

SUECIA

Reino de Suecia. Superficie: 434.000 kilómetros cuadrados. Población: 7.893.704 (1-1-1968). Crecimiento anual: 5,4 por 100. Ferrocarriles: 13.846 kilómetros (12.720 de ellos estatales). Presupuesto nacional: coronas 34.453.000.000. Población urbana: Estocolmo (ciudad interior), 773.210 habitantes; gran Estocolmo (aglomeración), 1.423.800 habitantes; Goteborg, 446.447; Malmö, 254.900; Vasteras, 108.823; Uppsala, 97.315; Orebro, 86.997.

Dominada por montañas y bosques, Suecia es un territorio escasamente poblado. Su superficie es apenas inferior a la de España, pero su población es cuatro veces menor.

Extendido en longitud, el país posee un clima heterogéneo. En el Norte, las cadenas montañosas forman una barrera, detrás de la cual los rigores árticos, el frío y el viento, son más severos (tres personas por kilómetro cuadrado). En el Sur, la proximidad del Océano Atlántico y la corriente del golfo atemperan el clima (130 personas por kilómetro cuadrado); allí es donde están ubicadas la mayor parte de las tierras cultivables, las cuales escasamente representan la décima parte del territorio nacional.

Tradicionalmente la población se sitúa en el Sur, con preferencia en una faja transversal caracterizada por la presencia de grandes lagos. En el año 1800 sólo superaban los 10.000 habitantes poblados como Estocolmo, Goteborg y Karlskrona. Hace todavía cien años el 10 por 100 de los suecos eran población rural; hoy ese porcentaje se ha reducido a un 25 por 100 y disminuirá al 10 por 100 al finalizar el presente siglo.

ESTRUCTURA TERRITORIAL

La estructura territorial sueca está conformada por el escalonamiento Estado, provincia, municipio. En un comienzo, los municipios se basaron en las circunscripciones parroquiales, pero con la emigración rural esta unidad resultó pequeña. La división municipal se ha ido modificando, exigiéndose una población residente de 3.000 habitantes, luego de 10.000, hasta llegar a la consideración actual: un mínimo de 20.000 habitantes en caso de población rural dispersa y 10.000 habitantes en caso de centros urbanos. Las 1.000 municipalidades actuales se transformarán en breve plazo en 300, y algo similar sucederá con las 25 provincias, reducidas a 15.

Contrariamente a lo que sucede en los Países Bajos, no existe en Suecia un Plan

Nacional de uso del suelo. Básicamente porque los apremios de estructura territorial son muy distintos: un país de muy baja densidad y suficientemente alejado de las áreas de presión social que son las megalópolis europeas. La mayor parte de la población se sitúa sobre una faja central entre el Báltico y el Skagerrak, concentrada en puntos dispersos, que frente a los de la Europa continental resultan exiguos.

El lago Malar constituye el corazón histórico de Suecia. Vecina a él, Estocolmo es la ciudad-puente entre el Norte y el Sur del país; su proximidad a la apertura de los golfos de Botnia y Finlandia le ha dado el predominio sobre el Báltico. Ultimamente la capacidad de intercambio de éste se ha visto muy reducida. Existen allí factores provisionales, como la división económica Oriente-Occidente, y otros más definitivos, como las dificultades de navegación.

Esto ha hecho posible que Goteborg, de cara al mar del Norte, haya sobrepasado a Estocolmo como puerto marítimo y se presente en posición más ventajosa frente al Mercado Común Europeo.

Aún así, Estocolmo continúa siendo con amplitud la ciudad sueca de mayor industria y el único centro que a corto o largo plazo el país puede desarrollar para competir con eficacia con los grandes centros de Europa Occidental.

En el Norte del país, relieve y suelo dejan pocos sitios aptos para los asentamientos humanos. Al mismo tiempo, las riquezas de hierro están en un área muy restringida. Se hace necesaria una política urbanizadora que combata el desempleo y las malas condiciones en que se desarrolla la vida en una región desfavorecida: Kiruna (minas), Lulea (acerías).

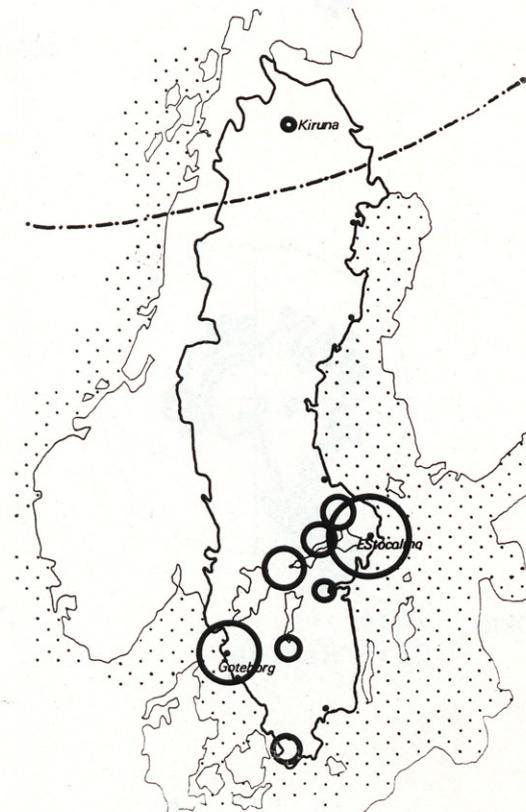
Las ciudades de la parte central son escasas, pues la industria, que se desarrolló a partir de artesanías locales, sólo permitió la supervivencia de centros donde existían abundantes fuentes de energía y un gran mercado de consumo: Norköping (lana), Jönköping-Husqvarna (maquinaria-fósforos).

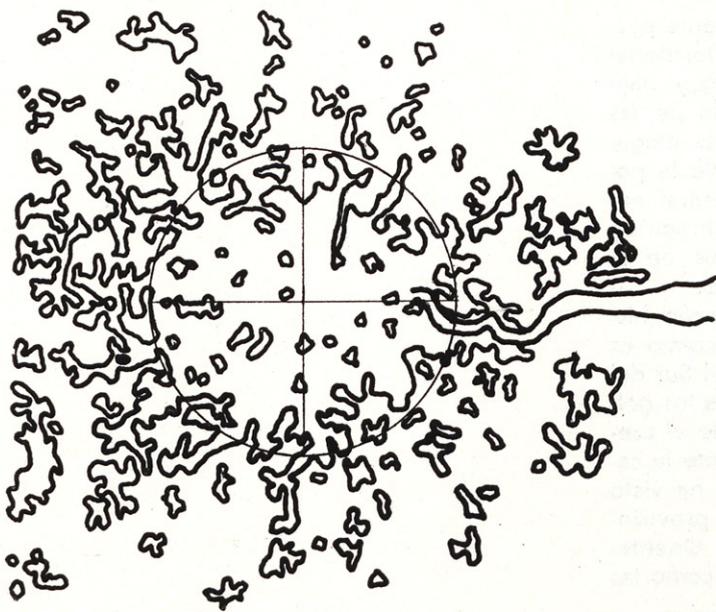
De esta situación surge una estrategia simple para el territorio nacional: equipamiento de las ciudades del Norte del país, afianzamiento del eje nacional Este-Oeste que une los centros industriales, crecimiento de Goteborg como puerto preferente y afirmación de Estocolmo como centro principal del territorio.

Esto último, encarado en la amplitud de una estrategia continental, veremos que caracteriza de modo muy singular el urbanismo de la capital escandinava.

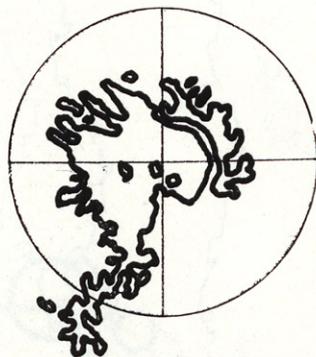
UNA ESTRATEGIA CENTRALISTA

Mientras en las grandes ciudades europeas las vías de la descentralización están rigurosamente señaladas por la asfixia interior, la dinámica de las megalópolis y las líneas de fuerza intereuropeas, en Estocolmo el peligro consiste justamente en descentralizarse.

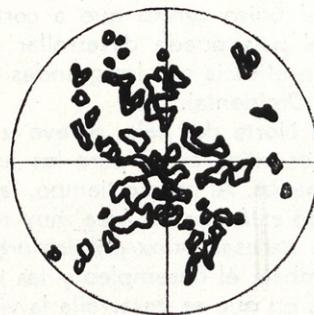




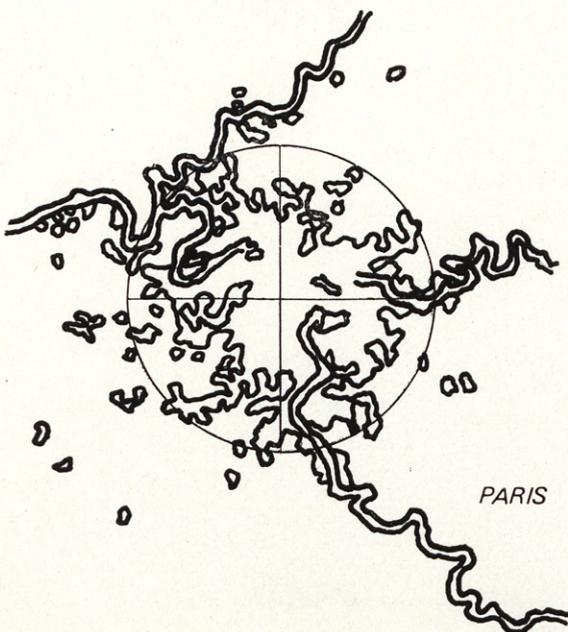
LONDRES 8:2
17:7 Región



TOKIO 10:4
22:5 Región



ESTOCOLMO 0:8
1:4 Región



PARIS 7:4
8:5 Región

Planos comparativos a la misma escala de Londres, Tokio, Estocolmo y París, indicando una circunferencia de 25 kilómetros de radio a partir del centro natural de las ciudades. Valores actuales de población de la ciudad interior y la aglomeración urbana.

De allí que detrás de la decidida orientación centralista, que analizaremos, no deben verse simples intereses monopolizados de capital, sino una convicción teórica reflexiva: afianzar la importancia interna de una ciudad que dista 1.000 kilómetros de Hamburgo y casi 2.000 de París y Londres, en vistas a su repercusión internacional.

La literatura técnica ha analizado exhaustivamente los problemas de concentración urbana y ha reiterado siempre el caudal de sus inconvenientes. Los urbanistas suecos los tienen muy presentes:

1. Congestiones en la circulación de automóviles, peatones, transporte colectivo y bienes en general.
2. Larga duración de las migraciones diarias vivienda-trabajo.
3. Polución ambiental y problemas de higiene derivados.
4. Problemas que se derivan hacia la psicología individual y social, como angustia, prisa, delincuencia, etc.



A la hora de las decisiones, las han sopesado con las ventajas del centralismo, que en cambio han sido curiosamente descuidadas en ensayos e investigaciones:

1. La creación de un centro de servicios importante a escala universal, de manera que el comercio internacional desemboque allí en un aumento del empleo en el sector terciario.
2. Aprovechamiento a escala nacional de un centro con alta concentración de mano de obra.
3. Beneficios de este centro como mercado de consumo.
4. Mejores relaciones de intercambio de información en todos los planos: económico, científico, cultural y social.

Sobre este cuarto punto tendremos más adelante oportunidad de detallar las teorías del magnífico equipo de economistas del Ekonomiska Forsknings Institutet (E.F.I.), decisivas en las nuevas ideas que se manejan para Estocolmo.

A pesar de la consagración de una estrategia centralizadora para la capital, no debe

extrañar ni parecer contradictorio que la política oficial a nivel nacional sea descentralizadora. Ello responde a la necesaria atención a las fuerzas de presión regionales y a una estructura de poder caracterizada por una mayoría de parlamentarios provinciales.

ADMINISTRACION Y RECURSOS LEGALES

En Suecia está bien extendido el convencimiento de que las condiciones ideales del bienestar social deben ser definidas por políticos, en tanto los planificadores deben maniobrar las herramientas y crear las fundamentaciones teóricas desde donde se puedan después construir las decisiones políticas.

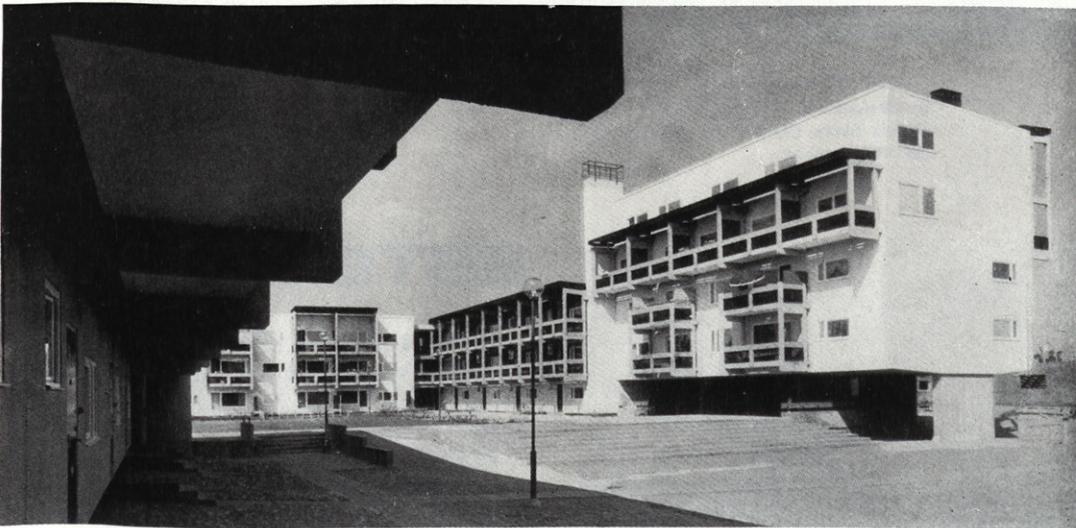
El ordenamiento planificador reconoce tres estratos:

Los *planes regionales* o de grandes aglomeraciones son los de mayor amplitud, se refieren a ideas integradoras a escala regional. El gran Estocolmo es un típico plan regional. Este tipo de proyectos deben recurrir al poder central para su aprobación.

de estos planes, donde se asigna mucha importancia a la iniciativa particular, que puede presentar planes de detalles complementarios.

La aprobación de un plan pasa también por una etapa pública, que consiste en un libre planteamiento de objeciones y en abiertas opiniones, las cuales son muchas veces tenidas en cuenta. Todo esto se realiza antes de ser discutido el plan por las autoridades: primero el Consejo Local y luego la Administración Municipal y el Departamento Técnico.

A los tres estratos de planificación que hemos hecho referencia se podría incorporar un cuarto: los planes de construcción, que son directamente desarrollados por los propietarios de tierras en regiones poco densas, ya sea para el desarrollo de pequeñas comunidades rurales como para la creación de zonas de recreo. En estos planes existe bastante libertad y la función municipal consiste en determinar ciertas condiciones.



Los *planes urbanos*, englobando uno o varios municipios, se refieren a un plan director que indica exhaustivamente el uso del suelo y una secuencia preferencial de construcciones en el lapso que abarcan las previsiones. Hace hincapié en la coordinación de las infraestructuras que afectan la relación entre los varios municipios: reservas naturales, aguas, carreteras, aeropuertos, electrificación, parques. Para su aprobación alcanza la venia provincial.

Los *planes municipales* afectan a la unidad municipal (un mínimo de 10.000 habitantes); están generalmente respaldados por estudios socioeconómicos y son planes generales para la localidad, que luego son detallados en sus sectores urbano y rural.

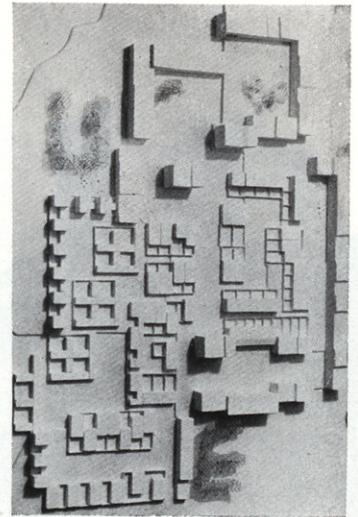
La actuación de cada municipio en la elaboración de su plan municipal no les descarga de su obligación de prestar colaboración a los dos estratos planificadores superiores, definiendo sus necesidades y participando con sus puntos de vista.

La ley especifica detalladamente el proceso de confección, discusión y aprobación

Para el correcto andamio de los planes, las herramientas de actuación con que se cuenta son de dos tipos: los intereses de los propietarios y la expropiación.

El derecho a la expropiación coloca al Estado en situación ventajosa. Se puede ejercer aun sin existir un plan municipal específico para el área en discusión, siempre que la ciudad se esté asegurando con esa compra su expansión. Como veremos más adelante, el ejercicio de esta potestad está en la base del exitoso crecimiento de Estocolmo.

También se pueden expropiar zonas urbanas con vistas a un desarrollo intensivo. En ese caso, los predios son comprados a precios actuales de mercado, con lo que se logra mantener un control sobre el incremento que sufre el valor del terreno (por existir allí un plan de específico interés). El proyecto del distrito comercial central de Estocolmo fue el origen de esta iniciativa legal. La costosa tramitación de la expropiación fue agilizada por una reglamentación que permitía el inmediato acceso a la propiedad en discusión.

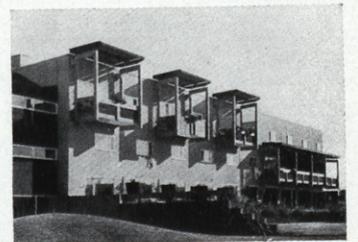


TIBRO.—Es una pequeña localidad alejada de la ruta principal, a medio camino entre Goteborg y Orebro.

El conjunto BRITTGARDEN es significativo del nivel de calidad de los desarrollos de vivienda en las comunidades del Sur. Situado en las afueras de Tibro, fue diseñado en 1959 para las autoridades locales y construido por la mayor empresa, sin afán de lucro, del país.

Consiste en edificios de varios pisos, con escaleras internas y galerías de circulación, viviendas individuales y un comercio.

A pesar de ser un conjunto suburbano de una pequeña ciudad de provincia, el 75 por 100 de las viviendas son en altura. La segregación del tráfico es completa.



TIBRO.—Unidad de vivienda Britt-garden; los característicos balcones suspendidos que evitan los puentes térmicos y acústicos entre el exterior y el interior.