



Munich Personal RePEc Archive

**Subsidies for an interdisciplinarity
comprehension of cities and urban
spaces: dialogues between geography,
architecture, economics and sociology –
the master in metropolization, strategic
planning and sustainability experience**

Marques, Bruno Pereira and Cardoso, Sónia Paulo and
Salvador, Regina and Reis, Judite Lourenço

2012

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/42268/>
MPRA Paper No. 42268, posted 29 Oct 2012 10:31 UTC

**SUBVENCIONES PARA UN ENTENDIMIENTO
INTERDISCIPLINARIO DE LA CIUDAD Y DE LO URBANO:
DIÁLOGOS ENTRE LA GEOGRAFÍA, LA ARQUITECTURA, LA
ECONOMÍA Y LA SOCIOLOGÍA – LA EXPERIENCIA DEL
MÁSTER EN METROPOLIZACIÓN, PLANIFICACIÓN
ESTRATÉGICA Y SUSTENTABILIDAD**

PEREIRA MARQUES, BRUNO

Geógrafo, Alumno del Máster en Metropolización, Planificación Estratégica (PE)
y Sustentabilidad (S) – Univ. Nueva de Lisboa (UNL) y Univ. Atlántica (UAtla)
pereira-marques@fcs.unl.pt

PAULO CARDOSO, SÓNIA

Arquitecta, Alumna del Máster en Metropolización, PE y S – UNL y UAtla

SALVADOR, REGINA

Economista y Geógrafa, Profesora Catedrática de la Universidad Nueva de Lisboa

LOURENÇO REIS, JUDITE

Socióloga, Alumna del Máster en Metropolización, PE y S – UNL y UAtla

Resumen

Este trabajo pretende, en la medida de lo posible, contribuir al diálogo interdisciplinario sobre el estudio y la comprensión de las Ciudades y Espacios Urbanos. Lejos de constituir un ensayo teórico y desafiador de los paradigmas existentes, trataremos en primer lugar de reflejar las experiencias personales y profesionales de los proponentes de la comunicación, alumnos y profesora del Máster en Metropolización, Planificación Estratégica y Sustentabilidad (titulación impartida por la Universidad Nueva de Lisboa en asociación con la Universidad Atlántica de Oeiras) y cuyas carreras van desde la Geografía, la Arquitectura, la Economía y la Sociología.

Palabras-Clave: Ciudad, Interdisciplinariedad, Máster en Metropolización, Planificación Estratégica y Sustentabilidad.

Abstract

SUBSIDIES FOR AN INTERDISCIPLINARITY COMPREHENSION OF CITIES AND URBAN SPACES: DIALOGUES BETWEEN GEOGRAPHY, ARCHITECTURE, ECONOMICS AND SOCIOLOGY – THE MASTER IN METROPOLIZATION, STRATEGIC PLANNING AND SUSTAINABILITY EXPERIENCE

This work pretends, as far as possible, contribute to the interdisciplinary dialogue about the study and comprehension of cities and urban spaces. Far from a theoretical and existing paradigms challenging essay, we will try to reflect about our personnel and professional experiences, Master students and professor in the Metropolization, Strategic Planning and Sustainability Program (a joint degree between the New University of Lisbon and Atlântica University), whose academic backgrounds range from Geography, Architecture, Economics and Sociology.

Keywords: City, Interdisciplinarity, Master in Metropolization, Strategic Planning and Sustainability.

1. INTRODUCCIÓN

Dado el carácter interdisciplinario que subyace a este trabajo, nos parece esencial traer la visión del arquitecto F. Chueca Goitia (1911-2004), porque el autor fue capaz de resumir una serie de enfoques diferentes que cruzan diversas disciplinas, entre ellas: la Geografía, con P. Vidal de La Blache (1845-1918) al defender la supremacía de la naturaleza sobre el hombre; Arquitectura, L. Battista Alberti (1404-1472) se ha destacado por el estudio holístico de la ciudad, dejándonos como legado el primer tratado moderno de la Arquitectura, Economía, en la que el historiador H. Pirenne (1862-1935) defiende una relación directa entre una vivencia urbana más activa y el dinamismo del comercio y la industria; la Sociología, relaciones en donde interactúan elementos sociales, simbólicos y espaciales, en la lógica que nos aportó H. Lefebvre (1901-1991) en los años de 1970 con la noción de “espacio vivido”; entre otras (CHUECA GOITIA, 1996).

También el geógrafo Paul CLAVAL (1984), laureado con el premio Vautrin Lud, defiende que el desarrollo del conocimiento sobre las ciudades en las ciencias sociales fue casi nulo hasta el inicio del siglo XX, con excepción de la Economía que desde su inicio ha dedicado alguna atención a las actividades en los espacios urbanos. Además, Pedro COSTA “borra” la “frontera” entre la Economía y la Geografía: «*se compararmos, por exemplo, uma perspectiva mais económica com outra mais geográfica, chegaremos provavelmente à conclusão que, em geral, há uma correspondência entre as transformações nas relações económicas e as diferentes formas de organização do espaço subjacentes ao processo de industrialização*» (1993: 19).

Para CLAVAL (1984) la comprensión actual de los fenómenos urbanos ha beneficiado de las contribuciones de varias ciencias sociales: la Antropología, de la cual retenemos el carácter transcultural de la urbanización; la Historia, por el estudio de la urbanización asociada a la Revolución Industrial y el papel de las técnicas y de las artes en la evolución del urbanismo; la Sociología, por el estudio del contraste entre el medio rural y el medio urbano y de las fracturas y estratificaciones sociales (destacándose autores con influencia transversal a las otras ciencias, como K. Marx, M. Weber y los miembros de la Escuela de Chicago); y a Economía, a partir de las reflexiones de W. Petty sobre el crecimiento de Londres y su impacto en la economía, destacándose aún los trabajos pioneros de A. Marshall sobre la localización de las actividades económicas, los modelos de organización del espacio de la geografía económica alemana (de J.H. von Thünen a A. Lösch) o los trabajos de W. Alonso, que definirán los mecanismos de formación del precio del suelo urbano.

Si es incuestionable que los enfoques a la Ciudad pueden ser múltiples, también es fácil de aceptar que sólo mediante una visión sistémica y transdisciplinaria se puede entender con más detalle esa amplitud urbana. Así, «*strategic decisions about how best to address urban growth require the synthesis of extraordinary complex and rapidly involving knowledge from a broad range of disciplines (e. g. forestry, fisheries, urban planning, zoology, civil engineering, landscape architecture, geography, political*

science, sociology, psychology and economics). *Effective approaches require high-performance teamwork*» (PICKETT y GROVE, 2009: 7).

2. EL CAMINO INEXORABLE DE LA URBANI(CIU)DAD

El ingenio del hombre ha estado siguiendo los retos que el tiempo y la humanidad demandan, de manera que tanto ayer como hoy miramos la constante búsqueda de respuestas adecuadas. Soluciones que han variado en función de los paradigmas vigentes, donde las ciudades han sido los protagonistas y, al mismo tiempo, el escenario de la acción.

Como dice João SEIXAS (en sí mismo un ejemplo de la transdisciplinariedad - economista y doctorado en Geografía y en Sociología), *«a cidade, como sempre, encontra-se no centro das dinâmicas de evolução. E esta, se foi quase sempre lugar e esteio da inovação e da revolução, parece assumir agora, enfim, uma nova relevância, possivelmente extrema, nos desígnios da humanidade – e do próprio planeta. [...] As cidades mostram agora ser, definitivamente, os alicerces mais simbólicos e cognitivos de cada cultura, sociedade ou ambiente económico»* (2006: 35-36).

Como es sabido, la Revolución Industrial integró los procesos simultáneos de éxodo rural y la expansión de la urbanización en los Países Desarrollados, explicación que refleja el alto porcentaje de población que vivía en áreas urbanas en inicios del siglo XX en el Reino Unido. Por lo tanto, este siglo ha sido apodado como el “siglo de la urbanización”, con la ciudad a imponerse al campo, es decir, una *«évolution urbaine unique dans ses causes et dans ses conséquences [...] en effet, c’est la première fois, dans l’histoire, que l’on assiste à une expansion urbaine de cette ampleur [...]»* (BAIROCH, 1985: 549). Y si es cierto que las ciudades siempre han tenido una relación directa con las actividades económicas, no fue sino hasta el siglo XIX, que vimos la conjugación más directa entre la industrialización y el capitalismo, con impacto obvio sobre el nivel de urbanización. Demétrio ALVES refiere que *«diversos autores reflectiram de forma crítica o problema da cidade industrial típica do século XIX, desde Owen e Carlyle a Ruskin e Morris, de Fourier e Cabet a Proudhon, Engels e Marx. A industrialização, a democracia, as contendas de classe, o lucro, a exploração do trabalho humano, aparecem nos escritos dos referidos autores com frequentes alusões ao pensamento de Rousseau, Adam Smith, Ricardo e Hegel»* (2008: 17).

En el mismo sentido, el ingeniero civil y urbanista Jean-Paul LACAZE menciona que, *«as primeiras reflexões sobre o urbanismo, no sentido actual, do termo, surgem na segunda metade do século XIX. Elas são provocadas pela constatação de que a industrialização amontoa as massas populares nos bairros sórdidos onde as condições de vida são pavorosas. [...] Cientistas e políticos começam a ter consciência da amplitude do problema da cidade e a procurar soluções globais»* (1999: 36-37). En cierto modo, industriales filántropos como George Cadbury y los hermanos Lever, entre otros, se dieron cuenta de esta “solución global”, cuando han propuesto intervenciones urbanas capaces de interconectar, de la mejor manera posible, empleo, vivienda y disfrute social y cultural.

Por lo tanto, destacase el surgimiento de la ciudad de Port Sunlight, localizada en la orilla del Río Marsey en las cercanías de Liverpool y desarrollada por los hermanos Lever que, al redor de su fábrica de jabones y detergentes construirán, entre 1899 y 1914, un complejo residencial y que incluía edificios públicos, tales como escuelas, un

hospital, una galería de arte, un salón de conciertos, una piscina, una iglesia y un hotel. La importancia histórica de Port Sunlight resulta de la combinación del modelo de vivienda social/industrial, a fin de proporcionar condiciones de vida mínimamente dignas para los trabajadores, con los valores arquitectónicos e paisajísticos de los “suburbios ajardinados”, influenciados por las ideas de William Morris y del Movimiento de las *Arts and Crafts*.

El “urbanista” Ebenezer Howard materializó estos pensamientos de una manera más profunda, proponiendo el concepto de “Ciudad-Jardín”. Este, entendido como un nuevo modelo de organización social, económica y territorial, basado en el surgimiento de ciudades satélites (con vivienda) al redor de la ciudad central (donde estaba el empleo).

Aunque es indiscutible que la marcha de la urbanidad estaba en marcha, más allá de sus propias fronteras. Esta representa actualmente más do que el “espacio físico en si mismo”, personificando la síntesis de la civilización, tornándose así “*a way of life*” (WIRTH, 1938). No obstante, y aún en la Sociología, Robert E. PARK *et al.* (1925) había identificado la simbiosis entre “*density and diversity*” presente en la ciudad.

Pero esta nueva forma de vivir, que el dicho medieval – “el aire de la ciudad hace libre” – refleja, ha traído nuevas actitudes caracterizadas por la reserva y el anonimato, donde «[...] *é frequente não conhecermos, sequer de vista, aqueles que durante todo o ano são nossos vizinhos*» (SIMMEL, 2004: 83).

Lewis MUMFORD (1961) deja claro el crecimiento exponencial de la urbanidad refiriendo que en 1800 sólo 2% de la población mundial vivía en ciudades, mientras que en 1950 ya eran 29%. Actualmente, una década después del inicio del siglo XXI, aproximadamente el 60% de la población mundial ya es urbana. Las palabras del Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos resultan demasiado evidentes de esta realidad: «*the world is inexorably becoming urban. [...] In the next 20 years, Homo sapiens, «the wise human», will become Homo sapiens urbanus [...]*» (UN-HABITAT, 2010: viii).

3. DE LA CIUDAD MODERNA A LA POSMODERNA ...

La Carta de Atenas, o originalmente *Charte d'Athènes* es un documento en Urbanismo publicado por Le Corbusier en 1943, basado en su libro *Ville Radieuse* (“Ciudad Radiante”) publicado en 1935 y en los resultados del CIAM (*Congrès International d'Architecture Moderne*) realizado en 1933 (cf. LE CORBUSIER, 1995: 41).

En este sentido escribió, en forma de manifiesto, que «*um mundo resoluta e definitivamente técnico abre ao espírito horizontes inesperados, desconhecidos e ilimitados. O sonho escancara as suas portas. Técnica e espiritualidade encontram-se estritamente solidárias. Uma maneira de pensar conforme com as aptidões da época actual fomenta um novo estado de consciência: esta consciência, alimentada das seivas dos nossos dias, edificará naturalmente as suas construções, receptáculo e abrigo dos homens, das coisas e dos pensamentos. Deste modo, abriu-se já a era da renovação*» (LE CORBUSIER, 1995: 164).

En la perspectiva de François ASCHER, conocido urbanista, con una formación de base en Economía, «[...] *podemos também, numa certa medida, qualificar este período de “tayloriano-fordiano-keynesiano-corbusiano”, tal foi a forma como*

Corbusier [...] simbolizou neste período a corrente dita do urbanismo moderno.[...] De facto, Le Corbusier leu Taylor muito cedo, visitou as fábricas Ford e teve concepções perfeitamente compatíveis com as de Keynes sobre o papel dos poderes públicos. [...] Uma outra dimensão do interesse de Le Courbusier por Ford prende-se também com o seu fascínio pelo automóvel, que será para ele a referência moderna por excelência» (1998: 54-56).

Por lo tanto, el período posterior a la Segunda Guerra Mundial ha combinado una serie de factores que se retroalimentarán entre sí: la necesidad de reconstrucción de las principales ciudades de Europa Occidental, el crecimiento demográfico derivado tanto de la componente natural (“*baby-boom*” del posguerra), como de la componente migratoria (factores “*push and pull*” o “atracción-repulsión” que atrajo a millones de migrantes del sur de Europa hasta el norte), la industrialización masiva (financiado en parte por el Plan Marshall y en la secuencia del Paradigma Funcionalista de las políticas de desarrollo regional fundamentado, entre otras, en la Teoría de los Polos de Crecimiento de François Perroux) y la expansión de las áreas urbanas más allá de los dominios administrativos (y funcionales) de la ciudad “tradicional” (basada en la “democratización” del acceso al automóvil privado y el bajo costo relativo de los combustibles).

El contenido del Máster nos lleva al proceso de “Metropolización”, lo que Ascher llamó – “*un proceso que trasciende la metrópoli*”.

La perspectiva de RÉMY y VOYÉ, destaca la forma como la movilidad espacial estructura y organiza el cotidiano, «[...] *o que supõe a possibilidade e a capacidade de ser móvel* [...]» (2004: 65) y como sin ella se queda interdicto de una potencialidad, técnica y social, imprescindible a la vida urbana.

No obstante la “modernidad” de este crecimiento urbano-demográfico-industrial fue claramente cuestionada desde los años 70 del siglo pasado, motivada tanto por la creciente percepción de la degradación ambiental y social vivido en grandes ciudades, como por los “choques petrolíferos” de 1973 (Guerra del Yom Kippur y consiguiente embargo de los países árabes productores de petróleo) y 1979 (revolución islámica en Irán y deposición del Sha).

Así, la ciudad “fordista” o “modernista”, caracterizada por una elevada dispersión urbana, por el crecimiento de los suburbios y el deterioro y abandono de los centros históricos de las ciudades, conoció una “crisis”. La nueva estructura urbana (y económica) emergente ha sido descrita por determinados autores como “Postfordismo”, “Postkeynesianismo”, “Posindustrial” o “Postmodernismo”. (cf. MARQUES, 2002: 29-30).

En esta línea de pensamiento J. SEIXAS referí que,

«Uma vasta série de pensadores, intelectuais e artistas tem focado as suas atenções na tentativa de entendimento (e de recriação) do que parece ser, face ao processo evolutivo da humanidade, um tempo de mudanças de carácter paradigmático [...]. Alguns [...] focando-se essencialmente nas transformações de carácter geográfico-económico, denominaram estes novos tempos de pós-fordismo (como Massey em 1984, Lipietz em 1985 e 1994, e ainda Amin, Esser/Hirsch, e Jessop, também em 1994) [...]. Num outro sentido, de escala mais abrangente [...], outros pensadores têm debatido os processos e os conteúdos de uma era de pós-modernismo (com Dear, 1988, Harvey, 1990, Sousa Santos, 1994 ou Amendola, 2000), o que por sua vez também sugere um contraponto com a (primeira) modernidade» (2006: 31).

La geógrafa Teresa Sá MARQUES (2002: 31-32) también demostró la polisemia subyacente a los procesos contemporáneos de urbanización, dichos “postmodernos”, enunciando conceptos tales como *Exurbia* (Nelson, 1992), *Edge City* (Garreau, 1991), *Outer City* (Herrington, 1984), *Ville Troisième* (Mongin, 1995), *Ville Archipel* (Viard, 1994), *Métapolis* (Ascher, 1995), *Ville Éctatée* (Haumont y Levy, 1998), *Ville Émergente* (Dubois-Taine y Chalas, 1997) y *Pulp Urbanscape* (Gaspar, 1999), entre otros.

Estos nuevos espacios urbanos han surgido en respuesta a una serie de nuevos requisitos y cambios en los aspectos tecnológicos, sociales y económicos. La investigadora señala que algunos autores consideran que los procesos de urbanización en los últimos 30/40 años corresponden a diferentes formas de “modernismo”, por lo que podemos considerar el surgimiento de una “urbanización postmodernista”, mientras que otros consideran que estamos sólo en un período más avanzado del “modernismo”. Sin embargo, para comprender y analizar la riqueza y la complejidad de este proceso de urbanización, no debemos sólo “ver” las formas físicas de la ciudad, sino también tratar de entender los mecanismos económicos y sociales de construcción del espacio, sus códigos y espacios sociales de representación (cf. 2002: 31). Pierre VELTZ, con una formación ecléctica, desde la Ingeniería hasta las Ciencias Sociales, reconoció que «*Simmel a magnifiquement montré au début du siècle, que la métropole n'est pas seulement le lieu physique de la modernité, mais qu'elle en représente et en façonne les structures et les dynamiques*» (1999: 60).

4. ¿CIUDAD Y ECONOMÍA: LAS DOS CARAS DE UNA MISMA MONEDA?

La Ciudad, vista a través del prisma de la Economía, es, como referido por Álvaro de Campos, en su *Ode Triunfal*, “*promíscua fúria de ser parte-agente*”, sentido que M. PÒLESE ha interpretado muy bien cuando dijo que «*a urbanização é uma consequência incontornável do desenvolvimento económico e nenhum país escapou, até hoje, a esta lei*» (1998: 32).

La concentración geográfica de la actividad económica, particularmente en las áreas urbanas, es una clara evidencia de la presencia de rendimientos crecientes a escala, o Economías de Escala, «*esta concentração [...] é o caso mais evidente da geografia económica*» (PONTES y SALVADOR, 2002: 264). También Rogério Gomes, jurista de formación y doctorado en Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, considera que,

«[...] como defende Soja, pode muito bem ter acontecido que em ocasiões diversas [...] tenha sido a gradual densificação demográfica urbana e o sinecismo a provocar a necessidade do desenvolvimento acelerado da agricultura e não ao contrário. [...] o que atestaria a tese da importância decisiva da espacialidade para o desenvolvimento humano desde o surgimento do espaço urbano e sobre [o] qual imperariam necessariamente os símbolos, as decisões e os padrões necessários [...]. Tal empreendimento exigiu capacidades artísticas, conhecimentos ambientais, tecnologia e organização social. Elementos não explicáveis no contexto das necessidades simples de um pequeno grupo de agricultores sedentarizados “intramuros”. Ganha por isso mais interesse a tese de Soja [...] o espaço urbano foi concebido e edificado como uma expressão auto-consciente de uma cultura local e regional [...]» (2011: 55-56).

Por lo tanto, es esencial definir el concepto de *Economía de Escala*, entendido como el proceso de producción en que ocurre la maximización en la utilización de los factores productivos implicados, lo que resulta en menores costos de producción y el incremento de bienes y servicios suministrados.

Por ejemplo, la decisión de construir un Hospital, presupone, entre variados aspectos, la existencia de un límite mínimo de población (o, por otras palabras, de una determinada escala demográfica) para la justificar, lo que ocurre tendencialmente en los espacios urbanos. En esta perspectiva, cuando la dimensión demográfica-urbanística de una ciudad llega a cierto punto de “ruptura” en relación a las infraestructuras existentes, pueden producirse las llamadas *Deseconomías de Escala*.

Además de la mencionada escala o dimensión, las ciudades se pueden distinguir por promover la proximidad y la aglomeración de las personas, sus actividades y sus ideas, surgiendo así la noción de *Economía de Aglomeración*, que puede ser entendida como los «[...] *ganhos de produtividade que são atribuíveis à aglomeração geográfica das populações ou das actividades económicas*» (POLÈSE, 1998: 77).

Según el antiguo Rector de la Universidad Técnica de Lisboa, primero Decano del Colegio de los Economistas Portugueses y principal difusor de la Economía Regional y Urbana en Portugal, A. Simões LOPES (2002: 40), fue el trabajo pionero – *An inquiry into the principles of political economy* (1767) – de Sir James Stuart que explicó por la primera vez las ventajas y desventajas de los centros urbanos de grande dimensión.

Otro concepto asociado es lo de *Externalidad* (o *Economía Externa*), la cual ocurre cuando un agente económico beneficia de determinados efectos (positivos o negativos) derivados de su localización geográfica, para los cuales no contribuyó, o al menos no contribuyó directamente. Así, y como ejemplo, los efectos de la polución resultantes de la localización de áreas residenciales cercanas de industrias surge como una *Externalidad Negativa*, ya la localización de viviendas cercanas de un Hospital o de una Escuela constituyó una *Externalidad Positiva*.

Alfred Marshall, nombre cimero de la *Economía Neoclásica*, fue el primero investigador que describió y analizó el funcionamiento de las aglomeraciones económicas como lo demuestra sus trabajos *Principles of Economics* y *Industry and Trade* de 1890 y 1919, respectivamente. Con base en los centros industriales textiles de Manchester y Sheffield del siglo XIX, los cuales calificó de “*distritos industriales*”, enunció aún los conceptos de “*economías externas*”, “*economías de aglomeración*” y “*atmosfera industrial*”. Marshall argumentó que la concentración industrial y la especialización sectorial inducen a la concentración de mano de obra cualificada, promoviendo la circulación de información y de *know-how* entre las empresas, produciendo de este modo ventajas para las mismas. En los *Distritos Industriales* las empresas son parte integrante del territorio. Esta perspectiva *marshalliana* expresa la idea de “*embeddedness*” para explicar su funcionamiento: un enraizamiento en la matriz sociocultural local que constituyó la base del principio y sustentación de *Economías de Aglomeración* propiciadoras de ventajas empresariales.

Más recientemente, desde la década de setenta del siglo XX, y independientemente de las diferentes reflexiones teóricas sobre el papel de la concentración geográfica en áreas urbanas – “*Sistemas Productivos Locales*” para autores italianos como los economistas G. Becattini, G. Garofoli y S. Brusco o el sociólogo A. Bagnasco, “*Clusters*” para el economista (con formación de base en

ingeniería) M. Porter, “*Milieux Innovateur*” para M. Castells y el GREMI¹, “*Ciudades Globales*” para S. Sassen, o “*Ciudades Creativas*” para el urbanista (con formación inicial en Ciencia Política) R. Florida –, se observa que los diversos autores siempre recuperan algunos aspectos de la investigación de A. Marshall, acuñando lo que en algunas ocasiones aparece como “economía cognitiva-cultural”, “economía intensiva en conocimiento e innovación”, “nueva economía” o “economía postfordista/posindustrial”.

5. MÁS CIUDAD VS. MEJOR CIUDAD

Carlos FORTUNA (2002), sobre el aumento exponencial de la población que vive en áreas urbanas, afirma que el gran desafío que enfrentan las ciudades hoy en día no es construir “más ciudad”, sino que construir “mejor ciudad”. Y el arquitecto-urbanista Oriol Bohigas, en entrevista reciente al periódico *El País*², también lo defendió. Su apelo – “*la gente tiene que protestar para que se mejoren las ciudades*” - no deja lugar a dudas.

Por lo tanto FORTUNA (2002: 129) defiende que “leer” sociológicamente la ciudad es «*reinventar o sentido do acto e do espaço público [...]. É imaginar a conjugação da cidade com a “não”-cidade e ousar vivê-la*».

Zygmunt BAUMAN (2009) se une a esta corriente que aboga por el desarrollo del espacio público, porque de acuerdo con el autor la vida urbana debe ser satisfactoria tanto para los ciudadanos de “primera línea” como para los de la “última línea”.

6. DESAFIO(S) A LA TRANSDISCIPLINARIDAD

Hace casi dos décadas Pedro COSTA (1993) introdujo la cuestión “¿Una sociología, geografía o economía urbanas?”. La respuesta seguramente no es fácil, pero parece indispensable reconocer la necesidad de eliminar la “falsa” homogeneidad con que es frecuente mirar los múltiples “usuarios” de la urbanidad, por el contrario hay que intuir las diferentes realidades. Caminar por la ciudad es simultáneamente darse cuenta de su dualidad, ya identificada por M. Castells, donde coexiste el “sin techo” con el CEO de la más prestigiada multinacional. Aún en esta dicotomía, existen realidades que varían entre la desafiliación – inexistencia del sentimiento de pertenencia y corte con los lazos familiares y sociales – y la inserción en las más complejas redes de conocimiento e innovación. Una misma ciudad, pero “poderes” completamente desiguales.

Las Ciudades, así como las personas, sufren de esta ambivalencia. Mientras que algunas están en decadencia demográfica, económica y, por lo tanto, social y política, *Shrinking Cities* – ciudades cuyos centros urbanos conocen procesos de reestructuración o decadencia, en asociación con la pérdida de población y actividades económicas – otras, en contraciclo, tienen dinámicas de revitalización, beneficiando de la gentrificación o de aburguesamiento urbano (concepto acuñado por R. Glass, en 1964) y del desarrollo de las industrias creativas (termino difundido por R. Florida).

¹ *Groupe de Recherche sur les Milieux Innovateur*.

² Disponible en http://cultura.elpais.com/cultura/2012/03/16/actualidad/1331901082_075078.html

Isabel GUERRA (2000) indica que la planificación estratégica es una herramienta esencial para tratar los problemas de la modernidad, útil tanto para gestionar y optimizar recursos, cada vez más escasos, como para resolver y/o lograr un consenso entre los diferentes intereses contradictorios que ocurren en los espacios más heterogéneos y plurales da urbe.

Para António Fonseca FERREIRA (ingeniero civil, que se ha destacado como promotor de la primera versión del Plan Estratégico de Lisboa y posteriormente Presidente de la Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional de Lisboa y Vale del Tajo), «*o planeamento estratégico é, seguramente, mais do que uma metodologia ou uma técnica de planeamento. É um novo paradigma [...]*» (2007: 127). Efectivamente, compartimos esta apreciación de que la planificación estratégica puede abrazar los múltiples enfoques capaces de intervenir y mejorar la ciudad.

Los retos lanzados por esta cruzada plural de la transdisciplinariedad parecen haber reclamado por este Máster en *Metropolización, Planificación Estratégica y Sustentabilidad*. Un programa de estudios que pretende dar respuesta tanto a los desafíos de las ciudades contemporáneas, como a las demandas del mercado laboral.

BIBLIOGRAFÍA

- ALVES, D. (2008): *Explosão Urbanística e Implosões Urbanas na AML: o papel das administrações públicas*, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- ASCHER, F. (1998): *Metapolis: acerca do futuro da cidade*, Oeiras, Celta.
- BAIROCH, P. (1985): *De Jéricho à Mexico – Villes et Economie dans L’Histoire*, Paris, Arcades Gallimard.
- BAUMAN, Z. (2009): *Confiança e medo na cidade*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar.
- CHUECA GOITIA, F. (1996): *Breve História do Urbanismo*, Lisboa, Editorial Presença.
- CLAVAL, P. (1984): *Géographie humaine et économique contemporaine*, Paris, Presses Universitaires de France.
- COSTA, P. (1993). «Cidades e urbanização em Portugal: uma sociologia, geografia ou economia urbanas?», *SOCIUS Working papers*, 4/1993, p. 1-25.
- FERREIRA, A. Fonseca (2007). *Gestão Estratégica de Cidades e Regiões*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- FORTUNA, C. (2002): «Culturas urbanas e espaços públicos: sobre as cidades e a emergência de um novo paradigma sociológico», *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 63, p. 123-148.
- GOMES, R. (2011): *Um Modelo de Organização Regional para Portugal*, Monte da Caparica, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa.
- GUERRA, I. (2000): «O Planeamento Estratégico das Cidades: organização do espaço e acção colectiva», *Cidades – Comunidades e Territórios*, 1, p. 37-55.
- LACAZE, Jean-Paul (1999): *A Cidade e o Urbanismo*, Lisboa, Instituto Piaget.
- LE CORBUSIER (1995): *Maneiras de Pensar o Urbanismo*, Mem Martins: Publicações Europa-América.

- LOPES, A. Simões (2002): «O espaço económico», en COSTA, J. Silva (coord.) *Compêndio de Economia Regional*, Coimbra, Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional, p. 35-59.
- MARQUES, T. Sá (2002): *Dinâmicas territoriais: Portugal na transição do século (XX/XXI)*, Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- MUMFORD, L. (1961): *The city in history: its origins, its transformations, and its prospects*, New York, Harcourt, Brace & World.
- PARK, R.E. *et al.* (1925): *The City: Suggestions for the Study of Human Nature in the Urban Environment*, Chicago, University of Chicago Press.
- PICKETT, S.T.A. y GROVE, J.M. (2009): «Urban ecosystems: What would Tansley do?», *Urban Ecosystem*, 12, 1-8.
- PÒLESE, M. (1998): *Economia Regional e Urbana*, Coimbra, Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional.
- PONTES, J.P. y SALVADOR, R. (2002): «A Nova Geografia Económica», en COSTA, J. Silva (coord.) *Compêndio de Economia Regional*, Coimbra, Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional, p. 263-281.
- RÉMY, J. y VOYÉ, L. (2004): *A cidade: rumo a uma nova definição?*, Porto, Afrontamento.
- SEIXAS, J. (2006): *Lisboa: uma análise crítica à governação da cidade*, Lisboa y Barcelona, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa y Universidade Autónoma de Barcelona.
- SIMMEL, G. (2004) [1903]: «As Metròpoles e a Vida Mental», en SIMMEL, G., *Fidelidade e Gratidão e Outros Textos*, Lisboa, Relógio D'Água, p. 75-94.
- VELTZ, P. (1999): «Métropolisation et formes économiques émergents», en HEURGON, E. y STATHOPOULOS, N. (ed.) *Les métiers de la ville: les nouveaux territoires de l'action collective*, Cerisy-la-Salle, Editions de l'Aube, p. 54-66.
- WIRTH, L. (1938): «Urbanism as a Way of Life», *American Journal of Sociology*, 44, 1-24.
- UN-HABITAT (2010): *State of the World's Cities 2010/2011: Bridging the Urban Divide*, London, Earthscan.