



Congreso Nacional del Medio Ambiente
Cumbre del Desarrollo Sostenible

COMUNICACIÓN TÉCNICA

La reversibilidad de los procesos de deterioro urbano: Perspectivas Medioambientales

Autor: **Beatriz Fernández Águeda**

Institución: **Instituto de Innovación y Cultura Arquitectónica. Universidad Camilo José Cela**

E-mail: **bfaguada@arquired.es**



RESUMEN:

En el proceso histórico de construcción de la ciudad, las civilizaciones han tendido tradicionalmente a superponer sus trazas. El emplazamiento elegido como asentamiento por las civilizaciones anteriores constituía, en la mayor parte de los casos, la mejor alternativa desde un punto de vista estratégico y geográfico. De esta forma, nuestras ciudades son fruto de los estratos superpuestos a lo largo de su historia. No es hasta la segunda mitad del siglo XX, con esa ciudad que se ha venido llamando postindustrial o postfordista, cuando se comienza a plantear la construcción de la ciudad en términos exclusivos de extensión o crecimiento, asumiendo el proceso de incremento como el único válido y olvidando los consecuentes procesos de deterioro (medio ambiental, urbano y social) que también tienen lugar en la ciudad y en su entorno. La ocupación progresiva del territorio, la degradación medioambiental o el abandono de antiguas áreas centrales (especialmente las de uso productivo) son fenómenos hoy habituales en nuestras ciudades. Mientras que los primeros casos, los del crecimiento exponencial de la ciudad, la suburbanización, el desplazamiento y atomización de los centros de trabajo han sido muy estudiados desde principios de los años noventa, menor es el número de estudios referidos a lo que permanece abandonado en el interior de las ciudades. Estos vacíos urbanos, en su mayoría antiguos emplazamientos de la industria (zonas mineras, antiguas manufacturas) o de antiguas redes de transporte (especialmente ferroviarias) se tienden a ignorar, dejando que sea el azar quien los (des)ordene y terminan por convertirse, tras un lento proceso de abandono y posterior declive, en auténticos focos de degradación en el interior de la ciudad que influyen de manera negativa en su entorno inmediato. Sin embargo, estos vacíos urbanos son en realidad, la única oportunidad de intervenir en áreas consolidadas y poder recuperar así, la memoria perdida de la ciudad y confirmar la reversibilidad de los procesos de deterioro urbano: constituyen el punto de partida para construir la ciudad entendida como una región urbana compleja, en la que el entorno no sea visto únicamente como área potencialmente ocupable sino como potencial en sí mismo.

Hoy en día nadie pone en duda que el cambio de sistema productivo que tuvo su origen en la segunda mitad del siglo XX dio lugar a un nuevo modelo de ciudad. Desde los comienzos de la industrialización a fines del siglo XIX y durante el primer tercio del siglo XX, la implantación industrial siguió un modelo de centralización de la producción; la localización de las áreas productivas en la ciudad quedaba determinada por la topografía, el acceso a una estructura de comunicaciones que permitiera una mejor distribución y la disponibilidad de materias primas; el lugar donde se concentraban estos tres factores era la ciudad. La mejora de los medios de transporte y los sistemas de comunicación, las transformaciones tecnológicas en la industria, el incremento de la competencia a nivel regional e internacional y, en definitiva, la evolución del modo de producir acabó dando una nueva forma a nuestras ciudades.

Las consecuencias espaciales de esta reorganización de la producción tienen escala territorial y mientras que las repercusiones del nuevo modelo productivo a escala regional (ocupación progresiva del territorio, incremento de las infraestructuras en número, dimensión y capacidad, degradación medioambiental, desplazamiento y atomización de los centros de trabajo, suburbanización etc) han sido ampliamente analizadas y contrastadas, pocos son los estudios centrados en lo que este desarrollo económico ha provocado en el interior de las ciudades.

Mientras las ‘vías altas’ del desarrollo económico, es decir, en nuestro caso, los nuevos complejos industriales – tecnológicos (los lugares a donde han ido a parar los centros de trabajo) y las infraestructuras que los sirven, sus procesos de trabajo y sus trabajadores, han sido extensamente estudiados¹; las ‘vías bajas’ de esta sociedad dual, esas ciudades que han perdido toda la importancia que en un momento tuvieron debido a una redistribución espacial de la industria y los servicios (a escala local y global) y que ahora sufren procesos de deterioro o esos espacios urbanos destruidos por un lento proceso de obsolescencia y abandono que existen en prácticamente todas nuestras ciudades, han sido frecuentemente ignorados; fragmentando, de este modo, una realidad compleja.



Estos “espacios del deterioro” son fragmentos de la ciudad o en algunos casos ciudades enteras que han quedado abandonados y sin uso, en la mayor parte de los

¹ Vid CASTELLS (1989), CASTELLS y HALL (1994), HAYDEN (2004), SASSEN (2001), (2002), SOJA (1998), SORKIN (2004) y especialmente los trabajos de ALLEN J. SCOTT (1981), (1988) y MICHAEL STORPER (1989), (1989)



casos debido a una reorganización productiva que provocó el traslado de los centros de producción (a escala global supone el desplazamiento de los centros de trabajo a otros países y continentes pero no hay que infravalorar el proceso a escala local, es decir el traslado a otras localizaciones que permitan optimizar la producción dentro de la misma región) y el consiguiente abandono progresivo de las estructuras preexistentes, que hoy han terminado por convertirse en focos de degradación.

Así pues, es importante destacar que estos espacios no son sólo a áreas antiguamente ocupadas por la industria sino todo la totalidad de un espacio económico que entró en declive y terminó por desaparecer: las colonias obreras, las instalaciones destinadas al almacenamiento y, por supuesto, las infraestructuras que permitían la distribución de las materias primas, la mercancía transformada y eran también soporte para el transporte de los trabajadores constituyen a día de hoy ejemplos de espacios que en muchas ciudades se encuentran en diversos estados de degradación.

Una vez más, y si nos centramos en los espacios infraestructurales, mientras que el impacto territorial y ambiental del incremento en número y capacidad de la estructura de comunicaciones vinculada al nuevo modelo de ciudad es constantemente analizada y criticada debido a su insostenibilidad, muy raramente se incluye en estos cálculos las pérdidas que supone en términos medioambientales, sociales y urbanos desaprovechar o abandonar una serie de estructuras que se asumen han quedado obsoletas al desaparecer el uso al que en su origen se encontraban vinculadas sin tan siquiera plantear la posibilidad de invertir en su regeneración o de destinarlas a otros usos.

El nuevo modelo se caracteriza principalmente por la deslocalización de la producción y su repercusión sobre las infraestructuras es clara: el modelo planteado tiende a primar vías de alta capacidad y un alto grado de especialización (autovías o autopistas) para el transporte por carretera, líneas de ferrocarril de alta velocidad (frente a las líneas tradicionales) y aeropuertos de dimensiones cada vez mayores; al tiempo que se produce un progresivo abandono y degradación de las infraestructuras previas existentes en los centros de las ciudades.

Así, los espacios urbanos desalojados por antiguas instalaciones ferroviarias no sólo incluyen las estaciones de ferrocarril sino también las vías abandonadas, las terminales de carga y las zonas de almacenaje y acopio que hace tiempo dejaron de tener uso o el desmantelamiento y abandono de antiguos puertos de mercancías situados en ciudades que han visto disminuida su importancia en esta sociedad global, constituyen ejemplos de infraestructuras que ocupan lugares centrales (tanto en localización como en importancia) de la ciudad, que contribuyeron a dotarla de unas características que han hecho de ella lo que es y que hoy se han convertido en parte de lo que podríamos llamar “paisajes del deterioro” de algunas de nuestras ciudades industriales.



El problema se hace más acuciante y es de mayor actualidad en España, dado que, debido a su industrialización más tardía respecto a la de otros países europeos (Alemania, Gran Bretaña o Francia) o a Estados Unidos, las consecuencias sobre el soporte físico de la desindustrialización y el abandono consecuente de las infraestructuras del anterior sistema económico constituyen un fenómeno relativamente reciente (aunque los primeros indicios datan de la década de 1980) en nuestro país y si bien disciplinas como la sociología del trabajo, la economía, la arqueología industrial o la geografía han abordado el tema desde un punto de vista teórico, en muy raras ocasiones se han ocupado de él disciplinas operativas, con las herramientas necesarias o bien capaces de generar los instrumentos adecuados para reconducir los cambios espaciales que se estaban produciendo; se trata, sin embargo, de una práctica bastante extendida en otros países que comenzaron antes a sufrir estos mismos problemas²



Nos encontramos pues, ante un debate que sobrepasa el ámbito de la arquitectura, la ingeniería, la conservación y restauración del patrimonio o la arqueología industrial; nos hallamos ante un problema, el del espacio urbano degradado, del que en primer lugar,

² Ya en 1990 la revista italiana Rassegna publicó un número monográfico titulado *The Abandoned Areas*, de fechas más recientes son los estudios de ALAN BERGER (2002), (2006) o *Shrinking Cities* (2005), realizado en Alemania por la Kulturstiftung des Bundes y la Fundación Bauhaus Dessau



hay que tomar conciencia para a continuación poder asumirlo como objeto de estudio y a su vez, proponer medidas de corrección.

Pues estos espacios de la infraestructura abandonada constituyen apenas una porción de una realidad territorial más compleja e imposible de fragmentar. Estas infraestructuras desocupadas son sólo parte de las consecuencias de un fenómeno de escala mayor, de un cambio de sistema económico que ha terminado por diseñar y construir territorios capaces de prescindir de los centros de sus ciudades; constituyen fragmentos de esos “espacios del deterioro” que han quedado desalojados en el interior de nuestras ciudades, parte de las consecuencias veladas de un modelo económico que entiende el proceso de incremento como el único válido en la construcción de la ciudad y opta por olvidar los consecuentes procesos de deterioro en términos termodinámicos que conlleva dicho crecimiento.

Por lo tanto, si descartamos estudiar la ciudad en términos de momentos de ruptura (ciudad fordista frente a ciudad post-industrial, impacto regional frente a impacto sobre la ciudad, fordismo frente a especialización flexible) y lo hacemos en términos de procesos complejos, pues en el primero de los casos “esta forma de pensar por oposición (...) obliga a suponer la existencia de un modelo dominante, o que lo tendrá que ser en el futuro. Impide ver realidades organizativas paralelas, simultáneas (...). Y además impide ver en qué medida todas y cada una de esas formas organizativas forman parte de la misma realidad, son su cara y cruz”³.

Si superamos la mera nomenclatura y estudiamos las infraestructuras abandonadas de esta ciudad ‘postfordista’ dentro del proceso de evolución de la ciudad, los espacios de la desindustrialización como parte integrante de un proceso más amplio de nueva industrialización y el término postindustrial como “una nueva condición que dirige la producción industrial hacia el campo de la tecnología y la aparta de la mecánica”⁴ estaremos obligados a conocer y comprender la construcción de la ciudad industrial y el fordismo como modelo productivo para entender las estructuras que se conservaron y las que quedaron destruidas dentro del proceso de evolución de la ciudad. Pues la forma urbana a la que el modelo de producción fordista dio lugar y las decisiones espaciales que se tomaron, determinarían en cada caso particular el tipo de proceso de deterioro al que cada ciudad se vería posteriormente sometida.

³ CASTILLO (1994), p. 56-57

⁴ BERGER (2006), p. 46



Frente a un modelo de centralización de la producción, limitado por la disponibilidad de materias primas, mano de obra y capital ligado a la necesidad de distribución generada por la producción en masa; es decir, frente a un modelo económico que necesitaba de los valores de la proximidad y la concentración; las mejoras en los medios de transporte y los sistemas de comunicación, las transformaciones tecnológicas en la industria, el incremento de la competencia a nivel regional e internacional permitirían, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX una evolución en el modo de producir que terminaría por dar una nueva forma a nuestras ciudades.

Si bien el origen de la descentralización de la producción aparece ya esbozado por Henry Ford en su libro 'Progreso' en el año 1926; no sería hasta décadas más tarde cuando se generalizaría la aplicación de dichos principios fordistas (presión de tiempos, división del trabajo, descualificación de la fuerza de trabajo...) a escala regional, consolidándose el proceso de deslocalización de los centros de trabajo y con él, los primeros indicios de dispersión urbana.

Sin embargo, Henry Ford había comenzado a poner en práctica sus ideas sobre la descentralización ya en la década de los años treinta, mediante la construcción de centros de producción especializados (*branches*), a través de los que fue posible externalizar parte de los costes generados y en los que se realizaban, mediante cadenas de montaje, fragmentos determinados del producto que, más tarde, se ensamblaban en las plantas propias de Ford. De esta forma, pudo llegar a sistemas de producción bastante flexibles en centros especializados, que fueron situándose progresivamente más y más lejos de la antigua ciudad industrial.

Al separar estas cadenas de montaje, el transporte cobró renovada importancia y una vez externalizados los costes de las infraestructuras (cuya construcción, en la mayor parte de los casos, fue de iniciativa pública) la localización de los centros de trabajo perdió trascendencia y las propias infraestructuras, al aumentar el número de puntos accesibles a través de ellas facilitaron la dispersión urbana; de forma que desde el punto de vista de la optimización económica comenzó a resultar beneficioso para las empresas el traslado del centro de la ciudad a la periferia (mayor espacio, menores tasas, mayor facilidad de acceso...). Lo que en ningún momento se previó fueron las consecuencias que esta huida tendría en los centros de las ciudades y en las regiones industriales. Poco



a poco había comenzado a proyectarse un territorio que podía llegar a prescindir en términos económicos de la ciudad; cabía preguntarse, sin embargo, si los costes sociales, urbanos y medioambientales del nuevo modelo podrían también ser asumidos.

La consolidación de esta nueva manera de producir durante la segunda mitad del siglo XX se ha venido denominando postfordismo, modelo japonés, de producción justo a tiempo o, en un sentido más general, de producción ligera (*lean production*). Este sistema de producción se concretaría, a partir de la década de 1980, en un interés por una reorganización productiva en centros de producción de menor tamaño, una mayor adaptación a la demanda y una relativa ruptura con la clásica división del trabajo fordista, al tiempo que surgió un intento de implicar al trabajador en el proceso productivo. Sin embargo, muchas son las contradicciones tanto del modelo como de lo que sobre él se ha escrito⁵.

Si bien las nuevas formas de organización del trabajo incluyen una serie de elementos comunes, a saber, la participación de los trabajadores, el trabajo en equipo, la rotación en los puestos de fabricación, la creación de microempresas dentro de la empresa o la descentralización de las funciones de mando, en cada realidad estos factores se combinan de forma muy distinta y el modelo productivo resultante nunca se ajusta exactamente a los marcos teóricos. Como expone Juan José Castillo en *A la búsqueda del trabajo perdido* “Se trata de mostrar cómo los grandes principios que parecen hacer coincidir realidades productivas en condiciones sociales diversas, toman formas y significaciones para los actores sociales y para las sociedades en que desarrollan su vida y trabajo, enormemente distintas”⁶

En cualquier caso, en este modelo postfordista, la gestión de la fuerza de trabajo se produce mediante la intensificación del mismo (*management by stress*) y la mejora de costes interna de la producción ligera se consigue, por regla general, externalizando costes. Los gastos del transporte, de la contaminación atmosférica, de los problemas de tráfico creados por el incremento de la subcontratación constituyen sólo parte de los costes que dejan de ser imputados a esa ‘fábrica ligera’ para ser cargados a la colectividad.

Asimismo, el abandono (entendido como renuncia a las derechos y obligaciones a los que queda sujeta la propiedad) y el consecuente deterioro (disminución progresiva de vida urbana y valor económico) de las estructuras previas, aquellas vinculadas al modelo de producción anterior, no sólo queda externalizado sino que en la mayoría de los casos permanece en el olvido demostrando que “nuestra actitud ante la decadencia es evitarla: invertir la tendencia, ocultarla, eliminar a los perdedores y cicatrizarla”⁷ y muy raramente la acumulación del abandono esporádico de las estructuras preexistentes y con ella, la aceleración del fenómeno de degradación en el interior de la ciudad queda vinculado al modelo de crecimiento urbano ilimitado.

Sin embargo, el proceso de deterioro no es sino el incremento de residuos o en otras palabras, de entropía, asociado al propio proceso de crecimiento; es decir: el incremento de los desechos no tiene únicamente una escala territorial o un impacto sobre el medio

⁵ Para una visión de conjunto vid CASTILLO (1994) y (1998)

⁶ CASTILLO (1998), p.26

⁷ LYNCH (2005), p.15



ambiente sino también una dimensión urbana ligada a las estructuras preexistentes desalojadas cuando no se prevé su reutilización.

En otras palabras, parte de los residuos generados por el propio proceso de crecimiento son el resultado del abandono de terrenos anteriormente explotados. Pues “el residuo es deudor de una forma de gestión pero en tanto que espacio abandonado, por lo general, procede del principio de ordenamiento”⁸ y si entendemos la ciudad como una superposición de espacios económicos y, en el caso de la ciudad industrial como una “manifestación de los procesos industriales”⁹, regida, por lo tanto, por un principio de ordenamiento cuyo objetivo principal era la optimización de la producción industrial, nos veremos obligados a admitir que cuando ese espacio económico quedó vacante, y en el caso de la ciudad industrial el crecimiento económico de cada ciudad habitualmente se ligó a una única y principal actividad productiva, las estructuras vinculadas a él comenzaron a sufrir un lento proceso de abandono que terminaría por degenerar en obsolescencia y deterioro.

En ciudades cuyo principio de ordenamiento era de índole estrictamente económico, es decir, ciudades cuya morfología, configuración e infraestructuras fueron proyectadas con el objetivo de optimizar la producción, cuando ésta se debilitó o encontró otro escenario más favorable, la ciudad no consiguió adaptarse a las nuevas circunstancias. De esta forma, muchas ciudades industriales sucumbieron ante los nuevos paradigmas productivos y podemos entender, con Kevin Lynch, el declive de la ciudad como la falta de adaptación a una nueva realidad.

De hecho, el deterioro de estos espacios (y de estas ciudades) es, en muchos casos, de carácter económico y no espacial, pues son lugares que continúan manteniendo sus valores espaciales y su importancia dentro de la estructura física de la ciudad aunque hayan visto disminuido su valor económico. Sin embargo, se suelen percibir como paisajes urbanos en espera de ser activados, a falta de que se les otorgue dicho valor económico o el status que en un momento tuvieron y parecen haber perdido; de ahí que muchas de las experiencias o intentos de regeneración urbana de espacios degradados debidos a procesos de desindustrialización hayan terminado constituyendo un fracaso, dado que aunque han tratado de resolver el problema con una aproximación económica, no tuvieron en cuenta las estructuras preexistentes y el propio espacio de la ciudad.

Y es que, en términos generales, se han planteado dos maneras de abordar el problema; a saber, dejando que el deterioro se consolide y termine por cicatrizar, tratando de que afecte a los espacios adyacentes en la menor medida posible, es decir cercando la degradación para evitar que ésta se extienda y relegando la toma de decisiones a un futuro poco prometedor o tratando de borrar el deterioro mediante proyectos de reconversión de carácter parcial y fragmentario que en la mayoría de los casos optan por la tabula rasa, ignorando las preexistencias, las huellas del pasado que aún están presentes, olvidando que “los residuos están llenos de información”¹⁰ y, cabría añadir, las ciudades de memoria.

⁸ CLÉMENT (2007), p. 13

⁹ BERGER (2006), p.12. Aquí los « procesos industriales se entienden en un sentido amplio, incluyendo manufacturación, transporte de bienes y servicios y consumo de recursos naturales)

¹⁰ LYNCH (2005), p. 88

No son muchos los casos¹¹ en los que se haya conseguido abordar con éxito la regeneración de tejidos urbanos degradados vinculados a procesos de desindustrialización; sin embargo, la mayor parte de ellos tienen en común que tratan el problema desde una escala urbana o incluso regional y lo afrontan desde distintas perspectivas (social, política, económica, urbanística...) lo que les permite abordar la cuestión desde una perspectiva compleja. De este modo, los espacios de las infraestructuras abandonadas deben ser entendidos en su dimensión urbana y territorial, pues en muchos casos se tiende a olvidar que si bien se trata de espacios que han quedado desprovistos de su uso original y, por tanto, se consideran obsoletos desde un punto de vista tecnológico, no lo están desde una perspectiva urbana, puesto que fueron espacios clave en la construcción de la ciudad y son precisamente estas cualidades (centralidad, acceso a las redes de comunicación...) las que pueden ayudar a reconducir el proceso de deterioro en el que estos espacios se hallan sumidos.

Dado que evidentemente, “no podemos tirarlo todo, puesto que ya no existe dicha posibilidad. Hasta donde llega nuestra experiencia los materiales pueden cambiar de forma, no pueden desaparecer”¹² parece cada vez más acuciante la necesidad de vincular de forma definitiva el modelo de crecimiento a escala regional con los procesos de deterioro generados por el propio sistema en el interior de la ciudad, es decir, idear mecanismos y generar instrumentos que permitan comenzar a imputar los costes de la degradación urbana al modelo planteado.

Probablemente, la recuperación de estos espacios desalojados en el interior de la ciudad, la regeneración de estos “paisajes del deterioro” tenga mucho que ver con devolverles el valor (y en este caso, no en el sentido económico del término) que el declive les ha arrebatado; pues a pesar de que ahora puedan parecer verdaderos eriales dentro de la ciudad, éste no es sino uno de los estadios posibles de su evolución y no su estado final; o lo que es lo mismo, el proceso de deterioro urbano puede ser reversible.

Quizá son las mismas características que hacen hoy de estos espacios terrenos yermos, esas cualidades que los convierten en los “refugios para la diversidad”¹³ del *Manifiesto del Tercer Paisaje* de Gilles Clément, las que hagan posible en un futuro su recuperación y reincorporación a la vida de la ciudad.

Las cualidades que hicieron de ellos lugares clave en la estructura urbana y en el funcionamiento de la ciudad industrial (centralidad, acceso privilegiado a los medios de transporte y a la distribución) aún no se han perdido pues si bien el espacio físico de la producción se ha trasladado a la periferia, el centro de la ciudad sigue siendo lugar de concentración de actividad y de intercambio, no sólo de materia sino también de energía e información.

Si existen futuros para los espacios abandonados por la ciudad postindustrial quizás tengan que ver con planificar regiones urbanas complejas de modo que la propia construcción de la ciudad se pueda hacer cargo de estos espacios olvidados;

¹¹ Algunos de estos ejemplos serían las políticas de regeneración de la cuenca del Ruhr en Alemania, el caso de la región urbana de Le Creusot - Montceau-les-Mines en la Borgoña francesa o algunos casos de reconversión en ciudades del norte de Italia. Sobre el caso francés aparecerá próximamente publicada mi comunicación para las Jornadas Internacionales de Arquitectura y Urbanismo desde la perspectiva de las arquitectas (a celebrar los días 11, 12 y 13 de diciembre de 2008 en la Escuela de Arquitectura de Madrid)

¹² LYNCH (2005), p. 89

¹³ CLÉMENT (2007), p. 6



probablemente estén relacionados con la planificación estratégica y comprensiva de las áreas metropolitanas, cuencas, regiones o áreas de influencia de la propia ciudad, de forma que se puedan distribuir las cargas económicas, sociales y urbanas que hoy se le imputan únicamente a ésta. Pues de esta manera, ese tercer paisaje del que los “espacios del deterioro” forman parte se podrá posicionar no sólo “como un territorio de refugio”¹⁴ sino como lugar de futuros encuentros.

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. *Shrinking Cities Vol.1 International Research*. Alemania: Hatje Cantz, 2005
- BERGER, A. *Reclaiming the American West*. New York: Princeton Architectural Press, 2002
- BERGER, A. *Drosscape. Wasting Land in Urban America*. New York: Princeton Architectural Press, 2006
- CASTELLS, M. y HALL, P. *Las tecnópolis del mundo. La formación de los complejos industriales del siglo XXI*. Madrid: Alianza, 1994
- CASTELLS, M. *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Madrid: Alianza, 1989
- CASTILLO, J.J. “¿De qué postfordismo me hablas? Más sobre reorganización productiva y organización del trabajo” en *Sociología del Trabajo*, nueva época, nº 21, primavera 1994, pp. 49-78
- CASTILLO, J.J. *A la búsqueda del trabajo perdido*. Madrid: Tecnos, 1998.
- CLÉMENT, G. *Le jardin en mouvement. De la vallée au parc André-Citroën*. Paris: Sens & Tonka Editeurs, 1994
- CLÉMENT, G. *El Manifiesto del Tercer Paisaje*. Barcelona: GG, 2007
- CLÉMENT, G. *Toujours la vie inventée. Réflexions d'un écologiste humaniste*. Paris : L'Aube, 2008
- DAVIS, M. *Ciudades Muertas. Ecología, catástrofe y revuelta*. Madrid: Traficantes de sueños, 2007
- HARVEY, D. *Spaces of Capital. Towards a Critical Geography*. Edimburgo: Edimburgh University Press, 2001
- HAYDEN, D. *The Power of Place. Urban Landscapes as Public History*. US: The MIT Press, 1995
- HAYDEN, D. *A field Guide to sprawl*. US: W.W. Norton & Co, 2004
- LYNCH, K. *¿De qué tiempo es este lugar? Para una nueva definición del ambiente*. Barcelona: GG, 1975
- LYNCH, K. *Echar a perder. Un análisis del deterioro*. Barcelona: Gustavo Gili, 2005
- RASSEGNA. Monográfico: *The Abandoned Areas*. Bolonia: CIPIA. Núm 42. Junio 1990. Revista trimestral, año XII
- SASSEN, S. *The Global City. New York, London, Tokyo*. US: Princeton University Press, 2001.
- SASSEN, S. *Global Networks. Linked Cities*. New York: Toutledge, 2002
- SCOTT, A.J. *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society* New York: Methuen, 1981

¹⁴ Ibid, p.28



- SCOTT, A.J. *Metropolis. From the division of labor to urban form.* Berkeley: University of California Press, 1988
- SCOTT, A.J. y STORPER, M. (Ed) *Production, Work, Territory. The Geographical Anatomy of Industrial Capitalism.* Boston: Allen and Unwin, 1988.
- SOJA, E.W. *Postmodern geographies. The reassertion of space in critical social theory.* US: Verso, 1998
- SORKIN, M. (Ed) *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público.* Barcelona: Gustavo Gili, 2004
- STORPER, M. *The regional world: territorial development in a global economy.* New York: The Guilford Press, 1997
- STORPER, M. y WALKER, R. *The Capitalist Imperative: Territory, Technology, and Industrial Growth.* New York: Basil Blackwell, 1989.