

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>	

Copenhague: Centro y ciudad regional

Jens Kvorning*

Geométricamente hablando, el centro constituye un concepto preciso, pero relacionado con asuntos comunitarios además de urbanos. El concepto, sin embargo, se convierte en algo relativo, pues ha sido y sigue siendo empleado en diversos contextos y con un número infinito de significados: como centro político del poder, como centro de las funciones económicas esenciales, como centro de consumo o de entretenimiento, como centro histórico o simbólico... Aunque dichos significados hasta cierto punto pueden vincularse a diferentes épocas, también hoy constituyen diversas lecturas y entendimientos de la ciudad. Algunos sentidos han sido actuales siempre; otros han perdido su importancia en algún momento para quizás en otro volver a recuperar su significado. Si actualmente queremos debatir cómo comprender una ciudad o una capital de provincia desde el punto de vista centralizado, hay que recalcar la importancia de hacer disponibles todos los significados posibles como una imagen de las diversas capas que

* Profesor en Planificación Urbana y Diseño Urbano en la Academia Real de Bellas Artes, Escuela de Arquitectura en Copenhague. Es Jefe del Centro de Investigación Urbana y de estudios urbanos tanto en licenciatura como en maestría, y responsable del curso de planificación estratégica en el postgrado. Sus investigaciones han abordado la historia de la planificación, la reestructuración urbana, la planificación estratégica, la sustentabilidad y las infraestructuras urbanas y las estrategias para el mejoramiento de distritos periféricos. Ha sido jurado en varios concursos relacionados con la planificación y el diseño urbano, y ha participado en un sinnúmero de eventos relacionados con los temas mencionados.

constituyen la forma de entender la ciudad, además de como una imagen de cómo interpretan la ciudad diversos grupos y modalidades. Por esta razón, opto por empezar este artículo considerando el centro —y la comprensión del centro— relacionado con el desarrollo histórico de la ciudad y de la región urbana; en la segunda parte trataré de dar una idea sobre cómo entender el centro y la centralización dentro de la región de Copenhague, además de en parte de la región de Øresund.

Como la mayoría de las ciudades europeas en 1854, Copenhague estaba rodeada de una fortificación que separaba claramente ciudad y campo abierto. En la parte exterior de las lindes de campo estaba situado un círculo de pueblos. La ciudad fortificada se componía de una densa acumulación enredada de viviendas de varias clases, comercios, talleres y servicios relacionados con la corte y la administración nacional. Sí se podía hablar de barrios dentro de la ciudad densa con diversos contenidos, pero el concepto de centro no servía de forma evidente para caracterizar al núcleo de la ciudad, sino que era más relevante para caracterizar el papel de Copenhague en un contexto nacional. La ciudad era sin duda el centro político y económico del país.

Después del año 1854 se permitió construir en las afueras y en los terraplenes, y durante los siguientes 30 a 40 años se formó el primer anillo de nuevas edificaciones dentro de las lindes de campo, lo cual en la edad contemporánea se denominó “suburbio”, aunque se trataran de nuevos barrios densos para obreros y clase media. Es decir, se empleó el concepto de suburbio en su significado más directo: para describir lo añadido en las afueras de la ciudad existente, pero sin el significado que tiene la expresión hoy, en el que tendemos a incluir una complejidad menos densa y menos funcional.

En estas zonas de suburbio de finales del siglo XIX, la edificación formaba una estructura densa de diversas viviendas, comercios y talleres, además de empresas industriales. Al permitir la apertura de la ciudad, se fundó además una nueva tipología de edificación: las urbanizaciones o colonias residenciales. No constituían una categoría dominante en el sentido cuantitativo, pero insinuaban la posibilidad de una nueva forma urbana marcada por una densidad más baja e indicativa de una división

social de la ciudad. Estas nuevas áreas residenciales fuera del terraplén normalmente se ubicaban pegadas a la ciudad existente, dada la inexistencia de sistemas de transporte para una gran cantidad de personas a largas distancias. Los más pudientes, sin embargo, tenían acceso a medios de transporte, lo que les permitió establecerse lejos de la ciudad existente y, a su vez, originó unas urbanizaciones residenciales a lo largo de la costa del norte de Copenhague, además de en otros paisajes atractivos. Así empezaron la dispersión y la diferenciación de la estructura urbana.

El primer anillo construido en el suburbio de viviendas densas, como lo han comentado muchos autores que han escrito sobre el desarrollo de la ciudad, se caracterizaba por viviendas pequeñas y en mal estado. También cabía la posibilidad de dominar la situación con un proceso de aprendizaje en el que los actores en el mercado probaran nuevas posibilidades (llamémoslo “especulación” o “proceso de aprendizaje”). Esto originó una larga lucha entre las autoridades de construcción y los especuladores de construcción. Las autoridades ponían énfasis en la estabilidad al fuego, condiciones de sanidad, luz y aire; por otra parte, los constructores, cada vez que se encontraban con restricciones en las leyes de edificación, buscaban formas de construir con la mayor densidad posible. Para el municipio también suponía un proceso de aprendizaje que exigía nuevas propuestas respecto a la configuración y ubicación de las instituciones primarias —escuela, iglesia, comisaría— y, en general, una toma de posición sobre cómo y en qué medida intentar controlar el desarrollo de la ciudad.

La primera ampliación se llevó a cabo fuera de la fortificación. A lo largo de los años de 1860 y 1870 se empezó a debatir qué hacer en el momento de retirar esta. Mientras que la primera ampliación urbana fuera de los terraplenes se llevó a cabo sin apenas gestión pública, dado que se asociaba la planificación a la autocracia de la que el pueblo acababa de liberarse, ahora surgía, inspirado en otras grandes ciudades europeas, un debate amplio sobre cómo acondicionar los barrios sobre el terreno de los terraplenes y sobre cómo hacer que estos contribuyeran a convertir a Copenhague en una ciudad a la altura de otras grandes ciudades europeas. El núcleo de la mayoría de las propuestas formadas —el

cual terminó por ser el contenido de los barrios finalmente realizados—fue el interés por una serie de nuevas instituciones relacionadas con la burguesía recientemente surgida de la industrialización. Se trataba de nuevos museos, la nueva universidad politécnica y los parques que ofrecían un espacio para los burgueses para pasear, además del jardín botánico como un lugar de formación para acercarse a los mundos exóticos. Se incluyeron nuevas instituciones y nuevos espacios que crearon una idea general de los servicios de una ciudad, así como de los tipos de espacio, lo que indicó que el centro podía estar relacionado más con otras actividades que con una edificación densa.

Alrededor de la Primera Guerra Mundial, la nueva ciudad industrializada estaba cobrando forma social y políticamente, lo cual, entre otras cosas, significaba que el partido socialdemócrata conseguía asentar su importancia dentro de la gestión política de Copenhague. El partido supo aprovechar este posicionamiento para asegurarse un mayor control de la edificación de nuevas zonas urbanas. Esto se realizó a través de la expropiación y privación de nuevas áreas dentro de la zona urbana y mediante un trabajo de planificación que, con planes de edificación para los nuevos barrios, consiguió una ciudad más diáfana, con parques públicos y manzanas con grandes patios interiores verdes.

Se construyeron meramente zonas residenciales, polígonos industriales y nuevas zonas solamente para grandes instituciones. Se construían cada vez más chalets dentro de urbanizaciones residenciales cada vez mayores como un reflejo de la prominente clase media en auge, que prefería el chalet como vivienda. Estamos a 20 años de la verdadera eclosión del modernismo y ya vemos en Copenhague una planificación urbana que crea una ciudad dividida en funciones y en zonas. Con ello se crea una urbe que, en servicios, difiere realmente de los barrios densos y compuestos que hasta entonces habían caracterizado la ciudad. Estamos ante una nueva manera de definir el centro y el suburbio. Paralelamente con la planificación de los nuevos barrios, se llevaron a cabo los primeros saneamientos de los barrios pobres mediante una ruptura de calles, con el propósito de agilizar el tráfico y de acabar con los barrios malos. Sin embargo, a estas intervenciones a la estructura

existente no se les vinculó ninguna idea de fortalecer el centro. Los argumentos tenían que ver primordialmente con la higiene y el tráfico.

Los nuevos barrios, construidos en principio fuera de la ciudad fortificada, fueron denominados “barrios obreros”, aunque típicamente vivían obreros mejor remunerados, artesanos y funcionarios menos remunerados. Algunos barrios eran mayoritariamente dirigidos a la clase media. Los barrios construidos después del cambio de siglo que destacaban por una planificación más clara eran a menudo iguales en el contenido social y tipológico —o barrios obreros o barrios residenciales con chalets para la nueva clase media—. Sin embargo, a medida que estos surgían, los grupos socialmente más débiles se quedaban en los barrios empobrecidos del centro de la ciudad. Si por centro entendemos un espacio que contiene las funciones generales, el centro urbano ya no consistía en un centro unívoco: incluía menores enclaves de las funciones estatales más importantes, la universidad, el juzgado, las funciones simbólicas relacionadas con la monarquía, las nuevas instituciones financieras y las sedes de la próspera industria. Pero, como he mencionado, también contenía grandes zonas empobrecidas y de chabolas que permanecieron como tal hasta ser objetos de varios programas de mejora durante la entreguerra y el tiempo después de la Segunda Guerra Mundial. Es decir, durante la entreguerra tenemos una zona urbana notablemente extendida y diferenciada entre varias demarcaciones según su historia y la calidad de la estructura física, lo que resta importancia a hablar de unas funciones centralizadas que se presentan como enclaves en esta ciudad físicamente densa y conjunta.

El desarrollo de lo que hoy es Copenhague tuvo lugar, hasta la entreguerra, principalmente dentro de los límites del municipio de Copenhague, que, mediante expropiaciones de tierra a principios del siglo XX, se extendió geográficamente. Pero hacia la Segunda Guerra Mundial y especialmente en la posguerra, todo desarrollo urbano en la región de Copenhague se centró en municipios individuales fuera del de Copenhague. Las nuevas formaciones urbanas en las afueras de Copenhague cobraron diferentes aspectos según la influencia del grupo social, del tipo de edificación y del promotor.

Desde el final de la Primera Guerra Mundial, la construcción de edificios de varias plantas de alquiler pasó a ser responsabilidad de lo que en Dinamarca llamamos “cooperativas de viviendas sociales” —organizaciones sin ánimo de lucro, en su mayoría relacionadas con sindicatos u otras organizaciones socialdemócratas—, cuyo único objetivo es crear viviendas y barrios dignos para la clase obrera. Estas organizaciones expropiaban solares para construir grandes edificaciones conjuntas y, así, poder decidir sobre la estructura y la calidad de los nuevos barrios. Se recurría con frecuencia a arquitectos de renombre para estas edificaciones.

La construcción de las nuevas zonas residenciales tuvo lugar de varias maneras. Como norma general, se expropiaron casas de labranza particulares para repartirlas en solares apropiados para la construcción de chalets. A veces, los municipios se encargaban de dichas expropiaciones. En otras ocasiones, varias personas fundaban una llamada “asociación de casas independientes” para, conjuntamente, comprar un área para parcelación. En pocas ocasiones, la construcción de un chalet era fruto de haber ocupado un pequeño campo de cultivo.

Como en muchas otras ciudades grandes, en Copenhague había dos puntos de vista diferentes respecto a las zonas en mal estado. Unos consideraban que estas ayudaban a los habitantes en condiciones inferiores y otros las veían como un impedimento del desarrollo de una ciudad moderna. Desde los años 30 se había debatido cómo mejorar el estado de los peores barrios del centro urbano. Casi todos los grupos políticos y profesionales respondieron que había que demolerlos —tanto a los barrios del centro urbano como a los barrios obreros construidos a finales del siglo XIX—. Sin embargo, durante muchos años no existieron formas eficaces y económicamente razonables para que el municipio pusiera en marcha tal proceso de demolición y de renovación. Una posibilidad era la rotura de calles y otra era la declaración de obra ruinoso y el saneamiento según la ley. Durante los años 30 se realizaron saneamientos a partir de ambas resoluciones, pero el objetivo siguió siendo mayoritariamente la mejora de la situación sanitaria y no un debate explícito sobre fortalecer o expandir el centro urbano.

La reestructuración de los ferrocarriles liberó, después de la Primera Guerra Mundial, grandes áreas cerca de la estación central, y en esas zonas se construyeron durante la entreguerra nuevos edificios de oficinas. Esta posibilidad de construir nuevas funciones centrales alrededor de la estación central puede explicar por qué, al contrario de muchas otras ciudades europeas, no existió una mayor renovación del centro urbano de Copenhague con el objetivo de crear un centro moderno con grandes complejos de oficinas y espacio para grandes comercios. Por ejemplo, en Estocolmo se debatió durante casi todo el siglo XX el papel y el contenido del centro, y gradualmente se transformaron las zonas centrales urbanas en un centro supuestamente moderno; en Copenhague, sin embargo, aunque existió el debate, solamente se realizaron escasas reestructuraciones.

Es cierto que las calles comerciales más importantes y las mayores plazas —las calles peatonales, Købmagergade y Kongens Nytorv— vieron a algunas construcciones transformarse en nuevos edificios con capacidad para mayores comercios y oficinas, así como en complejos especializados para albergar centros comerciales. Pero justamente detrás de estas calles peatonales hoy en día se puede ver la edificación original de fincas relativamente pequeñas que apenas han cambiado de forma desde los grandes incendios del siglo XVIII. Contrario a Estocolmo, que en un momento temprano dejó a Gamla Stan cultivar su historia para construir el centro moderno en la siguiente isla, Copenhague mantuvo una mezcla muy compleja de nuevo y viejo. Aparte de las oportunidades de construcción alrededor de la estación central, una respuesta a por qué no se insistía más en una reestructuración de la zona adinerada del siglo XVIII son los edificios parecidos a palacetes que albergaban muchas de las grandes nuevas funciones de oficinas.

Después de la Segunda Guerra Mundial, oficialmente en 1947, a Copenhague se le otorga su primer plan regional. Se trata del llamado Proyecto de los Dedos, que propone un modelo en el que toda nueva construcción dentro de la región de Copenhague ha de ser a lo largo de las carreteras y líneas de ferrocarriles que conectan el centro urbano de Copenhague con las ciudades de provincia circundantes. Se trata

de un plan realmente pragmático que intenta aplicar la infraestructura existente, pero que además lleva a un amplio grado de solidez; también garantiza un conjunto de grandes zonas verdes para recreación y cultivo cerca de las nuevas zonas urbanas. El Proyecto de los Dedos de 1947 incluye a las zonas urbanas como dependientes de la zona central. Se imaginaba que la mayoría de los puestos de trabajo se encontrarían en la parte central de la región —denominada “la palma”—, y que los dedos en general consistirían de las nuevas zonas residenciales. Esta visión de la ciudad se debatió durante la primera revisión del plan —aproximadamente en 1960—, y en ella hubo desacuerdos intensos entre urbanistas del centro sobre cómo estructurar y gestionar el futuro desarrollo urbano. El Proyecto de los Dedos como modelo real no causó desacuerdos, pero sí discutió sobre hasta qué punto se debía considerar a los dedos suburbios del centro urbano o nuevas e independientes formaciones urbanas con sus propios centros, no solo hablando de pequeños centros comerciales, sino de grandes complejos de oficinas, comercios e instituciones.

No es hasta que la economía de la posguerra se consolida en el gran *boom* económico de los años 60 que se realiza un traslado importante de las funciones que tradicionalmente habían estado relacionadas al centro urbano. Una construcción realmente simbólica es la nueva sede danesa de IBM, construida al norte de Copenhague y colindante con un paisaje muy bonito. Así nace la imagen de la oficina moderna, cerca de amplias infraestructuras y liberada de los barrios urbanos históricos. Durante los años 70 surgieron varios grandes parques de negocios con espacio para las cada vez más grandes empresas. Además, existió el traslado de algunas de las funciones universitarias, sobre todo la politécnica, que se trasladó a una nueva zona urbana al norte de Copenhague. De ahí nació una verdadera discusión sobre cómo entender y definir el centro urbano y el de la región. Como parte de este proceso de traslado, a finales de los 60 y comienzos de los 70 se vio una diferenciación entre diversas oficinas y funciones de servicio: las más cotidianas se ubicaron en lugares de menor prestigio y, en cambio, las de mayor importancia se ubicaron en paisajes bellos

o permanecieron en las partes más prestigiosas del centro histórico. Los sectores financieros y las compañías navieras se destacaron por una mayor diferenciación.

En el momento en que una notable reubicación se hizo realidad, el municipio de Copenhague se percató de la necesidad de revisar y presentar nuevos planteamientos respecto a su posición y a su papel como municipio central, tanto por cuestiones económicas —ya que los contribuyentes más adinerados se trasladaron a los suburbios— como por consideraciones de estructuración urbana sobre qué funciones debía incluir el municipio central. Con este plan se planteó de forma directa, por primera vez, en qué debía consistir un centro urbano moderno. Esta nueva conciencia llevó a que el municipio de Copenhague elaborara un plan que algunos consideraron ambicioso y necesario, mientras que otros lo consideraron una brutalidad ante los barrios más desfavorecidos y las estructuras físicas existentes. La estrategia del plan fue combinar una renovación y modernización del centro urbano, introduciendo una nueva infraestructura de alta calidad cuyo objetivo era unir al centro urbano con el resto de la región, con los aeropuertos y, a largo plazo, con un puente a Suecia. El objetivo del plan era, por un lado, fortalecer el centro de Copenhague como eje general de la región y, por otro, sanear algunos de los barrios obreros debilitados que se originaron en la última parte del siglo XIX. Se puede considerar un plan inspirado en la amplia renovación realizada en el centro de Estocolmo, pero, además, debe considerarse inspirado en las diversas propuestas de renovación del centro urbano que estaban en boga en toda Europa, inspiradas en libros como *Traffic in towns*.

El gran plan de finales de los 60 nunca se llevó a cabo. No se disponía ni de los medios económicos ni de los instrumentos de gestión que se necesitaban para realizarlo. Además, había grupos que se oponían al plan, lo cual alargó el debate hasta llegar a la denominada “crisis del petróleo” a finales de los años 70.

Otro gran plan que ofrecía propuestas decisivas para la estructura central de la región de Copenhague corrió la misma suerte. Salió entre 1973 y 1974 después de una larga preparación y se trató de un nuevo

plan regional, esta vez basado en el crecimiento espectacular que había vivido la ciudad durante los últimos diez años. Por lo tanto, proponía una estructura urbana que incluía nuevos elementos respecto al Proyecto de los Dedos. Una de las propuestas era una franja urbana de norte a sur y, en el cruce de los dedos de ella, la idea era crear nuevas formaciones urbanas de cierta envergadura que pudieran ser independientes en todas las funciones de una ciudad, además de ser nuevos polos en la estructura regional. A la vez, esta franja urbana norte-sur estaría conectada con un nuevo corredor general de tráfico.

Como ya se mencionó, el plan regional de 1973-1974 corrió la misma suerte que el plan del municipio de Copenhague: fue adelantado por el estancamiento que había provocado la crisis del petróleo. Sin embargo, el plan jugó un papel importante en el debate sobre cómo comprender el centro urbano, ya que por primera vez se introdujo un modelo para la región de Copenhague con un énfasis policéntrico.

Cuando la crisis realmente se dio a conocer a finales de los 70, se paralizó prácticamente todo tipo de desarrollo urbano dentro de la región. El municipio de Copenhague fue testigo de cómo los barrios viejos y en peor estado albergaban a los habitantes más desfavorecidos de toda la región, lo cual hizo a los mandatarios volver a una anterior problemática: la renovación de los barrios en peores condiciones mediante saneamientos totales y la reconstrucción de las viviendas sociales. Se reanudó el mismo proceso que había caracterizado a la primera época de planificación urbana alrededor de la Primera Guerra Mundial, con la construcción de nuevos barrios meramente residenciales que sustituían a barrios cuya ventaja era la complejidad funcional. Es decir, con este esfuerzo de saneamiento en realidad se debilitaban las funciones centrales de Copenhague.

Estos saneamientos totales fueron recibidos con mucha resistencia y después de diez años se reemplazaron con un trabajo de renovación cuyo objetivo era mejorar las edificaciones existentes. También en este proceso se habló de cierta reducción de la complejidad funcional a favor de las viviendas, pero en mucho menor grado que respecto a los saneamientos totales.

Después de los grandes planes de los 60 y los 70, que cuestionaban la estructura del centro regional, pasaron 20 años en los que la planificación generalmente se trató de mejoras en las zonas residenciales, con el resultado de una cierta debilitación del centro centralizado, comprendido como una nota compleja.

Durante estos 20 años se ve una continuidad en el traslado de los grandes complejos de negocios, pero esto solamente hasta cierto punto se ha realizado cumpliendo con una planificación general. Sin embargo, durante los años 80 se construyó una nueva zona central al oeste de Copenhague, en Høje Tåstrup, que refería al debate sobre la estructura central de los años 60 y que hasta cierto punto también formaba parte del ambicioso plan regional de 1973-1974. Esta gran zona central consistía en un centro comercial y, más tarde, en una estación de trenes regional, construida conjuntamente con una manzana que reflejaba el posmodernismo de los años 80 con su interés por la ciudad clásica. La idea era convertir este centro en una nueva zona urbana integrada, cuyo objetivo era funcionar como eje para grandes partes del oeste de Copenhague. Varias empresas de oficinas se trasladaron a esta nueva zona, pero otras perdieron pronto el interés, dado que surgieron posibilidades de construcciones de gran prestigio a lo largo del puerto y en el Ørestad.

A finales de los años 80 se puso énfasis en áreas disponibles en el puerto y otras zonas bien situadas respecto al centro, como, por ejemplo, industria y ferrocarriles. Durante los años 70 y gran parte de los 80, trasladar la industria hacia fuera era considerado una señal de crisis. Pero a finales de los años 80 cambiaron las visiones y estas zonas en las afueras fueron consideradas como una nueva posibilidad de renovar las áreas urbanas centrales. En 1988 se celebró un concurso internacional sobre la aplicación e integración de las zonas portuarias, el cual originó un entendimiento amplio y gran entusiasmo, tanto entre urbanistas y políticos como entre inversores, respecto a las posibilidades de esta zona. Sin embargo, un colapso económico del mercado inmobiliario en 1991 frenó el interés, y la renovación de las zonas portuarias no empezó seriamente hasta finales de los años 90.

Mientras tanto, el debate sobre el centro y su significado había cobrado una nueva dimensión. La gran discusión sobre los efectos de la globalización y las repercusiones de la apertura de las fronteras en Europa situó la cuestión sobre la rivalidad entre ciudades en un plano principal, tanto en el panorama político como entre urbanistas de la administración central, municipios y regiones. En la primera había miedo de que Copenhague no bastara para tener un papel esencial en la rivalidad entre ciudades, lo cual evocó una serie de iniciativas por parte del Estado central con el objetivo de fortalecer la posición competitiva de Copenhague. La principal propuesta fue construir un puente entre Copenhague y Malmö, en Suecia, para crear así el fundamento del desarrollo de estas dos ciudades y las de sus alrededores hasta conseguir una región urbana competitiva de la nueva Europa. La decisión sobre el puente se tomó en 1990 y este fue inaugurado en el año 2000.

Como derivado de la decisión sobre la construcción del puente, se propuso crear una nueva zona urbana cuyo objetivo era unir el centro histórico de Copenhague con el nuevo eje de comunicación relacionado con los futuros enlaces internacionales de autopistas y ferrocarriles. Esta iniciativa de una nueva zona urbana se combinaba con la creación de una nueva red de metro que crearía un enlace eficaz entre el nuevo distrito urbano y el centro histórico, y que, sobre todo, mejoraría la calidad de los transportes públicos de Copenhague.

La idea era que esta nueva zona –denominada Ørestad– fuera un lugar con varias funciones centralizadas. Hacia el norte se establecería un conjunto de funciones universitarias y de investigación, y hacia el sur, en el cruce del eje internacional de comunicación, se crearía una zona internacional de negocios con un centro comercial, oficinas, hoteles, etc. Estas iniciativas llevaron al debate el enfoque sobre el centro y su significado.

En la práctica pasó lo siguiente: las nuevas zonas de oficinas alrededor del puerto estaban realmente cotizadas, lo cual agudizó la diferenciación entre funciones con cierta importancia en el centro urbano y los servicios más rutinarios en las zonas menos atractivas en la periferia de la región. También repercutió en la construcción

del gran centro de transbordos al oeste, Høje Tåstrup, que prácticamente se paralizó.

En el amplio debate y en la comprensión general existió un mayor interés por el concepto del centro. El futuro de Copenhague y su región estaba fuertemente vinculado con un posible centro internacional y competitivo. El debate tradicional en Dinamarca sobre asegurar un desarrollo equilibrado entre la capital y las demás partes del país se sustituyó por la idea de que una Copenhague fuerte favorecería a todo el país. Por lo menos esa fue la concepción que prevaleció en algunos círculos.

Como fue el caso de otras ciudades y regiones, esto llevó a que la política urbana y la forma de pensar sobre la ciudad sufrieran un cambio de tradicionalmente haber querido cumplir las necesidades de la gente local a centrarse en lo necesario para que la ciudad y su región se hicieran notar en el mercado internacional de inversión y turismo.

Con este cambio de visión general del potencial de las antiguas zonas portuarias e industriales, y centrándose en la competitividad internacional, Copenhague vivió un *boom* desde finales de los 90 hasta la crisis financiera en 2007-2008. En sus partes portuarias atractivas se construyeron nuevas edificaciones de oficinas y, más tarde, viviendas residenciales de lujo. Además, el *boom* se centró en los barrios del centro. Aunque por la crisis financiera del 2008 hubo un paro de las inversiones privadas en nuevas oficinas y viviendas caras, sigue habiendo grandes proyectos que fortalecerán los barrios del centro.

La ampliación del metro, recién iniciada y cuya terminación está proyectada para el 2017, cambiará el papel de los barrios centrales, ya que unirá el centro histórico y los barrios renovados de finales de la década de 1850 de una forma revolucionaria; así, creará una zona centralizada más amplia. Existe un importante proyecto cuyo objetivo es convertir la parte norte del puerto, hasta ahora destinada al transporte de contenedores, en una nueva zona urbana que ofrecerá una variedad de ofertas de entretenimiento a los habitantes de la ciudad. Existen importantes proyectos sobre el campus de la universidad con el objetivo de ampliarla e integrarla a la ciudad. Además, existe otro gran pro-

yecto para la cervecera Gamle Carlsberg con la construcción de un nuevo barrio que comunicará los barrios de alrededor de una forma diferente. Todo ello fortalecerá el papel del centro urbano respecto a la división regional de trabajo.

Como resumen de esta exposición histórica, podemos concluir que hasta aproximadamente 1900 existía una estructura urbana densa que dificultaba hablar de un centro. Después de la Primera Guerra Mundial hay una mayor conciencia sobre lo sanitario, y los urbanistas se interesan por crear nuevos barrios residenciales además de otras zonas de servicio. Esta agenda sigue el guión ideológico del modernismo para construir los nuevos suburbios. En el primer plan regional de Copenhague, de 1947, se considera al centro como una categoría aparte, pero el concepto de centro sigue siendo relativamente tradicional, como parte del centro histórico. Este concepto es reconsiderado durante el *boom* de los 60, debido a los planes regionales, que introducen una nueva estructura central, y a los planes elaborados por el municipio de Copenhague con el objetivo de modernizar de forma drástica toda la zona urbana central, junto con la introducción de nuevas autopistas con dirección hacia el centro. Sin embargo, solamente regionalmente hablando se lleva a cabo una parte de estos planes ambiciosos, y solo con relación al núcleo de Copenhague. No es hasta que entran en juego (en los 90) las antiguas y bien situadas zonas portuarias e industriales, así como una nueva conciencia de la rivalidad internacional entre ciudades, que surgen el debate y una práctica con énfasis en ampliar y fortalecer el centro y el papel de la región.

La actual región de Øresund

Para concluir nos debemos plantear estas preguntas: ¿De qué manera funciona la región actualmente? Este interés reencontrado por las zonas urbanas centrales, ¿ha hecho necesario describir a la región como una zona estructurada alrededor de unos pocos centros en el que Copenhague es el de mayor importancia y Malmö, el siguiente?

Sin duda, Copenhague y Malmö son ciudades estratégicas si se considera el lado simbólico de la región urbana y las necesidades del turista. Todos tienden a explicar su posición con relación a estos dos puntos neurálgicos, y el turismo indudablemente está dirigido a los centros históricos. Pero si tomamos en cuenta la funcionalidad cotidiana de esta región, no se ha conseguido estructurarla de forma sencilla respecto a estos dos centros. El traslado masivo de puestos de oficina y de grandes instituciones, además de la notable ampliación de nuevos barrios urbanos y diáfanos, ha establecido una estructura urbana en la que solamente pocos estarán en contacto con los dos grandes centros. Las nuevas pautas comerciales y culturales, los grandes conjuntos de oficinas y la industria ligera han establecido un procedimiento de funciones dirigido a menores densidad y centralidad que los dos históricamente dominantes. Podemos hablar de los centros antiguos como los de turismo, los de entretenimiento y los de las instituciones culturales tradicionales, pero existen centros aparte de la vida cotidiana dentro de nuevos centros comerciales, grandes instituciones de educación y grandes conjuntos recreativos.