciones gubernamentales o culturales belgas. Así, la transformación positiva del centro de la ciudad (el barrio Dansaert) debe ser acreditada al aporte de una élite flamenca, atraída hacia Bruselas por una política cultural activa (Flandes hizo de Bruselas su capital...) que contribuyó a la afirmación del carácter cosmopolita de la ciudad.

Pero

a pesar de su gran prosperidad y su fuerte atraktividad internacional, Bruselas sufre graves problemas socioeconómicos. La tasa de desempleo, que alcanzó el 20% en estos últimos años, es extremadamente elevada. El ingreso medio de las familias, que valía el 160% de la media nacional en 1963, ya no era más que el 85% en el año 2005. Detrás de estas cifras se esconden fuertes disparidades internas. Mientras que uno de cuatro habitantes de Bruselas vive debajo del umbral de pobreza, la ciudad alberga una élite internacional bien remunerada cada vez más numerosa, que representa alrededor del 10% al 15% de la población. El abismo entre las diferentes categorías de ingresos se ahonda y el poder adquisitivo de los más pobres disminuye (Kesteloot y Loopmans, 2009: 3).

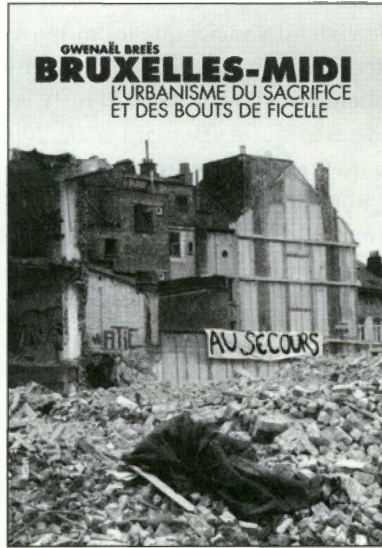
Todavía hoy, la ciudad se distingue de las otras del reino por tres características que provienen de las prácticas especulativas heredadas de la época de la bruselización y de la ausencia de una política urbana fuer-

te en materia inmobiliaria antes de 1989: un porcentaje de propietarios mucho más bajo que en el resto del reino (41,4% de los hogares contra alrededor del 75% a escala del país), que hace de la ciudad lo que Bernard *et ál.* (2009: 2) llaman sin titubear un “imán” para la pobreza; un stock de viviendas vacías que los mismos autores no dudan en calificar de “indecente”²⁴; y, especialmente, un número particularmente elevado de oficinas vacías (¡1 500 000 m²!), con la especulación que afecta sobre todo este sector (Bernard *et ál.*, 2009: 2).

Si bien es cierto que la región puso en marcha una serie de dispositivos, sobre todo impositivos, que deben supuestamente combatir estos males, sigue estando condicionada por una debilidad estructural en términos de control territorial. Las principales reservas territoriales se le escapan, especialmente las que pertenecen a la Sociedad Nacional de las Vías Férreas (SNCB), y “la posibilidad de una reflexión a largo plazo y de un proyecto urbano fuerte y coherente para toda la región se ve afectada por operaciones que son beneficiosas en el corto plazo, como la venta de terrenos o inmuebles por ciertos actores públicos (Estado federal, Ciudad...) o parapúblicos (SNCB...)” (Bernard *et ál.*, 2009: 3). La región también sufre por la ausencia de legitimidad, en términos de poder, entre los poderes federal y comunitario, que la dominan simbólicamente, y los poderes de las 19 comunas que forman la región (el poder comunal, de proximidad, se mantiene extremadamente fuerte en Bélgica).

24 “Se enumeran en la región entre 15 mil y 30 mil viviendas vacías. De ellas, el 80% pertenece al sector privado y, de esta cifra, el 62% pertenece a personas particulares; esto, sin tomar en consideración los numerosos pisos vacantes encima de los comercios, que, generalmente, escapan a este cómputo. Entre estas numerosas habitaciones improductivas, cinco mil serían alquilables tal como están, inmediatamente. Y, cuando sabemos que en promedio dos viviendas podrían adecuarse en una habitación vacía, nos damos cuenta del potencial que hay allí, potencial a poner a consideración del número de hogares que piden una vivienda social (32 mil)” (Bernard *et ál.*, 2009: 3).

Gráfico 4
¡Socorro!, o cómo sigue la bruselización
en la actualidad: Cubierta del libro de G.
Brees, 2010



El discutido rol de la presencia de las instituciones europeas

El rol de la presencia de las instituciones europeas en este contexto tiene evidentemente su importancia y ha sido objeto de numerosos debates, pues han acompañado los problemas descritos anteriormente. Las instituciones europeas estigmatizaron ampliamente el debate sobre estas cuestiones²⁵. En ningún lugar como en Bruselas es el carácter “etéreo” de este nivel de poder tan sensible ni presente. La crítica a las instituciones en sí, que son acusadas de actuar no como un “poder público”, responsable, sino como un actor privado —y, por lo tanto, especulador— como cualquier otro, se extendió a todos los

134 | 25 Véanse Laconte y Hein (2007) y Hein (2006).

“efectos colaterales” de su presencia en la ciudad, como a los *lobbies*, los grupos de presión y otros órganos (la prensa, por ejemplo), que constituyen la “corte” de este nuevo poder intocable, y a los funcionarios mismos, que son cargados con todos los males (principalmente, el alza de los alquileres y del costo de la vida en la ciudad, y también la “disneyficación” de la ciudad).

Bruselas seguramente aprovechó, en su desarrollo, la presencia de las instituciones europeas, pero es evidente que esta presencia fue durante largo tiempo considerada como vergonzosa. Evert Lagrou subraya sobre este tema en qué medida la incertidumbre en cuanto a la confirmación de Bruselas como capital europea, estatus peleado por Estrasburgo y Luxemburgo en una incertidumbre que duró de 1958 a 1992, “no fue nada propicia a la transparencia del proceso de planificación” (Lagrou, 2005: 56). Estuvo marcada de manera especial por una mediocridad arquitectónica significativa, que Lagrou justifica por “el hecho que los poderes públicos no pudieron intervenir abiertamente en el proceso. Hoy en día, tanto la implantación urbanística como los inmuebles propiamente dichos serían objeto de un concurso entre contendores europeos” (Lagrou, 2005: 49). Lagrou hace aquí claramente referencia al proceso particularmente poco transparente de concepción y de construcción del conjunto de inmuebles que acogen hoy al Parlamento europeo, apodado “Capricho de los Dioses”, en referencia a su forma, que recuerda la de la envoltura del queso francés que lleva el mismo nombre.

La región bruselense y la Unión Europea tomaron muy tarde conciencia del problema, y fue tan solo desde el año 2000 y con la escritura del informe *Bruselas, una capital para Europa*, conocido como “el informe de los sabios” (sus miembros comprenden a Umberto Eco y Rem Koolhaas, entre otros), que asumieron una ambición común. Esta se ha visto marcada recientemente por la elaboración de un plan director para el barrio europeo, encargada, después de un concurso, a Christian De Portzamparc. La factibilidad de dicho plan causa problemas en vista de las ambiciones que desarrolla (duplicar la densidad del barrio [!]) a la vez que mejorar las condiciones de vida...) y en vista de

los recursos (financieros y, sobre todo, operacionales) disponibles. Este plan corresponde a una nueva fase en la política urbana de la capital, que ve la reafirmación de la dimensión internacional de Bruselas y la asume, en el gran concierto de la competencia entre las ciudades del contexto neoliberal actual (Van Crielingen y Decroly, 2009).

El problema de los límites

Bruselas, como Bélgica, se encuentra hoy en una bifurcación de su historia. Lo dijimos en la introducción: está en el centro del debate institucional sobre el futuro del país. Constituye de manera incontestable, por su posición y sus características, el principal freno al desmantelamiento del país del cual es capital. Intentamos mostrar aquí en qué medida la necesaria conciencia identitaria de la ciudad fue largo tiempo perturbada por factores exteriores, al punto de crear un desamor entre la ciudad y sus habitantes. La relativa estabilidad de los últimos años, ligada al debilitamiento del gobierno central y al hecho de que una clase política local se hizo cargo de su destino, generó una “madurez política” (la región Bruselas-capital festejó sus 20 años en el 2009)²⁶ que permite pensar más seriamente su futuro. Por ejemplo, hoy en día ya no se duda en evocar, dentro del contexto de la crisis institucional, la liberación de Bruselas de Bélgica en el marco del tipo “distrito federal”.

Lo que está en juego hoy más que nunca es la cuestión de los límites de la ciudad. Los años posfordistas vieron confirmarse la influencia de la presencia de las fronteras (y del componente comunitario) que servían en la evolución del fenómeno urbano bruselense, que servían como atractores para una urbanización que sacaba provecho de la presencia de Bruselas (véanse, por ejemplo, el desarrollo en los alrededores del aeropuerto, situado en territorio flamenco, o el desarrollo ligado a la industria farmacéutica, en el Brabante valón). La ambigüedad del actual sistema reside en que, en vez de haber capitalizado el carácter

capilar, reticular, del territorio, favoreció, al contrario, en los años 60, un desarrollo centrado en la capital como lugar de trabajo y centro terciario. El poder de atracción de Bruselas es enorme, y la herencia de las políticas de éxodo urbano es muy potente, y conlleva crecientes problemas de movilidad: “No menos del 55% de los empleos de la región Bruselas-capital están ocupados por activos residentes fuera de sus límites. Esto explica ampliamente por qué el servicio ferroviario de esta ciudad es tan fuerte (más de 130 mil usuarios cada día en cada sentido)” (Frenay, 2009: 1). Al fenómeno del recorrido diario de ida y vuelta en tren se agrega el del recorrido de ida y vuelta diario en automóvil, mucho más pesado en términos medioambientales.

Lo vimos, la lucha de la joven región de Bruselas-capital consistió principalmente en intentar traer de vuelta habitantes a la ciudad; esta lucha tuvo lugar en detrimento de tomar en cuenta la dimensión metropolitana del fenómeno urbano bruselense. Por ejemplo, el carácter indispensable de una red de tren regional con base en el modelo del RER²⁷ francés provocó fuertes debates y las críticas de aquellos que, a contracorriente, estimaban que esta solución iba a favorecer la expansión urbana en vez de combatirla (Frenay, 2009: 1).

Es sobre todo en términos de gobernanza y de planificación que se plantea el problema. Fue objeto de numerosos estudios desde los años 60, pero se ha tornado hoy en un tema crucial a tal que punto que las “fuerzas vivas” del mundo económico de las tres regiones y de las dos comunidades se unieron en el 2008 para exigir al mundo político, bloqueado por los problemas comunitarios, el establecimiento de un gobierno metropolitano, bajo el modelo de Lille:

[E]l mundo de las empresas formó así una comunidad de intereses, atravesando las fronteras regionales y lingüísticas, con el fin de demostrar que el desarrollo económico de Bruselas no pasa únicamente por una vía política e institucional. [...] Es necesario constatar, a pesar de la pre-

27 RER son las siglas de la Réseau Express Régional (en español, Red Regional Expres), sistema de transporte que comunica a París con su periferia (N. del T.).

sencia del primer ministro y de los ministros-presidentes [de las regiones] en el lanzamiento de la Business Route, que los partidos políticos se encuentran relegados en la materia (Van Wynsberghe *et ál.*, 2009).

Mapa 5

Propuesta artístico-política: la extensión del territorio de Bruselas al de Bélgica (carte MICHEMIN, format 80 x 68 cm, Patrick Marchal, Thierry Julliand, klet & ko, 2010)



La crisis institucional ha echado luces sobre los límites de un sistema belga basado en la negociación. Como una extensión del territorio bruselense —aunque idealmente deseable, es menos que poco probable—, es evidente que el futuro de Bruselas pasa sin embargo por una solución que implica relaciones de cooperación entre regiones, y también por un proyecto de ciudad que fija las ambiciones de esta cooperación. La región bruselense acaba de lanzar, en el marco del nuevo Plan Regional de Desarrollo Sostenible, un trabajo de reflexión sobre su territorio metropolitano (que cubre las 135 comunas de la zona

atendida por el RER, por lo que sobrepasa entonces los límites administrativos de la región) hasta el horizonte 2040²⁴. Se trata indubitablemente de un paso importante en la necesaria toma de conciencia de la dimensión metropolitana del problema urbano bruselense, y de una prueba de la nueva madurez política de la región. Únicamente un refuerzo de las competencias y del poder de la región podrá permitir una evolución que vaya en este sentido.

Bibliografía

- Abeels, G. (1982). *Pierres et rues: Bruxelles, croissance urbaine, 1780-1980: Exposition organisée par la Société Générale de Banque en collaboration avec la 'Sint-Lukasarchief'*. Bruselas: Sociedad General de Bancos/Sint-Lukasarchief.
- Aron, J. (1978). *Le tournant de l'urbanisme bruxellois: 1958-1978*. Bruselas: Fondation Joseph Jacquemotte.
- Bernard, N., P. Zimmer y J. Surkin (2009). "Etats généraux de Bruxelles. Le logement, la maîtrise foncière et l'espace public". *Brussels Studies*, nota de síntesis N.º 6.
- Bruwier, M. (1981). "L'industrie avant la révolution industrielle: Une proto-industrialisation?". En *L'industrie en Belgique: Deux siècles d'évolution (1780-1980)*, AA.VV. Catálogo de exposición. Bruselas: Crédito Comunal de Bélgica.
- Charruadas, P. y C. Dessouroux (2005). "Histoire d'une capitale: Bruxelles des origines à 1958". En *Bruxelles, 175 ans d'une capitale*, P. Dumont (ed.): 11-27. Bruselas: Mardaga.
- Crédit Communal de Belgique (1979). *Bruxelles, construire et reconstruire: Architecture et aménagement urbain 1780-1914*. Bruselas: Crédito Comunal de Bélgica.
- De Geyter, Xaveer (2002). *After-sprawl: Onderzoek naar de hedendaagse stad*. Róterdam: De Singel/Nai Uitgevevers.

28 Véase la página web <http://www.bruxellesplus10.be>.

- De Meulder, B. (1995). "La loi relative aux habitations ouvrières du 9 août 1889 et la distribution géographique de la main d'oeuvre en Belgique: Les habitations ouvrières et la banlieue radieuse, 1889-1914". En *La politica della casa all'inizio del XX secolo: Atti della prima giornata di studio Luigi Luzzatti per la storia dell'Italia contemporanea*, D. Calabi (ed.). Venecia: Instituto Véneto de Ciencias, Letras y Artes.
- De Meulder, B. et ál. (1999). "Sleutelen aan het belgische stadslandschap. Patching up the Belgian urban landscape". *Oase*, N.º 52: 78-113.
- Dematteis, G. (1996). "Towards a unified metropolitan urban system in Europe: Core centrality versus network distributed centrality". En *Urban networks in Europe/Réseaux urbains en Europe*, D. Pumain y T. Saint-Julien (eds.). París: John Libbey Eurotext.
- Demey, T. (1990). *Bruxelles, chroniques d'une capitale en chantier*. Vol. 1. Bruselas: C. F. C./P. Legrain.
- Forget, A. J. C. y R. Kinget (1961). "Agriculture". En *Atlas de Belgique*. Bruselas: Comisión del Atlas Nacional/IGM.
- Frenay, P. (2009). "Pour un projet de développement territorial associé au RER bruxellois. Essai de mise en évidence des facteurs déterminants fondamentaux". *Brussels Studies*, N.º 31.
- Grosjean, B. (2010). *Urbanisation sans urbanisme: Une histoire de la "ville diffuse"*. Wavre: Mardaga.
- Gutkind, E. A. (1970). *International history of urban development*. Vol. 5: *Urban development in Western Europe: France and Belgium*. Nueva York: The Free Press/Collier-Macmillan.
- Hein, C. (ed.) (2006). *Bruxelles l'Européenne: Capitale de qui? Ville de qui?/European Brussels: Whose capital? Whose city?* Les Cahiers de La Cambre Architecture, N.º 5. Bruselas: ISACF La Cambre/La Lettre Volée.
- Indovina, F. (ed.) (1990). *La città diffusa*. Venecia: Daest/Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia.
- Kesteloot, C. y M. Loopmans (2009). "Etats généraux de Bruxelles. Inégalités sociales". *Brussels Studies*, nota de síntesis N.º 15.
- Laconte, P. y C. Hein (eds.) (2007). *Brussels: Perspectives on a European capital*. Bruxelles: Foundation for the Urban Environment.

- Lagrou, E. (2005). "L'Europe à Bruxelles en 1958. Début d'une période agitée en matière d'urbanisme dans la capitale". En *Bruxelles, 175 ans d'une capitale*, P. Dumont (ed.). Bruselas: Mardaga.
- Maufroy, Luc (ed.) (2009). *Bruxelles [dans] 20 ans*. Bruselas: Agencia de Desarrollo Territorial.
- Mérenne-Schoumaker, B., H. Van der Haegen y E. Van Hecke (1998). *Urbanisation. Recensement Général de la Population et des Logements au 1er mars 1991*, monographie N.º 11A. Bruselas: Ministerio de Asuntos Económicos/Instituto Nacional de Estadística.
- Puissant, J. (2009). "Ville ancienne, jeune Région". En *Bruxelles [dans] 20 ans*, Luc Maufroy (ed.): 13-38. Bruselas: Agencia de Desarrollo Territorial.
- Smets, M. (1977). *L'avènement de la cité-jardin en Belgique: Histoire de l'habitat social en Belgique de 1830 à 1930*. Lieja/Bruselas: Mardaga.
- Van Crielingen, M. y J. M. Decroly (2009). "Le Plan de Développement International de Bruxelles (PDI). Promesses de développements immobiliers et d'inégalités croissantes?". *Brussels Studies*, N.º 25.
- Van Der Haegen, H. et ál. (1982). "The belgian settlement system". En *West European settlement systems. Acta Geographica Lovaniensia. Vol. 22*, H. Van Der Haegen (ed.): 251-263. Heverlee/Louvain-la-Neuve: Universidad Católica de Lovaina.
- Van Wynsberghe, C., J. Poirier, D. Sinardet y F. Tulkens (2009). "Etats généraux de Bruxelles. Le développement politique et institutionnel de la Zone Métropolitaine de Bruxelles: Constats et perspectives". *Brussels Studies*, nota de síntesis N.º 10.
- Vandermotten, C. y P. Vandewattyne (1985). "Les étapes de la croissance et de la formation des armatures urbaines en Belgique". *Bulletin du Crédit Communal*, N.º 154: 41-61.
- Vandermotten, C. y M. Van Crielingen (2005). "Bruxelles: une capitale, des habitants". En *Bruxelles, 175 ans d'une capitale*, P. Dumont (ed.). Bruselas: Mardaga.
- Viganò, P. (1999). *La città elementare*. Milán: Skira.