

**Las implicaciones de la ordenación de los espacios
públicos suburbanos y de borde central en la ciudad
europea**

Cynthia Ghorra-Gobin

► **To cite this version:**

Cynthia Ghorra-Gobin. Las implicaciones de la ordenación de los espacios públicos suburbanos y de borde central en la ciudad europea: ¿es pertinente recurrir al 'derecho a la ciudad' de Henri Lefebvre?. Urban, 2011, pp.67-79. halshs-00651948

HAL Id: halshs-00651948

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00651948>

Submitted on 14 Dec 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Las implicaciones de la ordenación de los espacios públicos suburbanos y de borde central en la ciudad europea: ¿es pertinente recurrir al ‘derecho a la ciudad’ de Henri Lefebvre?

DESIGNING SUBURBAN AND PERICENTRAL PUBLIC SPACES IN THE EUROPEAN CITY: IS LEFEBVRE'S RIGHT TO THE CITY STILL RELEVANT?

PÁGINAS 67-79

Cynthia Ghorra-Gobin*

Fecha de recepción: 03.05.2011 • Fecha de aceptación: 18.06.2011

RESUMEN

El problema que se estudia aquí parte de la siguiente premisa: existe una fuerte demanda de espacios públicos urbanos (EPU) —definidos como soporte material privilegiado de la animación urbana— en las ciudades y en las metrópolis. Esta situación se analiza en una primera parte como un verdadero desafío para el urbanismo en la medida en que el pensamiento planificador del siglo XX ha ignorado prácticamente los EPU, si exceptuamos quizás los espacios centrales históricos. La segunda parte examina la herencia del pensamiento de Henri Lefebvre y en especial su invención del ‘derecho a la ciudad’ para aportar alguna luz al debate sobre la posibilidad de EPU en entornos de borde central (pericentrales) o suburbanos. El análisis subraya la débil pertinencia de esta noción para la ciudad europea a pesar de su reivindicación para la democratización de la ordenación urbana.

PALABRAS CLAVE

Espacios públicos urbanos (EPU), ordenación urbana/urbanismo, ciudad europea, Henri Lefebvre, espacios públicos centrales, espacios públicos periféricos, peatón.

ABSTRACT

The analysis rests on the premises that there is a strong demand for urban public spaces (UPS) defined as the material basis for public life in cities and metropolitan areas. First this situation is analyzed as a real challenge for urbanism since it has completely neglected UPS throughout the 20th century. Second the article questions the legacy of Henri Lefebvre and more precisely his invention of the ‘right to the city’ for the debate for the debate concerning the future of pericentral and periurban UPS. The conclusion underlines the limited contribution of this notion for the European city in spite of its claim in favour of the democratization of urban planning.

KEYWORDS

Urban public spaces (UPS), urbanism/town planning, European city, Henri Lefebvre, pedestrian, central urban public spaces, pericentral public spaces, periurban public space.

La temática de los Espacios Públicos Urbanos (EPU) participa, en la mayor parte de las ciudades europeas (y en ciertas ciudades de los Estados Unidos como Nueva York o Los Ángeles), del surgimiento de un discurso político destinado a reducir el papel del automóvil. Se trata de mejorar la calidad del aire y de la circulación, de ahorrar energías fósiles y de favorecer el desplazamiento a pie. Los programas que participan de este discurso tienen por objetivo reforzar la animación urbana y el atractivo de los lugares y, en ciertos casos, de tomar en cuenta la preocupación por la cohesión social mediante el desarrollo de actividades artísticas y culturales. En una ciudad como Berlín, el desarrollo de ‘artes de la calle’ (Street Art) ya forma parte de la reputación de ciertos barrios y de la ciudad. Los EPU que conciernen al dominio público —al revés que los ‘espacios privados abiertos al público’ (EPAP), como los centros comerciales, los *malls* y los parques temáticos, por ejemplo— adoptan una gran diversidad de formas en el seno del tejido urbano: calles, avenidas, bulevares, plazas, jardines y parques y mercados. Son, por otra parte, frecuentados lo mismo por los habitantes del barrio y del municipio como por los habitantes de otros barrios y de otros municipios, así como por turistas y visitantes. No se han tenido en cuenta en este análisis de

* Directeur de recherche au CNRS au centre de recherche CREDA (Université de Paris III Sorbonne Nouvelle) et enseigne à l'Institut d'Etudes Politiques (Francia), implementation@orange.fr.

los EPU, los espacios de vecindario en la medida en que se sitúan en la prolongación de la esfera doméstica donde el anonimato no representa una característica fundamental.

Inscribir los EPU —definidos como el soporte material de la animación urbana, e identificados tanto como una categoría espacial, física y material de la ciudad, como una entidad que refleja la dinámica social económica y política— en el marco de una estrategia urbana parece relativamente fácil cuando se trata de la reinvención de los barrios centrales de la ciudad y del territorio metropolitano, pero plantea problemas para el tejido que bordea el centro (Saint Denis en la metrópolis parisina) y para el tejido suburbano (Sevran en la metrópolis parisina). ¿Cómo explicar la dificultad que tiene el urbanismo para conceptualizar los EPU ‘pericentrales’ y también suburbanos? Después de haber respondido a este interrogante poniendo de relieve algunos rudimentos de respuesta que explican el desafío que representa la ordenación de EPU fuera del centro, el análisis se interrogará sobre la pertinencia del pensamiento de Henri Lefebvre para responder a las cuestiones implicadas en los EPU. No se trata de un análisis que tenga en cuenta la totalidad de la obra del filósofo que ha marcado persistentemente el último cuarto del pasado siglo, sino más precisamente de interrogarse sobre la noción de ‘derecho a la ciudad’ que él ha inventado en un momento en que, por otra parte, anunciaba el fin de la ciudad histórica así como el del binomio industrialización-urbanización¹. Lefebvre, como es sabido, ha anticipado en cierto modo el advenimiento de un siglo XXI cuya característica más importante reside en la inauguración de un primer siglo urbano para la humanidad. Nos preguntaremos entonces sobre la pertinencia del ‘derecho a la ciudad’ para los debates actuales de la ordenación de los EPU en la ciudad europea en la medida en que se reivindican como un ‘derecho a la centralidad’ que habría permitido y facilitado el análisis de dispositivos que alejan a los ‘indeseables’ de la centralidad².

Sin dejar de reconocer la mundialización de la urbanización (Brenner & Keil, 2005) el análisis reposa principalmente aquí en los discursos y la reflexiones desarrolladas tanto sobre la ordenación urbana como sobre la herencia del pensamiento de Lefebvre, dando prioridad al contexto europeo y a las grandes ciudades de los Estados Unidos. Parece difícil, en efecto, sobre la base de este trabajo adelantar hipótesis y proponer argumentos susceptibles de adecuarse a cualquier ciudad o a cualquier situación urbana, con independencia de la toma en consideración de un marco socio-político que incluya el papel del Estado. En efecto, si la ciudad es ciertamente un fenómeno universal, la problemática de la ciudad europea —incluso si presenta algunas semejanzas con la ciudad asiática, la ciudad de Oriente Medio o la ciudad de América latina en esta era de la globalización— no lo es en la misma medida. La argumentación que destaca la contribución del pensamiento de Henri Lefebvre, pero también los límites de la noción del ‘derecho a la ciudad’ para responder a las implicaciones de los EPU contemporáneos, concierne principalmente al contexto de la ciudad europea.

Los EPU y el urbanismo: la ruptura del siglo XX

La dificultad para concebir los EPU a pesar de existir una fuerte demanda de ellos viene del hecho de que han tenido poca presencia en el pensamiento y en las prácticas urbanísticas a lo largo del siglo XX, si exceptuamos los EPU que se enmarcaban en la perspectiva de la conservación histórica. Sólo los barrios centrales, es decir los barrios históricos se han beneficiado de una atención detallada. De ahí la hipótesis —compartida por numerosos urbanistas— de que el siglo XX representa una fase de ruptura en la teoría del urbanismo y que

¹ Las referencias a las publicaciones que han abordado el ‘derecho a la ciudad’ de Henri Lefebvre están lejos de ser exhaustivas. La elección ha privilegiado a investigadores franceses y americanos cuyos análisis ponían en cuestión el papel de los actores y el simbolismo del vivir juntos.

² Ver los trabajos del laboratorio del ‘derecho a la ciudad’ localizado en la Universidad de Lausanne (bajo la dirección de Laurent Mathy e Yves Bonard) que investigan los dispositivos que alejan a los ‘indeseables’ de la centralidad.

hay que entender las bases de esta ruptura para comprender el papel que pueden jugar los EPU tal como se plantean sobre todo en los barrios que rodean el centro y también en los espacios suburbanos (Borja & Muxi, 2003; Ghorra-Gobin, 2001; 2010; Mangin, 2004). Los barrios pericentrales remiten al tejido urbano de la corona más próxima a la ciudad que, por otra parte, se encuentra integrada en la dinámica de la centralidad. Esta constatación resulta clara en una metrópoli como París, donde la Défense (que consta principalmente, aunque no únicamente, de oficinas), Saint Denis e Issy les Moulineaux, bien servidos por transportes colectivos, no pueden percibirse como polos suburbanos. Los espacios suburbanos remiten a los municipios del entorno de la ciudad donde un alto porcentaje del terreno está ocupado por la agricultura o por espacios verdes, donde el hábitat unifamiliar es dominante a pesar de la presencia de ciudades (hábitat social) y donde se concentran a veces empleos terciarios y secundarios como en Sevran (región de París).

Todo a lo largo del siglo XX, bajo la influencia del urbanismo de redes técnicas y de la teoría de la arquitectura moderna, la ordenación urbana ha ignorado completamente a los EPU como fundamento de la vida en común o, si se quiere, como soporte material de la animación urbana y del valor simbólico de la vida colectiva. El ‘EPU’ no se abordaba verdaderamente como sujeto sino una vez terminada la ordenación, excepto para las calles y plazas localizadas en los barrios históricos respondiendo así a las expectativas de los turistas y visitantes que buscan ‘descontextualizarse’ en el tiempo y en el espacio. A finales del siglo XX, ciudades como Lyon y Lille han quedado unidas por una línea de TGV que las deja a una o dos horas de la capital. Esta gran inversión ha inducido la ordenación del barrio situado junto a la estación pero sin tener demasiado en cuenta los EPU. Más de una década después, las municipalidades respectivas han empezado a ocuparse de los itinerarios peatonales a partir de la estación (Amphoux, 2004; Augoyard, 1979). Otorgar un simple estatuto de ‘residuo’ a los espacios públicos en el marco del urbanismo, cuando a lo largo de la historia urbana éstos habían disfrutado de una atención especial y privilegiada —sobre todo en las ciudades europeas como señala Leonardo Benévolo (1992)— no es fruto del azar y forma parte de la racionalidad intrínseca al capitalismo industrial (Borja & Muxi, 2003; Mangin, 2005). Por su parte Henri Lefebvre denuncia la depreciación de los valores de uso en beneficio de los valores de cambio orientados hacia la mercantilización (Costes, 2009; Hamel, 2010; Lefebvre, 1968). La preocupación por una cierta racionalización de la forma urbana asociada a la movilidad, imaginada en términos de velocidad, revela de hecho la combinación de dos ideologías poderosas, una perteneciente a la arquitectura moderna y la otra a la teoría de las redes. Estas dos ideologías han sido defendidas por personajes carismáticos y se han encarnado en dos documentos que han servido de referencia al pensamiento planificador y ordenador del último siglo. Se trata respectivamente de la Carta de Atenas y del Informe Buchanan (Ghorra-Gobin, 2001; 2010; Mangin, 2004). A estos dos documentos que han marcado la segunda mitad del siglo XX se añade la contribución magistral del filósofo alemán Habermas (Ghorra-Gobin, 2010). La consideración conjunta de estas tres categorías de contribuciones propias de la ingeniería, la teoría arquitectónica y la filosofía permite comprender la progresiva desaparición no ya del peatón sino de la ‘figura del peatón’. En realidad, la interacción espontánea entre peatones de manera instantánea y efímera representa el dispositivo central de la animación urbana y del valor simbólico de la vida en común (Ghorra-Gobin, 2001, 2009) y en cierto modo de la perennidad de la ciudad (Vallat, 2008).

Tres referencias

La Carta de Atenas surgida del cuarto Congreso de los CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna) en 1933, centrado en la temática de la ciudad funcional, representa la referencia principal del urbanismo del siglo XX. Redactada por el arquitecto Le Corbusier, se publica en 1941. Estableciendo los fundamentos de la noción de ‘zonificación’, autoriza y legitima el principio de segregación funcional (Borja & Muxi, 2003; Mangin,

2005). Toda ordenación urbana debe limitarse a considerar cuatro funciones: las zonas de vida, de trabajo, de esparcimiento y las infraestructuras que permiten comunicar esas tres zonas. El tejido urbano se percibe entonces como una simple yuxtaposición de funciones cuyas relaciones deberían establecerse de forma natural gracias a la circulación permitida por las redes técnicas (Mangin, 2005). Los urbanistas funcionalistas dedujeron entonces rápidamente que los espacios públicos habían quedado ya obsoletos salvo quizás por la preocupación por la seguridad del peatón en el trayecto del automóvil a su domicilio. Como indica claramente el título de la obra del arquitecto-urbanista David Mangin, el principio de yuxtaposición conduce progresivamente al establecimiento de una ‘ciudad en franquicia’ en la que cada una de las cuatro funciones viene, por otra parte, realizada por actores específicos que se benefician cada uno en su dominio de una rentabilidad inmediata. Toda idea que tenga que ver con la complejidad de la ciudad, de la animación urbana engendrada por los peatones, así como de los EPU como valor simbólico del vivir en común³ ha quedado así borrada de las representaciones de la ciudad.

A continuación de este documento magistral que representa la Carta de Atenas, otro redactado esta vez por un ingeniero especialista en redes ha consolidado y reforzado esta representación de la ciudad poniendo el acento esta vez en los desplazamientos y los transportes, así como en el imperativo de adaptar rápidamente la ciudad a la circulación del automóvil. Este informe, *Traffic in towns*, redactado en 1963 por el profesor Sir Colin D. Buchanan a requerimiento del ministro británico de transportes, ha convencido a todo planificador y todo responsable político de volver a conceptualizar y a mirar la ciudad a través del prisma del automóvil. El ingeniero proponía repensar la ciudad a partir de la noción de fluidez sugiriendo al mismo tiempo preservar las manzanas calificadas de históricas (Hall, 2004). El informe Buchanan, publicado veintidós años después de la Carta de Atenas, ha sido de entrada considerado como una referencia indiscutible, coherente con la teoría de la arquitectura. Su legitimidad procedería de su anclaje en la ideología que preconiza las nociones de ‘red’ y de ‘infraestructura’. A la ciudad pensada en términos de zonificación (que distinguía así ciudad y extrarradio) se añade el convencimiento de que ciudad pertenece, por supuesto, a la era del automóvil o *motor age town*. Sin embargo, como subraya Sir Peter Hall (2004), Buchanan ha tomado la precaución de indicar que las ciudades europeas, al no ser idénticas a las americanas, obligaban a garantizar la preservación de los barrios históricos donde se encontraban los edificios y monumentos que constituían el patrimonio nacional.

A estos dos documentos que habían sido reconocidos rápidamente como las referencias predominantes del urbanismo y la ordenación urbana del siglo XX, se añade la obra de un eminente filósofo sobre la temática del espacio público. Jürgen Habermas, el filósofo europeo del siglo XX, recorría en un brillante ensayo la evolución de los espacios públicos en las ciudades europeas, poniendo especialmente el acento en el declive progresivo de la materialidad de los espacios públicos en beneficio del advenimiento de la esfera pública y del espacio mediático. El pensamiento de Habermas⁴ tal como aparece en la obra de 1963 titulada *El espacio público: arqueología de la publicidad*, pone en evidencia y formaliza la construcción histórica de un espacio de enfrentamiento regido por el principio de la publicidad, que se opone progresivamente a la lógica de la funcionalidad de la autoridad pública dominada por el secreto de Estado. El filósofo define entonces el espacio público, como ‘un

³ El ‘vivir en común’ o, si se quiere, la ‘cohesión social’ se basa en una política de redistribución conducida por el Estado para reducir las desigualdades sociales. Reposa simbólicamente en las interacciones, en el anonimato y en una práctica efímera de los individuos en los EPU.

⁴ Las consideraciones mantenidas por Habermas en su obra de 1963 son, en efecto, menos matizadas que en la teoría del actuar comunicacional.

conjunto de personas privadas reunidas para discutir las cuestiones de interés común' y saluda su advenimiento como una especificidad sustancial de la Europa moderna, con capacidad para dotarse de espacios públicos burgueses y así contrapesar el poder absolutista (Habermas, 1963).

El análisis del filósofo alemán es reconocido como una contribución fundamental en la medida en que consigue concebir y dar un sentido a la noción de 'esfera pública' para diferenciarla del espacio privado, y disociándola de un espacio público completamente dominado por el Estado central. Habermas ha puesto de ese modo el acento sobre la evolución de las mentalidades y más particularmente sobre la dimensión ética de la comunicación que sigue al desarrollo de las capacidades humanas, permitiendo así que evolucione la democracia deliberativa. Sin embargo, al constatar el papel desdeñable de la materialidad de los espacios públicos en la era de la democracia deliberativa, Habermas ha ignorado completamente la dimensión simbólica del peatón y de los espacios públicos urbanos (Ghorra-Gobin, 2010; de la Pradelle, 2001). Toda referencia al valor simbólico del 'vivir juntos' fue progresivamente barrida de nuestras representaciones: Habermas niega la materialidad de los espacios públicos para subrayar con más fuerza la emergencia de un espacio mediático y de una esfera pública que autorice la democracia deliberativa. Aunque la influencia del eminente filósofo se reconozca por todos, poco numerosos son por el contrario los urbanistas que se preocupan de establecer una articulación entre su obra y las referencias indiscutibles del urbanismo que representan la Carta de Atenas y el informe Buchanan, para dar cuenta de la ocultación de la figura simbólica del peatón como testigo efímero e instantáneo de nuestras capacidades para instaurar y construir el 'vivir juntos' (Ghorra-Gobin, 2010; de la Pradelle, 2001).

La convergencia de las reflexiones desarrolladas por Le Corbusier, Sir Buchanan y el filósofo Habermas —cada una de las cuales pertenecen a campos muy específicos— se ha traducido en apartar la figura del peatón y de los EPU del pensamiento planificador. El peatón se esfuma en beneficio de la supremacía de las redes. Tan sólo los debates y las acciones que conciernen a los barrios llamados históricos que hay que proteger en razón de su valor patrimonial, integran de manera explícita la noción de espacios públicos urbanos (EPU). Ya no se trata de preservar únicamente el edificio histórico o el monumento sino que se incluye el conjunto del sistema viario que lo rodea. En los llamados barrios históricos, los EPU se piensan como un servicio en provecho de la patrimonialización del escenario construido. Por lo que respecta a las calles, avenidas y bulevares del resto de la ciudad, estas nociones revisten por supuesto la categoría de 'viario' y son instrumentalizadas en beneficio de una movilidad pensada en términos de velocidad y por ello centrada en el vehículo automóvil⁵. Los peatones, cuando son mencionados, sólo son percibidos bajo el ángulo de su accidentalidad⁶.

La desaparición de la 'figura del peatón'

Esta grave negligencia del urbanismo —situada bajo el liderazgo de las autoridades públicas— en lo que respecta a los EPU ha facilitado la entrada de nuevos actores —con frecuencia procedentes de la promoción inmobiliaria— sobre la escena urbana. Efectivamente, estos últimos rápidamente han circunscrito su interés en la reapropiación de los EPU, por otra parte considerados obsoletos por el pensamiento planificador, para posicionarlos en una lógica puramente mercantil. Numerosos trabajos de ciencias sociales al tomar por objeto de estudios los centros comerciales, los parques temáticos y, más recientemente, los

⁵ Cfr. el dossier de *Le Monde* 2, del 8 de marzo de 2008, titulado "Le Paris auquel on a échappé : 1959-1974", pp: 53-61.

⁶ Cfr. los trabajos de *l'Inrets* (institución de investigación) ahora *Ifsttar*.

centros residenciales cerrados (*gated communities*), han puesto en evidencia y explicado el surgimiento de estos ‘espacios privados abiertos al público’ (EPAP) en la vida cotidiana de los habitantes (Capron, 2001). No obstante, son menos numerosos los estudios que han subrayado la ruptura de sentido que se establece entre la imagen del peatón, inscrito en la lógica de una sociedad de consumo, y el valor simbólico de su presencia en los espacios públicos de la ciudad. Esa es la razón por la que se establece aquí una distinción entre el peatón y la figura del peatón que permite resaltar su alcance simbólico en la animación urbana.

El estatuto de ‘residuo’ del urbanismo al que han llegado los EPU en el siglo XX ha llevado consigo progresivamente la desaparición de la ‘figura del peatón’ como testigo de la perennidad de la ciudad y, en fin, como símbolo del vivir conjuntamente (Vallat, 2008). En efecto todo peatón que circula en el EPU da testimonio simultáneamente de la perennidad de la ciudad y de su devenir, mucho más que los edificios, incluidos aquellos que se califican como antiguos. Esta constatación se basa en la hipótesis de que todo edificio de la ciudad es susceptible de ser destruido una vez que su función principal (económica, social o cultural) deje de corresponder a las exigencias de la sociedad urbana. Sin embargo, su desaparición —bien entendido, de los que no estén inscritos en el registro del patrimonio nacional o local— raramente implica el borrado del trazado viario (y por tanto de los EPU) asegurando en cierto modo la perennidad de la manzana o de un barrio, incluso cuando las funciones ya no son verdaderamente las mismas. Esta representación del trazado viario y de los EPU, como testigos privilegiados de la perennidad y también de la durabilidad de las ciudades, se verifica en numerosos barrios a pesar de las operaciones de renovación urbana. En París, todos los habitantes (así como la mayoría de los turistas) saben que la calle St. Jaques —cuyo trazado comienza en la orilla izquierda del Sena y atraviesa todo el distrito 5º—, corresponde al ‘cardo’ romano, o sea, al eje mayor (norte-sur) que se remonta de ese modo a la época de la ciudad romana. En los barrios de los distritos 13, 15 y 19 muchas manzanas (consideradas insalubres) han sido demolidas y remodeladas para dar lugar a una trama y un viario modernos que permitían la construcción de grandes inmuebles de importante tamaño. La representación de los EPU como elementos que aseguran la continuidad de la ciudad en la historia, así como su durabilidad al tiempo que desempeñan la función de soporte material de la animación urbana, ha desaparecido en el momento en que triunfa el urbanismo de redes y de la arquitectura moderna.

La génesis del urbanismo de redes se remonta ciertamente a la época de Napoleón III y del prefecto Haussmann que, a partir de los años 1860, han condenado a la destrucción una parte del hábitat (que se remontaba con frecuencia a la época medieval) para equipar la ciudad con una red de infraestructuras subterráneas (agua, alcantarillado) y para imponer un nuevo trazado de vías, a fin de facilitar la circulación de las personas y de los bienes, al mismo tiempo que se proporcionaban los medios para ejercer cierto control social (Benévolo, 1992). Pero esta voluntad de insertar París en la modernidad no había implicado en la misma medida la negación de la figura del peatón que, paradójicamente, va a situarse en el centro de este nuevo dispositivo urbano (Benévolo, 1992). Efectivamente, será en la segunda mitad del siglo XIX cuando las nociones de calles y de bulevares se inscriben en el tejido urbano ofreciendo una nueva estética anclada en el ideal de la perspectiva urbana. La ruptura con la idea de un urbanismo que tenga en cuenta al peatón ha sido brutal a mediados del siglo XX —incluida una ciudad histórica como París— donde el peatón, en tanto que testigo de la perennidad de la ciudad y de su devenir, ha desaparecido en beneficio de una ‘nueva’ visión de la ciudad. Se trataba de remodelar y de refundar el parcelario a fin de disponer de amplios terrenos para la construcción de edificios llamados funcionales, y para erigir (también a veces) torres, que facilitase la circulación automovilística (Mangin, 2004). A priori, era ciertamente cómodo suponer que, habida cuenta del progreso de las técnicas, resultaba fácil imaginar una nueva arquitectura con la que responder a la demanda de alojamientos e incluso de oficinas. Pero esta tarea se ha realizado fuera de toda referencia al peatón salvo

cuando se trataba de asegurar el recorrido del coche al edificio. El principio fundador del urbanismo, o sea, el interface entre el edificio y la calle por la que circula el peatón ha desaparecido del imaginario del urbanismo (Ghorra-Gobin, 2009).

Esta idea bastante sorprendente de la teoría moderna de la arquitectura que tiende a separar de manera sistemática los recorridos peatonales y la circulación automovil, al tiempo que integra la creación de vastas zonas de parking, ha llevado a la invención del ‘urbanismo de losa’. Esta teoría podría haberse limitado a influir la ordenación urbana de los espacios suburbanos (que se convierten en pericentrales) como la Défense (barrio de negocios creado *ex nihilo* y situado al oeste de la ciudad de París), pero ha marcado del mismo modo la ciudad tradicional. La arquitectura de “losa” que se encuentra también en París (distritos 15 y 13) ha devaluado definitivamente al peatón y los recorridos a pie, sometidos por otra parte a los avatares climáticos. La losa consiste en una amplia explanada de hormigón donde el peatón se expone a los elementos naturales, como la lluvia, la nieve, el viento y el sol sin ningún dispositivo que pueda protegerlo en un momento dado, como lo hace cualquier calle comercial sin necesidad de estar configurada como una calle con arquerías. Puede decirse que el peatón, que a partir del Renacimiento fue incluido progresivamente en el proyecto urbano hasta convertirse en figura central (Vidler, 1982) ha sido simplemente relegado al papel de un individuo obligado a desplazarse desde su domicilio, lugar de trabajo o quizás de un equipamiento (cultural, social o comercial), utilizando un parking o una zona de parking (Mangin, 2005). Sólo se ha tenido en cuenta la dimensión funcional del perfil del peatón, o sea el recorrido a pie al margen del flujo de coches. Cada vez se habla menos de ‘andar’ (Amphoux, 2004; Augoyard, 1979; Lavadinho & Winquin, 2008) y cada vez más de ‘trayecto a pie’, lo que indica el profundo cambio de sentido que se le otorga al peatón, como testigo de la perennidad de la ciudad y figura simbólica del vivir conjuntamente.

La preocupación por una valoración permanente de los EPU —que ha contribuido a asegurar la perennidad de la ciudad o, si se quiere, su durabilidad— no es un fenómeno natural sino que se ha construido paralelamente a la afirmación y a la emancipación de una sociedad (civil) que se consolida en el campo político. La noción de centralidad urbana está ciertamente asociada a los tres poderes en presencia (políticos, religiosos o económicos) a la que dedican edificios prestigiosos, pero también ha integrado las nociones de peatón y de EPU, como ilustran las construcciones de la explanada de la iglesia y la de la plaza ‘real’ (Benévolo, 1992). En una ciudad como París, la construcción de plazas ha procedido sin duda de la iniciativa real cuyo primer objetivo consistía en erigir una estatua del rey que simbolizaba su poder (Benévolo, 1992). Los sucesos históricos posteriores, que han marcado la liberación del individuo y también su emancipación del poder real, han traído consigo igualmente la desaparición de las estatuas reales en beneficio de una puesta en escena de la sociedad en el paisaje urbano. El peatón es indisoluble de los EPU que son el soporte material de sus interacciones sociales en el anonimato y de manera instantánea y efímera, así como de la puesta en escena de la sociedad en la diversidad social y cultural (Ghorra-Gobain, 2001; 2009). El peatón y los EPU, unidos, aseguran la función simbólica del ‘vivir conjuntamente’. En efecto, el juego de las interacciones sociales que se desarrollan en los EPU simula el juego de la igualdad de todos, una imagen ciertamente simbólica de la democracia o, si se quiere, del pacto republicano pero altamente significativo (de la Pradelle, 2001).

Esta visión del siglo XX como momento de ruptura del pensamiento urbanístico permite comprender las dificultades encontradas en este principio del siglo XXI para concebir los EPU de calidad fuera de los barrios centrales históricos. Frente a este doble desafío que plantea la demanda de EPU especialmente en los espacios pericentrales y suburbanos, ¿qué aporta una reflexión inspirada en el pensamiento de Henri Lefebvre, célebre filósofo del siglo XX que ha dado forma a la noción de ‘derecho a la ciudad’? ¿Aporta el ‘derecho a la ciudad’ nueva luz o acaso contribuye a formalizar lo simbólico del ‘vivir conjuntamente’

que representa la ciudad, dando un valor privilegiado a los EPU? ¿Asigna algún papel a la figura del peatón el ‘derecho a la ciudad’?

La pertinencia del pensamiento de Henri Lefebvre frente al desafío de la ordenación de los EPU pericentrales y suburbanos⁷

Los EPU de los barrios centrales e históricos, que se han revalorizado fuertemente a lo largo del siglo XX, porque no han sufrido los efectos negativos de la Carta de Atenas y del informe Buchanan —como se sugiere en la primera parte del análisis—, no representan un desafío para el urbanismo. Por el contrario, los problemas en juego actuales de la ordenación de los EPU conciernen a los espacios suburbanos y pericentrales donde por el momento la animación urbana se desarrolla principalmente en espacios privados abiertos al público (EPAP), como los centros comerciales regionales. Imaginar los EPU en estos territorios de borde —un objetivo asociado al principio de la creación de una metrópoli policéntrica por necesidad— exige proporcionarse los medios para situar las relaciones sociales en su coyuntura histórica en su dimensión espacial y material, identificando los actores de la ciudad y probablemente afrontando una hibridación entre lo mineral (material principal de los EPU a lo largo de la historia) y lo vegetal, superando así la noción de *landscape urbanism* o urbanismo del paisaje⁸. Para responder a este doble desafío, el análisis interrogará primero la noción de actores tal como emerge del ‘derecho a la ciudad’ formalizada por Henri Lefebvre hace más de 40 años, y luego abordará el problema de la materialización de la contextualización histórica de las relaciones sociales (Haüssermann, 2006). La ‘historicización’⁹ de las relaciones sociales consiste en darse los medios para escenificar la sociedad en su diversidad social y su pluralismo cultural.

El “derecho a la ciudad”: ¿Quiénes son los actores?

Las ciencias sociales han vuelto a enlazar con el pensamiento de Henri Lefebvre y sobre todo con la noción de ‘derecho a la ciudad’, después de haber subrayado los impactos negativos de la globalización neoliberal que paradójicamente ponía en evidencia el papel y el peso de la ciudad en el espacio económico y político (Ajzenberg & Lethierry, 2011; Brenner & Keil, 2005; Harvey, 2008). Se reconoce en efecto, que la reestructuración económica y política de las ciudades y metrópolis —especialmente las occidentales— ha erosionado en cierto modo el derecho a la ciudadanía de todos los habitantes de las ciudades que se encontraban en situación de *disenfranchisement*¹⁰ (Purcell, 2002). Las manifestaciones y protestas que se han sucedido con ocasión, por ejemplo, de las reuniones de la OMC (Organización Mundial del Comercio) permitían resaltar el peso creciente de las empresas globales y también transnacionales en la cotidianidad de numerosos habitantes de las grandes ciudades, mientras que paradójicamente estas no disponían de ninguna legitimidad en el campo político. Si algunos investigadores están de acuerdo en asegurar que la globalización ha permitido y facilitado el surgimiento de la noción de ‘gobernanza’ en detrimento de la de gober-

⁷ La problemática de los EPU situados en el borde del centro no equivale probablemente a la de los EPU en posición suburbana. Sin embargo, el análisis no hace aquí esa distinción para simplificar el argumento y para subrayar la diferencia que existe entre estas dos nociones y los EPU de los barrios históricos centrales.

⁸ Aunque la cuestión de la hibridación entre lo vegetal y lo mineral es importante para imaginar la configuración de los EPU en el medio pericentral y especialmente en el suburbano, no se aborda de manera explícita en este artículo.

⁹ N. de T.: En francés *historicisation* y en inglés *historicization*, provienen inicialmente de la estética teatral (Brecht), como reconstrucción, o como referencia al contexto histórico en que se desarrolla un drama. Así pues aquí se ha traducido indistintamente como “situar en su coyuntura histórica”, “contextualizar históricamente” o directamente con el neologismo “historicización”, cuyo ascendente teatral queda reflejado en el texto.

¹⁰ N. de T.: Privación de privilegios, y entre ellos específicamente el de ciudadanía.

nabilidad (Purcell, 2002), todos reconocen que aquella ha favorecido particularmente —a escala local y nacional— el desarrollo de programas urbanos centrados más en el desarrollo económico que en la distribución social (Devisme & Dumont, 2006). De ahí el interés —en un momento en que la ventaja comparativa se juega principalmente al nivel de las grandes ciudades y territorios metropolitanos— de volver a interrogar al ‘derecho a la ciudad’ de Lefebvre (Hamel, 2010 ; Harvey, 2008) contribuyendo así al desafío de la demanda de EPU.

El pensamiento de Henri Lefebvre que, desde los años 1970, había subrayado en qué medida la revalorización de los valores de cambio orientados hacia la mercantilización se hacía en detrimento de la valoración de los valores de uso, se ha reactivado en este comienzo del siglo XXI. El ‘derecho a la ciudad’ como acto militante a favor de la democratización de la planificación sigue estando de actualidad. ¿Pero qué hay de su contribución al debate sobre la conceptualización de los EPU en posiciones periféricas? De hecho, el ‘derecho a la ciudad’ busca a priori la mejora del funcionamiento de la ciudad y pretende ser una reivindicación política en favor de los habitantes sin definirlos verdaderamente. ¿Se trata de nativos de la ciudad, de habitantes de mucho tiempo, de inmigrantes, de jubilados o de trabajadores en tránsito por la ciudad? Lefebvre no se interroga sobre la definición del término ‘habitante’ en la medida en que pone más empeño en discutir el funcionamiento del juego del capitalismo. Por otra parte, el ‘derecho a la ciudad’ se presenta más bien como un nuevo ‘entramado de lectura’ para pensar la ciudad —fuera de toda referencia al Estado— en la medida en que Lefebvre da simplemente mayor importancia a la escala local, como lugar privilegiado del proceso de decisiones, cediendo la palabra a los habitantes (Hamel, 2010; Purcell, 2002). Toda decisión que afecte a la producción del espacio urbano debería tomarse localmente y presentarse así como un modo de regulación del capitalismo. En un régimen democrático, donde el Estado concede a todo ciudadano en situación de votar el derecho de intervenir en el proceso de regulación del capitalismo, ese derecho resulta bastante difuso para Lefebvre y poco apto para ejercer un control directo sobre las decisiones tomadas, especialmente por las empresas (Purcell, 2002). Para él, lo local debería trascender en cierto modo lo nacional sin distinguir, por otra parte, los ciudadanos de los no ciudadanos. En la mayor parte de los regímenes democráticos el derecho al voto se concede a aquellos que tienen la nacionalidad pero con Lefebvre, todos los habitantes de la ciudad detentan el derecho al voto. Por otro lado, este último no activa el concepto de ciudadano sino el de ‘citadino’, para hacer de él una referencia ineludible en el espacio político local, omitiendo situarlo con respecto al de ciudadano, que concierne al Estado.

En el dispositivo ‘derecho a la ciudad’, cualquier habitante se encuentra en condiciones de participar en el proceso de decisión que concierne a las empresas sea cual sea el lugar de nacimiento y sea cual fuere su pertenencia nacional. Este control de la producción del espacio urbano parece igualmente conducir a un nuevo cuestionamiento de los derechos de propiedades que representan los fundamentos del capitalismo. Como indica el geógrafo Purcell (2002) si se sigue el esquema de Lefebvre, cualquier habitante de Seattle debería tener una influencia sobre la decisión de una empresa como Boeing cuando elige su ‘nuevo’ emplazamiento de producción: ¿se localizaría en Seattle o en otra parte? ¿Pero acaso el ‘derecho a la ciudad’ no podría así mismo tomar en cuenta la opinión de los habitantes de la nueva localización? ¿Qué hacer entonces para tener en cuenta de manera simultánea el punto de vista de los habitantes de Seattle y de la otra entidad urbana? Toda decisión local exigiría además definir el conjunto de escalas espaciales susceptibles de ser movilizadas por los habitantes de la ciudad. ¿Es preciso incluir en la entidad Seattle, además de la ciudad central de la metrópoli, las municipalidades vecinas? ¿No debería incluirse Vancouver (a priori situada en Canadá) en ese perímetro? Sin embargo, el derecho a la ciudad no proporciona ninguna indicación en lo que respecta a la gestión de esas diferentes escalas espaciales de la participación política, lo que a pesar de todo representa una cuestión estratégica en este comienzo del siglo XXI. Evocar París o Madrid ¿significa acaso limitarse a la municipalidad

o tener en cuenta el conjunto del territorio metropolitano? El derecho a la ciudad puede dar la impresión de una cierta confusión entre el habitante (en condiciones de alterar y discutir el régimen capitalista) y la clase obrera tal como ha sido concebida por el capitalismo industrial (Purcell, 2002).

El ‘derecho a la ciudad’ de Henri Lefebvre no pone verdaderamente en evidencia el impacto del cambio radical que supone la invención de un proceso local de decisiones que incluya a los habitantes, sobre la mejora de sus condiciones de vida, y también sobre su posicionamiento respecto a las perspectivas de futuro. Por otra parte, no hace ninguna distinción entre habitantes, turistas y visitantes y, por ello, se revela poco pertinente en relación con los interrogantes contemporáneos en general y con respecto a esta demanda de EPU, especialmente en los territorios pericentrales y suburbanos. No obstante, toda reflexión sobre la ordenación de los EPU exige considerar tanto la diversidad de los habitantes como de los visitantes (incluidos los turistas) para asegurar la puesta en escena simbólica del vivir juntos (Borja & Muxí, 2003; Ghorra-Gobin, 2001; 2009).

¿Qué hay de la puesta en escena de la diversidad social y del pluralismo cultural?

La noción de habitante en Lefebvre no incluye ninguna distinción de clase, de género o de pertenencia cultural. En otras palabras, ¿ignora el “derecho a la ciudad” las nociones de diversidad social y pluralismo cultural, impidiendo incluir políticas de identidad y políticas urbanas (*politics of identity* y *urban politics*), algo que, por otra parte, consideran necesario los militantes de la justicia social (Young, 1990)? Conceptualizar los EPU en los territorios pericentrales, y en cierta medida suburbanos, significa proporcionarse los medios para darle su dimensión histórica a las relaciones sociales que han prevalecido todo a lo largo del siglo XX, sobre esos territorios, situados antaño en el exterior de la ciudad y, por supuesto, codiciados por el centro con objeto de alumbrar la metrópoli policéntrica. El ‘derecho a la ciudad’ reivindica ciertamente la centralidad para todos, pero no conduce a considerar el proceso de desdoblamiento del centro cuando la metamorfosis de la ciudad conduce al advenimiento de la metrópoli (Hamel, 2010).

La reflexión sobre la ordenación de los EPU puede enriquecerse con el cuestionamiento que plantea Susan Fainstein (2001) que, inspirándose en Lefebvre, propone articular de un nuevo modo la cohesión social y la competitividad. A priori la competitividad se entiende como un factor propio del mercado y de la iniciativa del sector privado, mientras que la cohesión social, aunque no haga referencia de manera explícita a la equidad, pone el énfasis en el vínculo social. Sin embargo, según precisa Fainstein, la competitividad no es sólo una cuestión de *business*, también nos remite al pluralismo cultural y a la diversidad social. Todo consiste en ponerse como objetivo la inclusión del máximo de individuos en la dinámica económica, evitando limitarse a un proceso de ‘pacificación’, a través de una simple escenificación de la sociedad de consumo. Desde esta perspectiva la competitividad puede contribuir a la cohesión social.

El uso en francés de la expresión ‘atractividad territorial’ permite combinar las dos aproximaciones y presentarse así como el objetivo de una conceptualización necesaria de los EPU, fuera de los barrios históricos. La invención de EPU en los barrios periféricos que exige pensar la escenificación de la diversidad social y del pluralismo cultural puede contribuir a la atractividad territorial entendida como una combinación de ingredientes que atraigan a los inversores (empresas, familias, individuos) en la medida en que reflejen un cierto arte de vivir colectivo, además de las amenidades y los servicios básicos. La atractividad tendría entonces como objetivo EPU de calidad, es decir, lugares donde todo individuo o, más exactamente, todo peatón, tuviera el sentimiento de compartirlos de manera efímera e instantánea con otros habitantes y visitantes. Tener sensación de compartir —que significa que los peatones simbolizan, de manera efímera e instantánea en el anonimato, el juego de

la igualdad— supone que los EPU reflejan la historia de los lugares y de los actores que han participado en su configuración.

Afirmar y hacer visible la historia de los lugares no es un ejercicio fácil que incumbiría sólo a los locales que deciden, se apoya en un proceso de negociación entre el Estado y los electos locales (con ayuda de expertos científicos, bien entendido) a fin de determinar la manera en que, de forma conjunta, desean escenificar la configuración de las relaciones sociales sin que para ello se vean constreñidos por un pasado. En otras palabras, los EPU que antaño (hace algunas décadas) se juzgaban periféricos y que ahora se califican de pericentrales exigen, desde luego, una reflexión bastante parecida al trabajo realizado para los barrios centrales en su momento. Ni esta definición de los EPU ni la preocupación por el desdoblamiento de la centralidad, se encuentran presentes en el ‘derecho a la ciudad’ aunque Lefebvre reivindique de manera explícita el ‘derecho a la centralidad’. Por el contrario, como señala Harvey (2008), el derecho de acceso a lo que existe a fin de cambiarlo de forma radical, está presente en el ‘derecho a la ciudad’, lo que permite plebiscitar las luchas urbanas dirigidas contra el capitalismo o contra un gobierno que se considera corrompido, para hacer de manera que los desposeídos tengan un control sobre el excedente de capital.

Sin embargo, trabajar en la ‘historicización’ de las relaciones sociales (Hayden, 1997) y su traducción espacial, se presenta como un ejercicio diferente del que denuncia la imposibilidad de acceso de ciertas categorías de población. Este trabajo exige, en efecto, una mezcla sutil, o una dosificación bien equilibrada si se prefiere, de una voluntad de inscripción del sentido histórico en el espacio y de un trabajo serio de negociación entre el Estado y los decisores locales, que se inscriba a su vez en la dinámica económica. Se trata de traducir en la configuración de los EPU el deseo de alteridad de todo individuo o, más precisamente, el papel de aprendizaje de la alteridad que proporciona la práctica de los EPU en el nivel cotidiano (Ghorra-Gobin, 2001).

Conclusión: Henri Lefebvre y el desafío de la invención de los EPU periurbanos y pericentrales en la ciudad europea.

El análisis sobre los EPU ha tomado aquí la opción de no asimilar sino más bien de distinguir EPU y esfera pública (Castells, 1983; Mitchell, 2003) —incluso aceptando que existen lazos estrechos entre los dos— al situarse en el contexto de la ciudad europea con el objetivo de emprender un debate pragmático sobre la demanda de EPU en el ámbito pericentral y suburbano. También se ha evitado abordar los EPU como lugar privilegiado de la contestación política —una posibilidad que sin embargo abre Lefebvre— con el fin de limitarse modestamente al debate sobre el establecimiento de los EPU. Se trataba de volver a interrogar al ‘derecho a la ciudad’ a fin sobre todo de conseguir que los EPU no se vuelvan a situar en la categoría ‘residuo’ del proyecto urbano, y se conviertan en elementos motores de una estrategia urbana en la construcción de la metrópoli policéntrica. El envite central de las ciudades europeas concierne a la problemática de la ordenación de los EPU periféricos (Busquets, 2010; Ghorra-Gobin, 2009), contribuyendo así al establecimiento de la metrópoli policéntrica.

Henri Lefebvre fue el primero en anticipar el fin de la ciudad histórica y el establecimiento de lo urbano (Ajzenberg & Lethierry, 2011; Costes, 2009; Harvey, 2008), pero por eso ha implicado una reflexión sobre el desdoblamiento de la centralidad. Se puede decir igualmente que no ha tenido tiempo de incluir en su análisis el debate sobre la relación cultura/naturaleza en la época de los límites del medio natural. Esto no puede constituir un reproche en ningún caso, o una crítica con respecto a su obra, en la medida en que, aún remontando a los años 1970, la toma de conciencia de la finitud de los ecosistemas no ha logrado afirmarse y emerger en los debates políticos sino como consecuencia de las controversias que tratan del vínculo entre las catástrofes naturales y el cambio climático.

Los debates ligados al cambio climático han tenido por efecto la instauración, aparte de los planes de urbanismo, de planes ambientales que abren una puerta a la biodiversidad y a la reintroducción de lo vegetal con el fin de crear microclimas (Boutefeu, 2011).

A modo de conclusión, parece difícil pronunciarse de manera concluyente sobre la contribución del ‘derecho a la ciudad’ a los debates de este comienzo de siglo que se revelan múltiples y cuyas implicaciones no son exactamente las mismas según su localización geográfica. Si en el marco de ciudad europea las cuestiones en juego para la ordenación urbana se centran en la atractividad territorial a través, sobre todo, de la fabricación de EPU en posición pericentral y suburbana, no puede haber ningún parangón entre éstas y las reivindicaciones de los habitantes de la ciudad situada en el Medio Oriente, por hacer referencia a un debate de actualidad en la escena mediática. El ‘derecho a la ciudad’ si se entiende como la capacidad de una población a movilizarse para reivindicar sus derechos, responde ciertamente a la intencionalidad de los movimientos sociales que se desarrollan en diferentes ciudades del planeta. Del mismo modo, si volver a interrogar al ‘derecho a la ciudad’ de Lefebvre en relación con los compromisos de la ordenación urbana de la ciudad europea, se revela escasamente pertinente —fuera de la preocupación por una democratización de la planificación urbana— por el contrario, su obra sigue siendo de actualidad para las poblaciones en busca de democracia.

Bibliografía

- AJZENBERG, Armand; LETHIERRY, Huges & BAZINEK, Léonore (eds.) (2011) *Maintenant Henri Lefebvre. Renaissance de la pensée critique*, Paris: L'Harmattan.
- AMPHOUX, Pascal (2004) «Marcher en ville», *Les Annales de la recherche urbaine* 97, pp: 137-140.
- AUGOYARD, Jean-François (1979) *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris: Seuil.
- BENÉVOLO, Leonardo (1992) *Les villes dans l'histoire européenne*, Paris: Seuil, Colección Fair l'Europe, 286 p.
- BORJA, Jordi & MUXÍ, Zaida (2003) *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, Barcelona: Electa.
- BOUTEFEU, Emmanuel (2011) “La nature en ville : rôle du végétal vis-à-vis de la qualité de vie, la biodiversité, le microclimat et les ambiances urbaines”. Disponible en: <<http://www.certu.fr>>, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions. [Fecha de consulta: 7 julio 2011].
- BRENNER, Neil & KEIL, Roger (eds.) (2005) *The Global Cities Reader*, London: Routledge Urban Reader Series.
- BUCHANAN, Colin Douglas (1963) *Traffic in Towns*, London: Penguin Books.
- BUSQUETS, Joan (2010) “Nouvelles centralités : un concept toujours fécond”. En: Ariella Masbougie (ed.) *Barcelone-La Ville innovante*, Paris: Le Moniteur.
- CAPRON, Guénola (2001) «De la marchandisation de l'espace public: le cas du centre commercial de Buenos Aires». En: Ghorra-Gobin (ed.) *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris: L'Harmattan, pp: 169-181.
- CASTELLS, Manuel (1983) *The City and the Grassroots*, Berkeley: UC press.
- COSTES, Laurence (2009) *LIRE Henri Lefebvre : le droit à la ville, vers la sociologie de l'urbain*, Paris: Editions Ellipses, 159 p.
- DEVISME, Laurent & DUMONT, Marc (2006) «Les métamorphoses du marketing urbain», *Espaces-Temps.net*. Disponible en: <<http://www.espacestemp.net/document1831.html>> [Fecha de consulta: 14 julio 2011].
- FAINSTEIN, Susan (2001) “Competitiveness, Cohesion, and Governance: Their implications for Social Justice”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 25 (4), pp: 885-888.
- GHORRA-GOBIN, Cynthia (ed.) (2001) *Réinventer le sens de la ville: les espaces publics à l'heure globale*, Paris: L'Harmattan.
- (2009) «La rue, la façade et l'architecte», *Le Débat* 155, pp: 30-35.

- (2010) «Promouvoir la figure symbolique du piéton: Conceptualiser les espaces publics urbains». En : Granié, Marie-Axelle & Auberlet, Jean-Michelle (eds.) *Le piéton : Nouvelles connaissances, nouvelles pratiques et besoins de recherche*, Paris: Inrets, pp: 83-91.
- HABERMAS, Jürgen (1963) *Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft*, 5 Auflage, Neuwied/Berlin [traducción francesa: (1978) *L'espace public: archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Paris: Payot].
- (1981) *La théorie de l'agir communicationnel*, Paris: Seuil.
- HALL, Peter (2004) "The Buchanan report: 40 years on", *ICE Transport* 157, pp: 7-14.
- HAMEL, Pierre (2010) "Les métropoles et la nouvelle critique urbaine", *Métropoles*. Disponible en: <metropoles.revues.org/pdf/4317> [Fecha de consulta: 14 julio 2011].
- HARVEY, David (2008) "The Right to the City", *New Left Review* 53, pp: 23-40.
- (2006) "The Political Economy of Public Space". En Low, Setha M. & Smith, Neil (eds.) *The Politics of Public Space*, London: Routledge.
- HAUSSËRMANN, Hartmut (2006) «La grande ville sûre ? Pour une politique de l'espace public», *Les Annales de la recherche urbaine* 95, pp: 121-125.
- HAYDEN, Dolores (1997) *The Power of Place: Urban Landscapes as Public History*, Cambridge: MIT press.
- KRIKEN, John Lund (2010) *City Building: Nine Planning Principles for the Twenty First Century*, New York: Princeton University press.
- LAVADINHO, Sonia & WINQUIN, Yves (2008) "Du marcheur urbain", *Urbanisme* 359, pp: 44-49.
- LE CORBUSIER (1971) *La charte d'Athènes*, Paris: Seuil.
- LEFEBVRE, Henri (1968) *Le droit à la ville*, Paris: Anthropos.
- MANGIN, David (2004) *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Paris: La Villette.
- MATTHEY, Laurent & BONARD, Yves (2009) «Droit à la centralité», *Les urbanités*. [en línea]: Laboratoire du droit à la ville. Disponible en : <http://urbanites.rsr.ch/laboratoire-du-droit-a-la-ville/> [Fecha de consulta: 15 julio 2011].
- MITCHELL, Don (2003) *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*, New York: The Guilford Press.
- PURCELL, Mark (2002) "Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant", *GeoJournal* 58, pp: 99-108.
- PRADELLE (de la), Michelle (2001) "Espaces publics, espaces marchands : du marché forain au centre commercial". En: Ghorra-Gobin (ed.) *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris: L'Harmattan, pp: 181-191.
- VALLAT, Colette (2008) (dir.), *La pérennité urbaine*, Paris: L'Harmattan.
- VIDLER, Anthony (1982) "The Scenes of the Street: Transformations in Ideal and Reality, 1750-1871". En: Anderson, Stanford (ed.) *On Streets*, Cambridge: MIT press.
- YOUNG, Iris M. (1990) *Justice and the politics of difference*, New Jersey: Princeton University press.

Traducción: *Fernando Roch Peña*