

## «Continuidad y cambios en la revitalización del Bilbao metropolitano»

*Durante las dos últimas décadas, las áreas metropolitanas han estado en el centro de una profunda reorganización. Para algunas ciudades, la crisis del fordismo y la transición hacia un nuevo régimen de acumulación flexible han ido acompañadas de cambios en la actividad industrial, procesos de desinversión, cierre de empresas, degradación medio ambiental, desempleo masivo y aumento de la pobreza y la marginalidad. La dinámica de la reorganización productiva, sin embargo, no ha sido el único factor que ha moldeado la fortuna de ciudades y regiones; el carácter específico de la intervención pública frente a los imperativos del cambio estructural ha jugado también un papel decisivo. Desde este punto de vista, la re formulación y la innovación en las políticas territoriales, desde mediados de los años 80, constituyen un factor de gran importancia para entender la dinámica de transformación y las posibilidades de revitalización de estas áreas. En este artículo se analizan las tendencias recientes de la política urbana en el área metropolitana de Bilbao, uno de los principales centros industriales del Estado español y también uno de los más duramente afectados por el declive industrial. Se muestra cómo nuevas fórmulas de intervención orientadas a la revitalización metropolitana coexisten con viejos esquemas, instrumentos y objetivos de la política urbana.*

Azken bi hamarkadetan, metropoli barrutiak berrantolaketa sakon baten erdigunean egon dira. Hainbat hiritan, fordismoaren krisiarekin eta metaketa malguko erregimen berriranzko trantsizioarekin batera industri jardueraren aldaketak, desinbertsio prozesuak, enpresen itxierak, ingurugiroaren degradazioa, langabezi handia eta txirotasunaren eta bazterkeriaren gorakada gertatu dira. Hala ere, ekoizpenaren berrantolakuntza ez da izan hirien eta eskualdeen zoria moldatu duen faktore bakarra; administrazioen parte hartzearen be-ariazko izaera, egiturazko aldaketaren beharren aurrean, erabakigarria izan da. Ikuspuntu honetatik, lurralde politiken birformulazioa eta eraberriketa, laurogeietako erdialdetik aurrera, oso garrantzitsuak dira barruti horien eraldaketa eta suspertzeko aukerak ulertzeko. Artikulu honetan, Bilboko metropoli barrutian bideratu berri diren hiri politikaren joerak aztertu dira. Hiri hori Espainiako Estatuaren industrigune garrantzitsuenetakoa da eta, halaber, industri gainbeherak gehien kaltetu dituenetakik bat. Erakutsi nahi da zelan erabiltzen diren aidi berean metropolia sustatzera zuzendutako parte hartze formula berriak eta hiri politikaren eskema, tresna eta helburu zaharrak.

*Over the last two decades, metropolitan areas have been at the center of widespread reorganization. For some cities, the crisis of Fordism and the transition towards a so-called new regime of flexible accumulation have brought about systematic divestment in manufacturing activities, plant closures, environmental degradation, massive unemployment and rising poverty and marginality. The dynamics of productive reorganizaron, however, has not been the only factor shaping the fortunes of cities and regions; the specific character of national, regional and local state responses to the imperatives of structural change has also played a critical part. From this perspective, the innovation and reformulation of territorial policies, since the mid 1980, constitute a fundamental factor in understanding the strategies and possibilities for revitalisation in these areas. Against this background, this paper aims to explain recent trends in urban policy making in metropolitan Bilbao, one of the main industrial centers of Spain and also one of the most severely affected by manufacturing decline. It shows how critical policy innovations in urban planning developed over the last decade run parallel to dominant approaches in planning in other advanced industrial countries.*

1. **Introducción**
  2. **Planificación urbana y estrategias de revitalización en los 80: la búsqueda del crecimiento**
  3. **La reformulación de la planificación urbana y territorial en el Bilbao Metropolitano**
  4. **Conclusiones**
- Referencias bibliográficas**

Palabras clave: áreas metropolitanas, evolución del Bilbao metropolitano, planificación urbana, política urbana.  
Nº de clasificación JEL: R11, R12, R14, R59

## 1. INTRODUCCIÓN

Durante las dos últimas décadas, las áreas metropolitanas han estado en el centro de una amplia reorganización económica, social y política. Para algunas ciudades, especialmente las situadas en regiones de antigua industrialización, la crisis del fordismo y la transición hacia un nuevo régimen de *acumulación flexible* (Harvey, 1989a), han ido acompañadas de cambios importantes en la actividad industrial, desinversión, cierre de empresas, degradación medio ambiental, desempleo masivo y aumento de la pobreza y la marginalidad. La dinámica de la reorganización de la producción, sin embargo, no ha sido el único factor que ha moldeado la suerte de ciudades y regiones; el carácter específico de la intervención pública a los imperativos del

cambio estructural ha jugado también un papel decisivo. Desde este punto de vista, la reformulación y la innovación en las políticas territoriales, desde mediados de los años 80, constituyen un factor de gran importancia para entender las estrategias y las posibilidades de revitalización de áreas urbanas.

En este artículo se analizan las tendencias recientes de la política urbana en el área metropolitana de Bilbao, uno de los principales centros industriales del estado y también uno de los más duramente afectados por la recesión económica y el declive industrial. El artículo muestra como nuevas fórmulas de intervención orientadas a la revitalización urbana coexisten con viejos esquemas, instrumentos y objetivos de la política urbana.

## **2. PLANIFICACIÓN URBANA Y ESTRATEGIAS DE REVITALIZACIÓN EN LOS 80: LA BÚSQUEDA DEL CRECIMIENTO**

Prácticamente sin excepción en las economías industriales avanzadas, los 80 han sido un período de reformulación y cambio significativos en la teoría y en la práctica de la planificación urbana; nuevos objetivos, estrategias, instrumentos e instituciones políticas se han desarrollado durante una década de fragmentación y retos ininterrumpidos que han supuesto nada menos que la reformulación de la planificación urbana (Brindley *et al*, 1989). Desde mediados de los 70, la crisis de la planificación llevada a cabo como planes y regulaciones convencionales de usos del suelo, se pusieron en cuestión de forma creciente. Muchos de los factores pueden ser tenidos en cuenta para este desarrollo. Primero, como con otras formas de política espacial, la caída de la planificación urbana se debió en gran parte al error en la práctica de planificación para conseguir los objetivos auto-proclamados y especialmente para cumplir las expectativas que había generado (Ravetz, 1980). En segundo lugar, las condiciones económicas rápidamente cambiantes en los 70, pronto pasaron factura al sistema de planificación regulador existente, designado para guiar y controlar los procesos de crecimiento, completamente inadecuados para afrontar los retos propuestos por la recesión económica, la reestructuración industrial y el declive urbano. En tercer lugar, la reorganización extensiva a las políticas estatales, la ascensión del liberalismo de mercados y

el feroz ataque lanzado contra todas las formas de intervención del estado, contribuyó significativamente a la crisis de la planificación. Interferencias regulacionistas y estatutarias con el mercado fueron cargadas con la responsabilidad de la mala evolución económica de ciudades y regiones, mientras la ideología del empresariado y el capitalismo *laissez-faire*, acompañó al abandono por parte del estado de un compromiso de redistribución social y espacial.

A medida que la crisis se extendía, la presunción de que la planificación podría dominar las fuerzas del mercado fue derrumbada y con ello, en gran parte, la idea de que debería hacerlo. En lugar de eso, la planificación se tornó claramente hacia el sector privado para que liderara la regeneración de las ciudades. Pero, debido al estancamiento, los mercados del suelo urbanos y las escasas expectativas de ingresos hicieron poco probable el compromiso del sector privado sin ninguna ayuda, planeadores y autoridades locales fueron persuadidos para adoptar una aproximación más dinámica y empresarial identificando las oportunidades de mercado y asistiendo efectivamente a los inversores privados para ayudarlos (Harvey, 1989b; Leitner, 1990). Cambiando de procedimientos y medios reguladores, la política urbana asumió gradualmente formas de apoyo al capital privado, incluyendo el uso de la influencia de los fondos, subvenciones directas, asociaciones público-privadas y la separación de las fuerzas regulatorias para hacer las inversiones privadas más atractivas. El fuerte foco redistributivo y las consideraciones de bienestar social

que han jugado una parte importante en muchas políticas urbanas realizadas desde mediados de los 70, fueron poco a poco reemplazadas por un creciente interés en la promoción del crecimiento económico y la competitividad urbana (Rodríguez y Virizuela, 1987).

A pesar del marco crítico, el desmembramiento parcial y el considerable escepticismo, la planificación continuaba siendo un sustento importante en el área urbana (Hall, 1988) pero sin una reorganización sustancial que condujo a la necesidad de nuevos modos de intervención, objetivos de planificación, herramientas e instituciones; la disminución de controles, la transferencia de fuerzas de planificación al sector privado y el fortalecimiento de la planificación orientada al mercado fueron rasgos dominantes del sistema de planificación emergente (Brindley *et al*, 1989). En efecto, la crisis de la planificación dio lugar a toda una serie de innovaciones básicas en la política urbana y a la creación de un amplio abanico de instrumentos para fomentar el crecimiento urbano y la revitalización; incluyendo corporaciones de desarrollo urbano, marketing territorial, partenariados público-privados, agencias de desarrollo local, fondos urbanos específicos y otros programas de consolidación urbana (Hall, 1993; Ashworth y Voogd, 1990; Gaffikin y Warf, 1993; Atkinson y Moon, 1994). A excepción de las iniciativas locales, estos esquemas fueron generalmente financiados e ideados por los gobiernos centrales y garantizaban al sector privado un papel importante en la regeneración urbana, utilizando inversiones públicas directas e iniciativas fiscales y financieras

para estimular la inversión privada; esto reveló el cambio en las prioridades de planificación y el desarrollo de un estilo de dominio urbano más enérgico y empresarial.

Los programas de consolidación urbana designados para estimular la inversión privada en los estancados mercados del suelo, reorganizando la propiedad y la regeneración urbana, encontraron su máxima expresión en una gran escala de operaciones de renovación urbana, sin duda el proceso de planificación urbana más importante en los 80. Emblemática, la gran escala de renovación se convirtió en un sinónimo de renovación urbana efectiva en EEUU después del éxito de los muelles de Boston y la recuperación en Baltimore del Inner Harbor. Otras ciudades —Pittsburgh, Glasgow, Rotterdam, Génova, Lille...— pronto siguieron su ejemplo redescubriendo sus propios lugares, barrios céntricos y abandonados en las áreas industriales dejados tras el declive industrial, la descentralización productiva y la reestructuración.

Enormes operaciones de revitalización urbana intentaron una profunda transformación física y económica de las ciudades a través de la reconversión de grandes zonas abandonadas en áreas con diversos usos del suelo, cuidadosamente diseñadas, integrando oficinas, viviendas, centros comerciales, servicios culturales y de esparcimiento e infraestructuras orientadas al turismo.

Estos esquemas fueron comúnmente unidos a una imagen radical de reconstrucción y estrategias de marketing urbano basados en una combinación de

proyectos insignia, arquitecturas post-modernas, parques naturales, festivales de arte y otros eventos de carácter internacional que ofrecieron el primer impulso de desarrollo y jugaron un papel propagandístico para atraer más inversión. Así, a pesar de la existencia física y la tendencia de diseño, la adaptación de técnicas de publicidad promocional así como el gran tamaño de los proyectos y la determinada combinación de usos del suelo, colocaron estos esquemas a parte de la planificación física tradicional y las operaciones de revitalización urbana de los 50 y 60 (Ashworth y Voogd, 1990).

Generalmente expuestos como ejemplo de la regeneración orientada al mercado en efecto, la enorme cantidad de fondos requeridos por estas operaciones emblemáticas, casi siempre implicaron la necesidad de fuertes apoyos públicos y enorme influencia para estimular la propiedad del sector privado y el mercado de trabajo. La influencia del sector privado, objetivando altamente la inversión del sector público en las etapas iniciales, vaciando y preparando lugares, construyendo infraestructuras básicas y quitando barreras extraeconómicas para mejorar las expectativas de las metas del capital privado. Como asociaciones público-privadas y coaliciones de crecimiento local, otras dos formas de innovación de los 80, influenciando una estrecha colaboración vinculada entre al sector público y el privado para llevar a cabo la reestructuración en localizaciones específicas. Estas formas de intervención denominadas cooperativistas, marcarán el crecimiento de un modelo post-keynesiano de gobierno urbano donde

el liderazgo del sector privado en regeneración se mantiene no sólo a través de ayudas públicas sustanciales sino también a través de la adaptación de métodos más empresariales por parte de las instituciones gubernamentales.

En los 80, los mega-proyectos urbanos surgieron remplazando la planificación estatutaria como medios primordiales para la intervención en las ciudades. A pesar de la crisis del Plan exhaustivo, los grandes proyectos emblemáticos surgieron como una alternativa viable (Campos, 1985; Magnada, 1991) combinando las ventajas de la flexibilidad y las acciones objetivo con una capacidad enormemente significativa. Esencialmente fragmentada, esta forma de intervención es paralela a un estilo de planificación postmoderna ecléctica en la que, la atención al diseño, a los detalles, a la morfología y a la estética es primordial (Teran, 1985; Harvey, 1989). El proyecto emblemático captura un segmento de la ciudad y lo convierte en el símbolo de una nueva metrópolis reestructurada, revitalizada, captada por una poderosa imagen de innovación, creatividad y éxito. Los proyectos en las márgenes de la ría son un ejemplo de esta aproximación; cuidadosamente concebido como diseño, destacan como el último logro post-moderno: la ciudad reconstruida como una plataforma donde un simulacro de diferencia y heterogeneidad imita la complejidad de la realidad urbana. En palabras de Hall, «como el teatro se parece a la vida real, pero no es una vida urbana como lo fue: el modelo es la calle principal de América expuesta, la cual recibe a los visitantes en el Disneyland

de California, saneado para tu protección (como dice la frase), sin peligro y siete veces el tamaño real» (1988:351).

Para ciudades que experimentan crisis profundas y reestructuración, rehacer su imagen a través de operaciones y eventos contrastados es parte y parcela de una estrategia de marketing diseñada para identificar su capacidad para competir con la atracción del capital móvil internacional y con la adquisición de funciones claves y productores de servicios avanzados. Sin embargo, aumentar la competición urbana afecta fuertemente a la potencial revitalización de su estrategia como reproducción en serie de centros culturales, exhibiciones y ferias internacionales, desarrollos de los márgenes fluviales etc. erosiona la búsqueda original de diferenciación y representación competitiva única ventaja, un efímero logro.

Ahora bien, mientras que el crecimiento económico es, sin duda, el motivo primordial tras los proyectos emblemáticos a gran escala, la producción de una imagen urbana postindustrial más atractiva también juega un papel crítico en la representación social. Estos fragmentos relucientes de la ciudad, lugares de alto nivel corporativo y oficinas financieras, viviendas de lujo, consumo de lujo y estilos de vida aburguesados, sirven para representar la ciudad revitalizada como un todo. Así, se crean las bases para un nuevo modelo, cuidadosamente diseñado de identificación colectiva que refleja los estilos de vida y metas de poderosos grupos, especialmente de las elites emergentes urbanas; la ciudad se convierte así en una metáfora para su

éxito. La diferenciación social y espacial y la exclusión, disfrazados bajo una nueva imagen de la ciudad mejorada, bien cuidada, ordenada, innovada y emergente. Sin embargo, excluyendo grupos sociales menos exitosos o menos vendibles, de nuevo el proyecto de identificación arriesga su base e introduce el potencial de la lucha significativa (Goodwing, 1993).

Recientemente, los peligros de este modo de intervención se han vuelto crecientemente evidentes. La proliferación de mega-proyectos emblemáticos y esquemas de marketing territorial están haciendo cada vez más difícil para las ciudades mostrarse a sí mismas como centros de producción y consumo singularmente atractivos, saliendo al paso tanto de innovadores primeros como de imitaciones exitosas. La recesión de la economía a finales de los 80 ha revelado también los peligros de la inversión especulativa en la regeneración urbana resumidos en la desastrosa bancarrota de los promotores de Canary Wharf en las Dockland de Londres (Merrifield, 1993) y la existencia de grandes zonas para oficinas sobrantes en muchas áreas urbanas haciendo a los inversores primeros propensos a abordar este tipo de proyectos.

Así, más que nada, esta estrategia ha sido retada en las bases de sus altamente polarizados efectos en el tejido urbano. En efecto, existe una creciente evidencia de que la regeneración de la basada en el desarrollo de la propiedad puede contribuir a incrementar, más que a reducir las desigualdades sociales y espaciales. Un estrecho interés en factores físicos de regeneración y el

centro de la ciudad de la mayoría de estos proyectos cuentan para este modelo. La concentración de inversiones públicas en estas localizaciones implica una redistribución de los recursos fuera de otros usos y áreas menos llamativas mientras que los beneficios de la renovación están lejos de ser eventualmente distribuidos entre vecindarios y grupos sociales. Como resultado, a menudo la regeneración del centro de la ciudad está en espantoso contraste con una realidad permanente de pobreza generalizada, desempleo y degradación ambiental en su área de influencia. Los riesgos de una metropolización a dos velocidades (Busquets, 1993), con áreas recuperadas en el centro y periferias en declive son evidencias en algunos llamados ejemplos exitosos. Así, Holcomb, 1993 por ejemplo, percibe como Pittsburgh, estimada en 1985 la «ciudad más habitable de EEUU» por el Rand McNally Places Rated Almanac tenía, al mismo tiempo el segundo puesto más alto de niveles de desempleo para su población negra mientras que en Cleveland, el 40% de su población aún vive bajo el umbral de la pobreza a pesar del desarrollo positivo del centro; en Baltimore, grandes zonas de la ciudad permanecen en malas situaciones económicas y declive urbano que está lejos de invertirse a pesar de la atracción de 9 millones de visitantes al año al renovado Inner Harbor (Hula, 1990); Así mismo, en Docklands de Londres, los efectos multiplicadores y los beneficios procedentes de la reorganización masiva de la población local se conocen por ser mínimos generalmente (Fainstein, 1991).

Así, los efectos altamente localizados y desiguales de las operaciones de

renovación urbana no son simplemente el resultado de sesgos geográficos o políticos; son también en un sentido muy fundamental el resultado de una visión fragmentada de la revitalización estrechamente basada en las inversiones en infraestructuras físicas ostentosas y marketing para activar los mercados y atraer capital internacional a estos nuevos lugares de producción y consumo; un aspecto que retrata las ciudades como máquinas de crecimiento y comodidades vendibles y donde la planificación simplemente se ha convertido en medios para «engrasar la máquina» y eliminar las barreras al crecimiento (Hall, 1988). El alcance al cual esta aproximación fragmentada afecta a los proyectos para una recuperación más equilibrada social y geográficamente de la región urbana en conjunto pueden ser mostrados mirando al Bilbao metropolitano. En Bilbao, la reciente adaptación de mega proyectos emblemáticos a gran escala como el centro de una estrategia para la reestructuración urbana y la revitalización tiene lugar en el contexto de un debate sustancial de innovación en la regulación y práctica de la política urbana, dándose así, una síntesis excelente de las tendencias que prevalecen.

### **3. LA REFORMULACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN URBANA Y TERRITORIAL EN EL BILBAO METROPOLITANO**

#### **3.1. Reestructuración económica y urbana**

Con casi un millón de habitantes, el Bilbao metropolitano es uno de los principales centros industriales de Estado

español y el más grande del País Vasco. Una ciudad costera tradicional, esta área ha sido y aún lo es, un centro industrial altamente especializado en industria pesada, principalmente, acero y construcción naval, productos metálicos y químicos básicos. A lo largo de las dos últimas décadas, la fuerte crisis industrial, una base económica floja, niveles de empleo en recesión, decrecimiento demográfico y pérdida de las funciones centrales han hecho de él el arquetipo de área industrial en declive. Una medida aproximada de su pobre evolución económica lo ofrece la evolución del empleo entre 1975 y 1991, Bilbao metropolitano perdió más de un tercio (37%) de su empleo industrial total, principalmente en industrias tradicionales como la naval, industrias del acero, químicas y empleos eléctricos. Un incremento neto (33%) en el sector terciario durante el mismo período ayudó a compensar las pérdidas industriales aumentando la participación de este sector del 42% al 58,2% del total de empleo; en contraste con esto, la proporción del sector industrial cayó del 45,8% al 31,5%. Sin embargo, a pesar del crecimiento de las actividades de servicios, el empleo total en 1991 — incluso después de una pequeña fase de recuperación entre 1986 y 1991— permaneció bajo niveles de 1975 y las fases de desempleo en este año estaban por debajo del 20% para el total del área metropolitana. Indicadores recientes para la región muestran que esta tendencia ha empeorado en los primeros 90.

Pero, cambios en el empleo total y sectorial, y particularmente pérdidas de empleo, no han tenido lugar de forma

homogénea en el área metropolitana. La reestructuración económica ha afectado a diferentes localidades de la región urbana en diferentes formas y con distinta intensidad. Baracaldo, por ejemplo, el segundo municipio más grande del área y una de las principales localidades industriales es un caso a explicar. Durante los 80, este municipio perdió el 75% de su empleo industrial, significativamente, más de la mitad de esas pérdidas ocurrieron entre 1985 y 1993, un período de relativa recuperación económica en la región y en Estado español. Lo que es más, en contraste con la mejoría del área metropolitana en conjunto, el empleo terciario cayó un 12%. Como resultado, entre 1981 y 1993 Baracaldo perdió el 56% de su empleo total (Rodríguez *et al*, 1994). Teniendo en cuenta las diferencias intrametropolitanas es difícil debido al riesgo de polarización y exclusión mencionado.

Las respuestas institucionales a menudo han llegado demasiado tarde y las aproximaciones sectoriales han predominado sobre las territoriales. A nivel del estado central, las soluciones han tomado la forma de la regulación macroeconómica, ajustes estructurales positivos y políticas de reconversión orientadas sectorialmente; políticas regionales u otras políticas espaciales han sido muy escasas y la política urbana no nacional se ha impuesto en lugar del hecho de que estas políticas no territoriales han tenido efectos geográficos extremadamente desiguales. El Gobierno Vasco y las instituciones provinciales han dado una prioridad máxima a las políticas sectoriales sobre las territoriales. Notablemente, la falta de planificación territorial adecuada junto con

una compleja estructura institucional, raramente coordinada, ha ocasionado enorme dispersión, competencia, duplicidad y derroche en el uso de los recursos regionales. Finalmente, las instituciones locales en Bilbao metropolitano han sido extremadamente reacias a ensanchar su campo de intervención más allá de las regulaciones tradicionales del uso de la tierra, provisión de servicios y políticas compensatorias y para incorporar el criterio de planificación socio-económica en el diseño de nuevos planes urbanos.

La repentina proliferación de proyectos, planes, esquemas y directivas apuntando a la revitalización del Bilbao metropolitano en los 90, aparece en notable contraste con la pasividad de la década anterior. Tal sobreproducción a menudo se presenta como la evidencia de un fuerte dinamismo y concentración de esfuerzos dirigidos a la revitalización económica y colocación eventual de Bilbao en el mapa europeo de ciudades competitivas. Y aún, mientras la abundancia de iniciativas puede, de hecho, expresar un compromiso amplio para la renovación urbana y la recuperación así como el reconocimiento de la necesidad de nuevos instrumentos y herramientas de política, el flujo inexorable de nuevos planes y proyectos puede igualmente expresar una falta de sentido de dirección, acción institucional descoordinada y falta de capacidad de decisión. Una discusión de algunos de los instrumentos de planificación más significativos que tienen que ver con la revitalización urbana, el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), la Directiva metropolitana, Ría 2000 y al Plan

Estratégico para la Revitalización (PER) del Bilbao metropolitano, revelan hasta que punto esto es el caso de Bilbao.

### **3.2. De nuevo la planificación urbana: de la planificación estatutaria a las directivas territoriales**

La planificación urbana en España es competencia de los municipios, quienes tienen jurisdicción exclusiva sobre la producción de planes urbanos, sujetos a las líneas maestras de los gobiernos centrales. Estos documentos normativos han sido y son aún, el principal instrumento de política para áreas urbanas. El hecho de que tras varios intentos fallidos en las dos últimas décadas, de diseñar un nuevo plan urbano, el Ayuntamiento de Bilbao se quedó formalmente bajo la guía de un plan metropolitano de 1964, es un indicador del estado tan pésimo de la planificación urbana durante este período. El nuevo plan aprobado por el ayuntamiento en marzo de 1994 no fue ordenado por el mismo hasta 1986.

Extremadamente ambicioso, el nuevo PGOU persigue conseguir dos objetivos básicos: elevar el nivel de renta de la población y mejorar la calidad del hábitat. El primero garantiza al plan un papel clave en la recuperación socio-económica ofreciendo nuevos lugares para la localización de las actividades económicas en expansión; mejorando la accesibilidad regional y metropolitana; creando las infraestructuras y servicios necesarios para el desarrollo de nuevas funciones centrales; y dando a Bilbao una

imagen de capital a través de la construcción de espacios emblemáticos (PGOU 1992). El segundo macro objetivo, mejorar la calidad del entorno urbano, se refiere a la reconversión física de lugares degradados y abandonados en la ciudad haciéndolos disponibles para esos propósitos. Estas áreas incluyen: dos zonas mineras abandonadas que ocupan más de 90 hectáreas y que se dedicaran a viviendas, una zona del centro industrial muy degradada que se dedicará al uso mixto de residencias y servicios; una vieja estación de mercancías para reconvertirla al tráfico de pasajeros y usos residenciales y 30 Has de la ribera central, liberadas por la revitalización de las instalaciones del puerto hacia un puerto exterior, para transformarlo en una nueva área central emblemática.

No obstante, esto hace referencia a la regeneración social y económica, el PGOU se atiene a la larga tradición planificadora de usos del suelo que toma la ciudad más como soporte físico y continente pasivo de varias funciones y actividades, que como la construcción dinámica social y política que es. Un producto genuino de los 80, el Plan muestra todos los rasgos de la práctica planificadora dominante: la predominante presencia de grandes proyectos emblemáticos con una fuerte dimensión simbólica y publicista, la intensa importancia de la estética y el diseño, prioridad a la forma sobre la función y el contenido, marcado sesgo central, apoyo público importante a la reorganización de los usos del suelo, escasa atención a la equidad y a consideraciones de justicia social, escaso contenido socio-

económico... En efecto, mientras el PGOU conserva formalmente la estructura de un anteproyecto de plan completo, en la práctica, puede ser descrito más adecuadamente como un intento de proporcionar un esquema de trabajo más o menos coherente para un número de proposiciones fragmentadas y preexistentes que a menudo han sido concebidas y aprobadas sin participación local y con poca atención al proceso de planificación.

La realización del PGOU ha coincidido con un período de intensa controversia en España sobre los límites del anteproyecto y la planificación estatutaria municipal (Campos, 1985; Vázquez, 1993) que ha conducido a la elaboración de instrumentos de política y regulaciones nuevas pretendiendo articular la planificación sectorial, urbana y territorial (Vegara, 1993). La CAPV ha sido una de las primeras autoridades regionales en hacer uso de su fuerza regulacionista que recoge el reto de imaginar un esquema de planificación territorial integrado nuevo para coordinar la planificación municipal y para guiar las políticas sectoriales (Jauregui, 1993). La aprobación en mayo de 1990 de la ley 4/1990 para la Planificación Territorial del PV, ofrece las bases legales para este esquema a través del desarrollo de tres instrumentos de planificación territorial: a) la Directriz de Ordenación del Territorio DOT, b) los planes territoriales sectoriales (PTS) y c) los Planes Territoriales Parciales (PTP). Las directivas generales (DOT) aprobadas a principios de 1994 tras un largo y complicado proceso de negociación entre varias instituciones y partidos políticos, define las grandes líneas de actuación

para la formulación de todos los PT, programas o acciones surgidas de administraciones sub-regionales y son encargadas de asegurar una adecuada integración de los nuevos y existentes instrumentos de planificación territorial. Los PTS y los PTP son instrumentos más específicos: los PTS son planes sectoriales de relevancia territorial preparados por diferentes departamentos del Gobierno Vasco y con el propósito de asegurar el diseño, en primer lugar, para conseguir un alto grado de coordinación entre planificación sectorial y territorial; los PTP son planes de áreas funcionales que diseñan líneas específicas de planificación para una serie de áreas funcionales como el Bilbao metropolitano.

Aunque, estrictamente hablando la directiva de planificación metropolitana para Bilbao está aún en preparación, estos elementos clave fueron ya incluidos en un estudio preliminar realizado conjuntamente por el Departamento de urbanismo del Gobierno Vasco y la Diputación de Bizkaia a finales del 87 y presentado en 1989. De acuerdo con este estudio, el futuro de Bilbao y la regeneración de su estructura productiva se considera dependiente de la reconversión del «chasis urbano», una condición que transforma la renovación física en un objetivo económico inmediato (Leira y Quero, 1992). Como el PGOU de Bilbao, el documento identifica varios lugares oportunidad liberados por cierres de empresas, racionalización industrial y reorganización funcional a nivel metropolitano, como los lugares de una serie de operaciones urbanas integradas; el contenido preciso de estas operaciones se desarrollará en el PTP.

La directiva metropolitana puede por ello, ser considerada una clase de plan urbano metropolitano que designa usos del suelo particulares desde una perspectiva unificada, bajo las fragmentadas iniciativas de los planes estructurales municipales. Mientras una evaluación más rigurosa es eventual en la aprobación final, esta es posible para identificar continuidades críticas con la planificación funcional tradicional que, en nuestra opinión, socava su considerable potencial y lo perjudica por convertirse en verdadera herramienta efectiva de la planificación territorial. Estas incluyen la atención exclusiva a especificidades de usos del suelo, sistemas de transporte e infraestructuras físicas; la falta de cualquier dimensión socio-económica; la jerarquía administrativa sin resolver entre políticas sectoriales y espaciales; y la falta de mecanismos formales de ejecución.

### **3.3. Ría 2000: una agencia de desarrollo urbano**

El consenso emergente sobre la necesidad de concertar esfuerzos y llevar a cabo acciones coordinadas hacia la revitalización en Bilbao reciben un impulso considerable en diciembre de 1992, cuando el Gobierno central y las administraciones vascas buscan un acuerdo formal para crear Ría 2000, una asociación de desarrollo urbano para promover la regeneración del Bilbao metropolitano. La iniciativa partió en su origen de la Dirección General de Ciudades del MOPTA, el cual después de operaciones monumentales en Sevilla y Barcelona, deseaba producir la misma aproximación integrada en otros

centros urbanos. Lo que es más, el hecho de que el estado central, a través de varias firmas públicas como la compañía nacional de ferrocarriles (RENFE), el INI y el Puerto Autónomo tuviera la propiedad de una gran proporción de los lugares con potencial le confirió un papel líder innegable.

Formalmente creado como un organismo privado, Ría 2000 opera en la práctica como una agencia quasi-pública, un cuerpo planificador y ejecutivo cuyo objetivo es dirigir el desarrollo de una serie de operaciones de renovación urbana en el área del Bilbao Metropolitano. Aunque estas operaciones vienen determinadas a través de procesos de planificación estándar, Ría 2000 conserva considerables fuerzas planificadoras, mantenimiento de prioridades de intervención, disposición del suelo y otras propiedades y la dirección de fondos públicos para la reorganización. En las condiciones de resaca del post-92, el mandato de Ría 2000 es para conseguir una eficiencia máxima en el uso de las fuentes y una máxima financiación auto-suficiente que minimice la necesidad de inversión pública.

A pesar de todo, debido al carácter altamente beneficioso del bajo riesgo, de las primeras fases de la renovación urbana, excluye el compromiso del sector privado, se requiere a Ría 2000 para que acometa la reclamación del suelo y la construcción de infraestructuras básicas con el fin de obtener reembolsos equivalentes por las ventas futuras de tierras a promotores privados. En efecto, se parece mucho a una empresa privada excepto por el hecho de que sus fuentes son públicas (trabajo y dinero) que toman

el riesgo de la reorganización con el fin de propiciar una mayor valorización privada.

En los dos años que ha estado operando, Ría 2000 ha valorado las proposiciones de diferentes localizaciones en el área metropolitana, estableció un esquema prioritario e inició tres operaciones interconectadas en Bilbao. La primera, Abandoibarra es un caso clásico de margen fluvial de cerca de 30 Has. en el centro de Bilbao; concebido como un nuevo centro, el proyecto contempla la integración de servicios avanzados, viviendas de lujo, áreas comerciales e infraestructuras culturales y de recreo en el corazón de la ciudad, cerca de uno de los barrios más privilegiados de Bilbao. Este punto es la joya de la corona de la regeneración urbana, un arquetipo de un Bilbao nuevo post-industrial, innovador, competitivo y post-industrial; este símbolo es subrayado por la presencia de proyectos insignia como el Museo Guggenheim y una propuesta global diseñada por el arquitecto americano Cesar Pelli. La segunda iniciativa, Amezola, comprende la reconversión de una estación de ferrocarril infrautilizada de uso actual industrial y de carga, en transporte urbano, librando cerca de 10 Has. para uso residencial y zonas verdes. La tercera intervención recoge la transferencia de la zona izquierda de la línea del ferrocarril que ahora divide Abando-Ibarra de la zona de carga de Amezola. El coste total de estas operaciones ha sido estimado en 2.500 millones de pesetas que serán financiados por las diferentes instituciones integradas en Ría 2000 y por contribuciones de los Fondos Estructurales de la UE. Sin embargo, se

espera cubrir la mayor parte del coste con ventas de terreno en Abando-Ibarra y Amezola asegurándose un alto grado de autofinanciación.

A pesar de que las asociaciones de desarrollo urbano han sido muy utilizadas en los 80 en España, estas han sido adoptadas sólo recientemente. Ría 2000 es una de los primeros casos, pero su significado se extiende no tanto en este dudoso papel pionero, como en el considerable potencial como una agencia coordinadora y ejecutiva; su capacidad para actuar como un cuerpo unificado en esquemas de reestructuración urbana en el Bilbao metropolitano ha mejorado mucho las prospecciones de ejecución. Sin embargo, como organismo privado plantea cuestiones críticas observando la privatización de la planificación y su responsabilidad política, su aplicabilidad limitada a zonas de fuerte potencial económico y su aplastante interés con la factibilidad económica como un principio guía de intervención. Lo que es más, su exclusiva intención de componentes físicos de reorganización urbana lo hace factible a las críticas dirigidas a los presentados arriba; la cuestión es si esta forma de regeneración de la propiedad puede sentar las bases suficientes para un crecimiento sostenido y cómo se consigue.

A pesar de una fuerte retórica de crecimiento urbano y revitalización, los tres instrumentos de política ya mencionados, el PGOU, la Directiva Metropolitana y Ría 2000, se atienen a una tradición de planificación física, tradicional de usos del suelo que contempla el crecimiento económico como un resultado indirecto. En contraste, una cuarta iniciativa, el Plan

Estratégico para la revitalización del Bilbao metropolitano es específicamente un ejercicio de planificación socio-económica.

### **3.4. El Plan Estratégico para la revitalización del Bilbao Metropolitano**

El redescubrimiento de la planificación estratégica territorial y su aplicación a la renovación urbana a gran escala, ha sido una de las innovaciones básicas en política urbana en los 80. Siguiendo el ejemplo de éxitos rotundos como Pittsburg, Baltimore o Glasgow, Bilbao también ha adoptado una planificación estratégica para llevar a cabo este proceso de revitalización. Esta decisión fue el resultado de una serie de debates iniciados en 1989 por el Gobierno Vasco en la prospección para la revitalización económica en el área metropolitana. Representantes de varios sectores económicos e institucionales como la Cámara de Comercio, la Diputación Foral, el Puerto Autónomo, grandes firmas bancarias, consultores, expertos economistas, planificadores... fueron reunidos todos por primera vez para analizar el declive urbano y las expectativas de crecimiento en la región de Bilbao. El resultado de estos debates fue el encargo de un Plan Estratégico para la revitalización del Bilbao metropolitano a Arthur Andersen.

La realización de un Plan Estratégico comprende cuatro fases. La primera supone un análisis profundo de la dinámica de la economía urbana para determinar los puntos fuertes y débiles, sus amenazas y oportunidades. Esta fase fue llevada a cabo por la investigación de

algunos actores decisivos (presumiblemente aquellos con capacidad de producir estrategias). El Plan identifica ocho temas críticos o áreas funcionales: inversión en recursos humanos, la potenciación de las funciones de servicios, la regeneración urbana, la regeneración medioambiental, la mejora de la movilidad intrametropolitana y la accesibilidad exterior, centralidad cultural, gestión coordinada de las administraciones públicas y el sector privado y la articulación de la acción social. La segunda fase realiza un diagnóstico interno y externo de las condiciones para cada uno de estos sectores y su potencialidad para la revitalización metropolitana. La tercera fase, define objetivos, fines, medios y estrategias relacionadas con los ocho temas críticos. Finalmente, de que estos medios, objetivos y estrategias han sido aprobados por todos los participantes, la última fase comprende la producción de una serie de planes de acción que serán llevados a cabo por los agentes involucrados.

Habiendo costado tanto expresarse en términos de la realidad del declive económico urbano, en junio del 92, Bilbao podría enorgullecerse de tener uno de los primeros planes realizados en España. En contra de los límites de la planificación urbana estatutaria y en la amplia tendencia a las operaciones emblemáticas fragmentadas, la amplia perspectiva de planificación estratégica surgió como un soplo de aire fresco. Lo que es más, la atención dada a los factores socioeconómicos y su énfasis en las aproximaciones integradoras la hacen aparecer como un proceso de planificación superior. Así mismo, su foco

metropolitano fue igualmente bienvenido tras una época de planificación autocontenida y localismos que hicieron un pequeño intento de coordinar abandonar la dimensión metropolitana. La región metropolitana fue establecida como la unidad funcional y de planificación adecuada y, por ello, como el espacio relevante para definir una estrategia de desarrollo económico.

Sin embargo, a pesar de estas contribuciones fundamentales, el Plan Estratégico no ha tenido éxito en su establecimiento como un instrumento incontestado para la revitalización urbana; si la fuerza estratégica y capacidades ejecutivas limitadas se mantiene como un recuerdo de todo lo que debería ser logrado, pero sin ninguna estrategia actual de cómo asegurarlo y, tras dos años de su aprobación, su ejecución permanece incierta.

Puede resultar paradójico decir que alguno de los desperfectos básicos del Plan Estratégico proviene de su compromiso de exhaustividad global. Demasiado impaciente para no excluir con que proyecto sustantivo, el Plan ha acabado por asumir un gran número de iniciativas frecuentemente sin suficiente valoración crítica de sus necesidades, su compatibilidad con otras proposiciones a su factibilidad. Lo que es más, el Plan tiene falta de medios legales para neutralizar decisiones que entren en conflicto con sus propias proposiciones, y a menudo permanece como un espectador pasivo de las resoluciones que afectan directamente al área metropolitana. Un claro ejemplo lo da la localización del Museo Guggenheim en Abando-Ibarra. A pesar del hecho de que el desarrollo de la centralidad cultural

y de servicios es uno de los aspectos críticos de la intervención, el Plan no toma parte alguna en la decisión de localizar el Museo en Bilbao. Otras decisiones como la expansión del Puerto y del Aeropuerto, la construcción del tren de alta velocidad o la reorganización de los frentes de agua de Bilbao, quedaban mas allá de la influencia del Plan Estratégico y se han tomado decisiones sin estimar su posición.

El segundo factor que contribuye a eliminar el impacto del Plan Estratégico ha sido la falta de mecanismos ejecutivos para asegurar que la producción del Plan está integrada con el proceso de ejecución. Al contrario que los planes estratégicos, la planificación estratégica regional no ordena una estructura administrativa jerárquica para organizar su realización; por el contrario, una vez que el Plan se ha diseñado, la ejecución es un complicado proceso ya que es necesario determinar quien hace qué, cómo y dónde. Un claro orden de prioridades tiene que acordarse por todos los miembros y se requiere una valoración de los recursos y compromisos de los actores involucrados para asegurar su ejecución. En efecto, un gran déficit del Plan Estratégico de Bilbao es, precisamente, que aunque ha habido grandes discusiones en busca de consenso en el amplio número de iniciativas, no se ha elaborado ningún plan financiero, no existe estimación de los recursos necesarios para llevarlo a cabo y no ha habido negociación para ver quién, cuándo y dónde invertirá. La falta de especificidad de los proyectos y la falta de jerarquías de las prioridades son sin

duda el reflejo de esta indefinición. Entonces, podríamos preguntarnos cuál es el logro de hacer a más de 100 organizaciones acordar que es necesario revitalizar el Bilbao metropolitano, y hasta qué punto llevar a cabo las no menos de 347 estrategias contenidas en el Plan, si no se han obtenido compromisos prácticos en los que se refiere a los actores, recursos y programas de estas organizaciones.

Finalmente, la ausencia de capacidades estatutarias ha favorecido el relativo aislamiento de Metròpoli-30 de otras iniciativas e instituciones de planificación, El Plan Estratégico continúa orgánicamente y funcionalmente disociado de otros esquemas de planificación en el área metropolitana, los planes urbanos municipales, Ría 2000 y la Directiva metropolitana más arriba comentados. Incluso si, después de todo, muchos de estos proyectos contenidos en esos otros instrumentos son los mismos, el papel del Plan Estratégico está sin duda en cuestión, lo mismo de puede decir de la coordinación con otras agencias de planificación económica como la SPRI, la agencia de desarrollo regional. Dada la importancia que el Plan da a la coordinación interinstitucional y público-privada, esta separación parece un puzzle. Así, a pesar de su componente estratégico y de sus ambiciosas propuestas, el Plan Estratégico corre el riesgo de convertirse en otro ejemplo de un anteproyecto sin desarrollar; la falta de fuerzas estatutarias, la ausencia de un patrocinador incondicional, los recursos limitados y la falta de mecanismos de ejecución efectivos, pueden ser obstáculos muy grandes.

#### 4. CONCLUSIONES

Durante los 80, los procesos de reestructuración económica y urbana han ido acompañados por una nueva aproximación de la planificación urbana y por el desarrollo de nuevos instrumentos de política, instituciones y estrategias con el propósito de la revitalización urbana. A través de las sociedades industriales avanzadas, la búsqueda del crecimiento económico y la competitividad urbana han favorecido la emergencia de un estilo empresarial de gobierno urbano y asigna al sector privado un papel primordial en la regeneración urbana con un importante apoyo público para crear condiciones más favorables para la inversión privada; coaliciones de crecimiento local y colaboraciones público-privadas e instituciones de planificación quasi privadas son parte integrante de esta tendencia. La regeneración urbana ha sido igualada a la regeneración económica y a la regeneración (property-led) a través del desarrollo de mega proyectos insignia y estrategias de marketing urbano. Este papel ha intentado mostrar como esas tendencias generales se expresan en la política urbana recientemente hecha en el Bilbao Metropolitano.

Los grandes instrumentos de planificación desarrollados en Bilbao son el resultado de esfuerzos sustanciales por parte de gobierno local, regional y central para vencer las diferencias funcionales y territoriales de la planificación urbana estatutaria y para establecer un esquema de política más efectiva para la intervención urbana. Sin embargo, estas innovaciones políticas están fuertemente

influenciadas por tendencias que prevalecen en la planificación espacial. En efecto, Bilbao constituye un ejemplo de regeneración de (property-led) donde la reconversión física de zonas clave se determina por la necesidad de ofrecer un entorno adaptado a los requerimientos cambiantes de la reestructuración. La presencia de proyectos emblemáticos sirve para advertir que el compromiso de la ciudad para ofrecer un ambiente nuevo atractivo, innovador y empresarial para negocios y así, ayudar a atraer capital libre. Aún mientras la promoción económica y el crecimiento urbano es el último objetivo de las diferentes iniciativas, el crecimiento representa para la mayor parte, una respuesta poco cualificada; la recuperación económica se toma como un resultado casi automático de la renovación física y las decisiones críticas a cerca del diseño del uso del suelo, desarrollo de grandes infraestructuras, la construcción de enormes oficinas y espacios comerciales o la creación de espacios emblemáticos se realizan en las bases de una vista parcial de la reestructuración económica y procesos de crecimiento. Así, mientras la inversión especulativa puede sin duda tener éxito empujando las tasa de crecimiento local a corto plazo, es difícilmente una base suficiente para la recuperación a medio y largo plazo. De forma similar, el bienestar social y los resultados redistributivos esperan que sigan la forma de efectos cascada sin ningún mecanismo necesario para asegurarlo, así, descuidando los latentes efectos de exclusión social y espacial de la regeneración orientada al mercado. Espacialmente, el riesgo de una metropolización a dos velocidades no se

toma en cuenta a pesar de las influencias de la zona centro de esas iniciativas y la tendencia para el sector privado de regeneración para concentrarlo exclusivamente en las localizaciones más beneficiosas.

Más específicamente, el carácter fragmentado de estos instrumentos de política y su relativo aislamiento unos de otros es un factor crítico en socavar sus potenciales regenerativos. La división entre las iniciativas de planificación territorial por una parte y la planificación socio económica por otra, difícilmente tiene solución con estos nuevos instrumentos. Las iniciativas territoriales (el PGOU, la directiva metropolitana y Ría 2000), identifican la revitalización urbana con la reestructuración urbana y la revitalización económica retórica, estas proposiciones tienen que ver estrictamente con el desarrollo y aprovisionamiento de infraestructuras. Por otra parte, la planificación socio-económica (el plan estratégico), toma una amplia aproximación que subsume la renovación física como una de las áreas de intervención junto con el mercado de trabajo, bienestar social pero faltan los mecanismos de intervención de planes urbanos y la fuerza estatutaria para asegurar la implementación de proyectos prioritarios. Así, la impresionante lista de iniciativas y proyectos contenidos en los diferentes instrumentos de política no equivalen a una estrategia de revitalización metropolitana coherente pero, por el contrario, pone de relieve la fuerte naturaleza descoordinada y fragmentada de la planificación urbana en el Bilbao metropolitano.

La falta de coordinación entre las

diferentes iniciativas es sólo un aspecto en el que se expresa la fragmentación de la política urbana. Demasiado a menudo la competición entre diferentes niveles institucionales puede también ser un freno importante en la viabilidad de cualquier estrategia de revitalización urbana permitiendo políticas contradictorias y redundancia en el uso de las fuentes públicas. Excepto en el caso de Ría 200, la coordinación a nivel metropolitano de los diferentes niveles institucionales es incierta. Lo que es más, la ausencia de ligaduras orgánicas de esas propuestas de revitalización con las políticas de desarrollo económico del gobierno autonómico y la incontestada jerarquía administrativas entre políticas sectoriales y territoriales son de primordial importancia.

Por otra parte, a pesar de haberse dicho mucho sobre la necesidad de colaboración pública-privada, el papel de la participación ciudadana, tanto en la planificación como en el proceso de ejecución, han sido ignorados ambos. En efecto, decisiones críticas sobre reorganización de zonas particulares o la construcción de grandes infraestructuras, han sido hechas frecuentemente fuera del proceso de planificación. A parte del PGOU, la falta de participación, la voz de los ciudadanos es notoria en todos los instrumentos. Este punto es especialmente significativo en el caso de los proyectos emblemáticos, (así como el Museo Guggenheim), que tiende a ser discutido y aprobado en solitario sin referencia explícita a la estrategia global de revitalización.

En resumen, las definiciones de la revitalización orientada al mercado combinadas con una política muy

fragmentada y descoordinada afectan a las prospecciones de la recuperación socio-económica en el Bilbao Metropolitano. Una aproximación basada económica y socialmente para la región urbana al completo, mejor integración de las diferentes iniciativas de los niveles

locales y centrales, un criterio unificado sobre los recursos y resultados y un mayor consenso en las prioridades a medio y largo plazo entre los actores sociales e institucionales son requeridos urgentemente antes de que Bilbao avance efectivamente por el camino de la revitalización.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGENCIA DE DESARROLLO ECONÓMICO Y EMPLEO (ed.): *La ciudad como instrumento de recuperación económica y empleo*. Vitoria-Gasteiz: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
- ALBRECHTS, L. (1992): «New challenges for urban policy under a flexible regime of accumulation». *Landscape and Urban Planning*, 22.
- ANDERSEN CONSULTING (1990): *Plan estratégico para la revitalización del Bilbao Metropolitano*. Bilbao.
- ASHWORTH, G. J. and VOOGD, H. (1990): *Selling the city*. London: Belhaven Press.
- ATKINSON, R. and MOON, G. (1994): *Urban policy in Britain, The city, the state and the market*. London: MacMillan.
- AYUNTAMIENTO DE BILBAO (1989): *Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao*. Bilbao.
- BRINDLEY, T., RYDIN, Y. y STOKER, G. (1989): *Remaking planning. The politics of urban change in the Thatcher years*. London: Unwin Hyman.
- BUSQUETS GRAU, J. (1993): «Perspectiva desde las ciudades». *CyTET(95-96)* vol I.
- CAMPOS VENUTI, G. (1981): *Urbanismo y austeridad*. Madrid: Siglo XXI.
- CAMPOS VENUTI, G. et al. (1985): *Teoría e intervención en la ciudad*. Madrid: Fundación de Investigaciones Marxistas.
- DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA Y PLANIFICACIÓN DEL GOBIERNO VASCO (1989): «Bases para la revitalización económica del Bilbao Metropolitano». *Ekonomiaz*, 15. Gasteiz.
- FAINSTEIN, N. y FAINSTEIN, S. (1983): «Regime strategies, communal resistance and economic forces». En Fainstein, S. et al.
- FAINSTEIN, S. y FAINSTEIN, N., CHILD, R.C., JUDD, D. and SMITH, M.P. (1983): *Restructuring the city*. New York: Longman.
- FAINSTEIN, S. (1991): «Promoting economic development. Urban planning in the United States and Great Britain». *Journal of the American Planning Association*, vol 57, 1.
- FOX-PRZEWORSKI, J., GODDARD, J. y de JONG, M. (eds.) (1991): *Urban regeneration in a changing economy*. Oxford: Clarendon.
- GAFFIKIN, F. y WARF, B. (1993): «Urban policy and the post-Keynesian state in the United Kingdom and the United States». *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 17.
- GOODWIN, M. (1993): «The city as commodity: the contested spaces of urban development». En G. Kearns and C. Philo (eds.).
- GRANADOS, V. y SEGUI, V. (1988): «La crisis de las políticas regionales: un problema teórico». *Revista de Estudios Regionales*, 21.
- HALL, Peter (1988): *Cities of tomorrow*. Oxford: Basil Blackwell.
- HARVEY, D. (1989a): *The condition of postm-dernity*. Oxford: Oxford University Press.
- , (1989b): «From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism». *Geografiska Annaler* B(1).
- HOLCOMB, B. (1993): «Revisioning place: de-and reconstructing the image of the industrial city». En G. Kearns and C. Philo (eds.).
- HULA, R. (1990): «The two Baltimores». En D. Judd y M. Parkinson (eds.).
- JÁUREGUI FERNÁNDEZ, P.J. (1993): «Un nuevo modelo territorial para el País Vasco». *CyTET*, 1 (95-96). Madrid.
- JUDD, D. y PARKINSON, M. (1990): *Leadership and urban regeneration. Cities in North America and Europe*. Newbury Park, CA: Sage.
- KEARNS, G. y PHILO, C. (eds.): *Selling Places: the city as cultural capital, past and present*. Oxford: Pergamon.
- KING, D. (1987): «The state, capital and urban change in Britain». En M.P. Smith and J.R. Feagin (eds.).
- LEIRA, E. y QUERO, D. (1992): «Bilbao, territorio y regeneración productiva». *Estudios Territoriales*, 39, May-Ag.
- LEITNER, H.(1990): «Cities in pursuit of economic growth. The local state as entrepreneur». *Political Geography Quarterly*, vol. 9, 2.
- MANGADA, E. (1991): «Suelo e infraestructura metropolitana: el diseño urbanístico de las grandes ciudades». En J. Rodríguez et al.
- MERRIFIELD, A. (1993): «The Canary Wharf debacle: from "TINA" —there is no alternative— to "THEMBA" —there must be an alternative». *Environment and Planning A*, vol 25: 1247-65.
- PARKINSON, M. (1989): «The Thatcher government's urban policy, 1979-1989» *Town Planning Review*, 60, 421-40.
- PRECEDO LEDO, A. (1993): «Las políticas de desarrollo y renovación urbana en Europa». *CyTET*, 1 (98). Madrid.

- RAVETZ, A. (1980): *Remaking cities: contradictions of the recent urban environment*. London: Croom Helm.
- RODRÍGUEZ, A. y VIRIZUELA, M. (1987): «El papel de la administración local en la recuperación económica del espacio urbano». II Congreso Mundial Vasco de Geografía. Vitoria-Gasteiz.
- , (1988): «Apuntes para una política de desarrollo local». En Agencia de Desarrollo Económico y Empleo (ed.).
- RODRÍGUEZ, A. et al.(1994): «Estudio del Mercado de Trabajo y de la Estructura Económica de Barakaldo». Ayuntamiento de Barakaldo. Unpublished manuscript.
- RODRÍGUEZ, J., CASTELLS, M., NARBONA, C, CURBE-LO, J.L. (eds.) (1991): *Las grandes ciudades: debates y propuestas*. Madrid: Economistas.
- SMITH, M.P. y FEAGIN, J.R. (eds.): *The capitalist city. Global restructuring and community po-litics*. Oxford: Basil Blackwell
- SOJA, E., MORALES, R. and WOLFF, G. (1983): «Urban restructuring: an analysis of social and spatial change in Los Angeles». *Economic Geography*, 50
- SWYNGEDOUW, E. (1989): «The heart of the place: the resurrection of locality in an age of hyperspace». *Geografiska Annaler*, 71B.
- TERAN, F. (1985): «Sobre la crisis actual de los fundamentos teóricos del planeamiento». En Campos Venuti, G. era/.
- VÁZQUEZ BARQUERO, A. (1993): *Política económica local*. Madrid: Pirámide.
- VEGARA GÓMEZ, A. (1993): «Cultura urbana y cultura del territorio, los retos del urbanismos del siglo XXI». *CyTET*, 1(95-96). Madrid.