

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>	

Edimburgo: Un ejemplo de las tendencias y tensiones en el “renacimiento urbano” del Reino Unido

Harry Smith* y Emilio José Luque Azcona**

Introducción

En el contexto del Reino Unido, la ciudad de Edimburgo es uno de los casos más tempranos de creación de una nueva centralidad, a partir de la construcción del ensanche neoclásico conocido como New Town –después de la segunda mitad del siglo XVIII– al norte del Old Town de origen medieval. Esta ampliación inicial, que en sus inicios se concibió como un conjunto residencial a gran escala para las clases acomodadas de la ciudad, daría lugar a sucesivas ampliaciones durante la primera mitad del siglo XIX y seguiría pautas urbanas cada vez más basadas en el pintoresquismo y menos en la severidad neoclá-

* Es arquitecto por la Universidad Politécnica de Valencia, España (1990), y tiene un máster en Planificación Urbana y Regional (1996), así como un doctorado en Urbanismo y Vivienda (2000), ambos por la Edinburgh College of Art/Heriot-Watt University, Edimburgo, Reino Unido. En la actualidad es *senior lecturer* en la School of the Built Environment, Heriot-Watt University, Edimburgo, donde también es director del Centre for Environment and Human Settlements y del MSc Sustainable Community Design.

** Es licenciado en Geografía e Historia por la Universidad de Sevilla (España, 1995), especialista en Historia y Crítica del Urbanismo y la Arquitectura por la Universidad de Buenos Aires (Argentina, 2001) y doctor por la Universidad Pablo de Olavide (España, 2004). En la actualidad es profesor contratado del departamento de Historia de América de la Universidad de Sevilla y coordinador del máster propio en Gestión del Patrimonio Urbano Latinoamericano y Andaluz.

sica del plan inicial. El primer New Town se iría convirtiendo en el nuevo centro comercial de la ciudad y dejaría al Old Town cada vez más poblado por las clases menos pudientes y abierto a la implantación de actividades industriales tales como la producción cervecera, imprentas, etc.

El Old Town alcanzó un elevado grado de deterioro que condujo a intervenciones, desde la segunda mitad del siglo XIX en adelante, para hacer frente a las condiciones de salubridad y a otros problemas a través de demoliciones y distintas intervenciones. Con la gran expansión urbana de la ciudad durante el siglo XX, el Old Town y el New Town conservaron su carácter de centro urbano además de histórico. No obstante, dicha expansión urbana, así como el enfoque de las políticas urbanas de la posguerra, basadas en el movimiento moderno, contribuyeron al declive en población y actividad comercial relativa tanto en el Old Town como en el New Town, procesos frente a los cuales comenzó a producirse una reacción a partir de la década de 1970, en el nivel municipal y en el social. Junto con esta reacción, que se produjo asimismo a nivel de políticas y proyectos de intervención en el centro, aumentó el reconocimiento del valor del Old Town y del New Town, que en la actualidad, juntos, constituyen un Sitio Patrimonio de la Humanidad, lo cual a la vez supone un reto y un compromiso.

Las políticas de regeneración que comenzaron a implantarse a partir de la década de 1980 se adelantaron al modelo de “renacimiento urbano” que comenzó a promover el gobierno británico durante la primera década del siglo XXI, y que estuvo basado en el reforzamiento de la ciudad central de densidad media o alta y plurifuncional. Así, pues, Edimburgo representa un caso interesante a través del cual explorar las tendencias que se han venido produciendo durante las últimas dos décadas en la evolución urbana de las ciudades británicas, pues en ella se reflejan, entre otras, distintas tensiones entre las políticas orientadas a la recuperación del centro y al soporte de los estratos sociales menos favorecidos, y las fuerzas del mercado que prefieren invertir bien en la expansión residencial en zonas sin urbanizar o bien en promociones de carácter más comercial o elitista en el centro; la

conservación de un límite urbano bien definido por un cinturón verde y las consecuencias que esto conlleva para el mercado de la vivienda en la ciudad, incluida su zona central; la promoción y el desarrollo de nuevas centralidades en las antiguas zonas portuarias y en ejes tales como el corredor que une el centro de la ciudad con el aeropuerto; la funcionalidad de la ciudad central existente; etc. En este capítulo se exploran dichas cuestiones, tomando como punto de partida el panorama que presentaba la ciudad central en Edimburgo en la década de 1980 y examinando las políticas y tendencias que se han producido desde entonces.

El contexto de la planificación y la regeneración urbanas en el Reino Unido

Tal vez en parte debido a la forma en que se comenzó a urbanizar el Reino Unido durante la Revolución industrial, la imagen de la ciudad en este país se ha asociado a menudo con aspectos negativos tales como el hacinamiento, la contaminación y la falta de espacio abierto. En contraposición a esta se ha generado una imagen mítica del "idilio rural" (*rural idyll*); de ahí que surgieran en el Reino Unido conceptos urbanísticos tan influyentes como el de la ciudad-jardín (que aspiraba a combinar lo mejor de ambos mundos, urbano y rural) o el del cinturón verde (que pretendía contener la expansión territorial de la ciudad).

El crecimiento de las ciudades y de la población urbana en el Reino Unido¹ se vio acompañado durante el siglo XX por un abandono creciente de la antigua zona central como lugar de residencia, con el desplazamiento gradual de la población —sobre todo la clase media— a anillos y zonas cada vez más periféricos. Unido a esto se produjo una creciente segregación social, debido a que los sectores con menores ingresos y oportunidades para cambiar su lugar de residencia

1 Esta última llegó a un 90,1% en el 2010 (datos del World Resources Institute, <http://www.wri.org>).

tendían a quedarse en lo que vino a denominarse la *inner city* —es decir, la antigua zona central más los barrios de vivienda más centrales, normalmente de mayor densidad que los desarrollos suburbanos—. Durante el siglo XX, la antigua zona central se convirtió cada vez más en centro de negocios, comercio y ocio. Pero, durante la segunda mitad del siglo XX, también estas funciones se vieron afectadas por la creación de nuevos centros de negocios y comerciales en las zonas periféricas. Un ejemplo paradigmático de esta tendencia fue la creación del nuevo centro internacional de los Docklands de Londres.

El sistema de planificación urbana que se ha generado y modificado a lo largo del siglo XX en el Reino Unido ha venido respondiendo de maneras diversas a estas tendencias urbanas. La legislación urbanística de las primeras décadas del siglo XX y del período de entreguerras trataba sobre todo de responder a la continua expansión de baja densidad que se estaba produciendo, sin gran éxito, en torno a las ciudades británicas. La legislación de 1947, a través de la cual el derecho a autorizar la urbanización y la edificación pasó enteramente al Estado, marcó el inicio de un sistema de planificación mucho más estricto y de la aplicación de instrumentos para contener y descongestionar las ciudades existentes, tales como los cinturones verdes alrededor de las mismas y los New Towns.

En algunas ciudades, el sistema de planificación urbana tenía que hacer frente a la reconstrucción tras los bombardeos de la Segunda Guerra Mundial; en otras, se ocupó de los problemas de hacinamiento e insalubridad en zonas antiguas, por medio de demoliciones y proyectos de nueva planta. La respuesta en todos estos casos fue un urbanismo basado en planes deterministas y detallados (*blueprint planning*), cuya resolución física se fundamentaba en los principios del movimiento moderno. Estos desarrollos cambiaron el paisaje urbano del centro de muchas ciudades británicas y reforzaron la monofuncionalidad de dichos centros (sobre todo en negocios y comercio), por lo que contribuyeron a su declive poblacional.

Las fuertes críticas de los procesos y los resultados de dichas prácticas urbanísticas condujeron a las reformas del sistema de planificación

urbana de principios de los años 70, que dieron lugar a un sistema de planificación de carácter menos determinista en lo físico, más flexible y basado en políticas y directrices en lugar de en normas y reglamentos (Smith, 2005). Dichas políticas y directrices se producen a nivel nacional por medio de documentos sobre temas específicos (por ejemplo, transporte, conservación del patrimonio, etc.), y municipal a través de planes de desarrollo local. El nivel regional de planificación ha tenido una suerte variable a lo largo del siglo XX e inicios del XXI, y generalmente ha sido débil, en gran parte por la falta de una estructura de administración regional —si bien en Escocia sí se desarrolló este nivel entre los 70 y los 90—.

Durante las últimas décadas, dichas políticas urbanísticas, tanto a nivel nacional como local, han intentado revitalizar los centros urbanos, cambiando su imagen y atrayendo a la población hacia ellos como lugares de uso mixto y llenos de vida². En 1998, poco después de llegar al poder, el gobierno laborista creó el Urban Task Force bajo la dirección del arquitecto Richard Rogers, con el fin de analizar el declive de las ciudades británicas y proponer medidas para responder a él. La Urban Task Force propuso en 1999 una visión de la ciudad como lugar habitado, con múltiples funcionalidades y variedad de residentes, de densidad media alta, y con ambientes bien diseñados, limpios y seguros (Urban Task Force, 1999). Esta visión de la ciudad dio pie al establecimiento de metas gubernamentales tales como que el 60% de la vivienda en Inglaterra y Gales se produjera en solares cuyo uso previo hubiera sido ya urbano o industrial (*brownfields*). También sirvió como base para restringir la creación de nuevos centros comerciales en las periferias de las ciudades.

Esta visión se ha traducido en la regeneración de antiguos centros urbanos a lo largo y ancho del Reino Unido durante la última década³. No obstante, se han continuado creando nuevas centralidades, si

2 El término que se ha puesto de moda para describir el ambiente urbano que se pretende lograr es "*vibrant*".

3 En el informe que se publicó seis años después de la primera propuesta de la Urban Task Force, y que hacía seguimiento de su implementación, se dan datos que corroboran el

bien estas han pasado de ser predominantemente monofuncionales a contener a menudo una multiplicidad de usos, siguiendo las pautas de plurifuncionalidad, densidad y conectividad establecidas en las políticas nacionales. El caso de Edimburgo es ilustrativo del tipo de proceso que se está dando en el Reino Unido, pues, aunque se adelantó al “renacimiento urbano” a nivel nacional –debido a la trayectoria particular de su desarrollo urbano–, en los procesos de regeneración y desarrollo urbanos que se han venido produciendo en esta ciudad se aprecian claramente las potencialidades, las tensiones y los conflictos que surgen en torno a dicho proceso dentro del marco de las relaciones de poder que se suelen encontrar en este país.

La ciudad de Edimburgo y el estado de su centro histórico en los años 80

Edimburgo, capital de Escocia desde 1473, se encuentra en la ribera sur del Firth of Forth, un estuario que se abre hacia el mar del Norte. La ciudad se encuentra a unos 60 kilómetros del mayor centro urbano de Escocia, la conurbación posindustrial de Glasgow, con la cual tiene excelentes conexiones a través de autopista y ferrocarril. La población de la ciudad de Edimburgo se situaba en torno a los 478 mil habitantes en 2009, tras un crecimiento continuo de la población –en la década de los 90 y en la primera década del nuevo siglo– con una media del 0,66% anual (Centre for Cities, 2011), lo que contrasta con el declive poblacional que se había dado desde la década de los 40. La población de la ciudad-región se eleva a alrededor de 1,2 millones de habitantes, y se extiende a ambos lados del estuario. El término municipal de Edimburgo tiene una superficie de 263,73 km², de los cuales

“renacimiento” de los centros urbanos en el Reino Unido, tales como el crecimiento de la población residente en el centro de Manchester de 90 habitantes en 1990 a 25 mil en 2005, o la cuadruplicación del número de residentes en el centro de Liverpool durante el mismo período (Urban Task Force, 2005).

aproximadamente 131 km² corresponden a la ciudad y el resto, al cinturón verde y a las zonas rurales.

Edimburgo tiene una larga historia como centro político y administrativo, de negocios y académico. Estas funciones han sido el motor de su prosperidad en las últimas dos décadas, tras un período de relativo estancamiento económico en los años 70 y 80. Su papel como centro político se vio reforzado a finales de los años 90 con la creación del parlamento escocés y su ubicación física en la ciudad. Como centro de negocios se ha situado en el cuarto puesto a nivel europeo en términos de "*equity assets*". Edimburgo es el principal centro turístico de Escocia, con unos 30 mil puestos de trabajo que dependen del sector. El turismo se produce a lo largo de todo el año, atraído por el patrimonio histórico de la ciudad, así como por sus festivales; los más famosos son el Edinburgh Festival, en agosto, y las festividades en torno al Año Nuevo. Otro componente importante de la economía de Edimburgo es la educación. A las universidades de Edimburgo (1583) y Heriot-Watt (1966) se ha añadido la creación de otras dos en las últimas dos décadas: Edinburgh Napier (1992) y Queen Margaret (2007).

La arquitectura, la morfología urbana y el paisaje dan a la ciudad de Edimburgo una identidad muy característica y única. El Old Town, conformado por los que fueron los primitivos burgos de Edimburgo y Canongate, de origen medieval, se extiende a lo largo de una colina alargada, por cuya cresta discurre una calle mayor inclinada, la llamada Royal Mile, que desciende desde el castillo, en su extremo occidental, hasta el Palacio de Holyroodhouse, en el oriental. De este eje central parte un gran número de callejones estrechos llamados "*closes*" o "*wynds*", que dan a la parte central del Old Town una configuración en espina de pez. Debido inicialmente al hecho de que el Old Town era una ciudad amurallada, la edificación en esta zona alcanza elevadas densidades y alturas y da al centro histórico una fisonomía determinada. Centro neurálgico de la ciudad, en su entorno pueden observarse edificios de diferentes estilos y períodos; los más antiguos que se conservan datan del siglo XV (McKean, 1992). También se puede encontrar toda una gama de edificios correspondientes a períodos de mayor

actividad edilicia en el centro, tales como las intervenciones para mejorar los accesos (siglo XVIII), las operaciones de carácter higienista —aunque también para mejor acceso al ferrocarril— (siglo XIX) y los proyectos de regeneración urbana (siglo XX).

El otro componente principal de lo que actualmente se considera como centro histórico de Edimburgo es el New Town, cuya primera fase, sufragada por el gobierno local, fue construida durante la segunda mitad del siglo XVIII sobre una meseta situada al norte del Old Town. Se concibió como un ensanche de la ciudad para las clases altas, con una planta regular en la que predominaran edificios neoclásicos, pero desde fechas tempranas albergó también negocios y las sedes de diversas instituciones. En su borde sur se encuentra Princes Street, que desde el siglo XIX conforma la principal arteria comercial de la ciudad. A este primer New Town le siguieron durante el siglo XIX otras ampliaciones de carácter similar —en algunos casos promovidas por terratenientes de la nobleza— hacia el norte y el oeste, en los que sí ha predominado desde su construcción la función residencial (Youngson, 1966).

El valor del conjunto formado por el Old Town y el New Town fue reconocido a nivel internacional con su designación como Sitio Patrimonio de la Humanidad en 1995. En torno a este extenso centro, considerado de carácter “histórico”, se encuentran sucesivas ampliaciones de la ciudad que demuestran en su fisonomía y en su función los efectos de las principales fuerzas urbanizadoras en diferentes períodos de crecimiento. Alrededor de dicho conjunto se encuentran diversas zonas de vivienda pertenecientes al siglo XIX, que abarcan desde severas viviendas obreras consistentes en manzanas cerradas de cuatro o cinco alturas situadas junto a zonas de industria (por ejemplo, Gorgie/Dalry) hasta viviendas de clase media de morfología similar, pero adornadas con miradores y otros elementos arquitectónicos (por ejemplo, Marchmont). Más allá se encuentran las ampliaciones del período de entreguerras, entre las que se encuentran las primeras actuaciones municipales de envergadura en términos de provisión de vivienda social, siguiendo el modelo de la ciudad jardín, y las amplias

zonas de vivienda aislada promovidas por el sector privado, concentradas sobre todo a lo largo de las carreteras de acceso a la ciudad.

Finalmente, la última gran ampliación de la ciudad que se observa es la correspondiente a los barrios de vivienda social construidos por el gobierno local en las décadas posteriores a la Segunda Guerra Mundial, a partir de los parámetros establecidos por el Movimiento Moderno. Ninguno de estos crecimientos de la ciudad rivalizó en importancia con el centro histórico hasta finales del siglo XX, si bien sí se incorporaron a la ciudad otros centros urbanos que tenían su propia historia. Algunos de ellos tenían gran relevancia –tal es el caso de la ciudad portuaria de Leith, que se incorporó administrativamente a Edimburgo en 1920– y otros fueron absorbidos en calidad de barrios.

Las actuaciones de vivienda social alrededor de la periferia de Edimburgo están íntimamente ligadas a la historia reciente del Old Town y a su declive desde la construcción del New Town en el siglo XVIII. Esta primera ampliación de la ciudad causó no solo la pérdida de determinadas funciones de centralidad urbana a lo largo del siglo XIX y parte del XX en el Old Town, sino también un empeoramiento de sus condiciones de habitabilidad, tras la huida de los sectores altos y medios a los nuevos ensanches y la concentración, en el siglo XIX, de importantes bolsas de pobreza (Gilbert, 1901; Rosenberg y Johnson, 2005). El empeoramiento de las condiciones de habitabilidad existentes llevó entonces al gobierno local de Edimburgo y a asociaciones civiles a impulsar una serie de medidas orientadas a la mejora de las condiciones sanitarias del Old Town, con objetivos como el de evitar la propagación de epidemias a los suburbios (Hague, 1984). Estas intervenciones continuaron en el siglo XX bajo la dirección del gobierno local, y repercutieron en una caída importante en el número de residentes de la zona a partir de la década de 1940, como consecuencia de la puesta en práctica, tras el término de la Segunda Guerra Mundial, de políticas orientadas a la evacuación de barrios deprimidos y la relocalización de la población en nuevos asentamientos (City of Edinburgh Council, s/f y 1997). Al principio de la década de los 80, dicha población se había

reducido a alrededor de tres mil habitantes (Johnson y Rosenberg, 2010)⁴.

La recuperación del centro histórico de Edimburgo desde los años 80

Dentro del marco de la profunda crisis industrial vivida durante la década de 1980 en Europa y la consecuente decadencia urbana, si bien Edimburgo no llegó a experimentar los problemas sociales y económicos vividos en otras ciudades, el cierre de un gran número de establecimientos fabriles, muchos de ellos localizados en el Old Town y su litoral costero, generó también en ella un importante declive. Esta situación obligó al diseño de estrategias de promoción urbana y de proyectos de renovación de gran envergadura en el marco de la globalización y la integración europea. Gracias a ello, durante los años 90 y la primera década del nuevo siglo, Edimburgo experimentó importantes progresos tras el diseño de estrategias orientadas al fomento de sectores como el financiero, el turístico y el de ocio (Luque Azcona y Smith, 2007 y 2009).

Este contexto propició, entre otras cosas, el desarrollo de medidas orientadas a la revitalización del centro tradicional de la ciudad de Edimburgo. Ya en la década de los 70, el gobierno local había promovido intervenciones enfocadas a la mejora de viviendas existentes y a la provisión de nueva vivienda en la zona, en respuesta a la continua pérdida de población y al deterioro físico. A principios de los 80, estas iniciativas se intensificaron; el primer paso fue la realización de un estudio técnico que sirvió de base para identificar una serie de acciones prioritarias para el Old Town⁵. Dichas acciones se perfilaron como

4 En 1851, la población del Old Town superaba los 40 mil habitantes; en 1901 había decaído a menos de 25 mil; y a mediados del siglo XX se situaba en menos de 10 mil (Johnson y Rosenberg, 2010).

5 La realización de este estudio, conocido como Old Town Study, fue posible gracias al copatrocinio del gobierno local y la Edinburgh Architectural Association, con el apoyo

sigue: detener el declive poblacional y promover intervenciones conducentes a una estructura demográfica más equilibrada; fomentar una variedad de usos, siguiendo la estructura tradicional en un centro histórico; mantener y reforzar la morfología urbana basada en callejones estrechos; asegurar la construcción en los solares vacíos de edificios de diseño apropiado; salvar las propiedades vacías o en desuso y reparar la mampostería; proteger al centro de los efectos dañinos del tráfico rodado; evaluar los roles de las instituciones principales y del turismo; y coordinar los planes urbanísticos para la zona en beneficio de los residentes y trabajadores del Old Town (Johnson y Rosenburg, 2010).

Con el fin de implementarlas, se creó una organización que inicialmente se denominó Edinburgh Old Town Committee for Conservation and Renewal⁶, y en la cual participaban la municipalidad, representantes de los residentes y representantes de varias organizaciones gubernamentales, profesionales y cívicas. Dicha organización desarrolló, durante la mayor parte de los años 90, planes de acción anuales, en los cuales se identificaban intervenciones prioritarias y los actores que debían participar en ellas, y sirvió de coordinadora para el acceso a fondos de origen diverso, sobre todo gubernamentales. Estos sirvieron para financiar operaciones que abarcaban desde simples limpiezas y restauraciones de fachadas hasta complejas intervenciones de demolición y construcción de proyectos de vivienda. En 1999, esta organización, así como otra semejante que se ocupaba de la conservación del New Town —Edinburgh New Town Conservation Committee— se fundieron en un único organismo llamado Edinburgh World Heritage Trust, que se ocupa de la gestión y promoción del Sitio Patrimonio de la Humanidad de la capital escocesa.

La regeneración del centro histórico se ha basado en una multiplicidad de actuaciones. Entre mediados de la década de los 70 y finales de la de los 90 se mejoraron alrededor de 6 600 viviendas en la zona

de una serie de organizaciones gubernamentales y cívicas: Cockburn Association, Old Town Association, Historic Building Council, Housing Corporation in Scotland, Scottish Civic Trust y Scottish Tourist Board (Johnson y Rosenburg, 2010).

6 En 1991 pasaría a llamarse Edinburgh Old Town Renewal Trust.

central de la ciudad —de la que se ocupaba en su momento el Central Edinburgh Local Plan y que abarca el Old Town y el New Town—, por medio de fondos canalizados a través de la municipalidad (Luque Azcona y Smith, 2009; City of Edinburgh Council, 1997). También se construyeron viviendas de nueva planta en varios solares del Old Town, desde vivienda social hasta vivienda de lujo, y se recuperaron para este uso zonas que se habían industrializado en el siglo XIX y que luego habían caído en desuso.

Entre las intervenciones de índole no residencial se encuentra la construcción de varios edificios emblemáticos que han servido no solo para recuperar físicamente determinados solares y lugares del Old Town, sino también para evidenciar el apoyo de los sectores público y privado en la recuperación de este centro histórico. Entre los mismos cabe destacar, en el plano cultural, la Scottish Poetry Library, el Museo de Escocia y el William Younger Centre; este último, centro educativo y de exposición sobre la dinámica del planeta Tierra ubicado en el solar de una antigua fábrica de cerveza. El turismo ha experimentado también un importante desarrollo, lo que ocasionó un fuerte impacto en el Old Town, donde gran parte de los comercios tradicionales de la Royal Mile han sido sustituidos por tiendas para turistas. Es por esto último que el que antaño fuera centro neurálgico de la vida de la ciudad no constituye en la actualidad necesariamente un punto de encuentro cotidiano para la población local, aunque sí para los miles de turistas que cada año visitan Edimburgo.

Una señal clara del apoyo del gobierno central escocés hacia el Old Town fue la selección de un solar situado en el extremo oriental de la Royal Mile, frente al Palacio de Holyrood, para la construcción de la sede del parlamento escocés a finales de los 90. Pero en esta decisión influyeron también factores políticos relacionados con la larga historia de reivindicación de un parlamento independiente, para el cual el partido nacionalista escocés había propuesto otra ubicación en la ciudad, y por ello la selección del emplazamiento obedecía a un simbolismo político que iba más allá de las decisiones puramente urbanísticas. No obstante, dicha intervención ha servido para consolidar el atractivo de esta

parte del Old Town, que, tradicionalmente, estaba un tanto apartada del centro de mayor actividad, situado en los alrededores del castillo.

Con respecto a los espacios públicos, se han planteado medidas para la mejora de aspectos negativos como la contaminación visual que puede generar la proliferación de señales viales, carteles publicitarios y marquesinas de autobuses, o los problemas derivados del tráfico y del aparcamiento. También se ha apostado por incorporar en algunos puntos un mobiliario urbano de diseño contemporáneo y por continuar la tradición de situar estatuas y monumentos en calles y plazas, aspecto en el que Edimburgo especialmente cuenta con una amplia trayectoria (Edinburgh World Heritage *et ál.*, 2005).

En el Old Town se ha visto también la transición, de un sistema de planificación urbana integral y a la vez detallada a nivel de la ciudad, a un enfoque basado en la creación de planes maestros para zonas prioritarias determinadas (Jenkins y Holder, 2005; y ver también el siguiente apartado). El caso paradigmático en esta zona es el del plan maestro que se desarrolló en los años 90 para la regeneración de un área llamada North Holyrood, contigua al solar que luego sería sede del parlamento escocés, en terrenos que habían pertenecido a industrias cerveceras y en una parte del Old Town que apenas había conseguido atraer inversión privada. Tras la celebración de un concurso para la adjudicación del plan maestro, este fue encargado a un consorcio que contaba con un arquitecto local para la creación de la propuesta urbanística (Johnson y Rosenberg, 2010). En esta propuesta se plasmaron en gran medida los objetivos expuestos arriba como acciones prioritarias para el Old Town; se propuso la recuperación de un tejido urbano basado en callejones perpendiculares a la Royal Mile y la inserción en el mismo de una gran variedad de usos, incluidos de vivienda, el de restauración y remodelación edilicia y el de construcción de nueva planta. La implementación de dicho plan maestro ha sido considerada en general como un éxito, y ha dado pie a la producción de planes maestros para otras zonas del Old Town, si bien no siempre con la misma aceptación, como veremos en el caso del Caltongate en el apartado siguiente.

Todas estas actuaciones se han visto acompañadas de campañas de *marketing* desarrolladas para la promoción de la ciudad y que recurren para ello a símbolos tradicionales que le otorgan identidad; ese es el caso de algunos de sus edificios más representativos, como el castillo, o los acontecimientos de mayor repercusión que se celebran en la ciudad, como el Festival Internacional de Agosto. En este sentido, Edimburgo se ha diferenciado de la vecina Glasgow, ciudad que optó por la elaboración de una imagen sofisticada como capital cultural, con la que se produjo una ruptura consciente con el pasado, al dejarse fuera de ella al grupo obrero-industrial que le imprime un carácter distintivo (Ruiz Ballesteros, 2000).

Como consecuencia de las medidas llevadas a cabo, en Edimburgo se crearon en el área declarada Patrimonio de la Humanidad, que abarca el Old Town y el New Town, alrededor de 28 mil nuevos empleos en el sector terciario durante las décadas de los 80 y 90. Este hecho la ha llevado a constituirse como el lugar de trabajo de unas 50 mil personas y en eje de una actividad turística que genera mil millones de libras al año. Asimismo, el incremento del uso residencial en la zona ha permitido a su vez que en estos momentos su población residente haya aumentado hasta alcanzar los 24 mil habitantes (City of Edinburgh Council, 1997; Edinburgh World Heritage *et ál.*, 2005).

Nuevas centralidades en la ciudad de Edimburgo

Al nivel de la ciudad, tras los intentos de planificar Edimburgo de un modo integral y a la vez detallado durante los años 50 y 60, y tras la década de crisis económica internacional y nacional de los 70, con la reevaluación de enfoques urbanísticos que supuso la misma, se perfiló un tipo de urbanismo más estratégico, así como más centrado en el trabajo con las estructuras urbanas existentes. En Escocia, este enfoque se vio facilitado y fomentado por la reestructuración de la administración local y la creación de un nivel regional, pues se asignó a cada uno de dichos niveles instrumentos de planificación urbana específicos. Así

pues, la administración regional producía "planes estructurales" de carácter estratégico, mientras que la local desarrollaba y detallaba los mismos a través de "planes locales". Esta estructura administrativa estuvo en vigor entre 1973 y 1997, cuando fue eliminado el nivel regional y se regresó a un nivel únicamente municipal, si bien los municipios o distritos tal como se conciben en este esquema son unidades administrativas que apenas serían reconocidas como tales en otros países europeos debido a su gran tamaño, con una población media por municipio de alrededor de los 170 mil habitantes. En el caso de Edimburgo, el ente regional del cual formó parte durante este período se llamó Lothian Region, y se argumenta que al nivel de planificación urbana tendieron a primar los intereses de la ciudad de Edimburgo sobre los de las otras municipalidades englobadas dentro de dicha región. Con la recuperación del crecimiento económico a partir de los 80, que se convirtió en un auténtico *boom* para algunos sectores (sobre todo financiero, inmobiliario y turístico), durante los 90 y la primera década de siglo XXI, Edimburgo tomó un número de decisiones urbanísticas importantes dirigidas a la atracción de inversión nacional e internacional hacia la ciudad, siguiendo los patrones observados en otras partes del mundo a raíz de la globalización.

Los distritos municipales de alrededor de Edimburgo han criticado el hecho de que, a su parecer, la ciudad primara la creación de oportunidades urbanísticas para el desarrollo económico, mientras que la resolución del suministro de vivienda se "exportaba" a los municipios circundantes. Se trata de una cuestión compleja, pues contribuían a la misma varios factores, tales como los efectos del estricto cinturón verde instaurado alrededor de la ciudad desde los años 50. Durante la primera década del siglo XXI, la necesidad de proveer más vivienda en la ciudad de Edimburgo se vio reconocida en las propuestas para la regeneración de su frente costero, que tienen un carácter predominantemente residencial, pero es notable que en los años 80 y 90 las principales propuestas dentro de Edimburgo no tuvieran en general un carácter marcadamente residencial y que la implementación de las mismas generara nuevas centralidades.

Uno de los temas que preocupó a la municipalidad de Edimburgo durante los años 80 fue la viabilidad del centro de la ciudad como centro de negocios. El primer New Town, del siglo XVIII, se había convertido en el barrio de negocios donde se ubicaban los principales bancos y entidades financieras y de seguros, con un fuerte eje comercial en su borde sur –Princes Street, una avenida abierta en un lado hacia el parque de Princes Street Gardens y la vista del Old Town–. Los edificios de los siglos XVIII y XIX, muchos de ellos protegidos, y el tamaño de las parcelas hacían que este barrio quedara cada vez más obsoleto para dichos usos. La respuesta municipal fue doble: crear un nuevo centro de negocios en el límite occidental del New Town –The Exchange–, cercano a la segunda estación ferroviaria de Edimburgo, así como un parque de negocios en la periferia de la ciudad, al lado del recién terminado *bypass* de la ciudad y cercano al aeropuerto –Edinburgh Park–.

The Exchange se construyó aprovechando terrenos en desuso que habían sido parte de la infraestructura ferroviaria o industrial de la ciudad, siguiendo un plan maestro preparado por sir Terry Farrell. En el mismo se situaron el Centro Internacional de Congresos y las sedes de varias grandes empresas financieras y de seguros, tales como Standard Life y Scottish Widows. Aparte de un hotel internacional y algunos comercios, la casi totalidad de la intervención se dedicó al uso de oficinas. Esto creó un enclave monofuncional en esta parte de la ciudad, si bien más accesible que los usos anteriores que reemplazaba. Un efecto que tuvieron esta intervención urbana y la creación del Edinburgh Park en las afueras fue la transformación del primer New Town en un barrio más volcado al ocio, con muchas opulentas antiguas sedes bancarias convertidas en *pubs* y restaurantes, así como la revitalización de la actividad comercial en los bajos de dicha zona.

La creación del Edinburgh Park fue una operación controvertida, sobre todo porque su primera fase consistió en la creación de un gran centro comercial –el Gyle Shopping Centre– en terrenos adquiridos por la municipalidad para tal fin (Kerr, 2005). Los críticos vieron en esta acción una claudicación por parte de las autoridades municipales

frente a intereses comerciales privados, así como la generación de un fuerte competidor frente al antiguo centro como zona comercial. Edinburgh Park propiamente dicho fue construido de acuerdo con un plan maestro que, si bien tenía elementos urbanísticos y paisajísticos que pretendían hacer referencia al centro de Edimburgo, ha resultado en la clásica ordenación de parques de negocios y tecnológicos basada en pabellones aislados rodeados de verde y de amplias zonas de aparcamiento. La operación fue exitosa desde el punto de vista inmobiliario, pues se ocupó y edificó rápidamente la mayor parte de las parcelas (Kerr, 2005).

Esta intervención se puede ver además como un primer paso hacia la colmatación del eje viario entre la ciudad y el aeropuerto, atravesando el cinturón verde, cuestión a la cual regresaremos en el apartado siguiente. Asimismo, el Gyle fue el primer centro comercial situado al lado del nuevo *bypass* de la ciudad. A él le siguieron otros creados en las intersecciones entre las principales rutas de acceso a la ciudad y el *bypass* (Straiton Park, situado al sur, y Fort Kinnaird, al este). La creación de estos centros comerciales acrecentó la preocupación de los comercios del antiguo centro, sobre todo alrededor de Princes Street, por la competencia que suponían.

La creación de nuevas centralidades en este período no se limitó a los ámbitos financiero, de negocios y comercial. La gran expansión del tejido residencial que había experimentado Edimburgo después de la Segunda Guerra Mundial se basó en gran medida en la construcción pública de vivienda, a menudo sin servicios suficientes. Llegada la década de los 90, varios de estos barrios residenciales con poblaciones de menores recursos se encontraban en un estado de decadencia física, social y económica. Apoyándose en fondos disponibles a nivel nacional para la regeneración de áreas urbanas, la ciudad de Edimburgo acometió la mejora de dichos barrios, no solo acondicionando las viviendas existentes y construyendo nuevas, sino también dotando a los barrios más significativos de subcentros urbanos donde los habitantes pudieran acceder a comercios y servicios. Entre estos últimos se encontraban sedes de barrio de la administración municipal, como parte de un pro-

grama de descentralización en la provisión de servicios al ciudadano. Las intervenciones físicas se enfocaron hacia la creación de espacios identificables como centros de barrio, con elementos significativos tales como una biblioteca que ofrece, además, otros servicios al vecindario, o un centro de arte emplazado entre dos barrios de vivienda social⁷. Estos subcentros reducen la necesidad de desplazarse al centro de la ciudad para los residentes de estos barrios, pero no suponen la creación de nuevas centralidades que compitan con el centro tradicional a un nivel más estratégico.

La única gran ampliación de Edimburgo con un fuerte componente de vivienda que se vislumbraba durante la mayor parte de la década de los 90 era la urbanización de la llamada South East Wedge, aunque esta también tenía una importante parte no residencial. La South East Wedge es una “cuña” verde que penetra desde el cinturón verde de la ciudad hasta el parque situado alrededor de Arthur’s Seat. La municipalidad vio la urbanización de este corredor como una oportunidad para desviar la presión inmobiliaria que amenazaba con romper el cinturón verde de la ciudad, así como para realizar otras operaciones que consideraba prioritarias (Deakin, 2003). Una de tales prioridades fue el traslado del mayor hospital de Edimburgo –Royal Infirmary– de su ubicación al sur del Old Town a instalaciones de nueva planta en la South East Wedge. Las ventajas previstas a través de dicha operación eran la sustitución de unas instalaciones hospitalarias victorianas (con ampliaciones posteriores) por un complejo moderno y la “liberación” del emplazamiento ocupado por la antigua Royal Infirmary para su remodelación y regeneración como nuevo centro plurifuncional (sobre todo para vivienda y negocios) de densidad media alta –Quartermile–. Otro importante componente no residencial de la operación de la South East Wedge era la creación de un parque biomédico junto al nuevo hospital. Para finales de la primera

7 La biblioteca de Wester Hailes es un centro multifuncional que preside una nueva plaza en el barrio del mismo nombre. El North Edinburgh Arts Centre se encuentra situado entre los barrios de Pilton y Muirhouse, dos de las zonas de Edimburgo de menor renta y con considerables problemas sociales.

década del siglo XXI, el nuevo hospital llevaba varios años funcionando y se había completado la urbanización del parque biomédico (si bien no su ocupación), pero se había adelantado poco en la construcción de vivienda como parte del plan.

Tal vez esto se deba en parte a que hacia finales de la década de los 90 se trasladara la mirada de la ciudad hacia su frente costero. De los 15 kilómetros de costa que tiene Edimburgo, una buena parte corresponde a las antiguas zonas portuarias de Leith y Granton. El antiguo puerto de Leith, que perdió su carácter de municipio independiente en 1920, comenzó a ver un declive en su actividad como tal durante la segunda mitad del siglo XX. La municipalidad de Edimburgo acometió ya en los años 80 una inversión en el antiguo centro histórico de Leith para su recuperación y para la regeneración de su economía, y convirtió parte del mismo en una zona de restaurantes y cafés para atraer a artistas y a las "clases creativas" (Florida, 2002) a zonas cuyos precios no se habían elevado demasiado con la regeneración. Incluso el gobierno central apostó por el barrio portuario y construyó entre el mismo y el puerto propiamente dicho, al lado de una dársena en desuso, la nueva sede del ejecutivo del gobierno escocés (entonces llamado Scottish Office). Se trataba, pues, de crear una nueva centralidad en la cual se incluyera a la función administrativa. De hecho, la zona de Leith se propuso a finales de los años 90 como una de las tres opciones de emplazamiento para la sede del nuevo parlamento escocés, tras el referéndum sobre autonomía que se celebró en 1997. Sin embargo, la opción que resultó seleccionada fue finalmente la ubicada en el Old Town, a la cual volveremos en el siguiente apartado.

A la regeneración promovida por la municipalidad en los años 80 siguió la iniciativa de la autoridad portuaria, Forth Ports, que había sido privatizada en 1992. Forth Ports comenzó a desplazar su actividad portuaria a otras áreas del estuario, y a considerar el puerto de Leith cada vez más como una oportunidad inmobiliaria. Las primeras intervenciones urbanísticas fueron más bien esporádicas, puntuales y físicamente desconectadas entre sí, sin una estrategia coherente para la totalidad del puerto; se incluyó entre las mismas el plan maestro para una zona

residencial (Western Harbour), un centro comercial (Ocean Terminal) y un casino. La municipalidad intentó poner freno a lo que consideraba una falta de visión estratégica, y exigió a Forth Ports que elaborara un marco integral para el desarrollo urbanístico del puerto en su totalidad. Esta demanda dio lugar al Leith Docks Development Framework, que fue aprobado por el municipio en 2005, y en el cual se reflejaba el cambio de prioridades de la ciudad, desde una política de creación de superficies para negocios y comercios a la aceptación de que se estaba produciendo una situación de escasez de vivienda dentro de los límites de la ciudad, con el consiguiente aumento en los precios de la misma. En el Leith Docks Development Framework, por consiguiente, se proponía la creación de 15 mil viviendas distribuidas alrededor de la antigua zona portuaria. A diferencia de muchas otras intervenciones en antiguos puertos, en las propuestas para Leith brillaba por su ausencia la construcción de edificios icónicos y nuevos centros de servicios y ocio de envergadura (aparte del ya iniciado en torno a Ocean Terminal) (García Ferrari y Smith, 2011).

La identificación del frente costero como posible zona de creación de nuevas viviendas para atender la creciente demanda en la ciudad se había producido ya en la actuación de la municipalidad con respecto a la zona de Granton a finales de los años 90. Para esta zona de carácter industrial, en la cual se incluía el segundo puerto de Edimburgo —cuya actividad había decaído también en la segunda mitad del siglo XX—, la municipalidad encargó un plan maestro que fue aprobado en el 2001. En dicho plan se proponía la creación de toda una ampliación de la ciudad, que cubriría aproximadamente 140 hectáreas, con un viario —en su mayor parte de nuevo trazado— que daría soporte a una trama de densidad media y media alta, y con tipología de manzana cerrada y semicerrada. En términos de morfología, se basaba en la ciudad decimonónica europea, con antecedentes también en las diversas fases del New Town de Edimburgo. Funcionalmente, el uso predominante que se proponía era el de vivienda.

La zona afectada por el plan maestro se extendía sobre terrenos que pertenecían en su mayoría a tres propietarios principales: la muni-

cipalidad, la autoridad portuaria y una compañía nacional de gas. Cada uno de estos propietarios encargó planes de ordenación más detallados para sus respectivas zonas, que se desviaron en diferente medida de lo propuesto en el plan maestro inicial y que no se coordinaron suficientemente entre sí. Se estableció una competencia entre los diferentes desarrolladores urbanos por crear vivienda pequeña, apartamentos de máximo dos dormitorios, por lo que se saturó rápidamente el mercado para dicho tipo habitacional y se ignoró la demanda de unidades familiares mayores, que siguieron buscando la solución a su vivienda en las zonas suburbanas e incluso en municipalidades colindantes (García Ferrari y Smith, 2011). En la zona de Granton tampoco se propuso la creación de centros de servicios (o de otra índole) de envergadura; la excepción más notable fue la construcción de un llamado "nuevo centro urbano" (a escala de distrito) en el suelo perteneciente a la compañía de gas. En dicho centro urbano se propuso la creación de un centro comercial y una plaza, junto a la cual se construyó una escuela de formación técnica y profesional. Sin embargo, en la ejecución de dichas propuestas, el centro comercial se convirtió en un gran supermercado y la plaza, en el aparcamiento del mismo.

Tensiones en torno a las centralidades históricas y nuevas en Edimburgo

En la descripción dada en los dos apartados anteriores sobre las transformaciones urbanas que ha experimentado Edimburgo durante las últimas décadas —a través de la regeneración de antiguas zonas centrales (en el Old Town y en Leith), de nuevas ampliaciones de la ciudad y de la regeneración de antiguas zonas industriales y de transporte—, salen a relucir procesos de creación de nuevas centralidades, así como procesos en los cuales las potencialidades de posibles nuevas centralidades no han llegado a su fruición. Bajo estos procesos subyacen conflictos de diversa índole, así como la presión de diversos poderes al nivel de la ciudad.

En la antigua zona central (Old Town), dichos conflictos tienden a tener como protagonistas a la municipalidad, a los inversores, a los habitantes y a las entidades que se ocupan (y preocupan) de la preservación del patrimonio histórico. En el apartado titulado “La recuperación del centro histórico de Edimburgo desde los años 80” se presentó el caso del plan maestro para Holyrood North, donde se instauró un tejido urbano afín a la trama de origen medieval en una zona que se había industrializado durante el siglo XIX, y donde se implantó una plurifuncionalidad en la cual se consiguió mezclar con éxito desde vivienda social hasta vivienda de lujo, y desde usos residenciales hasta usos comerciales, de negocios y hoteleros. Parecería que, en este caso, consiguieron reconciliarse los intereses de todos los actores arriba citados.

Sin embargo, el éxito de la política de regeneración que ha seguido la municipalidad en el Old Town desde los años 80 ha conseguido no solo repoblar la zona con residentes, sino también atraer a inversores con proyectos de envergadura cada vez mayor, que han entrado en conflicto con otros intereses en la zona. El caso más controvertido quizá haya sido el del llamado “Caltongate”, nombre dado por el promotor privado para la intervención que proponía en un área de 2,6 hectáreas al norte de la Royal Mile, cercana a la estación ferroviaria de Waverley y colindante con la nueva sede del ayuntamiento de la ciudad, inaugurada en 2007. La polémica se generó principalmente porque en el plan maestro, que fue preparado por encargo del propio promotor y luego aprobado por la municipalidad, se proponía la continuación de una calle existente y se la hacía desembocar en el frente norte de la Royal Mile por medio de la demolición de dos inmuebles de vivienda de los años 30 habitados en ese entonces; también fueron controvertidos el derribo total o parcial de dos edificios catalogados y la construcción de oficinas, un hotel de lujo y un centro de congresos en estilos arquitectónicos que los críticos no consideraban apropiados para el carácter histórico de la zona.

También hubo polémica en torno al modo en el cual se llevó a cabo la consulta ciudadana. La empresa promotora montó una expo-

sición y organizó talleres en un local que no se encontraba en el Old Town y convocó a la ciudadanía en general. El principal grupo ciudadano que se oponía al contenido de la propuesta criticó asimismo el hecho de que este planteamiento de la consulta ciudadana restaba importancia a las opiniones de los residentes en la zona, frente a las de la población en general. A pesar del conflicto, las propuestas fueron aprobadas por la municipalidad. Dicha decisión fue examinada también por el gobierno central escocés debido a la polémica que se había generado, y este se pronunció también a favor de las propuestas. Su posible impacto, así como el de otras intervenciones urbanísticas dentro de la zona designada como Sitio Patrimonio de la Humanidad, provocó una visita especial de un comité de la Unesco, el cual se mostró conforme con la mayor parte de los cambios generados en el centro de Edimburgo, pero advirtió de las posibles consecuencias negativas de algunos aspectos de las propuestas aún por realizar. Al final, fue el colapso del mercado inmobiliario a raíz de la crisis financiera del 2008 el cual dio al traste con los planes que tenía para Caltongate la empresa promotora, que se declaró insolvente en 2009.

Otro conflicto latente en las tendencias de desarrollo urbano de Edimburgo es el provocado por la visión de la "ciudad compacta", según la doctrina predominante a nivel gubernamental en el Reino Unido durante este período, y por la visión que tienen los promotores de vivienda en el sector privado, del cual depende en la actualidad en gran medida el suministro de vivienda en este país. Los urbanistas municipales han visto en los límites a la expansión urbana que supone el cinturón verde una oportunidad para canalizar los deseos de los promotores de vivienda hacia la regeneración de zonas en el interior de la ciudad, así como en las antiguas zonas portuarias, como hemos visto en el apartado anterior, creando centros secundarios plurifuncionales de densidad media y alta y conectados a la red de transporte público. Sin embargo, los promotores ven la vivienda en altura y en zonas plurifuncionales como aptas solo para determinados mercados (estudiantes, jóvenes profesionales y tercera edad), mientras que el modelo que siguen apoyando para la vivienda familiar es el del desa-

rollo suburbano de densidad baja, exclusivamente residencial, y basado en el acceso por medio del automóvil.

Solo en el plan maestro para Leith Docks ha conseguido la municipalidad imponer una visión de la vivienda familiar urbana, en ordenaciones de densidad media. Esto ha dado como resultado la “exportación” de la vivienda familiar hacia otras poblaciones más allá del cinturón verde, en torno, sobre todo, a las principales vías de acceso a la ciudad, lo que creó en la periferia de la ciudad una geografía de “poblaciones dormitorio” que no suponen en sí nuevas centralidades, pero que sí dan soporte a las nuevas centralidades constituidas por los centros comerciales y otros desarrollos en los principales accesos a la ciudad. Esa situación —y el aumento del precio de la vivienda dentro de la ciudad, reforzado por la restricción que supone el cinturón verde— ha llevado a una serie de estudios en los que se han propuesto, entre otras soluciones, la revisión de la idoneidad del modelo del cinturón verde periférico y la consideración de alternativas tales como las “cuñas verdes”, es decir, corredores verdes intercalados con ejes de desarrollo urbano dispuestos radialmente con respecto al antiguo centro urbano, siguiendo el modelo de Copenhague.

De hecho, aunque no se ha producido tal revisión del cinturón verde en su totalidad, sí se ha producido una iniciativa de envergadura que tiene como objetivo desarrollar un corredor entre la ciudad y su aeropuerto. Esta zona ha sido el objeto de una cantidad considerable de propuestas urbanísticas y de edificación en las últimas décadas, debido a su situación estratégica. Un caso notorio fue la construcción de la nueva sede del Royal Bank of Scotland, uno de los entes financieros de rango mundial, en pleno cinturón verde, si bien en terrenos previamente ocupados por una institución médica. En respuesta al creciente interés de diversos tipos de promotores por desarrollar este corredor, y reconociendo el potencial estratégico del mismo, el gobierno escocés intervino y preparó un plan para la zona en colaboración con la municipalidad, utilizando un instrumento de planificación urbana que normalmente está reservado para cuestiones de rango nacional (Scottish Executive *et ál.*, 2003). Por medio de dicho plan se pretende guiar la

creación de una nueva centralidad en este corredor, en torno a actividades de negocios —sobre todo—, a posibles futuras ampliaciones del aeropuerto y a nuevas infraestructuras de transporte de carácter estratégico (enlace de la nueva red de tranvía con el aeropuerto y estación de intercambio modal entre el tranvía y la red ferroviaria nacional). Se vislumbran aquí, quizás, atisbos de los futuros centros urbanos generados en torno a los aeropuertos que auguran Kasarda y Lindsay (2011), aunque todavía a una escala más bien modesta.

No ha tardado en producirse, por parte del sector privado, una respuesta a la apertura mostrada a nivel gubernamental hacia el desarrollo del sector oeste de la periferia de la ciudad. Durante fines del 2010 y principios del 2011 se desarrolló una consulta ciudadana, basada en el enfoque del *charrette*, sobre la propuesta de un barrio nuevo, promovido por un importante actor en el sector inmobiliario escocés. Este barrio, que se está publicitando con el nombre de Edinburgh's Garden District, pretende hacer frente a la escasez de vivienda familiar en la ciudad, así como crear un nuevo centro de atracción turística en torno al Calyx, un edificio icónico que se propone para albergar un futuro jardín nacional de Escocia (Edinburgh's Garden District y Murray Estates, 2011). Aunque en un contexto geográfico diferente (como los terrenos de cultivo), se ven aquí paralelismos con algunas intervenciones de regeneración urbana que se han basado en edificios culturales icónicos que han dado soporte a desarrollos de vivienda en su proximidad, como en los casos, por ejemplo, de Valencia y Bilbao.

Conclusiones

En el desarrollo urbano de Edimburgo durante las dos últimas décadas, y con respecto a la cuestión del surgimiento de nuevas centralidades, se pueden distinguir tres ejes a lo largo de los cuales se han situado las iniciativas y las polémicas. Cada uno de estos está trazado entre dos polos: ciudad compacta/ciudad en expansión, conservación/innovación y control urbanístico/presiones del mercado.

En el debate sobre la ciudad compacta, las autoridades urbanísticas de la ciudad han apostado firmemente por ella, tanto a nivel de identificación de zonas estratégicas donde concentrar el desarrollo urbano (incluidas en él las operaciones de regeneración) como a nivel de directrices para el diseño urbano de áreas y calles. Sin embargo, es difícil encontrar ejemplos de nuevas intervenciones urbanísticas en las que se haya logrado con éxito una plurifuncionalidad a microescala tal como la que se encuentra en las áreas centrales antiguas. El mercado inmobiliario y de la construcción, muy dividido en diferentes sectores que responden a distintos intereses, sigue produciendo operaciones urbanísticas en gran medida monofuncionales —o, por lo menos, con una clara separación entre usos—, y la municipalidad sigue dando el visto bueno a dichas propuestas a pesar de la retórica. Es posible, también, que la falta de desarrollo de nuevas centralidades plurifuncionales en zonas de tal magnitud como las antiguas zonas portuarias de Edimburgo se deba en parte a presiones por parte de los poderes comerciales e inmobiliarios, que se benefician económicamente del gran protagonismo que siguen teniendo las antiguas zonas centrales en esta ciudad.

La propia municipalidad ha potenciado el reforzamiento de las antiguas zonas centrales (en concreto, Old Town y New Town) y ha logrado con éxito la transformación de superficies considerables en el Old Town y su repoblación, de manera que consiguió aquí, efectivamente, recuperar el ideal de la ciudad compacta y plurifuncional. Otro carácter tiene quizá el Exchange, volcado a los negocios, pero esta intervención también ha conseguido satisfacer las demandas físicas de las empresas financieras y de negocios sin renunciar a una ubicación de las mismas en la proximidad de las antiguas zonas centrales. La municipalidad, no obstante, no se ha volcado únicamente a la regeneración del centro histórico, sino que también ha desarrollado con éxito nuevas centralidades tales como Edinburgh Park al oeste de la ciudad. En su actividad de regeneración ha abandonado el respeto incuestionable hacia lo histórico, que había imperado durante los 80 como reacción a los errores de las décadas anteriores, y ha alentado el

uso de intervenciones de carácter más innovador y moderno, aunque el alcance de dicha apertura a la innovación ha sido cuestionado por entes locales e internacionales como Unesco.

A lo largo de este capítulo aparece constantemente la municipalidad en su papel de reguladora e incluso de promotora de operaciones urbanísticas. El sistema de planificación urbana en el Reino Unido establece un equilibrio más bien frágil entre el control urbanístico y la iniciativa privada, equilibrio con el cual se manifiestan a menudo insatisfechos ambos sectores, así como la ciudadanía en general. Dentro de este panorama nacional, la municipalidad de Edimburgo en concreto ha seguido una política de control urbanístico estricto —en la medida en que el sistema lo permite—, apoyado en el hecho de que la demanda de urbanización y construcción ha sido fuerte durante las dos últimas décadas, lo cual ha puesto al ayuntamiento en una posición ventajosa. Este control del desarrollo urbanístico ha protegido el cinturón verde alrededor de la ciudad y ha servido de soporte a la recuperación de las antiguas áreas centrales. El éxito en la generación de nuevas centralidades ha sido más diverso, y en los casos de las antiguas zonas portuarias ni siquiera está claro que la intención haya sido la creación de nuevas centralidades, sino más bien el uso de estas grandes superficies para paliar el creciente problema de vivienda con el que se enfrenta la ciudad. Este control urbanístico en la ciudad propiamente dicha ha conllevado también la expansión de los usos residenciales hacia otros municipios colindantes; ha hecho crecer a estos otros centros periféricos, pero también ha creado presiones en torno a la provisión suficiente de servicios para las poblaciones crecientes por parte de las administraciones locales respectivas.

En conclusión, Edimburgo representa el caso de una ciudad de tamaño medio (en el ámbito europeo) en la cual el centro histórico sigue teniendo un protagonismo importante en la ciudad, en la cual se han creado algunas nuevas centralidades vinculadas a los sectores de servicios, sobre todo, y en la cual se ha desarrollado toda una política —que no ha llegado a implementarse de un modo satisfactorio— de creación de nuevas expansiones plurifuncionales de la ciudad y de detención de

la destrucción o erosión del cinturón verde. La crisis financiera del 2008 puso freno a varias de las intervenciones de envergadura que estaban en curso y, en algunos casos, pareció dar la razón a algunas voces disconformes con la dirección que había emprendido la ciudad, pero está por verse si el espacio para la reflexión otorgado por dicha crisis resultará en un cambio de trayectoria para el desarrollo urbano de la ciudad.

Bibliografía

- Centre for Cities (2011). *Cities Outlook 2011*. Disponible en <http://goo.gl/Rjf5l>.
- City of Edinburgh Council (s/f). *Old Town Conservation Area character appraisal*. Edimburgo: City of Edinburgh Council.
- City of Edinburgh Council (1997). *Central Edinburgh local plan: Written statement*. Edimburgo: City of Edinburgh Council.
- Deakin, M. (2003). "Developing sustainable communities in Edinburgh's South East Wedge: The settlement model and design solution". *Journal of Urban Design*, 8 (2): 137-148.
- Edinburgh's Garden District y Murray Estates (2011). *Edinburgh's Garden District Post-Charrette Edition*. Edimburgo: Edinburgh's Garden District y Murray Estates⁸.
- Edinburgh World Heritage, Scottish Ministers, City of Edinburgh Council y Minister for Media and Heritage (2005). *Management Plan for the Old and New Towns of Edinburgh World Heritage Site*. Edimburgo: Edinburgh World Heritage, Scottish Ministers, The City of Edinburgh Council y Minister for Media and Heritage.
- Florida, R. (2002). *The rise of the creative class: And how it's transforming work, leisure, community, and everyday life*. Nueva York: Basic Books.
- García Ferrari, S. y H. Smith (2011). "Physical and institutional resources in sustainable waterfront regeneration: Land ownership,

- land use control and leadership". En *Waterfront regeneration: Experiences in city-building*, H. Smith y S. García Ferrari (comps.). Londres: Earthscan.
- Gilbert, W. M. (1901). *Edinburgh in the Nineteenth century*. Edimburgo: J&R/Allan Limited.
- Hague, C. (1984). *The development of planning thought: A critical perspective*. Londres: Hutchinson & Co.
- Jenkins, P. y J. Holder (2005). "Creation and conservation of the built environment in the later 20th century". En *Edinburgh: The making of a capital city*, B. Edwards y P. Jenkins (comps.). Edimburgo: Edinburgh University Press.
- Johnson, J. y L. Rosenberg (2010). *Renewing old Edinburgh: The enduring legacy of Patrick Geddes*. Glendaruel: Argyll Publishing.
- Kasarda, J. D. y G. Lindsay (2011). *Aerotropolis: The way we'll live next*. Nueva York: Farrar, Starus and Giroux.
- Kerr, D. (2005). "Preparing for the 21st century: The city in a global environment". En *Edinburgh: The making of a capital city*, B. Edwards y P. Jenkins (comps.). Edimburgo: Edinburgh University Press.
- Luque Azcona, E. J. y H. Smith (2007). "Edimburgo: Un referente en políticas de preservación patrimonial". *Revista Diálogos*, DHI/PPH/UEM, 11 (3): 199-223.
- Luque Azcona, E. J. y H. Smith (2009). "Lo cultural como motor para la revitalización urbana y económica: Análisis comparado de las experiencias de Edimburgo y Salvador de Bahía". *Biblio 3W*, 14 (852)⁹.
- McKean, C. (1992). *Edinburgh: An illustrated architectural guide*. Edimburgo: Royal Incorporation of Architects in Scotland.
- Rosenburg, L. y J. Johnson (2005). "'Conservative surgery' in Old Edinburgh, 1880-1940". En *Edinburgh: The making of a capital city*, B. Edwards y P. Jenkins (comps.). Edimburgo: Edinburgh University Press.
- Ruiz Ballesteros, E. (2000). *Construcción simbólica de la ciudad. Política local y localismos*. Madrid: Mino y Dávila Editores.

9 Disponible en <http://goo.gl/sxzSn>.

- Scottish Executive, City of Edinburgh Council y Scottish Enterprise Edinburgh and Lothians (2003). *West Edinburgh Planning Framework*. Edimburgo: Scottish Executive.
- Smith, H. (2005). "Place identity and participation". En *Place identity, planning and participation*, C. Hague y P. Jenkins (comps.). Londres y Nueva York: Routledge.
- Urban Task Force (1999). *Towards an urban Renaissance*. Londres: Routledge.
- Urban Task Force (2005). *Towards a strong urban Renaissance*. Londres: Urban Task Force.
- Youngson, A. J. (1966). *The making of classical Edinburgh*. Edimburgo: Edinburgh University Press.