

introducció

Dossier «Ciutats en la societat de la informació»

Ciutats en la societat de la informació, una introducció

Ramon Ribera-Fumaz, Pep Vivas i Francesc González

Data de presentació: juliol de 2007

Data d'acceptació: setembre de 2007

Data de publicació: octubre de 2007

La suggerent lectura inaugural que William J. Mitchell presenta en aquest número és un possible futur urbà: el de la ciutat intel·ligent. En fer-ho, Mitchell se centra, entre altres coses, en dos aspectes de gran importància per a entendre la ciutat contemporània i el seu futur: d'una banda, pren una perspectiva històrico-evolutiva; de l'altra, ho exemplifica mitjançant un dels aspectes clau, no tan sols de l'organització de les ciutats actuals, sinó també de la societat global i de la informació: la mobilitat.

Mitjançant aquests dos aspectes s'estructura aquest article introductor al dossier sobre ciutats en la societat de la informació. Ja des de la prehistòria, les capacitats d'èxit i creixement de les urbs depenien, en gran mesura, de la seva competència per atreure i distribuir (moure) mercaderies, persones i poder (Yeoh, 2006; Soja, 2000). De la mateixa manera, el paper prominent de les ciutats i la mobilitat en l'organització social tampoc no són nous. Per exemple, Ferrand Braudel, en el seu estudi del mediterrani premodern, ja definia l'economia i la societat d'aquesta regió com «la suma de les seves rutes: rutes de terra i marítimes, rutes seguint rius i costes», rutes que connectaven i creixien al voltant de les ciutats i que eren «la sang que dona vida a la regió [...], la infraestructura de tota història coherent» (1995, pàg. 282). Però si el moviment i les ciutats han estat sempre presents a la vida de les ciutats, l'arribada de la modernitat les reforçà. Tal com emfasitza Richard Sennet, l'urbanista il·lustrat «va convertir el moviment en un fi en si mateix» (1997, pàg. 282). Dels grans bulevards del baró Haussmann als cinturons de ronda i autopistes urbanes de Robert Moses a Nova York o d'en Porcioles a la Barcelona del desenvolupisme, la ciutat s'organitza cada cop més al voltant de la circulació.

Aquesta tendència no tan sols ha arribat als nostres dies, sinó que també s'ha accelerat i té un paper clau en l'organització econòmica, social i política de la ciutat. Quantitativament, només cal donar un cop d'ull als indicadors de mobilitat de qualsevol ciutat europea per a comprovar el nombre creixent de persones (treballadors, immigrants, turistes, etc.), objectes (mercaderies) o fluxos (informació, energia, aigua, etc.) que circulen en vehicles, trens, avions, vaixells, cables, carrers, canals, etc. Qualitativament, els processos de globalització han donat un impuls a la mobilitat de capital, de treballadors i de coneixement. Les noves tecnologies de la informació i la comunicació (TIC) també han obert noves oportunitats, que ens porten a un món cada cop més mòbil, amb noves pràctiques econòmiques mòbils (la deslocalització i els sistemes de producció integrats però escampats globalment, el teletreball, les oficines virtuals, etc.) i socials (noves formes de turisme popular com, per exemple, l'impacte de les línies aèries de baix cost, la suburbanització, etc.). Estratègicament, governs i actors clau en el desenvolupament de les ciutats són cada cop més conscients del paper que té la capacitat de connexió i gestió del moviment com a factors importants per a la competitivitat dels seus territoris. Els grans debats sobre la ciutat se centren cada cop més sobre les infraestructures que permeten el moviment (ampliacions d'aeroports internacionals, trens d'alta velocitat, zones logístiques, nous accessos viaris a la ciutat, etc.).

En aquest context, donada la importància de la mobilitat per a entendre les societats actuals i els reptes del futur, no deixa de sobtar que tradicionalment les ciències socials hagin estat més centrades en anàlisis estàtiques (Urry, 2005).¹ En els darrers anys, però, han començat a sortir diversos enfocaments teòrics que

1. Amb excepcions com, per exemple, Adam Smith, Karl Marx, Georg Simmel o Ferrand Braudel, els quals van posar el moviment i la circulació al mig de les seves anàlisis.

mouen el seu objecte d'estudi d'un marc relativament immòbil dels processos urbans a una òptica relacional de com la ciutat es construeix en relació al moviment.

Existeix un consens generalitzat que l'avançament en els processos de globalització –facilitats en gran mesura per a l'ús de les TIC– ha comportat el desmantellament de l'ordre socioeconòmic fordista centrat al voltant de l'estat nació, la reducció dels entrebancs a la mobilitat de factors i un increment, tant quantitatiu com qualitatiu, dels moviments. Aquests processos s'ha conceptualitzat freqüentment des de perspectives que redueixen la importància del territori a explicar la globalització. Especialment influents en els darrers anys han estat dos corrents de pensament: l'hiperglobalista (per exemple, Ohmae, 1995) i els enfocaments desterritorialitzadors (per exemple, Deleuze *et al.*, 1994).² El primer entén la globalització i la hiper mobilitat com una tornada a l'estat natural de les relacions econòmiques i socials entre individus i actors, sense la mediatització d'estats nació, seguint la tradició liberal. El segon argumenta que la consolidació de la globalització i la pèrdua de sobirania dels estats nació representen la fi de les barreres espacials i la desarticulació de mitjans de poder territorialitzats. Aquests enfocaments, però, s'han criticat fortament. D'una banda, s'ha acusat els arguments hiperglobalistes de simplificar i naturalitzar un procés social obert com és la globalització (Dicken, 2007). De l'altra, s'ha acusat els enfocaments desterritorialitzadors d'obviar les dinàmiques històrico-geogràfiques espacials que ha implicat la globalització (Elden, 2005) i en especial, la continuada importància d'actors ancorats territorialment com ara l'Estat (Jessop, 2005).³

En aquest sentit, des de diferents aproximacions teòriques han sorgit, recentment, conceptualitzacions de la globalització i de l'augment de les mobilitats que, en lloc de considerar inevitable el moviment de persones, idees i objectes, es pregunten com es produeixen aquests moviments políticament, econòmicament, materialment i simbòlicament; es pregunten, per tant, per com el moviment es fa possible, cobra sentit i el paper que té en la creació de desigualtats socials i econòmiques (Hannam *et al.*, 2006; Heynen *et al.*, 2006; Castells *et al.*, 2006; Graham *et al.*, 2003). En aquestes literatures preocupen especialment les anàlisis de la infraestructura material i institucional del moviment i les condicions polítiques que encoratgen o desinhibeixen la circulació. L'existència de circulació és tant sobre els fluxos en si mateixos com en la infraestructura canalitzant d'aquests fluxos

(Caletrío-Garcerá *et al.*, 2007). Acompanyant els processos de desterritorialització, la globalització comporta també processos de reterritorialització (Elden, 2005). En altres paraules, per tal d'eliminar les barreres espacials al moviment de persones, mercaderies, capital i idees (desterritorialització), són necessàries noves configuracions territorials relativament fixes i immòbils (reterritorialització) que permetin la contínua circulació de persones, capital, objectes i idees. Aquests processos constitueixen la construcció d'un «fix espacial» (Harvey, 1999).

En concret, a diferència de l'era fordista, actualment estem assistint a processos de reterritorialització, en què les relacions socials s'articulen en diferents nivells o escales, amb noves topografies de xarxa i en què cap forma socioespacial no té l'hegemonia de la qual l'estat nació va gaudir. En aquest nou ordre en formació, les ciutats tenen un paper determinant (Brenner, 2004; Jessop, 2007). En particular, pel que fa a les regions urbanes, la globalització no tan sols ha reforçat el paper d'aquestes d'integrar-se en elles mateixes i en els fluxos dels seus estat nació (Sassen, 1991; Brenner *et al.*, 2006), sinó que també ha reforçat la tendència envers la concentració de la riquesa i de la població cap a indrets urbans particulars (Zook, 2005; Hudson, 2006). En aquest sentit, la capacitat per a gestionar i canalitzar els fluxos de moviment (globals nacionals o locals) s'ha convertit en un factor crític per a la inserció de les economies i societats nacionals/locals dins els processos globals de la societat de la informació.⁴ Aquesta reactivació de les ciutats dins la societat del coneixement i en particular de les noves estratègies urbanes a Europa és el tema que discuteix la professora Sara González en la primera contribució al dossier. En particular, comparant les transformacions de Bilbao, Milà i Newcastle, l'article analitza els canvis en la governança urbana dins el marc de la globalització i la creixent urbanització neoliberal per tal de recol·locar aquestes urbs en les noves jerarquies urbanes europees.

Però la construcció de «fixos espacials», contràriament a allò que pugui semblar, no és cap dimensió estàtica. És un procés dinàmic que ni garanteix l'èxit a atreure els fluxos, ni la seva gestió a llarg termini (Harvey, 1999). De fet, a mesura que els processos de globalització es van aprofundint i mutant, les estructures i infraestructures que permeten el pas dels fluxos econòmics, culturals i socials es van transformant. En aquestes geografies canviants són d'especial importància els nous espais que no tan sols tinguin el paper de nodes distribuïdors del mo-

-
2. Aquests no han estat els únics corrents de pensament que s'han aproximat a la globalització, però han estat realment influents. No obstant això, els estudis sobre la globalització i la pluralitat d'enfocaments existents s'escapen dels objectius i espai disponible en aquest article.
 3. Això no vol dir que les actuals formes d'estat es redueixin a l'estat keynesià organitzat al voltant de l'escala nació. Una de les àrees d'estudi més treballades en el camp de la geografia política és el procés de reescalació de l'Estat cap amunt (per exemple, la Unió Europea) i cap avall (per exemple, la devolució regional) (Brenner *et al.*, 2004; Jessop, 2007).
 4. Tal com nota Brenner (1999, pàg. 433-444), «les ciutats territorialitzen capital mitjançant l'aglomeració d'infraestructures relativament fixes i immòbils, tals com sistemes de transport, subministraments energètics, xarxes de comunicació i altres efectes externs que reforcen formes històricament específiques de producció, intercanvi, distribució i consum».

viment, sinó que també siguin representatius de noves formes de sociabilitat urbana. Aquests nous espais de sociabilitat són els que Pep Vivas i Ramon Ribera-Fumaz, coordinadors d'aquest dossier, analitzen en el segon article. Centrant-se en el cas de les noves estratègies de mobilitat a Barcelona, l'anàlisi se centra en els nous espais nodals de la ciutat i com aquests nous espais representen noves formes de relació entre ciutadans i visitants en la ciutat digital.

Però la mobilitat urbana creixent no es redueix a la producció de nous llocs físics a la ciutat. Algunes de les transformacions més importants de la base econòmica de les ciutats (postindustrials) són el turisme i l'ús d'esdeveniments a la ciutat de cara a la seva promoció. Ni el turisme urbà ni els esdeveniments no són fets nous. Però, a diferència del turisme fordista de la postguerra, són diferents qualitativament i quantitativament (Garay, 2007). La necessitat per part de les ciutats de trobar noves oportunitats a mesura que la seva base industrial desapareix, la liberalització del transport aeri, l'aparició (com ja hem comentat anteriorment) de les línies aèries de baix cost (amb un ús intensiu de les TIC), el turisme urbà de cap de setmana i les noves formes de distribució entre temps de treball i oci són alguns dels factors que ajuden a explicar l'augment espectacular de l'ús d'esdeveniments per a ciutats de totes mides com a part integral de les seves estratègies econòmiques. Aquest nou mapa turístic, en el cas de Catalunya, és el que presenta el també coordinador del dossier, Francesc González, en la tercera contribució a aquest dossier especial.

Però no tot el moviment i comportament urbà és benvingut. En aquest sentit, les TIC tenen un paper clau de controlar i ordenar moviments dins l'espai urbà i regular-ne els usos, i de crear el que s'ha anomenat la *societat vigilada* (*Surveillance Society*) (Lyon, 1994). Els nostres moviments, tant físics com virtuals, són constantment vigilats i controlats. Potser no hi ha exemple més clar que l'ús de circuits tancats de càmeres de televisió (CCTV en el seu acrònim anglès), tant en recintes tancats (aeroports, centres comercials, etc.), com al carrer. La ciutat contemporània està inundada de CCTV i és en aquest aspecte que incideix l'article de Jesús Rojas.

Finalment, en la contribució que tanca el dossier, Óscar López revisa alguns textos clau per a entendre la relació entre TIC i ciutat. En resum, sense voler ser un dossier al voltant de la ciutat intel·ligent, aquest recull d'articles analitza i discuteix quatre aspectes directes i indirectes de l'impacte de les TIC i de la societat de la informació a la ciutat. No són els únics: és difícil que ho siguin, donada la multitud de processos de tot tipus que contribueixen a la producció de la vida urbana contemporània. Però sí que apunten a diferents processos socials, polítics i econòmics que tenen un gran impacte en les actuals trajectòries, tant de les ciutats del nord com del sud global. En aquesta introducció hem observat aquests processos socials, polítics i econòmics des d'un dels trets més rellevants de la ciutat moderna, dins de les transformacions per aprofundir en els processos de globalització

i de les tecnologies de la informació i comunicació: el paper de les ciutats a l'hora de gestionar i atreure la mobilitat creixent de persones, objectes, mercaderies i idees per sobre d'altres escales espacials, com són, per exemple, els estat nació.

Referències bibliogràfiques:

- BRAUDEL, F. (1995). *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Phillip II*. Berkeley, CA: University of California Press.
- BRENNER, N. (1999). «Globalisation as reterritorialisation: the re-scaling of urban governance in the European Union». *Urban Studies*. Núm. 36, pàg. 431-452.
- BRENNER, N. (2004). *New state spaces: urban governance and the rescaling of statehood*. Oxford: Oxford University Press.
- BRENNER, N.; JESSOP, B.; JONES, M. [et al.] (eds). (2004). *State/spaces: a reader*. Oxford: Blackwell.
- BRENNER, N.; KEIL, R. (eds.). (2006). *The global cities reader*. Londres: Routledge.
- CALETRÍO-GARCERÀ, J.; RIBERA-FUMAZ, R. (2007, 3-4 de maig). «Mediterranean studies, Braudel and the "mobility turn" in the social sciences». *JISER, Encuentro de Jóvenes Investigadores en torno del Mediterráneo*. Tarragona.
- CASTELLS, M.; FERNÁNDEZ-ARDÈVOL, M.; LINCHUAN, J. [et al.] (2006). *Mobile communication and society: a global perspective*. Cambridge, MA: The MIT press.
- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. (1994). *Mil mesetas: capitalismo y esquizofrenia*. València: Pre-Textos.
- DICKEN, P. (2007). *The global shift*. Londres: Sage. 5a. edició.
- ELDEN, S. (2005). «Missing the point: globalization, deterritorialization and the space of the world». *Transactions of the Institute of British Geographers*. Núm. 30, pàg. 8-19.
- GARAY, L. (2007). *El ciclo de evolución del destino turístico. Una aproximación al desarrollo histórico del turismo en Cataluña*. Tesi no publicada, presentada per al grau de doctor al Departament d'Economia i Història Econòmica de la Universitat Autònoma de Barcelona.
- GRAHAM, S.; MARVIN, S. (2003). *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Londres: Routledge.
- HANNAM, K.; SHELLER, M.; URRY, J. (2006). «Editorial: mobilities, immobilities and moorings». *Mobilities*. Núm. 1, pàg. 1-22.
- HARVEY, D. (1999). *Limits to capital*. Londres: Verso. 2a. edició.
- HEYNEN, N.; KAIKA, M.; SWYNGEDOUW, E. (eds.). (2006). *In the nature of cities, urban political ecology and the politics of urban metabolism*. Londres: Routledge.
- HUDSON, R. (2006). «Region and place: devolved regional government and regional economic success?». *Progress in Human Geography*. Núm. 29, pàg. 618-625.

<http://uocpapers.uoc.edu>

Ciutats en la societat de la informació, una introducció

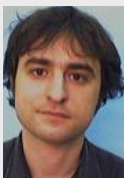
- JESSOP, B. (2007). *State power, a strategic relational approach*. Cambridge: Polity (en premsa).
- LYON, D. (1994). *The electronic eye: the rise of surveillance society*. Londres: Polity.
- OHMAE, K. (1995). *The end of the nation-state*. Nova York: Free Press.
- SASSEN, S. (1991). *The global City: New York, London, Tokyo*. Londres: Verso.
- SENNET, R. (1997). *Carne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza.
- SOJA, E. (2000). *Postmetropolis, critical studies of cities and regions*. Oxford: Blackwell.
- URRY, J. (2005). «The complexities of the global». *Theory, Culture and Society*. Núm. 22, pàg. 235-254.
- YEOH, B. S. A. (2006) «Mobility and the city». *Theory, Culture and Society*. Núm. 23, pàg. 150-152.
- ZOOK, M. (2005). *The geography of the internet industry: venture capital, dot-coms, and local knowledge*. Oxford: Blackwell.

Citació recomanada:

RIBERA-FUMAZ, R.; VIVAS, P.; GONZÁLEZ, F. (2007). «Ciutats en la societat de la informació, una introducció». A: «Ciutats en la societat de la informació» [article en línia]. *UOC Papers*. Núm. 5. UOC. [Data de consulta: dd/mm/aa].
 <http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/cat/ribera_vivas_gonzalez_introduccio.pdf>
 ISSN 1885-1541



Aquesta obra està subjecta a la llicència Reconeixement-NoComercial-SenseObraDerivada 2.5 de Creative Commons. Podeu copiar-la, distribuir-la i comunicar-la públicament sempre que n'especifiqueu l'autor i la revista que la publica (*UOC Papers*); no en feu un ús comercial; i no en feu obra derivada. La llicència completa es pot consultar a <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/es/deed.ca>



Ramon Ribera-Fumaz
 Professor dels Estudis d'Economia
 i Empresa de la UOC
rriberaf@uoc.edu

Ramon Ribera-Fumaz és professor als Estudis d'Economia i Empresa a la UOC des de febrer del 2006. Abans d'incorporar-se a la UOC, era investigador postdoctoral a l'Institute for Advanced Studies a la Universitat de Lancaster (Regne Unit). És doctor en Geografia per la Universitat de Manchester i llicenciat en Ciències Econòmiques i Empresarials per la Universitat Autònoma de Barcelona. La seva recerca gravita entorn de (1) la reestructuració de l'estat neoliberal i la governança econòmica urbana, (2) l'articulació entre espai, economia i cultura i (3) la mobilitat al Mediterrani. En aquesta última línia, juntament amb el Dr. Javier Caletrió Garcerá (Centre for Mobilities Research, Lancaster) és coordinador de www.medmobilities.net.

**Pep Vivas**

Professor dels Estudis de Psicologia
i Ciències de l'Educació de la UOC
pvivasi@uoc.edu

Doctor en Psicologia Social (Universitat Autònoma de Barcelona). És professor propi dels Estudis de Psicologia i Ciències de l'Educació de la UOC (àrea de psicologia social). És professor del màster d'Investigació de psicologia social (Universitat Autònoma de Barcelona). Actualment és membre del grup de recerca sobre Ciutats en la Societat de la Informació i el Coneixement (URBSIC) de l'IN3. Les seves temàtiques d'interès són: la teoria de la ciutat, de l'espai i del paisatge en el context de les noves tecnologies de la informació i de la comunicació.

**Francesc González**

Professor dels Estudis d'Economia
i Empresa de la UOC
fgonzalezre@uoc.edu

Francesc González és doctor en Geografia per la Universitat Autònoma de Barcelona i professor de la diplomatura de Turisme a la UOC. És coordinador acadèmic del postgrau de Turisme cultural de la UOC. Ha publicat diferents llibres, capítols de llibre i articles en revistes especialitzades sobre turisme litoral, activitat turística i ordenació sostenible del territori, així com diferents materials didàctics universitaris sobre turisme. És investigador del grup de recerca d'anàlisi territorial i estudis turístics de la URV i del grup de recerca ONE (Observatori de la Nova Economia) dels Estudis d'Economia i Empresa de la UOC.