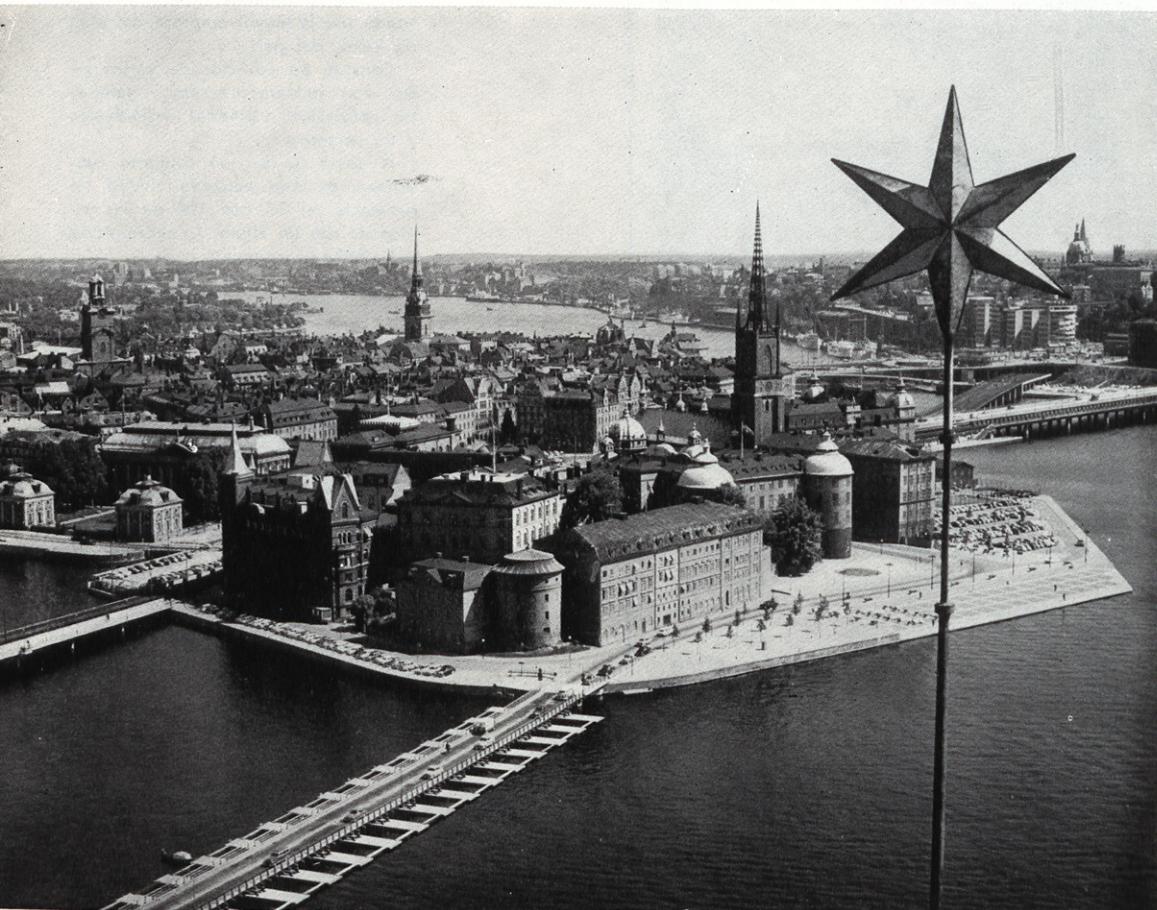




ESTOCOLMO.—Perfil de la ciudad. Se destacan el Ayuntamiento, la iglesia de Santa Clara y las cinco torres del Hötorgscity.



ESTOCOLMO.—Vista aérea del núcleo medieval original, tomada hacia el Sur desde el Ayuntamiento. En primer plano un puente flotante provisional. Al fondo, el distribuidor Sö-

dermalms, principal acceso a la ciudad.

EVOLUCION HISTORICA DE ESTOCOLMO.—Crecimiento de la traza urbana:

1875: 100.000.  
 1900: 205.000.  
 1930: 430.000. Ciudad de piedras.  
 1950: 670.000/860.000.  
 1970: 770.000/1.400.000.

## ESTOCOLMO

La ciudad de Estocolmo ocupa un grupo de islas y tres porciones separadas de tierra firme entre las aguas que el lago Malar vuelca al mar Báltico.

Fundada en el siglo XIII, la ciudad no superó durante la Edad Media los límites de la menor de sus islas. Las reales residencias de Sigtuna y Uppsala dejaron su puesto a Estocolmo, que como capital cuenta en 1800 apenas 12.000 habitantes. A partir de esa fecha la ciudad comienza a extenderse sobre la porción continental de rocas más elevadas. Al finalizar el siglo XVII tiene ya 60.000 habitantes, pero a partir de allí se produce un estancamiento.

Alrededor de 1875 comienza la verdadera expansión urbana en Suecia y Estocolmo crece a influjo de la emigración agraria. Los 90.000 habitantes de 1850 se convierten en 430.000 en 1930 y Estocolmo alcanza los límites del recinto interior, lo que hoy se conoce como "ciudad de piedras". Es ésta un tejido urbano rectangular, con calles anchas y edificaciones de mampostería granítica, de tres a seis pisos de altura.

Durante los treinta primeros años del siglo la ciudad intentó formaciones suburbanas inspiradas en las ciudades-jardín inglesas. Y en la segunda posguerra, ya con 670.000 habitantes en su interior y 860.000 en la región, inició la creación de comunidades extrarradio de acuerdo a una política social que le valió universal reconocimiento.

## LA PLANIFICACION URBANA

### Antecedentes

Dentro del concierto europeo es Estocolmo una ciudad nueva. Dispone, sin embargo, desde el siglo XVII de planes de ordenamiento urbano. La fama que goza de ciudad bien planeada responde sin duda a un hecho real, basado principalmente en las previsiones que durante setenta años han venido tomando sus municipios, en una acción de constante delantera al desarrollo, adquiriendo terrenos suburbanos que permitieron la eliminación de toda especulación.

Este movimiento comenzó a principios de siglo, cuando la municipalidad, atenta al tiempo, buscó la creación de ciudades-jardín y áreas de esparcimiento para la congestionada población urbana en los hermosos paisajes del Sur y del Oeste. Esta política, continuada hasta hoy en forma sostenida, permite al Gobierno la posesión de la casi totalidad de las tierras que están fuera del recinto de la ciudad de piedras.

### Primeras ideas

La primera acción de planificación urbana surgió en torno a la necesidad de coordinar los servicios de infraestructura en la ciudad de piedras. En esa época gran parte de la tierra estaba todavía en manos particulares y Estocolmo sentía muy fuerte las repercusiones de la crisis mundial de 1929.

Las industrias y las viviendas se alojaban por entero en el recinto interior y el tránsito era fundamentalmente de peatones. El centro de la economía y las finanzas se había desplazado de la isla medieval al continente, su actual localización, apareciendo al mismo tiempo nuevas calles comerciales. Líneas de tranvías explotadas por intereses privados unían con los suburbios-jardín, donde, aparte de las viviendas de veraneo, existían algunas comunidades industriales.

Sobre las mismas líneas de expansión que insinuaba el transporte suburbano, y buscando la unión con los municipios vecinos, fue promoviéndose el crecimiento de Estocolmo. La propiedad de la tierra permitió no sólo definir la forma más correcta del crecimiento, sino la integración social de los nuevos conjuntos. Característicos de esta época son Tranenberg, al Oeste, y Hammarby, al Sur.

En 1941 se hace muy notoria la fragilidad de las líneas de comunicación en las que está basado el desarrollo y comienza a pensarse en la construcción de un metropolitano. La idea urbanizadora consiste en rodear las paradas del Metro de edificios de vivienda en altura, con locales comerciales en su planta baja, y situar algo más alejadas las viviendas individuales.

Pero las bases legales para un urbanismo integral surgen con el Acta de Edificación de 1947. El barrio de Arsta, que fue desarrollado entre esa fecha y 1953, es la primera realización dentro de ese espíritu.

### El plan de 1952

Cuando se estaba concluyendo este barrio aparece el plan de 1952, que toma en cuenta un hecho regional: el gran Estocolmo.

Sus ideas son bastante más que un programa-política. El principio de estructura que establece consiste en la creación, con carácter lineal, de núcleos satélites ubicados a lo largo de las líneas del metropolitano; estos núcleos son una cadena de unidades de vivienda de 10.000 a 20.000 habitantes.

En dichas unidades se reconocen tres zonas características: en el centro, la zona de compras, combinada con la estación del Metro; un círculo de 500 metros de radio, donde se ubican las viviendas en altura, y una corona entre los 500 y los 1.000 metros, con preponderancia de vivienda individual continua o aislada. El centro de una de cada cuatro de estas unidades es elegido como centro principal y es desarrollado para servir a la totalidad del núcleo, considerado como una sola entidad.

Las prioridades para la construcción de estas nuevas urbanizaciones son conducidas por el Plan de Construcción del Metropolitano, buscando armonizar e integrar en una sola dirección los esfuerzos en vialidad, transporte colectivo y alojamiento. Si tenemos en cuenta que Estocolmo crece anualmente entre 18.000 y 20.000 habitantes, el proceso de realizaciones tiene un ritmo rápido.

Así se fueron construyendo entre 1952 y la actualidad diversas unidades de habitación y cuatro centros principales: Vallingby, Färsta, Hogdalen y Skärholmen.

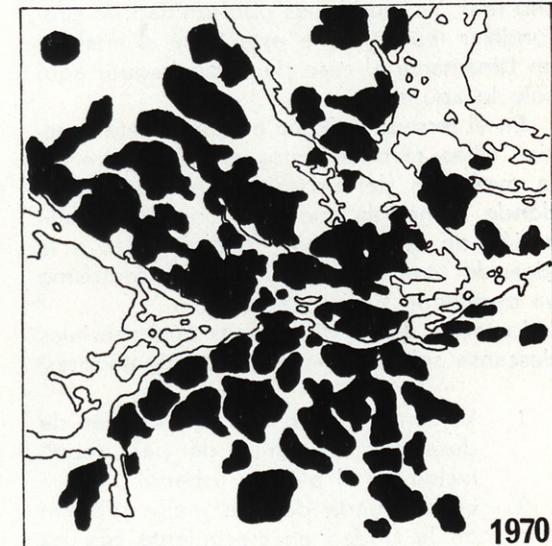
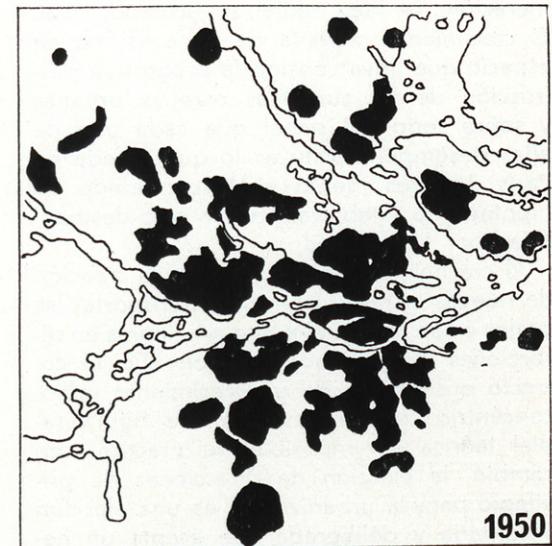
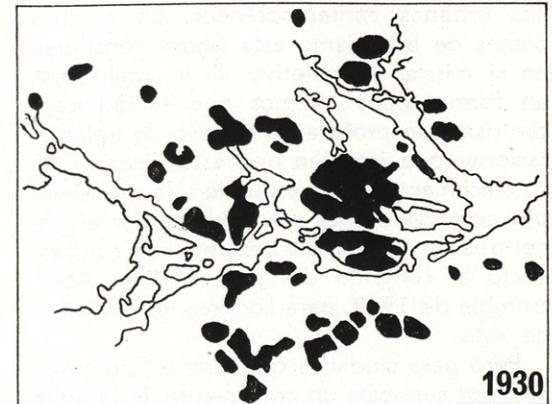
### Los planes de 1958 y 1967

El crecimiento de Estocolmo y la caducidad de algunos postulados del Plan de 1952 condujeron a estudios regionales de mayor cuantía, que comenzaron con la creación del Comité de Planificación para el Gran Estocolmo.

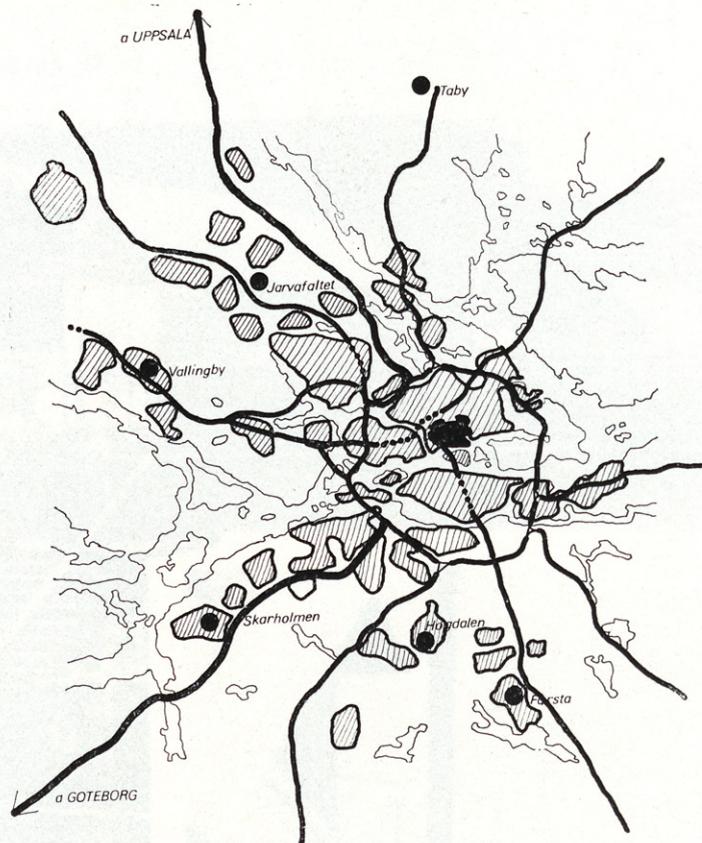
El primer resultado de sus trabajos apareció en 1958 y tuvo un carácter provisional hasta que en 1967 se le introdujeron modificaciones de base de carácter definitivo.

Los planes de la preguerra sostenían puntos de vista típicamente descentralizadores y fijaban atenuadas hipótesis de crecimiento. El Plan de Estocolmo de 1952 supone consideraciones que tienen en cuenta un crecimiento que es la mitad del que se observa en otras capitales europeas. El de 1958 es todavía muy remiso y prevé un 36 por 100 de aumento para 1990 (1.600.000 habitantes). El Plan de 1967 habla de 1.900.000 para esa fecha y 2.100.000 para el año 2000.

En gran parte, estas previsiones fueron ampliadas por un consecuente aumento en la estimación de la población nacional: los 9,5 millones previstos en 1958 para el año 2000 son elevados en 1967 a 10,5 millones.

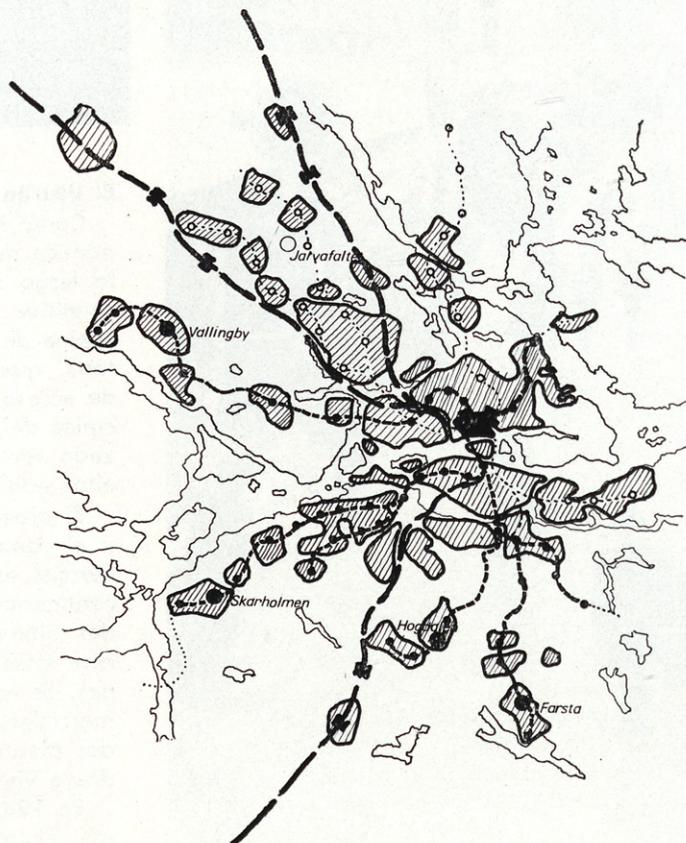






RED VIAL PREVISTA.—Autopista de circunvalación y las diez radiales, de las que funcionan en la actualidad seis. Se indican los centros de distrito existentes y los núcleos de alta densidad de las distintas unidades.

RED FERROVIARIA PREVISTA.—Metropolitano y líneas férreas suburbanas. Se indican los tramos existentes y los proyectados y todas las estaciones.



En un comienzo, los edificios altos rodeando las estaciones se pensaron sólo para un 25 por 100 de la población total de la unidad, pero estos supuestos fueron mejorados por la realidad (30 y 40 por 100).

El nuevo Plan para el gran Estocolmo, a pesar del cambio de escala que trae consigo, vuelve a otorgar al automóvil un papel secundario. Todas las medidas que adopta son coherentes con esta postura; resultado de ello: un alto porcentaje de propietarios de vehículos desisten de su uso diario.

Pero el crecimiento de Estocolmo desborda ya los límites teóricos fijados para la eficacia del sistema de transporte colectivo existente. La distancia-tiempo de 15 kilómetros-treinta minutos, a partir del centro, ha sido rebasada. Un nuevo sistema de transporte es proyectado de manera de extender los límites de referencia a 30 kilómetros, con los mismos treinta minutos.

Este nuevo sistema está basado en la modernización de las líneas férreas regionales, equipándolas con trenes más veloces, cuyas paradas (cada tres kilómetros) son más esporádicas que las del metropolitano, y aumentando la velocidad comercial de transporte de 30 a 60 kilómetros por hora. En 1980 se contará con una línea Norte-Sur (a un costo de cinco mil millones de pesetas), que aprovecha el trazado de una vía existente, y con una totalmente nueva que cruza a la anterior.

Los puntos de parada de estas nuevas líneas significan la aparición de conjuntos de vivienda enteramente diferentes al tipo que da origen el metropolitano. La estructura de estas unidades está apoyada por un sistema de transporte local (autobuses), con lo que se abandona la unidad de medida por recorrido a pie. Las unidades de vivienda son de 40.000 habitantes, y en ellas aumenta considerablemente la proporción de vivienda individual. Los factores crecen, y se calcula un aumento progresivo de habitaciones por persona que llega a 2,2 en el año 2000 (1,3 es el promedio actual en las new towns inglesas).

El acento puesto en el transporte colectivo no descuida la vialidad. El esquema para Estocolmo considera que al finalizar la presente década puede quedar terminada la autorruta periférica a la ciudad de piedras, que con 25 kilómetros de extensión religa diez autorrutas radiales, de las cuales cuatro no han sido aún iniciadas. (En Suecia, la infraestructura vial se adelanta siempre a la construcción de viviendas.)

En términos generales, los ejes preferenciales seleccionados, el Noroeste y el Sudoeste, coinciden con las líneas de fuerza que conectan la capital con las ciudades principales del país y con Europa continental. Este desarrollo así orientado permite el mantenimiento de las zonas de los grandes lagos y la costa para el esparcimiento de la población urbana.

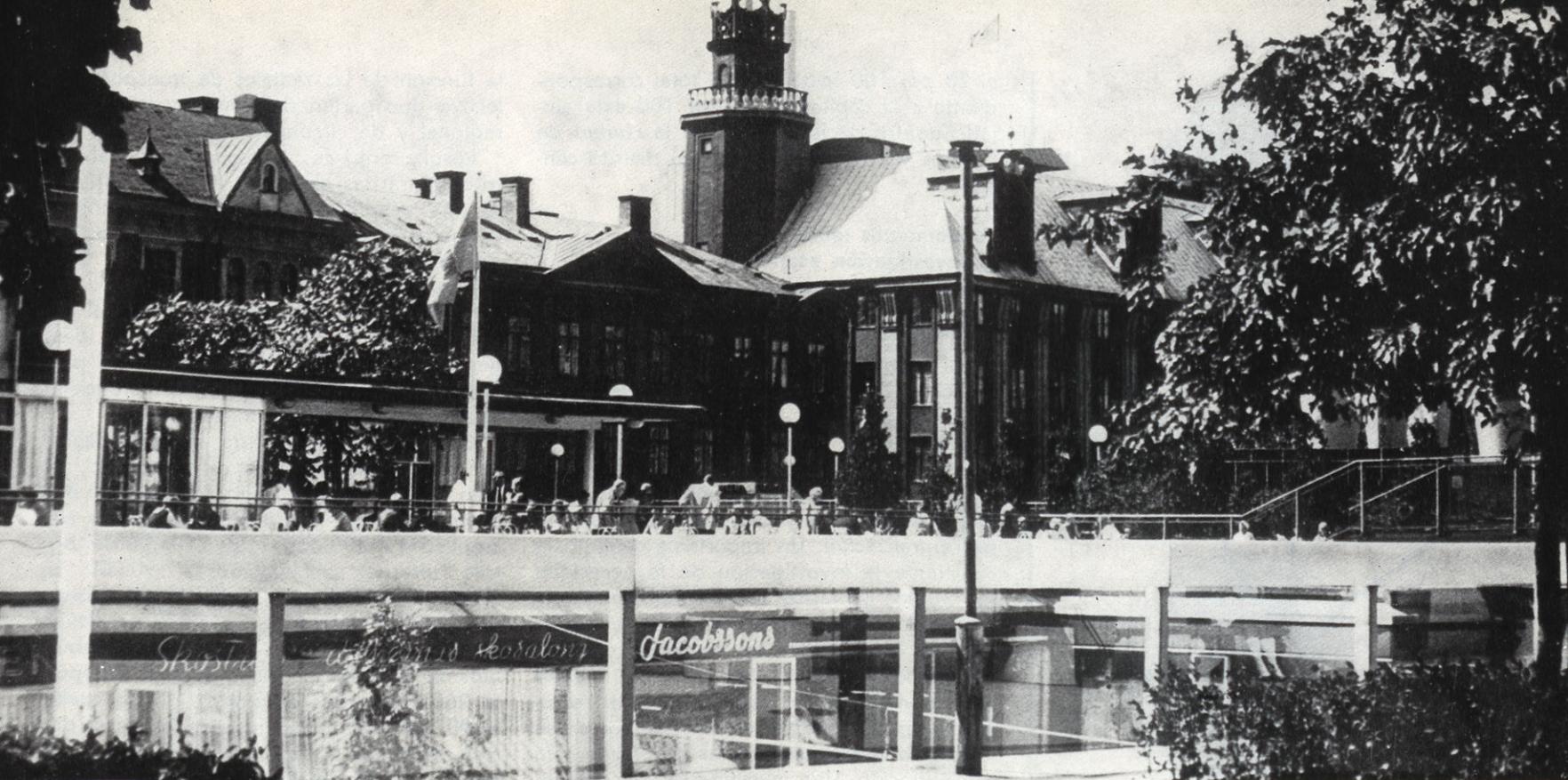


### El distrito central y el Hötorgscity

Como hemos mencionado, el centro económico de Estocolmo se fue trasladando, a lo largo de los siglos XVII y XVIII, de la primitiva isla medieval (Gamla Stan) a la espina de lomas del continente (Drottningatan), que enfrenta a su puente principal de acceso. Esta zona fue urbanizada a principios del siglo XVII con un sistemático trazado rectangular de calzadas generosas y altos edificios.

El proceso durante esos siglos es rápido, y al comenzar el siglo XVIII el centro comercial está definitivamente ubicado en el continente. La expansión industrial a partir del último cuarto del siglo XIX confirma esta situación y no se producen alteraciones. Se consolidan las principales calles comerciales, con locales de venta en una o dos plantas y el resto de los pisos destinados a vivienda.

En 1945 se toma la decisión de transformar el centro económico en un distrito pu-



ramente comercial y financiero, desplazando de allí a la vivienda.

En 1946 aparece el proyecto urbanístico para el Hötorgscity, que es ejecutado entre 1953 y 1962. El sector Hötorget consiste en una calle peatonal principal y dos vías vehiculares paralelas que unen dos plazas de carácter diferente: un gran mercado popular frente al Palacio de Conciertos y una plaza elíptica que es un nudo de transporte.

Las manzanas, unificadas para permitir la libre circulación de viandantes, están ocupadas por cinco edificios de oficinas de 16 plantas de altura y dos grupos continuos de edificaciones de dos plantas, de función comercial. Pasarelas aéreas y escaleras mecánicas ligan todos los niveles, incluidas las azoteas de los edificios bajos y las galerías subterráneas de acceso al metropolitano, que destina dos paradas al sector.

Animado por su multitudinaria concurrencia, este magnífico juego de niveles, con su rica variedad de espacios y contrastes de perspectivas, está estupendamente orquestado y es digno acento al centro de una capital pensada con inteligencia.

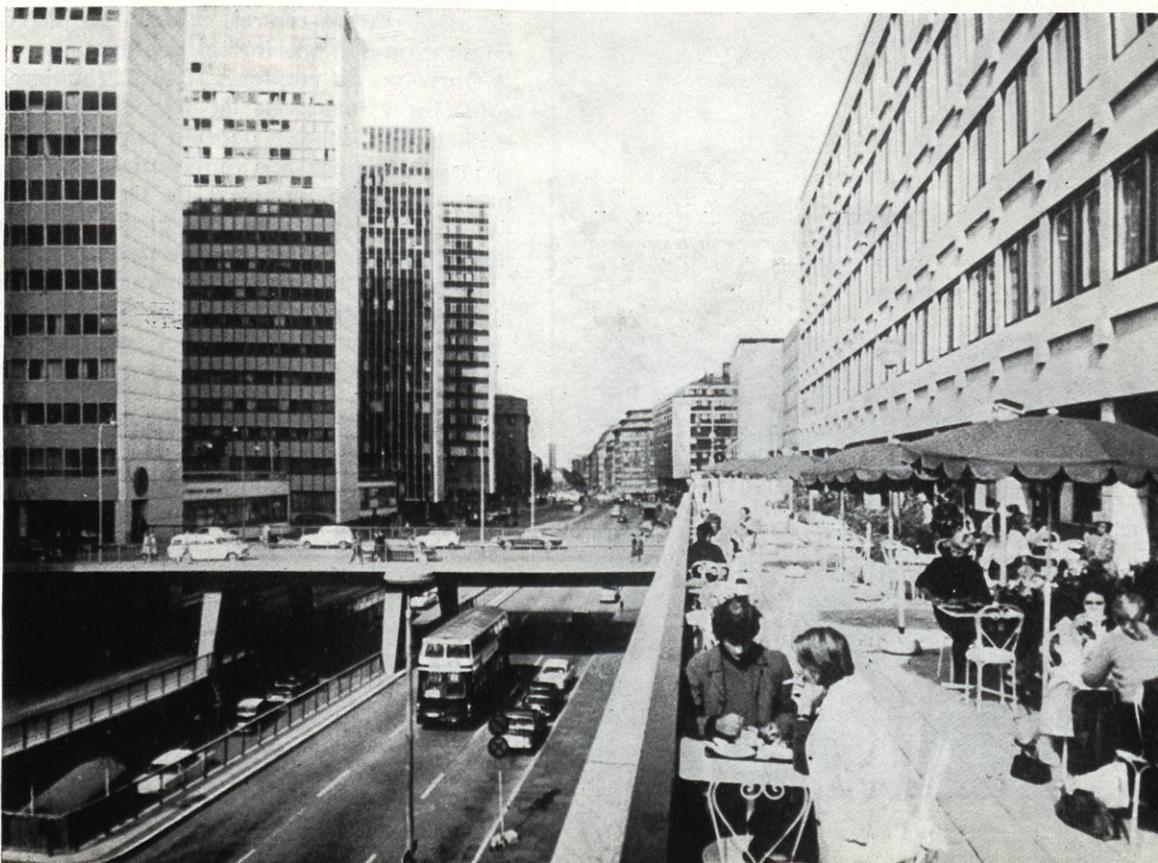
Los comercios son alimentados en forma subterránea y hay allí una correcta previsión de estacionamientos. Cruzando la principal de las vías vehiculares paralelas a la calle central, nos encontramos con el desarrollo lineal del centro financiero, que repite algunos elementos del Hötorget: terrazas aéreas, pasarelas, etc. Este conjunto se continúa hacia el Sur, en dirección a la ciudad medieval, a través de una inmensa plaza subterránea (Sergels Torg), con un desarrollo de tipo turístico-cultural formado por edificios de diseño muy avanzado.

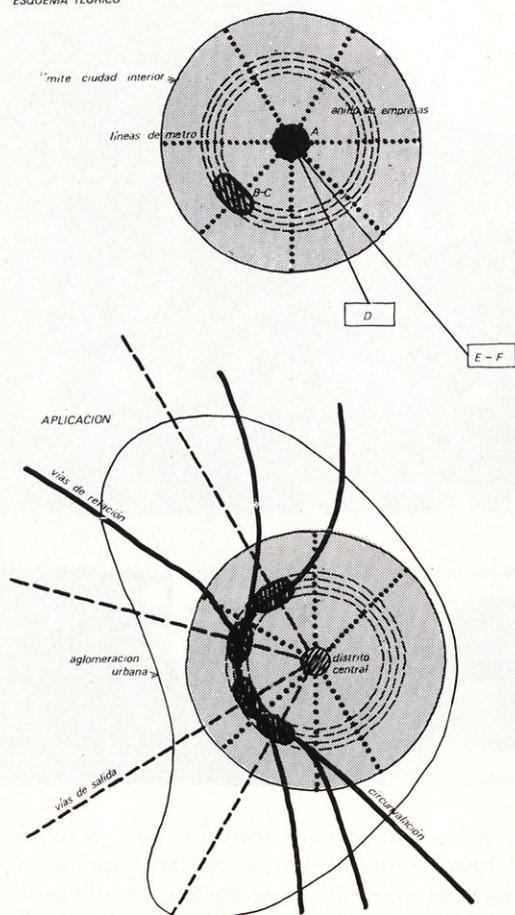
La idea de concentrar las actividades económicas tiene su origen, como hemos visto, en 1945. Pero sus principales fundamentos teóricos aparecen más tarde.

El Plan de 1952 menciona la necesidad de que en los nuevos centros que se crean exista un equilibrio entre el empleo y la población activa residente. Se pronuncia al mismo tiempo por la renovación del centro económico para dar cabida a una amplia densidad de edificios de oficinas. Para garantizar el éxito financiero de la operación,

la concentración de edificios fue prevista en forma radical, eliminando del lugar a las viviendas. Con esta operación se pensaba vaciar algunos sectores de la ciudad interior de actividades en el sector terciario y permitir organizar la totalidad del empleo entre el nuevo centro y los núcleos suburbanos en desarrollo.

En el año 1960, el Hötorgscity está en su etapa final y las cifras indican que Estocolmo concentra el 77 por 100 del empleo, en tanto las otras ciudades del país absorben





ESPACIO ECONOMICO.—Esquemas de Kristesson.

WENNER GREN CENTRUM.—Un complejo de oficinas que responde al tipo B, realizado de acuerdo al esquema.



el 23 por 100 restante. Del total correspondiente a la capital, el 58 por 100 está alojado dentro de los límites de la ciudad de piedras y el 20 por 100 en el distrito central.

**Fundamentos teóricos: la investigación económica**

Factor importante de la consagración de estas ideas como un todo, en el Plan de 1967, son las investigaciones llevadas a cabo por el equipo de la Ekonomiska Forsknings Institutet, que dirige el profesor Folke Kristesson.

Sus estudios comenzaron por la estimación de que el costo de los transportes ocasionados por la centralización es más débil que el costo de servicios ocasionados por la descentralización. Un importante capítulo lo constituye la investigación de la necesidad de mutuos contactos que existen entre empresas de diferente magnitud. Una encuesta ha sido hecha entre las empresas que están descentralizadas para establecer cuáles son en realidad sus economías. Otro estudio busca profundizar en los motivos de la tendencia que muestran las empresas a la concentración. Una investigación paralela se realiza para sondear el nivel de servicios que exige la población.

Como resultado de estos análisis, y a efectos de implementar el Plan Físico para Estocolmo, aparece una teoría de espacio económico que constituye la base de las decisiones urbanísticas del Plan.

Kristesson y su equipo clasifican y agrupan las empresas en:

Unas de tipo A, para las que es necesario proporcionar una relación de intercambios a distancias caminables que responda a la frecuencia e inmediatez de sus relaciones recíprocas. Para ellas lo más adecuado es el distrito central, corazón de las comunicaciones y próximo al puerto.

Otro tipo de empresas, B y C, requieren contactos y relaciones de menor frecuencia e intensidad, lo que permite pensarlas ubicadas en una posición semicentral. Las B representan a las empresas de tipo informativo, y las C, a complejos de producción que dependen de técnicas de avanzada.

Un tipo D, típico de las manufacturas de proceso rutinario: el comercio que no presenta renglones detallados y el comercio al por menor descentralizable, que pueden ocupar espacios extrarradio.

Por fin, los tipos E y F, formados por complejos industriales (ya sean independientes o estén unidos a fuentes de energía o materia prima), cuya distancia al centro principal puede ser considerada relativa.

De esta clasificación surge la idea de ubicar el tipo A en un centro de alta densidad; los tipos B y C, en una corona separada por una zona de viviendas; el tipo D, en los núcleos satélites próximos, y los tipos E y F, en los más alejados.

Acomodado el esquema teórico a la realidad de Estocolmo, entra en consideración

la función de las radiales de transporte colectivo que parten del centro y la vialidad regional y de circunvalación.

Resulta entonces lógico asignarle al distrito central las empresas tipo A y atribuirle una actividad estrictamente económica y que aparezca hacia el Oeste una estructura excéntrica, con las empresas B y C en puntos de convergencia de la vialidad. Esta estructura urbana de base empresarial parece reforzar en forma coherente las ideas generales manejadas tradicionalmente para Estocolmo y las direcciones preferenciales adoptadas para su crecimiento.

Como consecuencia de la reafirmación centralista que la clara estructuración del Plan de 1967 trae consigo, los 340.000 empleos previstos en la ciudad de piedras son ampliados a 400.000, y los 110.000 del distrito Hötorget son elevados a 190.000. En cuanto a viviendas, la ciudad interior absorbe 325.000 habitantes, 475.000 se llevan los distritos próximos y 410.000 los suburbios de la región. El metropolitano transporta 260.000 pasajeros diarios, de los cuales el 90 por 100 tienen actividades en el distrito central, el 45 por 100 en la ciudad de piedras, el 30 por 100 en los distritos próximos y el 10 por 100 en los suburbanos.

A pesar del éxito conseguido en el centro de Estocolmo, resta por ver si tendrán igual fortuna las iniciativas en los nuevos barrios. Uno de ellos será en el futuro una constatación importante: Järfvålfältet, a menos de 10 kilómetros del centro principal, servido inicialmente por vías férreas suburbanas, que serán completadas luego por dos líneas de metropolitano.

Allí se prevén 50.000 nuevos empleos de oficina, 13.000 empleos industriales, 2.000 en investigación y 16.000 en servicios diversos. Las tres comunidades afectadas por este desarrollo han formado un Comité coordinador, sostenido técnicamente por la ciudad de Estocolmo. El empleo inicial serán 10.000 plazas ministeriales de aquellas funciones que no corresponden a una capacidad de resolución inmediata: seguros, agricultura, parques y conservación.

**ESTRUCTURACION SOCIAL DE LA CIUDAD**

**Niveles de planificación**

Los planes modernos de urbanismo, en busca de estructuras sociales que den una coherencia interior a la idea física de ciudad, han encontrado en el establecimiento de un escalonamiento social de los servicios (ciudad, distrito, unidad de vivienda, vecindario) la posibilidad de una teoría clara para establecer niveles de planificación.

Esa metódica gradación permite una distribución ordenada de la población en el espacio urbano y una adecuada ubicación de los servicios que concurren a satisfacer, tanto en el terreno cultural como en el comercial y social, las necesidades cotidianas, esporádicas y eventuales de los habitantes.

Los objetivos son: orden y equilibrio de manera de hacer accesibles a la población entera los bienes de todo tipo y permitir un desenvolvimiento armónico de la sociabilidad.

La forma de establecer el escalonamiento social, las dimensiones de estos niveles y su carácter varían en los distintos países. Doxiadis propone, para una metrópolis de dos millones de habitantes, siete niveles: grupo de viviendas, vecindario, barrio, núcleo urbano, ciudad, urbe y metrópolis. El Plan de Filadelfia, para las mismas dimensiones, sólo tres: comunidad, distrito, ciudad. Sin embargo, las mayores diferencias radican en la puntería social que se pone en ello, y esto está directamente supeditado a la realidad sociopolítica de las naciones.

Las ideas que maneja el urbanismo sueco en este terreno (distrito, unidad de vivienda, vecindario) no constituyen una fórmula original y sus principios recogen principalmente la larga tradición comunitaria del socialismo utópico, la idea de las ciudades-jardín inglesas de principio de siglo y los conceptos sobre descentralización orgánica establecidos por Eliel Saarinen. Sin embargo, la puesta en práctica de estas ideas y su incorporación al engranaje de la planificación urbana han dado sobresalientes resultados, motivo de imitación en el mundo entero.

### Distritos y unidades de vivienda

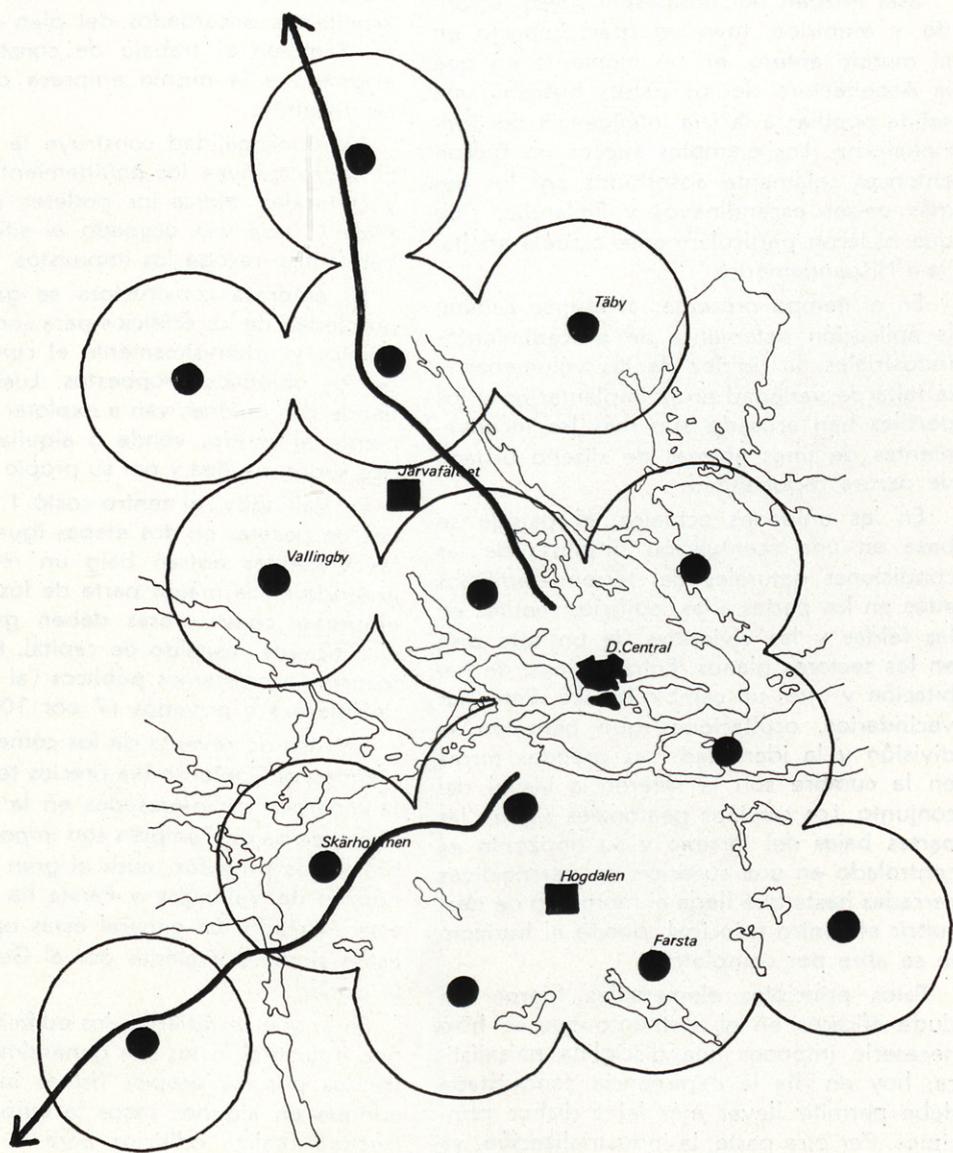
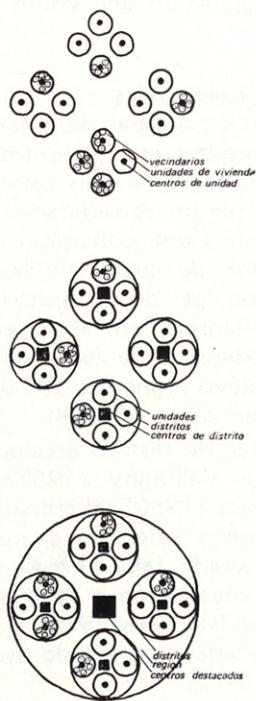
Las unidades de vivienda son los eslabones que encadenan una conformación radial de las líneas del metropolitano.

La elección del sitio más apropiado para instalar una unidad de vivienda no depende mecánicamente de un ritmo considerado óptimo para las paradas del Metro, sino más bien de una preocupación paisajista que busca implantar las viviendas sobre un relieve variado, en áreas boscosas o al contacto con el agua, y además intenta efectivizar su unión con la vialidad principal y las otras unidades.

En la década del cincuenta, las unidades se conciben como entidades de pequeña magnitud (15.000 habitantes como máximo, con una densidad de 80 habitantes la hectárea). En 1960 se manejan cifras de 20.000 a 25.000 habitantes, y en 1970 se habla de 40.000. Las densidades, aunque han variado, se han mantenido entre 40 y 100 habitantes por hectárea al bruto y entre 50 y 120 por hectárea neta de viviendas. Las unidades de vivienda están a su vez divididas en vecindarios de aproximadamente 1.000 habitantes.

De estas unidades, las de mayor interés son: Arsta, precursora de ideas (1947), que está fuera de las líneas del metropolitano; Hasselby Strand (1958), por su excepcional ubicación; Fruangen (1959), Hagsätra (1960) y Bredang (1964).

La responsabilidad de su planificación recae en la municipalidad de Estocolmo. Ella



es la propietaria de las tierras, decide el sitio donde se ubicarán y reparte el trabajo de construcción entre distintas compañías, que en su mayoría son de carácter paramunicipal o cooperativas.

A la compañía que se le ha asignado la construcción de una unidad le corresponde elaborar el plan físico del conjunto, para lo cual contrata los servicios profesionales respectivos. El diseño está supervisado por la comuna en cuya circunscripción se asienta la unidad y severamente controlado por el Departamento Técnico de la municipalidad de Estocolmo.

En el terreno formal, la tipificación de las condicionantes engendra programas demasiado esquemáticos y monótonos. Las intenciones de los realizadores deben centrarse en el diseño de los edificios y en el programa de puesta en obra, y cuando la Naturaleza no ayuda los resultados son pobres.

En las primeras unidades realizadas, una arquitectura artesanal cuidadosa de los detalles originó edificios coloreados, muy pensados en su relación con la Naturaleza, de perfiles madurados y tono íntimo, que dan a las unidades una atmósfera de mucho sabor.

Esta imagen del urbanismo sueco, colorido y empírico, tuvo un gran impacto en el mundo entero, en un momento en que la Arquitectura de los países buscaba una salida popular a la fría inteligencia del funcionalismo. Los ejemplos suecos no fueron entonces solamente absorbidos por los demás países escandinavos y Finlandia, sino que hicieron particularmente escuela en Italia e Hispanoamérica.

En el tiempo presente, al abrirse camino la aplicación sistemática de procedimientos industriales, la rigidez de los volúmenes y la falta de variedad en la implantación y los perfiles han acusado aún más los inconvenientes de unas normas de diseño urbano de oscura racionalidad.

En las unidades actuales, el paisaje se basa en una acentuación simplista de las condiciones naturales del terreno: edificios altos en las partes altas, edificios medios en las faldas y las viviendas de un solo piso en los sectores planos. Entre un tipo de habitación y otro, un cambio brusco. Entre los vecindarios, ocultaciones que permiten la división y la identidad. Las grandes torres en la cumbre son la referencia visual del conjunto. Los caminos peatonales siguen las partes bajas del terreno y su horizonte es controlado en una sucesión de perspectivas cerradas hasta que llega el momento de descubrir el centro principal, donde el horizonte se abre por completo.

Estos principios elementales fueron sin duda eficaces en el momento que se hizo necesario imponer una disciplina paisajística; hoy en día la experiencia conquistada debe permitir llevar más lejos dichos principios. Por otra parte, la industrialización, ya

madura, pide paso a conceptos volumétricos de otro orden, a composiciones unitarias más heterodoxas, a un paisajismo menos estático y más integrado en una visión totalizadora del conjunto.

### Los centros comerciales

El esfuerzo principal de diseño y ejecución se concentra en los centros comerciales, particularmente en las cabezas de distrito. Estos fueron considerados inicialmente para servir a una población formada por la agrupación de cuatro unidades de una misma línea; es decir, aproximadamente 60.000 habitantes. Pero al crecer las unidades y la extensión de los distritos, su población se elevó primero a 200.000 habitantes y hoy en día a 300.000.

Los centros de distrito escalonados en el tiempo son: Vallingby (1952), Högdalen (1959), Farsta (1960), Skärholmen (1968). A estos centros referidos al metropolitano habría que añadir Taby (1964), al Norte de Estocolmo, cuya unión a la línea de servicio está prevista para 1975, y Järfvåltet, cuyo centro está programado para ser inaugurado en 1972.

Para conseguir una unidad arquitectónica, los centros comerciales son confiados a los arquitectos encargados del plan de conjunto. También el trabajo de construcción es asignado a la misma empresa que realiza las viviendas.

La municipalidad construye la vialidad y el Metro, provee los equipamientos sociales y culturales, ejerce los poderes administrativos y, una vez ocupado el sitio por sus habitantes, recoge los impuestos.

La empresa constructora se garantiza la propiedad de los edificios para controlar económica y urbanísticamente el cumplimiento de los objetivos propuestos. Luego se entiende con quienes van a explotar comercialmente el centro; vende o alquila los espacios según su idea y por su propio riesgo.

En Vallingby, el centro costó 1.000 millones de pesetas en dos etapas iguales. Como las viviendas entran bajo un régimen de arriendo en la mayor parte de los casos, las empresas constructoras deben garantizarse el suficiente respaldo de capital. En general recurren a préstamos públicos (al 4 por 100 de interés) o privados (7 por 100).

En caso de reventa de los comercios o viviendas, el Gobierno fija precios tope y presta dinero a los interesados en la compra, a intereses bajos. También son importantes los préstamos privados, pues el gran éxito económico de Vallingby y Farsta ha tonificado este mercado. En general estas operaciones están siempre avaladas por el Gobierno de la ciudad.

En lo que se refiere a los edificios de destino industrial, éstos son generalmente construidos por las propias firmas industriales, aunque en algunos casos la empresa constructora realiza edificios para su arriendo.

