

Scripta Nova

REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA
Y CIENCIAS SOCIALES

Universidad de Barcelona.

ISSN: 1138-9788

Depósito Legal: B. 21.741-98

Vol. XIX, núm. 517

1 de septiembre de 2015



Reparar los impactos de la burbuja constructora

Fernando Gaja i Díaz

Universitat Politècnica de València

fgaja@urb.upv.es

Reparar los impactos de la burbuja constructora (Resumen)

Aunque se han publicado diferentes diagnósticos de lo que se ha dado en llamar la “década prodigiosa”, la burbuja inmobiliaria acaecida en el Estado español entre 1996 y 2007, éstos suelen centrarse en el análisis una de sus cuatro manifestaciones: vivienda, suelo, infraestructuras y equipamientos. Nuestro objetivo es formular un modelo explicativo conjunto, para así poder pensar en posibles alternativas a la subsiguiente situación de estancamiento del sector, en el tipo de las medidas a adoptar para salir del pozo, y especialmente en reparar los impactos negativos, los daños “colaterales” de la hiperactividad del ciclo expansivo, de la burbuja constructora.

Palabras clave: burbuja constructora, vivienda, urbanización, infraestructuras, equipamientos, crisis financiera, impactos y alternativas al acumulado construido

Repairing the impacts of the construction bubble (Abstract)

Although several different diagnoses of what has been called the "Prodigious Decade", the housing bubble occurred in the Spanish State between 1996 and 2007, have been published, they tend to focus on the analysis of four main facets: housing, urbanized land, infrastructure and facilities. Our goal is to develop an explanatory global model, in order to think about possible alternatives to the subsequent stagnation of the sector, the type of measures to be taken to leave the pit, and especially to repair the negative impacts, the "collateral" damages of the hyperactivity growth cycle, the construction bubble.

Key words: construction bubble, housing, urban development, infrastructures, urban facilities, financial crisis, impacts and alternatives to the built stock

“La crisis consiste precisamente en el hecho de que lo viejo está muriendo y lo nuevo no puede nacer: en este interregno aparece una gran variedad de síntomas mórbidos”

Antonio Gramsci, *Cuadernos de la cárcel*

La “década prodigiosa” (1996-2007)

Cuando en septiembre de 2007 se desataba en los EE.UU. la crisis de las llamadas hipotecas *subprime*, pocos podían pensar ese hecho iba a marcar el final de una etapa de expansión inmobiliaria sin precedentes en el Estado Español. Acababa así un fenómeno que fue conocido como el *tsunami inmobiliario* o el *ladrillazo*, y que ahora se etiqueta más frecuentemente como la *década prodigiosa* del sector de la construcción, si bien la palabra prodigio se refiere a un suceso extraño que excede los límites regulares de la naturaleza, o simplemente un milagro, pero lo sucedido en esta década no tiene nada de milagroso, no tiene un origen divino, aunque sí haya excedido los límites de la naturaleza. En suma, una larga etapa de expansión, una burbuja constructora que abarcaría desde 1996 hasta el 2007. El análisis de cómo y por qué pudo desarrollarse una vorágine constructora de tal envergadura ha puesto el acento en su carácter multifactorial, en la sinérgica convergencia de aspectos aparentemente poco relacionados, que se aunaron para crear una tormenta perfecta. Nuestra intención es ponerlos en relación.

La lógica de un proceso

Lo ocurrido en la *década prodigiosa* puede ser descrito como un proceso de crecimiento metastático, o de *metástasis urbanística*, del sector de la construcción que ha acabado por afectar en su caída al sistema bancario; pero, viceversa, el hipercrecimiento de la actividad constructora no habría sido posible sin una financiación fácil, abundante y barata, es decir sin que en paralelo se desatara una burbuja crediticia. Es importante destacar que esta dinámica expansiva desbordada ha afectado a todo el sector de la construcción no sólo al de la edificación residencial, una matización que se ignora frecuentemente y que reduce el análisis de lo ocurrido al subsector de la vivienda, desconociendo que la burbuja afectó también a la producción de suelo urbanizado, a las infraestructuras y a los equipamientos.

¿Por qué a finales del siglo XX se desata una oleada constructora de tal magnitud? Hay que subrayar que lo acontecido en esta etapa no es sino un episodio más de los ciclos expansivos, que ya se habían dado con anterioridad, pero ¿cuál es su singularidad?

Génesis del modelo: sus raíces estructurales

El desarrollo de la economía española de la mayor parte del siglo XX, la posterior a la guerra civil (1936-1939), se apoya en tres factores: la construcción, el turismo y las remesas de la emigración. Las dos primeras en cerrada simbiosis: el turismo alienta y tira de la construcción, al tiempo que ésta produce espacios urbanizados y

edificios al que acuden los visitantes de la Europa septentrional. Las remesas de la emigración tienen un papel más acotado, muy potente en la décadas de los cincuenta y sesenta, para declinar en los setenta y ochenta, e invertirse en los noventa y en la primera década del siglo XXI. Pero el binomio construcción - turismo se mantiene activo y firme a lo largo de todo el periodo que estamos considerando.

El desarrollo del sector de la construcción, como el del turismo, en el Estado español no puede entenderse sin el impulso público, sin el concurso de la Administración durante más de seis décadas. La Administración Pública es un actor clave; actúa facilitando créditos, encargando obras, promoviéndolas directamente, urbanizando suelo, subvencionando generosamente el “ladrillo”, impulsando la propiedad de la vivienda como forma absolutamente dominante¹, fijando precios, normativas, regulando la actividad para evitar la aparición de competidores indeseados, eliminando requerimientos y cargas sociales, ecológicas, paisajísticas,... silenciando la oposición social cuando fuera necesario, en definitiva, es un agente imprescindible en el formidable proceso de expansión del sector, y en el no menos impresionante proceso de acumulación de capital que lo acompaña. No podemos pasar por alto la polémica que este punto se mantiene. La actuación de la Administración en materia de vivienda ha catalizado procesos de acumulación de capital que, en realidad, ¿son fuentes o sumideros? Un debate en el que ahora no vamos a entrar, pero que conviene enunciar: ¿actúa el sector de la construcción, y más concretamente el inmobiliario, como fuente o sumidero de acumulación de capital? En mi opinión, actúa como fuente en tanto que permite a los agentes financieros - promotores apropiarse de ingentes plusvalías, pero como sumidero en la medida en que una buena parte de esas plusvalías sean absorbidas por agentes *parasitarios*, es decir improductivos, y no se reinviertan en sectores productivos, sino que se destinen a un consumo suntuario, o la generación de rentas financieras, improductivas de nuevo. En suma, la Administración Pública, por medio de la política de suelo y vivienda, pero también por la de construcción de infraestructuras, es más que un garante, es el cooperador necesario de esta operación que abarca varias décadas, las doradas del *desarrollismo*.

El despertar de una quimera

Súbitamente, en agosto de 2007, el proceso entra en barrena, revienta la burbuja cuando estalla la crisis de la hipotecas *subprime* (o de alto riesgo), detonante de la sucesiva debacle financiera global, marcada por la quiebra del banco estadounidense Lehman Brothers, el 17 de septiembre de 2008. A simple vista cuesta establecer una relación entre la bancarrota de una entidad financiera estadounidense y el desplome del sector inmobiliario en un Estado mediano, lejano y poco relevante en el mundo de las finanzas, como lo es el Estado español. Este hecho se explica por la llamada *titulización* de las hipotecas. La *titulización* es un proceso financiero que consiste en

¹ Los datos aportados por Instituto de Estudios Económicos (IEE, 2011), procedentes del IWD Marktforschungsinstitut, indican que el Estado Español figura a la cabeza de la UE-15 en viviendas en propiedad (82,7 %); en la UE-27 sólo es superado por 7 Estados, todos ellos del antiguo bloque soviético (Rumanía, Lituania, Hungría, Eslovaquia, Estonia, Letonia y Bulgaria), una situación causada por los procesos de privatización que en ellos han tenido lugar. Las cifras reflejadas en Statista, The Statistics Portal (<http://www.statista.com/statistics/246355/home-ownership-rate-in-europe/>) los confirman plenamente.

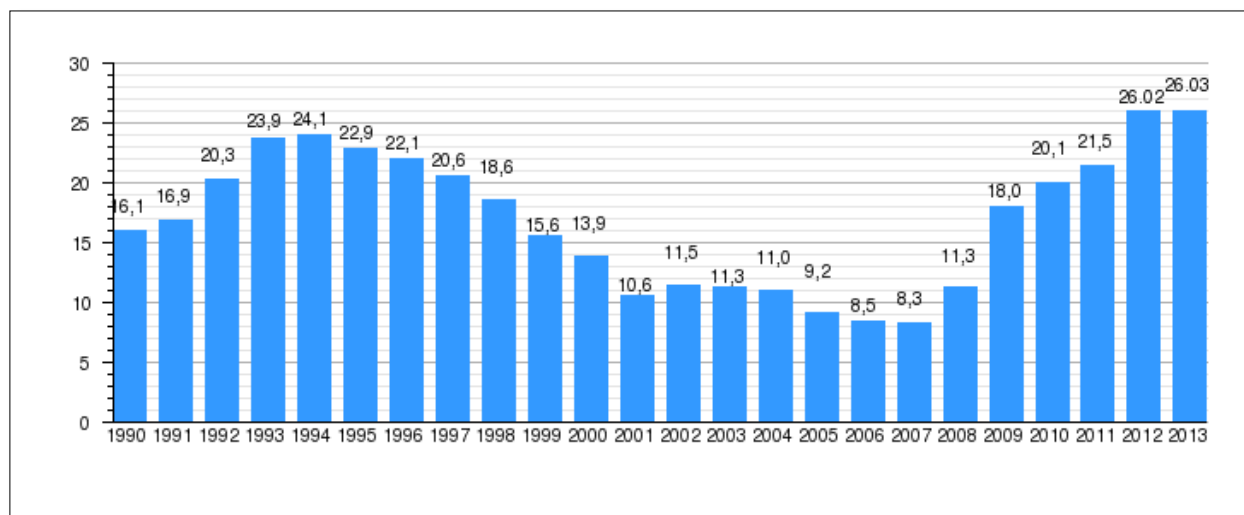
transformar cualquier activo no negociable pero susceptible de generar ingresos, como los préstamos hipotecarios, en otro compuesto de activos de calidad bien diversa, negociable en el mercado de valores².

Consecuencias sociales y económicas

La primera y más evidente consecuencia fue la paralización de la actividad constructora. El sector de la construcción se caracteriza por su inercia, de modo que los vaivenes cíclicos de la economía repercuten con un cierto desfase, debido a que el periodo de desarrollo de una obra se extiende de tres a cuatro años. Ahora bien, el sector de la construcción, y más específicamente el subsector de la edificación residencial se caracteriza por una baja aportación de capital propio, por lo que su dependencia de la financiación bancaria hay sido (y es) muy acusada. Apenas se construye con recursos propios, y en un contexto de financiación fácil, abundante y barata la autofinanciación era insignificante. Cuando súbitamente “se cierra el grifo” crediticio el subsector se bloquea. En esta crisis el impacto del desplome financiero fue inmediato porque el sector de la construcción funcionaba con una financiación bancaria a corto plazo. Al fallar ésta, las obras se paralizaron. Del *bosque de grúas* que dominaba el paisaje del litoral mediterráneo se pasó a otro caracterizado por los *esqueletos de hormigón*. Por doquier las obras se abandonaban en cuestión de días, y muchas así siguen años después del estallido de la burbuja. El impacto sobre el empleo ha sido fulminante. Obras interrumpidas en cuestión de semanas que arrojan al desempleo a centenares de miles de trabajadores. El anómalo y desproporcionado crecimiento del sector, que había suministrado una oferta de empleo de alta remuneración, se convierte ahora en un boomerang que los deja literalmente en la calle. Obsérvese que, aunque en la década prodigiosa (1996-2007) la tasa de desempleo bajara hasta alcanzar un mínimo de un 8,3 %, fue siempre superior a la media de la UE, y que tras el crack se ha disparado hasta situarse en 26,03 %, llegando al 55,7 % para los menores de 25 años en 2013.

² Vives y Rullán, 2014, 401. Sin extendernos demasiado, necesitamos captar el funcionamiento de este mercado para entender cómo el castillo de naipes constructor se vino abajo. En breve, la deuda hipotecaria adquirida por un particular ante una entidad bancaria puede “revenderse”, ser objeto de transacción, y de esta forma eliminarse del balance de la entidad, al ser transferida a fondos de inversión (muchos de ellos fondos de pensiones). Aparentemente la entidad bancaria reduce el riesgo, pero éste en realidad se traspasa, y el sistema en su conjunto sigue siendo altamente vulnerable, sobre todo porque los nuevos acreedores en muchos casos no conocen el riesgo de la deuda “titulizada”, que además es fragmentada en paquetes y ofertada en bolsa. El sistema funcionó hasta que la morosidad comenzó a aumentar, y los impagos se trasladaron a la cadena de deuda. El desplome de este montaje, que fue calificado de *capitalismo de casino* (Romero, 2005), tuvo efectos fulminantes sobre todo el entramado financiero que nutría de capital al sector constructor, induciendo una reacción en cadena, cuyos efectos excedieron a los mercados financieros.

Evolución de la Tasa de Desempleo



Cuadro 1.

Tasas de desempleo en porcentaje sobre la población activa. Fuente: Instituto Nacional de Estadística, http://www.ine.es/inebaseDYN/epa30308/epa_inicio.htm

Desempleo: por edades y genero

	2013	2012
Paro	25,9%	26,3%
Paro hombres	25,1%	25,9%
Paro mujeres	26,8%	26,8%
Paro menores de 25	54,6%	55,7%
Paro hombres menores de 25 años	54,9%	56,7%
Paro mujeres menores de 25	54,2%	54,6%
Paro de 25 años o más	23,6%	23,9%
Paro hombres de 25 años o más	22,8%	23,4%
Paro mujeres de 25 años o más	24,6%	24,5%

Cuadro 2.

Tasas de desempleo en porcentaje por edades y género.

Fuente: <http://www.datosmacro.com/paro/espana>

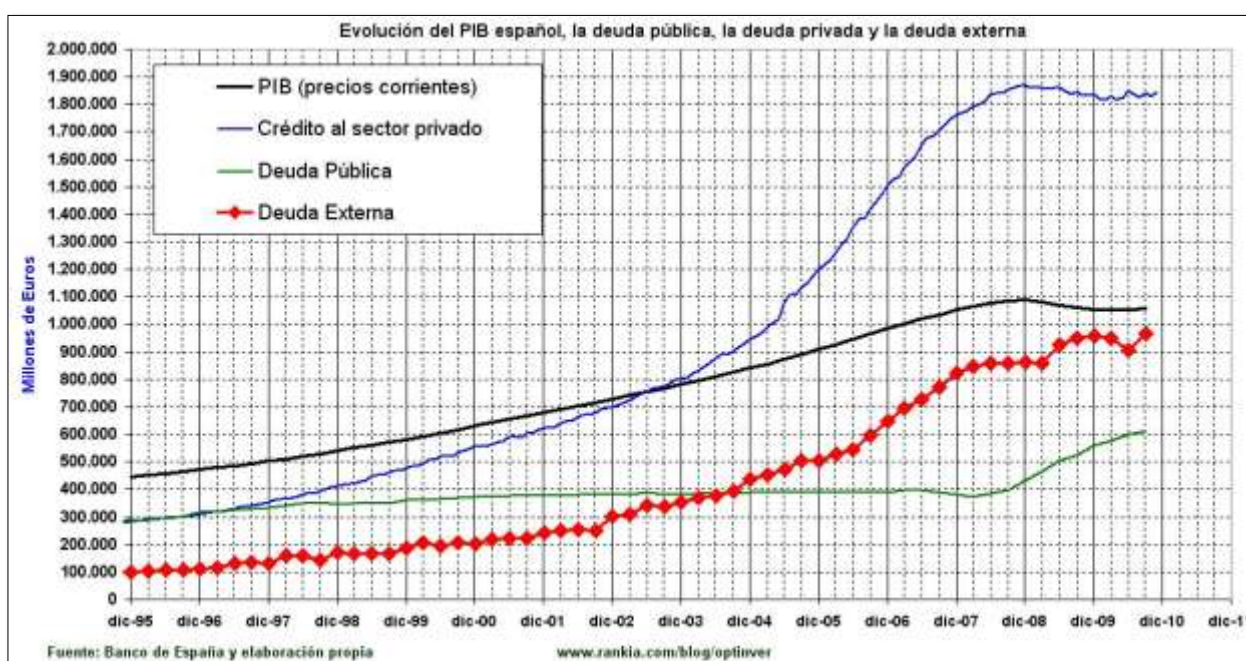
El impacto social es inmediato, la pobreza aumenta, la inmigración cesa y se invierte, el PIB se contrae, la insolvencia se extiende,... un panorama agravado por una distribución de la renta y la riqueza cada vez más inequitativa. El fin de una quimera en la que creía vivir gran parte de la población, el despertar de un sueño devenido pesadilla, sin olvidar una consecuencia ideológica: la pérdida de credibilidad, por no hablar directamente de deslegitimación del sistema, conflictividad y malestar social, agravados por el descubrimiento de innumerables casos de corrupción entre la clase empresarial, singularmente la bancaria, y la política. Para nuestro análisis, acotado al subsector de la vivienda, debemos remarcar una consecuencia: los desahucios.

Nos vamos a extender en la consideración de los mercados financieros y de las deudas generadas, porque la financiación del sector constructor, fue como verter gasolina al fuego. El boom inmobiliario no se puede entender sin la abundante financiación de que se dispuso, de la misma forma que las alternativas a la situación

actual solo se pueden plantear considerando los condicionantes de las deudas adquiridas.

Las finanzas: las deudas

Cuando en 2007 súbitamente acaba el boom y la sociedad se despierta del ensueño en la que estaba instalada, se encuentra con una deuda, que algunos expertos consideran impagable³. La deuda externa total del Estado español, suma de la privada y la pública (soberana), a la que hay que añadir la deuda interna, alcanzó, según las estadísticas del Banco de España, en 2011 su máximo histórico de 1,78 billones de euros, si bien a partir del año 2013 ha iniciado el camino de la contención⁴.



Cuadro 3.

Situación de la deuda privada, pública y externa en España.

Fuente: <http://www.rankia.com/blog/optinver/672070-situacion-deuda-privada-publica-externa-espana>

Aunque la deuda externa tenga un doble origen, claramente diferenciado, público y privado, tiene un mismo deudor final, la sociedad en su conjunto. La pública se ha generado por un déficit presupuestario que ha debido financiarse mediante la emisión de deuda oficial, vendida en los mercados internacionales. La privada tiene tres componentes: la atribuible a las instituciones financieras, la de las empresas (no financieras) y la de los hogares.

³ Sánchez Mato, 2013

⁴ Bolaños, 2013 y Boletín estadístico del Banco de España, 7.9. Deuda externa de España frente a otros residentes en la zona del euro y al resto del mundo. Resumen <http://www.bde.es/webbde/es/estadis/infoest/e0709.pdf>. En el IV trimestre de 2013 la deuda se situaba en 1,63 billones de euros

Deuda pública

La deuda pública ascendía en 2013 a casi un billón de euros, el 93,90 % del PIB⁵, sin que por el momento se haya contenido (en el primer trimestre de 2014 ha seguido creciendo). En alguna medida esta deuda se ha generado por la necesidad de financiar la construcción de grandes infraestructuras y, en menor medida, de equipamientos. Mientras la balanza fiscal presentó superávit, cosa que ocurría en los años 2005-2007, en el cenit de la burbuja, la carga de la financiación de las infraestructuras no se presentaba como la losa que en realidad es, pero cuando la situación se invierte, tras el crack del 2007, el superávit desaparece, y la Administración Pública entra en un espiral de déficit que debe financiar en los mercados exteriores mediante la emisión de deuda pública.

Evolución de la Deuda Pública			
	Millones €	% PIB	€ Per Cápita
2013	960.640 €	93,90%	20.383 €
2012	884.653 €	86,00%	19.147 €
2011	737.334 €	70,50%	15.942 €
2010	644.692 €	61,70%	13.969 €
2009	565.083 €	54,00%	12.287 €
2008	436.984 €	40,20%	9.535 €
2007	382.307 €	36,30%	8.443 €
2006	391.055 €	39,70%	8.793 €
2005	392.497 €	43,20%	8.970 €
2004	389.142 €	46,30%	9.042 €
2003	382.032 €	48,80%	9.022 €
2002	383.435 €	52,60%	9.203 €
2001	378.247 €	55,60%	9.234 €
2000	374.033 €	59,40%	9.241 €
1999	361.556 €	62,30%	9.028 €
1998	345.953 €	64,10%	8.692 €

Cuadro 4.

Evolución de la Deuda Pública.

Fuente: <http://www.datosmacro.com/deuda/espana>

En cuanto al déficit público, pese a su reducción en 2013, lograda a base de durísimos recortes (“ajustes”) en los gastos, especialmente en los sociales, todavía presentada un balance sumamente desequilibrado.

⁵ Deuda pública del Reino de España <http://www.datosmacro.com/deuda/espana>. Un porcentaje solo superado por Japón (230,31 %), Grecia (156,90 %), Italia (127,00 %), Portugal (124,10 %), los EE.UU. (102,73 %), y Bélgica (99,80 %) por citar algunos Estados de la UE o relevantes en la economía mundial.

Evolución del déficit público (Administración Central, Autónoma y Local)		
Año	Millones €	% PIB
2013	-72.577 €	-7,10 %
2012	-109.572 €	-10,60%
2011	-100.072 €	-9,60%
2010	-100.508 €	-9,60%
2009	-116.429 €	-11,10%
2008	-49.113 €	-4,50%
2007	20.748 €	2,00%
2006	23.230 €	2,40%
2005	11.651 €	1,30%
2004	-490 €	-0,10%
2003	-2.419 €	-0,30%
2002	-2.281 €	-0,30%
2001	-3.643 €	-0,50%
2000	-5.899 €	-0,90%
1999	-8.254 €	-1,40%
1998	-17.268 €	-3,20%

Cuadro 5.

Evolución del déficit público.Fuente: <http://www.datosmacro.com/deficit/espana>

Retengamos estos datos, que deberemos tener en cuenta a la hora de plantear alternativas de recuperación y reparación de los efectos de la burbuja constructora. En la actualidad la deuda y el déficit públicos pesan como una losa, lastrando y condicionando cualquier salida a la crítica situación actual.

Deuda privada

La deuda privada tiene tres componentes: la generada por las instituciones financieras, la de las restantes empresas (no financieras) y la de los hogares. Especial atención requiere la deuda familiar, o de los hogares, originada en su mayor parte, por la suscripción de hipotecas para la adquisición de vivienda, y la empresarial del sector constructor, generada por las necesidades de capital, tanto para la adquisición de suelo, como para el desempeño de su actividad. Durante la década prodigiosa los bancos, superada la capacidad de ahorro, suministraban crédito, endeudándose a su vez en los mercados exteriores de capital, frecuentemente *titulizando* la deuda. Mientras los deudores privados eran capaces de satisfacer las cuotas el sistema funcionaba, pero cuando estalla la burbuja, cuando se cierra la financiación exterior, todo el entramado se viene abajo.

La deuda financiera privada es en su mayor parte la contraída por los bancos españoles con sus homólogos exteriores para nutrir de créditos al mercado interior, ante la avalancha de peticiones, que unos tipos anormalmente bajos y una liquidez alta propiciaban. Algunos cálculos estiman que “más del 50 % de la deuda externa es atribuible al sistema bancario”⁶. En relación a esta deuda bancaria exterior el Estado ha acabado por asumir su pago, avalando operaciones internacionales (*rescate bancario*), a fin de evitar la quiebra de unas entidades que se han beneficiado de unas

⁶ Sánchez Mato, 2013

ayudas sin límites, justificadas por la necesidad de impedir el colapso del sistema financiero. Una carga que los ciudadanos han soportado sin recibir a cambio ningún beneficio.

En el periodo del boom (1996-2007) la deuda familiar se incrementó en un 573 %, la empresarial no financiera lo hizo en un 580 %, mientras que la deuda pública tenía un crecimiento del 19 %, siendo su gran expansión posterior, tras el final del boom, cuando se ha incrementado en un 192 % en apenas 4 años (2007-2011)⁷

Deuda de los sectores Público, Hogares y Empresas										
	Millones de Euros			Incrementos anuales absolutos			Incrementos anuales relativos			
	Empresas	Hogares	Pública	Empresas	Hogares	Pública	Empresas	Hogares	Pública	
1995	200.951	139.075	283.076							1995
1996	209.353	152.531	319.600	8.402	13.456	36.523	4%	10%	13%	1996
1997	228.771	173.724	333.199	19.418	21.193	13.599	9%	14%	4%	1997
1998	260.877	205.910	345.968	32.106	32.186	12.768	14%	19%	4%	1998
1999	312.648	245.895	361.775	51.771	39.985	15.807	20%	19%	5%	1999
2000	374.706	288.850	374.033	62.058	42.955	12.258	20%	17%	3%	2000
2001	443.160	325.034	378.247	68.455	36.184	4.214	18%	13%	1%	2001
2002	496.280	377.300	383.435	53.119	52.266	5.188	12%	16%	1%	2002
2003	569.895	448.724	382.032	73.615	71.424	-1.403	15%	19%	0%	2003
2004	650.284	538.881	389.142	80.389	90.157	7.110	14%	20%	2%	2004
2005	796.644	650.997	392.497	146.360	112.116	3.355	23%	21%	1%	2005
2006	1.023.807	778.372	391.055	227.163	127.376	-1.442	29%	20%	0%	2006
2007	1.213.756	874.404	382.307	189.949	96.032	-8.748	19%	12%	-2%	2007
2008	1.306.998	911.283	436.984	93.242	36.878	54.677	8%	4%	14%	2008
2009	1.298.607	903.342	565.082	-8.391	-7.941	128.098	-1%	-1%	29%	2009
2010	1.301.631	898.146	644.692	3.024	-5.196	78.054	0%	-1%	14%	2010
2011	1.255.386	870.960	736.468	-46.245	-27.186	93.105	-4%	-3%	14%	2011
2012	1.144.339	834.265	883.873	-111.047	-36.695	147.405	-9%	-4%	20%	2012

Cuadro 6.

Deuda de los sectores no financieros.

Fuente: <http://javiersevillano.es/deuda-privada.htm>

La distinción entre deuda privada empresarial y familiar es sumamente relevante por las consecuencias que se derivan en caso de impago. En el primero los bancos asumen el activo cualquiera que sea el estado en que se encuentre (suelo y proyecto, obra en construcción o acabada,...) pero el deudor, frecuentemente tras la quiebra de la empresa, queda liberado de la deuda. El problema se transfiere al acreedor, al banco, que se encuentra con un activo en muchos casos inviable, sin salida en el mercado, los llamados *activos tóxicos*. La deuda privada empresarial ha sido generada en su mayor parte por los créditos a la construcción, tanto de la vivienda y la urbanización de suelos. El boom inmobiliario, y constructor, no habría sido posible, o al menos no habría adquirido la magnitud que alcanzó sin una financiación fácil, barata y abundante, sin que el dinero inundara el campo plantando por doquier grúas, edificios, infraestructuras,...

⁷ Sevillano, 2012

En el caso de la deuda privada familiar la situación es bien distinta y está en la base de un gravísimo problema social: los desahucios. Al deudor privado, *hogar*, no se le reconoce la llamada *dación en pago* (ni siquiera de forma genérica tras la aprobación de la ley 1/2013, de 14 de mayo, de medidas para reforzar la protección a los deudores hipotecarios, reestructuración de deuda y alquiler social), es decir la cancelación de la deuda mediante la entrega del bien objeto de la hipoteca. El deudor *hogar*, incapaz de satisfacer las cuotas de su crédito hipotecario, es desahuciado, desposeído del bien inmueble que pasa a titularidad de la entidad financiera. Cuando ésta consigue revenderlo, vía subasta o compraventa, tiene derecho a seguir exigiendo el pago del resto de la deuda, si el valor de la venta no alcanza a cubrirla. Es decir, el particular se ve desposeído de su vivienda, literalmente puesto en la calle, de forma coercitiva, y sigue debiendo al banco una cifra, abultada con costas judiciales, intereses de demora,..., sin límite temporal ni crematístico. Un abuso sin paliativos, una especie de “esclavitud financiera vitalicia”, que ha pie al surgimiento de movimientos ciudadanos para evitarlo, entre los que destaca la *Plataforma de Afectados por la Hipotecas*.

Inventario de daños

Pasemos al análisis al sector de la construcción. Habitualmente los balances de lo ocurrido en la década prodigiosa han destacado la sobreproducción de vivienda, el acumulado residencial de que se dispone, la gran cantidad de viviendas vacías, sin vender o en construcción paralizada, y en menor medida la disponibilidad de suelo urbanizado, acabado y sin ocupar, pero apenas han valorado la problemática de las infraestructuras, especialmente las de la movilidad, y la de los equipamientos públicos. Hagamos una breve síntesis de la situación en cada uno de estos rubros.

Vivienda

Un balance cuantitativo

Primero, los datos agregados: ¿cuántas viviendas se construyeron en esta etapa?, ¿de qué tipo son?, ¿cuál es su superficie?, ¿su destino, principal o secundaria (turística)?, ¿su estado (finalizado, vacía, sin vender, paralizada, abandonada)? Sorprende la carencia de datos oficiales, objetivos y contrastados, un hecho que ha sido denunciado por diversos investigadores⁸. Las fuentes estadísticas directas disponibles son fundamentalmente dos: la del INE (Instituto Nacional de Estadística) del Ministerio de Economía, y la del SIU (Sistema de Información Urbana) del Ministerio de Fomento. El propio Ministerio de Fomento edita el Boletín Estadístico del Observatorio de Vivienda y Suelo donde se da cuenta de la actividad y la evolución del sector, pero sin ofrecer datos del stock acumulado. En paralelo el Instituto Geográfico Nacional ha puesto en marcha el SIOSE 2005 (Sistema de Información de Ocupación del Suelo de España), con el objetivo de integrar la

⁸ Vinuesa, 2013, 15; Burriel, 2014

información de las Bases de Datos de coberturas y usos del suelo de las Comunidades Autónomas y de la Administración Central, partiendo de las imágenes satelitales suministradas por el Corinne Land Cover. Finalmente también pueden extraerse algunos datos de la Dirección General del Catastro, y de las estadísticas de proyectos visados que elabora el Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos⁹. Asimismo disponemos de datos y estadísticas indirectas elaboradas por diversos investigadores, entre los que destacaríamos las aportaciones de Naredo, Burriel o Vinuesa¹⁰. Ahora bien, como señala García Montalvo¹¹ en este maremágnum de referencias y fuentes “no hay en España datos muy precisos del volumen de este stock y «nadie sabe a ciencia cierta cuántas viviendas nuevas hay por vender”. Una conclusión compartida por todos los investigadores consultados, que han denunciado reiteradamente la baja fiabilidad de las fuentes directas. “Es completamente escandaloso que en un país con un nivel de desarrollo como el nuestro, con un peso importante de los sectores inmobiliarios y de la construcción en nuestra economía (...) ni los ayuntamientos, ni las administraciones regionales (sic) o la estatal, en el ámbito territorial de sus respectivas competencias, sean capaces de contestar correctamente a preguntas del tipo: ¿cuántas viviendas hay? ¿Cuál es su estado y uso? ¿Cuál es su precio? ¿Cuántas y qué viviendas se necesitan? ¿Cuántas se están construyendo?”¹² Por intentar establecer alguna referencia señalemos las que incorporan Burriel¹³, quien estima un acumulado de viviendas nuevas sin vender en 2012 de 1.324.144; o la del Ministerio de Fomento donde se rebajan a menos de la mitad aproximadamente, unas 583.453¹⁴; o las de Fernández http://cincodias.com/cincodias/2013/09/20/economia/1379677384_039270.html con una cifra de un acumulado de entre 800.000 y 1.000.000 viviendas sin vender (más un suelo urbanizado vacante que podría acoger entre 1.500.000 y 2.000.000 más)¹⁵. Finalmente los datos del Censo de 2011 indican que en todo el Estado existen 25.208.623 viviendas, con un incremento de 4.262.069 (un 20,3%) en una década; de ellas el 71,7% son principales, el 14,6% secundarias y el 13,7% están vacías; es decir en 2011 había unas 3.453.581 de viviendas vacías, pero esta cifra no guarda relación directa con las que puedan estar a la venta.

A las dificultades para concretar un balance cuantitativo hemos de añadir su escasa operatividad; un recuento global es tan sólo útil para formular un diagnóstico general, porque por definición los bienes inmuebles son inamovibles, y responden a mercados puramente locales, no se pueden exportar¹⁶, ni trasladar a fin de compensar desequilibrios locales o regionales, por lo que el conocimiento del acumulado con precisión local es insoslayable a la hora de plantear salidas a la situación actual. Si el objetivo es la formulación de alternativas al impase actual es necesario conocer la situación municipio a municipio, las características del parque de viviendas, su

⁹ Vergés Escuín, 2005

¹⁰ Naredo (2010), Burriel (2014), o Vinuesa (2013).

¹¹ García Montalvo, 2010, 177

¹² Vinuesa, 2013, 15

¹³ Burriel (2014, 108) procedentes de Rodríguez Lopez (2013)

¹⁴ Ministerio de Fomento, 2013

¹⁵ Fernández, 2013

¹⁶ Para Miralles (2014, 34) la venta a la demanda exterior turística sería una especie exportación de los bienes inmuebles, acotada a la vivienda turística, secundaria, aunque siguiendo este razonamiento cabe subrayar que por contra no se exportarían las externalidades o impactos negativos: consumo de recursos, deterioro del paisaje,...

régimen de tenencia,... Indiquemos para concluir, que sabemos con relativa fiabilidad, según los datos del SIU, que en 2011 existían en todo el Estado 18.083.703 hogares, 25.208.632 viviendas, y 1.123.133,90 (2012) hectáreas de Suelo Urbano, a las que hay que añadir las viviendas producidas en los últimos años del boom, y restar los hogares desaparecidos por la salida de emigrantes. En cualquier caso, una situación en la que el número de viviendas excede ampliamente las necesidades de los hogares.

Un stock “tóxico”

Los cálculos sobre el número de años en los que el mercado podría “digerir” el acumulado de vivienda se basan en estadísticas generales. Las estimaciones más optimistas indican que el ritmo de absorción se mueve en una banda entre el 1,1 y el 2,5 % del total¹⁷. Pero esos cálculos ignoran la “localidad” del mercado de la vivienda, que hay casas que por su ubicación, tipología, características,... no se “absorberán” jamás, que es impensable, que en un contexto de normalidad, vayan a encontrar salida. Son realmente stocks *tóxicos, envenenados*. Añadamos el deterioro que una vivienda sin ocupar, y sin vigilar, sufre; incorporemos el problema social de una capa de la población que no encuentra en el “mercado” forma de satisfacer su necesidad de alojamiento, y finalmente sumemos la debacle financiera, con un sector bancario incapaz de financiar las compras hipotecarias con la alegría, y falta de garantías, con que lo había hecho, para obtener un combinado explosivo, un bomba de relojería social, que sólo la acción pública puede desactivar.

Suelo

Bajo el concepto de stock de suelo producido se engloban dos bienes de naturaleza distinta, el *urbanizado vacante*, o mayoritariamente no edificado, y el *planeado*, es decir aprobado en algún tipo de documento urbanístico, pero sin urbanizar. Éste, a su vez puede estar ordenado sólo estructuralmente, es decir delimitado y clasificado como *Urbanizable*, y determinado en sus principales variables (zonificación, edificabilidad,...), o con ordenación *Pormenorizada* (morfológica o detallada) aprobada en algún documento de desarrollo, normalmente un Plan Parcial. La diferenciación es importante; en el primer caso, en el de los suelos *urbanizados*, se han completado los procedimientos administrativos, redactado los proyectos técnicos y ejecutadas las obras de urbanización, aunque finalmente, en gran parte, esos solares no sean edificados. La inversión realizada no ha sido recuperada, y hoy esos bienes no encuentran mercado, no tienen salida, presentando con un grado de toxicidad mayor que el de la vivienda, si bien es cierto que la inversión que han requerido para su producción es notablemente inferior a la de la edificación. La situación de los suelos *planeados*, pero no *urbanizados*, es distinta. La inversión realizada es muy inferior, normalmente limitada a los proyectos técnicos y al asesoramiento jurídico. Si sólo han sido ordenados estructuralmente la inversión privada es prácticamente

¹⁷ Romero, 2014. Los datos proceden de un Informe del Ministerio de Fomento de 3 de enero de 2014, según el cual a 31 de diciembre de 2012 el stock de viviendas nuevas sin vender ascendía a 583.453. Los ritmos de reducción que se ofrecen son del 1,1 % para 2010, y del 2,5 % para 2011.

nula, ya que es la Administración quien asume y costea esta etapa; si se han diseñado morfológicamente, la inversión se acota a los proyectos técnicos.

De nuevo en este punto tenemos que preguntarnos en primera instancia por los datos agregados: ¿cuántas hectáreas se han urbanizado en la década prodigiosa?, ¿en qué estado se encuentran?, ¿de quién son propiedad?, ¿cuántas hay todavía en tramitación? Otra vez nos encontramos con una sorprendente falta de datos, con un déficit de series estadísticas a escala local, así como de trabajos científicos, que aporten información sobre el acumulado de suelo. En el País Valenciano el total de suelo planeado, clasificado como urbanizable y urbano no consolidado, calculado por Burriel¹⁸, asciende a 51.999 hectáreas, una cifra muy inferior a las 80.000 hectáreas reconocidas, sólo como Urbanizables, por la Dirección General de Urbanismo de la Generalitat¹⁹. De menos datos, oficiales detallados y fiables, se dispone sobre el acumulado de suelo urbanizado vacante, que constituye el problema más grave, por su difícil reversibilidad. A partir de la información del SIU, Burriel²⁰ lo ha estimado para el País Valenciano en 25.207 las hectáreas. Las cifras más habitualmente utilizadas son las elaboradas por el Observatorio de la Sostenibilidad de España (OSE) a partir de los datos suministrados por el satélite *Corinne Land Cover*, que reflejan los cambios en los usos de la superficie terrestre. Sin embargo, la información aportada por el OSE tiene una utilidad limitada a la hora de efectuar estudios y cálculos urbanísticos debido a la forma en que se categorizado las transformaciones. El OSE calcula los suelos *artificializados*, categoría en la que incluye no solo los urbanizados, sino también todos aquellos que han dejado de ser agrícolas o naturales: infraestructuras, canteras, equipamientos,... Sus cifras de suelos artificializados son por tanto superiores a las de los urbanizados. En cualquier caso, y pese a la baja fiabilidad de las estimaciones, estamos hablando de una cifra que desborda cualquier previsión de ocupación a medio, corto o largo plazo.

Planeamiento

Uno de los factores que más contribuido a alimentar la burbuja constructora ha sido la inflación de planeamiento, tanto por la abundancia de planes como por sus desmedidas propuestas. El exceso en las previsiones del planeamiento es anterior a la década prodigiosa, casi podríamos decir que es una invariante del Urbanismo, pero hasta la eclosión del boom inmobiliario finisecular se trataba de un peligro latente. Desde que el planeamiento se generaliza, en los años 40 del siglo XX, los Planes Generales habían clasificado mucho más suelo urbano y urbanizable del que cualquier previsión sensata hubiera recomendado. Nadie se preocupaba demasiado, porque en el fondo existía el convencimiento de que esos Planes Parciales, no se iban a desarrollar nunca, dada la inadecuación de los mecanismos de gestión (los llamados *Sistemas de Actuación*, cuya viabilidad era muy escasa) y por la descapitalización del

¹⁸ (2014, 119) Burriel considera como “stock” de suelo, o suelo vacante, al clasificado en el planeamiento como urbanizable o urbano no consolidado que aún no ha sido edificado; puede por tanto estar todavía en estado rústico o tener las obras de urbanización a medias o incluso estar completamente urbanizado pero sin haberse edificado las viviendas prevista. En mi opinión, es más útil trabajar sobre el suelo urbanizado vacante, aquel que ha completado las obras de urbanización, pero se encuentra sin edificar, una situación que Burriel denomina de “desiertos urbanizados”

¹⁹ Vázquez, 2013

²⁰ Burriel, 2014, 125

sector que trabajó durante décadas sin invertir en suelo, tratando de orillar la dificultad que suponían los propietarios fundiarios, o buscando sistemas semi-artesanales como el de suelo por *cambio de obra*.

La aprobación de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística (LRAU) en 1994 por parte de la Generalitat Valenciana supuso un cambio radical en esta situación, un punto de no retorno. La norma rompió la situación de dominio detenida por los propietarios terratenientes, que podían bloquear la ejecución de los sectores planeados, para transferir la iniciativa y la hegemonía a los *urbanizadores*, empresas mercantiles, promotoras de suelo urbanizado, en régimen de concesión, otorgada por los Ayuntamientos, y dotadas por la LRAU de unos poderes casi omnímodos. Pistoletazo de salida del *Urbanismo mercantil* o *empresarial* (aunque más propiamente debería ser etiquetado de *concesional*) y simultánea superación de un modelo precapitalista de gestión del planeamiento. La explosión fue inmediata en un contexto de fácil financiación y fuerte demanda, y los datos oficiales así lo corroboran²¹. El *Urbanismo de papel*, el que podríamos en puridad calificar de *durmiente*, aquel que muchos pensaban que nunca se ejecutaría, despertó y saltó a la realidad. El paisaje se llenó de obras, de grúas, de máquinas que parecían querer urbanizar todo. Lo que comenzó a ejecutarse fue un planeamiento vigente, sumamente expansivo, ignorante de los impactos que su desarrollo traería consigo.

Tomemos la Comunidad Autónoma donde se ensayó el sistema como caso de estudio. El número de documentos de planeamiento aprobados por la Generalitat Valenciana dan cuenta de un crecimiento impresionante²². En pleno boom, entre 1997 y 2007 la media anual se situó en 251, con un máximo absoluto por encima de los 350 en 2005, justo antes del estallido de la burbuja; pero después, con el hundimiento del modelo, entre 2007-2012, la media anual bajó a 105, presentando el mínimo en 2012 con tan solo 18 documentos. Es decir, en la fase álgida del ciclo se aprobaron por año casi dos veces y media más de documentos, que tras el pinchazo.

²¹ Ballester y Pitarch, 2013

²² Conselleria de Territori, 2013

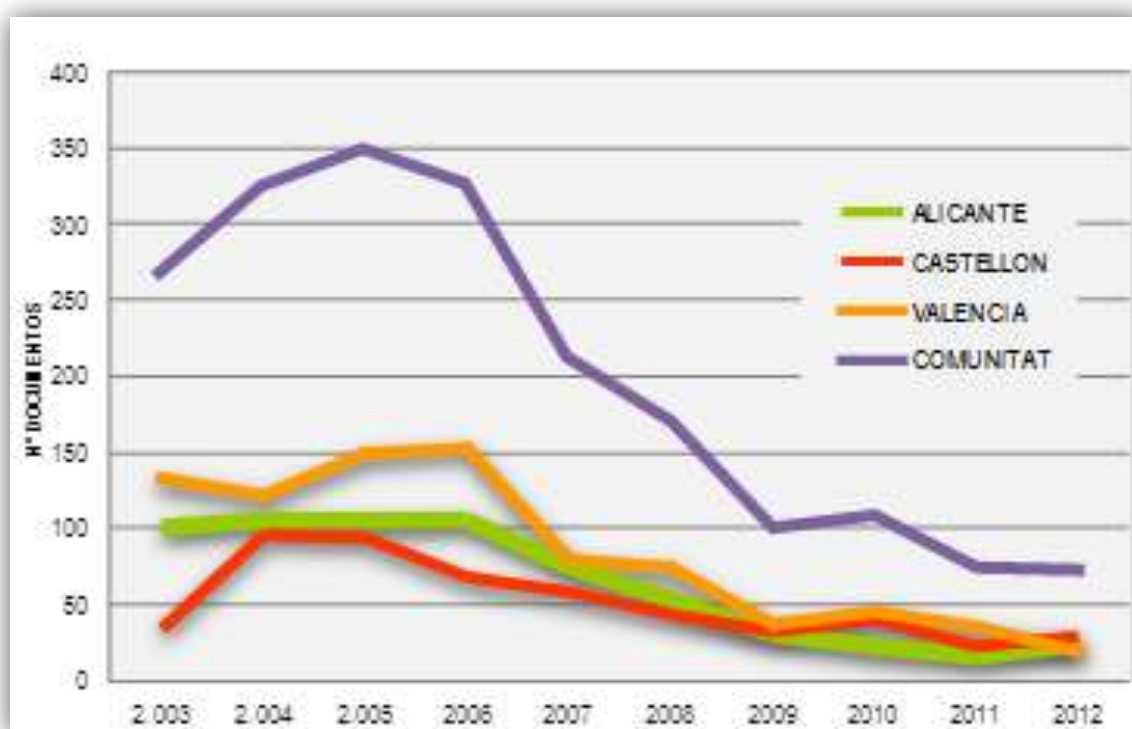


Figura 1.
Documentos de Planeamiento aprobados.
 Fuente: (Conselleria de Territori, 2013)

Pero además, un análisis más detallado pone al descubierto que de los 2.007 documentos aprobados entre 2.003 y 2.012, 976 eran modificaciones (909 de PGOUs y 62 de PPs), y tan solo 90 eran documentos de planeamiento estructural. Descontando los Catálogos (listados como “Otros”), menos de un 5 % de los documentos aprobados eran estructurales, mientras que el resto tenían por objetivo poner suelo en el mercado, y de ese 95 % (1837 documentos), más de la mitad eran modificaciones, es decir, lisa y llanamente lo que se llamó apologeticamente *Urbanismo a la carta*.

	nº documentos	modificaciones	total
Planeamiento General	90	909	999
Planeamiento Diferido	866	62	928
Otros	75	5	80
TOTAL	1031	+ 976	= 2007

Figura 2.
Documentos de Planeamiento aprobados, por tipos.
 Fuente: (Conselleria de Territori, 2013)

Sin contar con las ampliaciones de los suelos urbanos y urbanizables, tramitadas mediante la aprobación de nuevos PGOU o NSP (90 en el periodo 2003-2012), se aprobaron, en el mismo periodo, 335 expedientes reclasificatorios *extraplan* que supusieron añadir un total de 13.913 Ha. El material para la pira urbanizadora estaba listo.

	planeamiento general			planeamiento desarrollo			Total Ha.	
	nº.	Ha.		nº.	Ha.		reclasificadas	
	Documentos	reclasificadas		Documentos	reclasificadas			
ALICANTE	28	1.828	40%	52	2.748	60%	4.575	33%
CASTELLON	50	165	4%	50	3.988	96%	4.152	30%
VALENCIA	67	1.475	28%	88	3.711	72%	5.186	37%
COMUNITAT	145	3.467	25%	190	10.446	75%	13.913	100%

Figura 3.

Expedientes reclasificatorios.

Fuente: (Conselleria de Territori, 2013)

Cambios en la estructura de la propiedad del suelo

En esta década no sólo se altera el paisaje, se consolida otro cambio menos evidente: el que afecta a la tenencia del suelo urbano. En el País Valenciano supone el paso de una estructura caracterizada por el minifundismo a otra en la que las empresas promotoras de suelo, las *urbanizadoras*, y los bancos, irrumpen en un mercado al que habían sido ajenos²³. Cuando a partir de 2007 numerosas urbanizadoras que se declaran en quiebra, los bancos se convierten sin buscarlo en propietarios de ese inmenso stock de suelo urbanizado. ¿De quién es hoy el suelo urbanizado?, ¿terratenedores minifundistas, empresas constructoras, bancos, urbanizadores, promotores? Un dato relevante a la hora de plantear, como luego haremos, salidas al marasmo actual.

Para finalizar el inventario del suelo urbanizado, interesaría asimismo conocer cuál es el uso previsto: residencial principal, residencial turístico, industrial, terciario, comercial, oficinas,... un aspecto en el que los datos son todavía más escasos.

La "ciudad vacía"

La enormidad de la producción de suelo urbanizado ha generado un nuevo paisaje, el de las urbanizaciones vacías, *ciudades fantasma* con apenas edificación, donde los escasos residentes habitan desiertos urbanizados, marcados por farolas y parcelas desocupadas. Estos suelos urbanizados pero apenas ocupados, han devenido una carga financiera, una sangría para los ayuntamientos en cuyos términos se encuentran. Al no haber actividad, ni edificación, los ingresos fiscales de esas zonas

²³ Díaz de Orueta, 2006

escasean, mientras los costes de mantenimiento y de prestación de los servicios públicos obligatorios los superan ampliamente²⁴. Unos espacios que presentan un balance fiscal insostenible para los municipios en los que se ubican.

Equipamientos

La década prodigiosa ha supuesto una inversión sin precedentes en equipamientos públicos, en grandes equipamientos públicos. Todas las ciudades, grandes, medianas o pequeñas han competido por dotarse de instalaciones culturales, deportivas, sanitarias, museos, teatros, auditorium, bibliotecas, y la interminable cadena de las “ciudades de” (de la Justicia, de las Artes, de las Ciencias, de la Luz de las Lenguas,...). Buena parte de estos equipamientos se han construido con motivo de algún evento internacional, deportivo o cultural, sin olvidar, otro tipo de equipamientos, locales, algunas veces primarios, que han proliferado en todos los municipios, con independencia de su tamaño, necesidades, oferta y coste de mantenimiento. Raro es el municipio, mediano e incluso pequeño, que no se ha dotado de un auditorio, un polideportivo, aulas y centros de todo tipo, etc., que hoy no pueden mantener ni utilizar. La lista comenzó con las instalaciones deportivas surgidas con ocasión de las Olimpiadas de Barcelona (1992), la Exposición Universal (Sevilla, 1992), diversas capitalidades culturales (Madrid, 1992; Santiago de Compostela, 2002; Salamanca, 2002), Copa del América (Valencia, 2007 y 2010), Campeonatos Mundiales de Fútbol, Grandes Premios de Fórmula I... En este periodo las ciudades españolas se lanzaron a competir en la liga de las ciudades con proyección “global”, intentando crear imagen de marca, estar en el mapa, figurar, ser conocidas, aparecer en los medios globales,... aunque fueran unos efímeros minutos de gloria, y no importara a qué coste.

El supuesto común a estas operaciones de marketing urbano, basadas en el binomio Proyecto Urbano – Evento, es que la atracción de inversiones, la afluencia de visitantes, la mejora de la imagen de la ciudad, produciría un impacto económico superior a la inversión ejecutada. No ha sido así. Pero además, hay que señalar que, aunque el balance hubiera sido positivo, la inversión era mayoritariamente pública, el capital que se arriesgaba en esta apuesta lo era, mientras que los hipotéticos beneficios recaían en el sector privado y sólo de forma directa mediante la tributación podría la Administración recuperar parte de su inversión²⁵. Desde otro punto de vista, la construcción de los grandes equipamientos públicos de la década prodigiosa ha aportado a las ciudades una imagen de oropel y lujo suntuario que no se compadece con las condiciones de precariedad, paro y empobrecimiento a las que se ha visto arrojada una parte significativa de la población. Constituye además una pesada carga financiera, y unos costes de mantenimiento a los que hoy por hoy las Administraciones se ven casi incapaces de hacer frente, si no es detrayendo esos recursos de otras necesidades perentorias. Lujo y boato incosteable para sustentar una falsa imagen urbana.

²⁴ Mur y Clusa, 2007 cit. en Burriel, 2014, 132

²⁵ Gaja, 2009

Infraestructuras

Tanto los análisis académicos, como la atención mediática y ciudadana, se han centrado, tras el pinchazo de la burbuja constructora, en la consideración de la edificación, y en menor medida en la de suelo urbanizado, mientras que la producción de infraestructuras sólo ha atraído el interés a la hora de denunciar los casos extremos de despilfarro, limitados a aquellas obras cuya utilización es escasa o prácticamente nula. Sin embargo, en escasas ocasiones se aportan datos sobre la magnitud del stock de infraestructuras producidas en la década prodigiosa: decenas de miles de kilómetros de autovías, autopistas y carreteras de alta capacidad; de líneas de ferrocarril de alta velocidad; aeropuertos por doquier, algunos de ellos sin ningún vuelo; ampliaciones de los puertos comerciales para conformar los llamados macropuertos, junto a un rosario de puertos deportivos,... No todo han sido infraestructuras de la movilidad, las obras hidráulicas (trasvases), las desaladoras, las plantas de energía renovables forman también parte de un acumulado de infraestructuras que hoy deben ser gestionadas con escasos recursos.

La decisión de construir las infraestructuras, a diferencia de la de la edificación y el suelo, se mueve casi por entero en el ámbito de lo público. La etapa que estamos estudiando arranca con fuertes inversiones en Obras Públicas provenientes de los Fondos de Cohesión de la UE, que se mantendrán hasta 2008²⁶. Ahora bien, pese a que la inversión sea pública, en su posterior gestión interviene el sector privado, y de forma casi exclusiva en su ejecución. Las empresas privadas constructoras de infraestructuras, las de Obras Públicas, no tienen otro cliente que las Administraciones. El enorme volumen de infraestructuras construidas ha impulsado un subsector privado que depende por entero de los encargos de la Administración, sin los que no sobreviviría. Se entiende por tanto que esas empresas se hayan agrupado, formando potentísimos grupos de presión, *lobbies*, con el único fin de defender sus intereses, de forzar a la Administración a promover grandes infraestructuras, cuanto más costosas mejor: son los llamados *lobbies del hormigón* o del *asfalto*, en el que destacan SEOPAN (Sociedad de Empresas de Obras Públicas de Ámbito Nacional), fundada en 1956 y de la que forman parte las mayores 32 empresas del sector, o la ya mencionada AEC (Asociación Española de la Carretera), por citar dos de los más significados.

La historia de las infraestructuras es similar a la de los equipamientos, repetida y aumentada. El monto de las inversiones públicas, literalmente puestas en manos del lobby de las obras públicas, es astronómico. Requeriría una investigación específica para dar cuenta del volumen desviado desde las arcas públicas a las privadas en concepto de construcción de infraestructuras, muchas de ellas innecesarias y sobredimensionadas²⁷. Según el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) del Ministerio de Fomento, las actuaciones previstas en infraestructuras y transportes para el periodo 2005 – 2020 conllevan una inversión de 248.892 millones de euros²⁸. Sustituido por el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI

²⁶ Sendagorta, 2013

²⁷ A falta de un balance pormenorizado, el libro de Bel (2010) constituye, hoy por hoy, la mejor denuncia del despilfarro e innecesaridad que han supuesto las obras públicas, sin olvidar su carácter radial, fuertemente centralista.

²⁸ Ministerio de Fomento, 2005

2012-2024), sus escenarios, optimista, conservador o desfavorable, supondrían una inversión de 144.826, 132.11 o 119.720 millones de euros, respectivamente²⁹, es decir, una cantidad superior, en cualquiera de los escenarios, a la suma de los recortes que se han aplicado a los servicios sociales³⁰.

Capítulo aparte requerirían los AVEs, o para muestra un botón. Digamos tan solo que como consecuencia de su construcción este Estado ocupa el segundo lugar, a nivel mundial, en kilómetros de ferrocarril de alta velocidad, un lujo que no podemos permitirnos, y que, pese a la magnitud del descalabro, escasean los balances agregados. Algunas estimaciones arrojan un coste total que oscila de 97.000³¹ a 50.000³² millones de euros. Tan sólo la línea a València, sin incluir el ramal a Alacant, habría supuesto, a fecha de 11 de octubre de 2012, una inversión de unos 6.600 millones de euros. Súmense unos costes de financiación estimados en 165 millones anuales, más otros 35 de mantenimiento, también anual, para los dos millones de viajeros-trayecto, y llegaremos a la conclusión de cada pasajero recibe una subvención en la sombra de 100 euros por trayecto³³.

Los datos oficiales son contundentes: siete de las diez empresas privadas más grandes del mundo en gestión de infraestructuras son españolas (Abertis, Acciona, ACS, FCC, Ferrovial, OHL y Sacyr)³⁴. Estamos ante un subsector sobredimensionado, voraz devorador de encargos públicos, que engulle recursos sin consideración a los posteriores costes de mantenimiento y explotación, ni a los impactos ecológicos, y sociales, que sus faraónicas obras producen.

De la protesta a la propuesta: “Operación Reparación”

Los procesos que tuvieron lugar entre 1996-2007 no se produjeron sin crítica ni resistencia por parte de los movimientos sociales, vecinales y ecologistas, aunque a la vez sea necesario destacar el escasísimo cuestionamiento por parte de los principales de los partidos políticos, que con contadas excepciones apoyaron sin reserva la formidable y desmesurada expansión urbana de la década a caballo del cambio de siglo. ¿Por miedo a oponerse a algo que a corto plazo era una tremenda maquinaria de generación de riqueza, efímera pero formidable?, ¿por cobardía social?, ¿por convencimiento?, ¿por oportunismo? No es objetivo de este texto analizar y cuestionar las razones de unos comportamientos rayanos en la imprudencia, gobernados por un cortoplacismo ciego, pero se impone al menos dejar constancia del comportamiento de los partidos políticos mayoritarios, y de las Administraciones Públicas, que no sólo no frenaron la dinámicas expansivas y especulativas, sino que abiertamente las alentaron, pese a los avisos y advertencias de algunos técnicos, académicos e investigadores que eran tildados invariablemente de aguafiestas, o despreciados con epítetos más lacerantes. Tampoco podemos pasar

²⁹ Ministerio de Fomento, 2013

³⁰ Ecologistas en acción, 2013.

³¹ Fayanas Escuer, 2011

³² Torrent, 2010

³³ Fernández, 2012

³⁴ Cfr. Marca España, Capitulo Infraestructuras, 1. Infraestructuras para el transporte aéreo, aeroportuario y terrestre <http://marcaespana.es/es/sabias-que/texto/4/infraestructuras>

por alto la existencia de movimientos ciudadanos que impugnaron lo que estaba pasando, en el momento en que pasaba, a contracorriente del poder político, económico y mediático, y que nunca dejaron de protestar y oponerse a las actuaciones más agresivas y de mayor impacto. Todo eso hoy es pasado, la opinión pública, absolutamente mediatizada, condicionada, ha transitado de la complacencia al duelo, a la lamentación por lo ocurrido, en un giro copernicano que requeriría alguna reflexión psicosociológica. Sea como sea, la valoración dominante de la ciudadanía es muy negativa respecto a lo ocurrido, y se hace cruces (a buenas horas), de la falta de sensatez, de la desmesura de las actuaciones, y sobre todo de los negativos efectos.

Finiquitado el periodo del boom, e inmersos en una crisis que ya se alarga más de siete años, ha llegado el momento de pasar de la denuncia, del análisis y de la protesta a la propuesta, de la actitud reactiva a la proactiva, a la búsqueda de alternativas a una situación que amenaza con pudrirse, con enquistarse de forma permanente, abordando una operación de reparación de los daños causados, de los impactos de todo tipo.

El final del túnel

A principios de 2014 el mensaje oficial cambia: de la insistencia en la crisis se pasa a la difusión de buenas nuevas: “se percibe por fin el principio del fin de la crisis”, o expresado mediante metáfora más cara al poder, “no sólo hay luz al final del túnel si no que se atisba la salida del túnel de la crisis económica” afirma sin ambages el Ministro de Hacienda³⁵. Es, pues, cuestión de tiempo, el necesario para digerir el parque de vivienda acumulado, poner a pleno rendimiento unas infraestructuras y unos equipamientos hoy infrautilizados, ocupar los suelos urbanizados disponibles,... en definitiva arrancar el motor y reemprender el camino. Pero cuando se atraviesa un túnel nunca se sale al mismo sitio por el que se entró: la ruta que se nos presenta a la salida será necesariamente distinta. Se olvida que crisis, etimológicamente significa cambio, momento de decisión, más allá de la acepción habitual que la reduce a dificultad. Frecuentemente se adjetiva la crisis con los términos sistémica o cíclica. Quienes proponen la vuelta a la situación anterior entienden que estamos ante una crisis cíclica, de las que periódicamente se han producido en el sector de la construcción, pero otros consideran que nos enfrentamos a una situación nueva, que exige repensar todo el modelo urbanístico³⁶. El discurso institucional ha optado por el primer supuesto e insiste en que el final de la crisis supondrá retomar las cosas, como estaban antes, *business as usual*, recuperar un mercado inmobiliario con un peso muy alto en el PIB y en el empleo, relanzar la economía por la vía del crecimiento, en suma, volver a los “buenos tiempos”.

³⁵ El País, 22 de octubre de 2013, “Montoro asegura que se atisba la salida del túnel de la crisis económica”

http://economia.elpais.com/economia/2013/10/22/agencias/1382438396_520052.html

³⁶ Burriel, 2014, 103

Planteamiento de la Operación Reparación

La *Operación Reparación* como salida de la crisis requiere plantear dos estrategias complementarias: por una parte, formular un modelo alternativo, sostenible, viable, y por otra, reparar los daños, los impactos, sin ignorar que ambas se van a enfrentar a una coyuntura de profunda crisis social y económica. En cuanto a la primera, un modelo sostenible es hoy necesariamente uno sin crecimiento, porque la perpetuación del desarrollo no haría otra cosa que añadir externalidades y efectos negativos al conjunto del sistema, profundizar en la crisis. No procede abrir aquí y ahora el debate sobre el paradigma emergente en torno al decrecimiento (del que el “no crecimiento” o la búsqueda de un estado estacionario sería una fase de transición), indiquemos tan sólo que su asunción se basa en un axioma: el de que un mundo finito nada puede crecer permanente, indefinida e infinitamente, un enunciado que se incorpora plenamente.

La estrategia complementaria es la de la reparación de impactos. Me centraré en la reparación de los daños sobre el medio construido (la edificación residencial, el suelo urbanizado, las infraestructuras de la movilidad y los equipamientos públicos), sin por ello ignorar la imprescindible reparación, si cabe más urgente y necesaria, en los ámbitos laborales, sanitarios, educativos, de la dependencia, de los derechos sociales,... en definitiva la recuperación de los derechos perdidos en estos últimos años. Orillando la ingenuidad, debemos plantearnos las condiciones en las que una operación de reparación (o de recuperación) significativa, con efectos apreciables, no simbólicos, puede tener éxito. Dejo de lado, la primera y la más importante: la voluntad de acometerla, tanto política como social, que doy por descontada, pero con eso no es suficiente.

Condicionantes financieros, económicos, políticos

La burbuja hiperconstructora, como hemos visto, fue el resultado sinérgico de variables de muy distinto tipo, una tormenta perfecta. Financiación abundante y barata, predisposición política y social favorable a una expansión sin freno, límites, ni restricciones, y un sector constructor sobredimensionado con una capacidad productiva por encima de las necesidades e incluso de las demandas del mercado. Plantear un modelo diferente, incluso acotado al sector inmobiliario o constructor, presupone que los agentes financieros, económicos y políticos estén dispuesto a apoyarlo, o al menos a no enfrentarse abiertamente. Por eso cabe preguntarse, de las condiciones que impulsaron el boom, ¿cuáles se han modificado al extremo de poder pensar en otro modelo distinto?

No parece, a tenor de los posicionamientos institucionales (al menos los del Gobierno central y sus órganos), que los poderes políticos y económico-financieros hayan cambiado su rumbo, y dejado de apostar por una economía fuertemente basado en el sector de la construcción, con todo lo que ello conlleva. Las tímidas, e inviábiles, propuestas para impulsar la Regeneración y la Rehabilitación Urbana no dejan de ser declaraciones retóricas. En el momento en que volviera a haber financiación abundante y barata, y capacidad de endeudamiento por parte de la

demanda, la maquinaria de la construcción masiva podría volverse a poner en marcha, aunque no dejara de ser una corta huida hacia delante. Queda por resolver el problema de la saturación del mercado. Conviene recordar que por su singularidad de inamovible, el mercado inmobiliario es sumamente heterogéneo, diferenciado, y precisamente por ello la parte empresarial anda a la búsqueda de nichos y cotos de mercado, con los que activar de nuevo la maquinaria productora. Sólo la presión de los movimientos ciudadanos puede alterar este estado de cosas, pero, hoy por hoy, la capacidad de movilización e influencia en defensa de un nuevo modelo productivo y urbanístico es reducida; no despreciable, ni inexistente, pero sí reducida, o al menos incipiente.

Condicionantes urbanísticos e inmobiliarios

La vorágine constructora fue posible porque, entre otras razones, se disponía de un planeamiento que había sobredimensionado las previsiones de ampliación y crecimiento urbano. Uno de los argumentos, repetido hasta la saciedad, para justificar tal sobredimensionamiento era aquel de que una clasificación acotada, mesurada y limitada, de los suelos urbanizables impulsa un aumento generalizado de los precios; se defendía (y se defiende) la contrapropuesta de que unas clasificaciones expansivas del suelo acabarían por rebajar los precios³⁷. Reiteradamente se ha verificado la falsedad de ese aserto, que parte de un error de bulto: yerra al considerar que el suelo urbano se comporta como un mercado perfecto. En la práctica, adicionalmente, numerosas experiencias previas ya habían demostrado que no era así, y en esta ocasión, una vez más, se ha corroborado: pese a las desbordadas clasificaciones urbanísticas los precios del suelo no sólo no bajaron en la etapa del boom, sino que subieron en una burbuja especulativa³⁸.

Una alternativa de reparación pasa por una revisión generalizada del planeamiento para adaptarlo a un horizonte de no crecimiento, de contención urbana, de ajuste a las verdaderas necesidades, con una demografía a la baja, y con un parque acumulado de vivienda, que excede de las demandas previsibles en el más expansivo de los escenarios.

³⁷ La Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones, que estuvo vigente hasta el 1 de julio de 2007, conocida como la ley Rato, o del “*todo urbanizable*”, buque insignia de las políticas neoliberales en materia de suelo, es un ejemplo paradigmático de lo que estamos afirmando. Cfr. Fernández (2013)

³⁸ El Observatorio de Vivienda y Suelo (Ministerio de Fomento), publica desde 2012 datos sobre los precios medios del suelo urbano transaccionado. Se observa que estos valores han caído ininterrumpidamente desde un máximo de 285 euros/m² en el III trimestre de 2007, hasta un mínimo de 148 en el IV trimestre de 2013 (último del que se disponen datos). En <http://www.fomento.gob.es/BE2/?nivel=2&orden=36000000> se suministran datos para el periodo anterior a 2012, para el intervalo 2004-2013. Estos datos confirman el permanente incremento del precio del suelo urbano antes del III Trimestre de 2007, y su caída posterior. Adicionalmente en su Boletín se comparan estos precios (obtenidos de las declaraciones registrales) con los del Banco de España que son siempre sensiblemente inferiores. <https://www.fomento.gob.es/MFOM.CP.Web/handlers/pdfhandler.ashx?idpub=BAW007>

Estrategias

Las estrategias a adoptar en la *operación reparación* de los diversos subsectores afectados por la explosión del desarrollismo finisecular tienen un punto en común, un primer paso imprescindible: poner coto al crecimiento, formular modelos estacionarios³⁹. Probablemente esto sea lo más difícil, un punto de partida polémico, hoy por hoy controvertido: abandonar la quimera del crecimiento permanente, y aceptar que hemos llegado al punto en que el crecimiento no puede continuar, que es un modelo agotado⁴⁰. No va a ser nada fácil, las fuerzas económicas, sociales y políticas que apoyan el modelo *crecimentalista* lo van a seguir defendiendo, postulando como única salida la recuperación de las dinámicas y los procesos anteriores a 2007, algo que ya no es posible, viable, ni deseable.

Un segundo factor a cambiar es el *modus operandi* de las Administraciones Local y Autonómica, responsables de la redacción y aprobación del planeamiento. En este sentido no podemos pasar por alto los incontables casos de corrupción que la gran expansión de la década prodigiosa ha traído consigo⁴¹. Cuando una decisión administrativa abre el paso a suculentos negocios, con márgenes de beneficio astronómicos, la tentación de facilitar, permitir o alentar la decisión es inevitable. La única forma practicable de evitarlo es haciendo que la medida no dependa de un sólo actor, máxime si tenemos en cuenta que ese actor es en principio local, fácilmente presionable, a la vez exigiendo responsabilidades personales a quienes toman las decisiones, y acotando las concesiones, las privatizaciones, las conexiones entre el sector público y el privado, caldo de cultivo de todo tipo de corruptelas y abusos. En el País Valenciano, la LRAU (1994)⁴², con un sistema de concesiones encubiertas, ha favorecido la corrupción a una escala sin precedentes. Costas ha puesto en evidencia como los Estados del sur de Europa, con un mayor número de concesiones que los del norte, son campo abonado este tipo de prácticas, para la implantación de lo que acertadamente ha denominado de *capitalismo concesional y rentista*⁴³.

Un corolario. Cambiar el modelo, reparar los impactos de la burbuja constructora, requiere también cambiar la mentalidad de los técnicos que intervienen en la construcción del territorio. Y reformar en profundidad los canales de participación ciudadana en la Administración, especialmente la local, haciéndola transparente, empoderando a la ciudadanía, evolucionando hacia la codecisión.

En suma pues, cualquier estrategia de reparación debe basarse en los siguientes puntos

³⁹ Gaja, 2013

⁴⁰ Monbiot, 2014

⁴¹ Alcaraz, 2007. Cfr. asimismo la web de la asociación *Abusos Urbanísticos No* <http://www.abusos-no.org/>, así como <http://observatoriodelacorrupcion.blogspot.com.es/>

⁴² La Ley reguladora de la actividad urbanística (6/1994, de 15 de noviembre) estuvo vigente hasta el 1 de febrero de 2006, en que fue sustituida por la Ley Urbanística Valenciana (LUV, Ley 16/2005, de 30 de diciembre), de contenidos muy similares, es decir prácticamente cubrió toda la acción urbanística de la década prodigiosa

⁴³ Costas, 2014

- a) No incrementar el consumo de recursos naturales, tanto de los reciclables como de los no reciclables, especialmente de estos últimos.
- b) Reducir el impacto ecológico, tanto sobre los ecosistemas locales como sobre los globales, desde una perspectiva mundial
- c) No incrementar la deuda, tanto pública como privada, y si es posible reducirla
- d) Introducir medidas de redistribución de la riqueza acumulada, sin esperar a que ulteriores crecimientos generen economías adicionales a repartir.
- e) Dotar de protagonismo a la acción cívica, visto el deterioro que las fuerzas de mercado desregulado y neoliberalizado han provocado, introduciendo la codecisión ciudadanía-administración.

Para su puesta en práctica, las medidas a adoptar serán necesariamente múltiples. No hay una única forma de intervención, pudiéndose definir, al menos, las siguientes líneas de intervención:

- a) Reciclaje de las obras
- b) Reutilización del acumulado construido
- c) Restauración y recuperación del medio no urbanizado previo
- d) Regeneración del medio urbano
- e) Reducción o “resaneamiento” del impacto, los daños de todo orden producidos

En cualquier caso, las medidas precedentes nunca serán efectivas si son adoptadas en contra de la opinión de la ciudadanía, y ésta, de entrada, probablemente no se posicionará mayoritariamente a favor del cambio de modelo que supone alejarse del actual, del consumismo, del crecientismo. Es decir, cualquier intervención en el sentido indicado requiere de acciones previas de modo que las clases populares hagan suyos unos valores y unos patrones de conducta nuevos y distintos de los hoy dominantes, con particular atención a su implicación en la toma de decisiones y a la participación, de modo que estas medidas, que en algún caso pueden ser percibidas como radicales, no se vean como una imposición próxima a lo que se ha dado en denominar *eco-fascismo*.

Vivienda

Como ya hemos indicado, es imprescindible disponer de un balance o relación de las viviendas acumuladas, su estado, propiedad, ubicación, tipo, tamaño, uso,... A falta de este inventario podemos aventurar algunas estrategias generales.

Al considerar el rubro de vivienda las cuestiones sociales se acentúan. Estamos ante una situación de emergencia habitacional, en la que, pese a disponer de un parque residencial excesivo para las necesidades de la población, muchos ciudadanos se ven literalmente puestos en la calle, desahuciados, imposibilitados de disponer de un alojamiento digno. En gran medida el problema del alojamiento, de la imposibilidad de acceder a él, deriva de la forma en la que se ha venido practicando la política pública de la vivienda desde, al menos, el final de la Guerra Civil. La intervención pública en materia de vivienda ha sido entendida, y aplicada, como fomento de la producción, como apoyo al ladrillo. La constitución de un parque público de

vivienda en alquiler, la introducción de los alquileres sociales, el apoyo al ciudadano, más allá de su papel de adquirente del producto inmobiliario, han tenido un peso mínimo o inexistente, a diferencia de otros Estados europeos. Ha llegado la hora de que las Comunidades Autónomas se impliquen en la creación de un Parque Público de Vivienda en alquiler, sobre cuyas características ahora y aquí no podemos entrar, aunque sí mencionar que para ello pueden, y deben, aprovechar el enorme stock disponible de vivienda vacía o sin vender, en manos de la SAREB o los bancos.

No todas las viviendas vacías, o sin vender, deben ser reutilizadas para crear un parque público de viviendas en alquiler, algunas de ellas, por su mala ubicación, su aislamiento, sus condiciones estructurales o su deficiente ejecución no pueden ser aprovechadas, en cuyo caso habrá que plantearse su demolición, antes que su abandono, su progresivo deterioro, su putrefacción, con la consiguiente creación de un problema ecológico, paisajístico, y de seguridad en torno a estos cadáveres de hormigón. Los defensores de plantear demoliciones en stock de vivienda arguyen que mantener puede ser más caro que derribar, como ya se ha hecho en Irlanda o los EE.UU.⁴⁴

SAREB

Mención específica requiere la SAREB (Sociedad de Gestión de Activos procedentes de la Reestructuración Bancaria). Creada en agosto de 2012, es, en corto, una sociedad mixta, participada con capital público (55 %) y privado, que adquiere activos “tóxicos” (es decir, sin salida en el mercado, ruinosos) para intentar gestionarlos, a costa de asumir pérdidas. El traspaso desde el sector privado se hizo mediante una compra con *quita*, por debajo del valor declarado o de adquisición original, pero por encima del valor actual de mercado, es decir un mal menor para el sector privado que se deshizo de activos “tóxicos”, probablemente sin salida, pero implicó un coste, importante, para las finanzas públicas. Estamos ante otra operación de salvamento, de rescate, del sector bancario-inmobiliario. El discurso oficial lo presentó como una operación sin pérdidas, de maximización de beneficios, pero no es así.

En la práctica la SAREB, también llamada *banco malo*, no es en realidad un banco, sino más bien una agencia inmobiliaria de liquidación de activos tóxicos a pérdidas compartidas público-privado, lo que eufemísticamente se ha llamado “desinversión de activos”. A medida que pasa el tiempo, el comportamiento de la SAREB raya en lo escandaloso, con flagrantes casos corrupción y venta de bienes a *fondos buitres*, presentados como “inversores mayoristas”, cuando en su creación se apostaba por la venta directa a particulares. La disyuntiva no puede estar entre la venta a particulares, a bajo precio, de viviendas tóxicas, o la de entregar esos activos, por paquetes, y en unas condiciones socialmente inaceptables, a fondos de inversión, desperdiciando la ocasión de constituir un parque de viviendas públicas en alquiler.

Con todo el balance, a fecha de 29 de marzo de 2014, era ciertamente escaso: la SAREB solo había conseguido colocar un 8 % de sus activos, 9.000 de 106.000, y de ellos 2.500 de la “Cartera Teide” en un sólo paquete al fondo de inversión Fortress

⁴⁴ Pellicer y Galindo, 2013

(USA), en una polémica venta que abría un conflicto social⁴⁵. Cabe preguntarse si este fiasco, no es, de nuevo, otra ocasión perdida para crear a un coste reducido un parque público de viviendas, o la inveterada asunción pública de pérdidas privadas. Añadamos que la Constitución de 1978, instituye un Estado cuasi federal, en el que los asuntos de vivienda son competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas, por lo que las medidas tendentes a la creación de un parque público de viviendas en alquiler debe quedar en manos de sus responsables, las Comunidades Autónomas, lejos del talante recentralizador que impregna una iniciativa como la de la SAREB.

Iniciativas ciudadanas: ocupaciones

Frente a las actuaciones de la Administración central, que no resuelve el problema, que incluso lo agrava o al menos lo deja pudrirse, la ciudadanía organizada ha tomado diversas iniciativas en materia de vivienda. La más importante, y novedosa, es la que se articula en torno a la PAH (Plataforma de Afectados por las Hipotecas)⁴⁶, una acción marcadamente “bottom-up” (de abajo arriba), de empoderamiento de la ciudadanía, cuyo análisis y estudio detallado exceden de los límites de este texto. Destaquemos, no obstante, algunas propuestas y acciones de la PAH, en línea con las que estamos articulando, entre ellas la moción para recuperar la vivienda vacía en manos de la banca, o la de que los Ayuntamientos sancionen a los bancos que mantengan pisos vacantes, tal como establecía un decreto de 2013 de la Junta de Andalucía, suspendido posteriormente por el Tribunal Constitucional a instancias del Gobierno central⁴⁷.

Suelo urbanizado

Recuperar el suelo urbanizado posiblemente sea lo más difícil, porque éste es una materia prima del proceso constructor, no un producto acabado, y su “digestión” requiere una demanda que no existe. Su destino es el de ser edificado, algo que como premisa genérica debe ser descartado, porque de forma general, y salvo casos muy puntuales, sobra suelo urbanizado, hasta el extremo que no es pensable su absorción por el mercado, por los costes de mantenimiento de esta “materia prima”, por la estructura de la propiedad que se ha generado tras el final de la tormenta inmobiliaria, con unos nuevos tenedores capaces de resistir sin darle salida durante mucho más tiempo que el pequeño terrateniente tradicional, y porque ha sido el producto inmobiliario de mayor perfil especulativo, el que, tras el pinchazo de la burbuja, ha visto reducido su valor a cotas irrelevantes.

⁴⁵ <http://www.abc.es/economia/20140205/abci-claves-sareb-fondo-buitre-201402042224.html> 300 viviendas habían sido ya objeto de doble venta previa a particulares, lo cual fue justificado como un “error de coordinación” entendiéndose que se trataba de una “reserva de venta”

⁴⁶ PAH Plataforma de Afectados por las Hipotecas, movimiento nacido en Barcelona en febrero 2009, <http://afectadosporlahipoteca.com/> surgida como consecuencias de la situación de emergencia habitacional

⁴⁷ El Decreto-Ley 6/2013, de 9 de abril, de medidas para asegurar el cumplimiento de la Función Social de la Vivienda (<http://www.juntadeandalucia.es/boja/2013/69/2>) fue objeto de recurso de inconstitucionalidad el 28 de junio de 2013 (<http://www.lamoncloa.gob.es/ConsejodeMinistros/Enlaces/280613EnlaceAndalucia.htm>), y suspendido de forma cautelar por el Tribunal Constitucional el 11 de julio de 2013

Cualquier “salida” para el suelo urbanizado requiere conocer con detalle su situación; no hay soluciones genéricas (como con el resto de las construcciones de la década prodigiosa), es preciso conocer su tipo, ubicación, calidad, destino, uso previsto,...

“Desurbanizar”

La primera opción es la de levantar las obras de la urbanización, eliminar la capa de infraestructuras y tratar de recuperar los usos agrícolas o naturales. Ahora bien, esta opción es económicamente muy costosa (¿quién paga los trabajos de desurbanización, de descontaminación de los suelos, de adecuación a los nuevos usos?), jurídicamente conflictiva (¿cómo se va a ejecutar en contra de la opinión de los propietarios?), técnicamente compleja (el levantamiento de las obras puede requerir intervenir en capas más profundas), política y socialmente difícil de aceptar por una ciudadanía no acostumbrada a este tipo de operaciones (¿cómo explicar que la aparente destrucción o remoción de las obras, supone la recuperación de valores previos?) Y sin embargo, algún ejemplo en este sentido ya hay: la operación de desurbanización de El Saler (València) da cuenta de las dificultades de todo tipo que hemos mencionado⁴⁸.

“Agrarizar” ¿agricultura industrial intensiva?

Algunos suelos urbanizados podrían ser recuperados para la producción agrícola, sin necesidad de desurbanizarlos, pero hay que tener en cuenta que estamos hablando de ámbitos dotados de todas las infraestructuras exigidas por la ley (acceso rodado, suministro de agua potable, evacuación y depuración o vertido de aguas residuales, iluminación, ajardinamiento, equipamientos públicos,...) y es posible que algunas sean innecesarias o con un mantenimiento demasiado costoso (áreas de juego infantil, ajardinamientos, conducciones de telefonía o internet, red de gas,...), por lo que una actuación de reducción de infraestructuras o equipamientos, en definitiva de cesiones y cargas poco adecuadas a una reagrarización, puede ser necesaria.

Los ámbitos urbanizados a *agrarizar* pueden ser especialmente adecuados para la implantación de explotaciones agrícolas intensivas, en mejores condiciones que el habitual caos de las zonas de invernaderos, los llamados “mares de plástico”. La imagen más inmediata de este tipo de espacios es la de las zonas de invernaderos, esos inmensos mares de plástico que hoy caracterizan el paisaje de zonas meridionales de la península, construidas en su mayor parte sin orden ni infraestructuras. Ahora bien, ¿es la agricultura industrial una opción sostenible? Al proponer esta salida para algunos suelos urbanizados, no podemos desconocer la polémica, agronómica y ecológica, que la rodea. La agricultura industrial, o intensiva, está cargada de riesgos de todo tipo, y no puede admitirse como una alternativa sin más, sin debatir previamente sus impactos y efectos. Indiquemos para destacar los riesgos de esta opción que el 14 % de las emisiones de los gases de efectos invernaderos son debidas a la agricultura industrial, situándose su aportación

⁴⁸ El Caso de El Saler (València) requiere especial atención por la duración y alcance de las obras de desurbanización. Al lector interesado sugerimos la consulta de Mateu i Dominguez (2011)

al mismo nivel que las del transporte o la industria⁴⁹, sin omitir la mención a los impactos derivados del uso intensivo de pesticidas, abonos y productos químicos cuyos efectos a largo plazo son poco conocidos. Probablemente no se trata de implantar sin más la agricultura industrial en los terrenos urbanizados vacantes, sino de ofrecer, en parcelas que disponen de todos los servicios, la alternativa de un uso agrícola intensivo tradicional, como lo es por ejemplo el de la huerta en València, pero sin impulsar una burbuja agrícola de consecuencias tanto o más perjudiciales que la constructora.

Los huertos urbanos

Una alternativa de bajo riesgo ecológico y sanitario la constituye la cada vez más extendida opción por los huertos de ocio (urbanos o ciudadanos). Son numerosas las ciudades en las que los vecinos o la Administración local han acometido iniciativas para la implantación de pequeños espacios agrícolas gestionados por particulares, de forma no profesional, para disfrute de la actividad y consumo propio de los productos obtenidos. Ahora bien, la conveniencia de esta iniciativa no debe llevarnos a pensar que estamos ante la solución para el exceso de suelo urbanizado; sólo los suelos interiores o más próximos a las zonas residenciales probablemente sean aptos para este uso.

Dos ejemplos en positivo constituyen casos de estudio: el de Altea (La Marina Alta, País Valenciano) y el del barrio de Benimaclet (València). El primero consiste en la potenciación del olivar en suelos urbanizables no ejecutados; el segundo se desarrolla en un contexto urbano, en un Plan Parcial pendiente de ejecución, aunque aprobado y reparcelado, donde gracias a la presión de la Asociación de Vecinos las futuras zonas verdes han sido reconvertidas en huertos de ocio vecinales.

Reutilizar los sectores urbanizados

Finalmente pero no menos importante, cabe plantearse la reutilización de sectores urbanizados para usos urbanos alternativos: equipamientos, usos industriales o productivos, renunciando al proyecto residencial dominante y redundante.

Equipamientos públicos

Los equipamientos públicos, así como las infraestructuras, no fueron construidos para el “mercado”. Su promoción y construcción no puede ser entendida dentro de los patrones de la especulación inmobiliaria, sino más bien como parte del saqueo de lo público, de la puesta de lo colectivo al servicio de las grandes empresas constructoras. En su inmensa mayoría, su coste ha sido asumido por las distintas Administraciones (Estatal, Autonómica, Municipal), aunque también en su inmensa mayoría hayan sido ejecutadas y adjudicadas a la iniciativa privada. La inversión en grandes equipamientos e infraestructuras es hoy, en parte, como hemos visto

⁴⁹ Stern, 2006

responsable de la deuda pública. Una deuda que lastra los presupuestos de las Administraciones, embarcadas en una pasarela de vanidades. ¿Por qué y para qué se construyeron? El argumentario oficial los justificaba alegando los hipotéticos beneficios que se derivarían de poner a una ciudad en el mapa. *Poner en el mapa*, lograr un impacto mediático global, llegó a ser un objetivo indiscutido que validaba cualquier inversión en equipamientos, en grandes eventos, por disparatado que fuera. Pocas ciudades del Estado escaparon a este señuelo, y algunas todavía hoy siguen en esa tesitura, aunque la crisis ha supuesto el final del espejismo: de la década de los *Grandes Proyectos Urbanos* del lujo, oropel y boato. Detrás de las razones que justifican estas actuaciones subyace una visión mercantilizada del urbanismo, frente a las que contemplan la acción urbanística como una herramienta social, de redistribución de rentas en especie.

¿Cómo dar vida y utilidad social hoy a esos exquisitos cadáveres que son gran parte de los Grandes Equipamientos construidos en la década prodigiosa? Descartada la privatización, ya que solo se privatiza aquello que es, o puede ser, rentable, y la mayor parte de los equipamientos escapan a esta lógica, el problema de los equipamientos públicos es en la actualidad doble: darles un uso adecuado y viable, una utilidad social, y reducir los gastos de mantenimiento a niveles razonables.

Gran parte de los equipamientos públicos construidos en la década prodigiosa no son equipamientos sociales, de la cotidianeidad, de proximidad, sino que se inscriben en la *arquitectura del espectáculo*, en la búsqueda de la imagen de marca de las ciudades, en la lucha por el marketing global. El despilfarro de los equipamientos vacantes, sin apenas actividad, es una cuestión lacerante para una ciudadanía agobiada por la crisis. Los ejemplos abundan: auditoriums, teatros, parques temáticos, ciudades y museos de todo lo imaginable,... Grandes Proyectos Urbanos-Grandes Eventos, una pareja de negativo impacto.

Infraestructuras

La mayor parte de las infraestructuras construidas en la década prodigiosa están al servicio de la movilidad (autopistas, ferrocarriles de alta velocidad, aeropuertos y puertos) y en menor medida de los servicios urbanos básicos (desaladoras, trasvases hidráulicos, centrales eléctricas, parques eólicos, plantas de tratamiento de residuos,...). Nos centraremos en las primeras, aunque los casos de las eléctricas o el de los trasvases, por la gravedad de sus impactos territoriales, requeriría un análisis pormenorizado. No evitaremos señalar que pese al abultado tamaño de la burbuja de las infraestructuras ésta se sigue hinchando⁵⁰.

El coste de no hacer nada: la conservación del acumulado

En este caso, como en el anterior, la herencia de lo construido, el stock de infraestructuras, es una onerosa carga que grava el erario público. La Asociación Española de la Carretera, portavoz oficioso del lobby del asfalto, reclamaba, en junio

⁵⁰ Olmos, Joan (2014): *Infraestructuras: la otra burbuja se sigue hinchando*. El País, 23 de abril de 2014. http://ccaa.elpais.com/ccaa/2014/04/23/valencia/1398249387_756150.html

de 2010, una inversión, sólo en conservación de la red de carreteras, de unos 3.700 millones de euros⁵¹. Y estamos hablando sólo de la conservación de la red de carreteras, sin considerar los ferrocarriles de alta velocidad⁵², aeropuertos, macropuertos, peajes inviables,..., ni otras infraestructuras. Una cifra difícilmente asumible en un contexto de recortes y ajustes presupuestarios.

Publicar (Desprivatizar – “nacionalizar”)

Estas infraestructuras sobredimensionadas e ineficientes, hijas del boom, no se sostienen, ni se mantienen. El caso es especialmente llamativo en aquellas cuya gestión fue privatizada por el sistema de peajes: las autopistas. La falta de usuarios en muchas de ellas ha hecho que sean un negocio ruinoso para los concesionarios, que ahora se aprestan a solicitar algún tipo de intervención pública, de “publicación” de las pérdidas.

Es necesario reseñar el sistema por el cual se implantaron, para entender el lastre que hoy suponen para lo público. Para su construcción la concesionaria se financiaba endeudándose, con un pasivo que en apariencia era privado, pero solo en apariencia, porque éste se garantizaba en un aval público, estatal. A cambio el concesionario, obtenía unos periodos de explotación, en los que, si las previsiones no fallaban debían recuperar la inversión mediante el cobro de peajes. Pero las previsiones fallaron, conduciendo a las concesionarias a una situación límite, incapaces no ya de hacer frente a los préstamos solicitados para la ejecución de las obras, sino incluso de costear su mantenimiento y funcionamiento. Todo ello habría desembocado en la quiebra de las concesionarias, y el rescate o pase al sector público de las autopistas, una pesada herencia todo sea dicho. Pero la realidad es todavía peor porque merced a unos contratos leoninos firmados entre la Administración y las concesionarias, como ya hemos dicho la Administración Pública actúa como avalista, y debe hacerse cargo de la deuda adquirida por las empresas privadas, además de unas infraestructuras poco justificables y con un mantenimiento costosísimo. Un negocio calamitoso para el sector público.

La SARIT, la SAREB de las autopistas

La situación actual responde fielmente al escenario descrito. Seis concesionarias se encuentran en concurso de acreedores (las radiales de Madrid R-3, R-5 y R-4, la

⁵¹ AEC, 2010. El monto de esta inversión se establece a partir de la estimación del valor patrimonial de todas las carreteras (185.000 M euros, una cifra que no se justifica, más allá de indicar la extensión total 150.000 kms.), y señalando como necesidad de conservación el 2 % de ese monto, 3.700 M euros. En el estudio “La carretera en la cuerda floja”, (p.7) se estima el coste de conservación de un kilómetro de autovía en 42.000 euros / km-año. Mientras que se estima en 200.000 euros / km-año los del AVE, y 118.000 los del ff.cc. convencional.

<http://www.aecarretera.com/cdc/ARGUMENTARIO%20RESUMIDO%20DEFENSA%20CiU.pdf>

⁵² La implantación del ferrocarril de alta velocidad constituye un capítulo aparte, una operación de imposible financiación que lastra la ejecución de obras mucho más necesarias, sostenibles y viables. El coste medio estimado para el mantenimiento de una línea de alta velocidad, con vía doble, se sitúa entre los 100.000 a 150.000 euros /km-año. Cfr. *Costes de mantenimiento de infraestructura en* http://www.ferropedia.es/wiki/Costos_de_mantenimiento_de_infraestructura, donde se suministran datos con todo detalle

Cartagena-Vera, la Ocaña-La Roda y la Madrid-Toledo⁵³), sumando un pasivo de 3.500 millones de euros, de los que 1.200 son deuda bancaria, mientras que otras tantas presentan una situación próxima a la insolvencia⁵⁴. La situación de las autopistas de peaje no es nueva, la historia viene de lejos, prácticamente desde su aparición⁵⁵. En 1984 el Gobierno central ya tuvo que publicar seis, que tras ser saneadas fueron de nuevo reprivatizadas en 2003⁵⁶. Para ello creó la ENA (Empresa Nacional de Autopistas) que se extinguió tras finalizar el proceso privatizador. La situación actual es muy similar. Debido a sobrecostes en las expropiaciones, y a errores en las previsiones de tráfico las concesionarias se encuentran en una situación financiera crítica⁵⁷. Y de nuevo la solución que se propone pasa por la publicación, incluida la asunción de deudas, tras la creación de una sociedad de capital público, ahora la SARIT (Sociedad de Gestión de Activos procedentes de la Reestructuración de las Infraestructuras Terrestres), 100 % de capital público, conocida asimismo la SAREB de las Infraestructuras. En realidad no haría falta ni constituir un nuevo organismo, ya que desde el 30 de noviembre de 2005 la Administración Central dispone de la Sociedad Estatal de Infraestructuras Terrestres (SEITTSA), también empresa pública al 100 %, capacitada para asumir las concesionarias quebradas.

Virtudes públicas, vicios privados. Desprivatizar, quid pro quo?

Las idas y venidas de la publicación de las autopistas nos enfrenta al problema de la privatización de los servicios públicos. En la actualidad, el proceso privatizador parece imparable. Ningún campo o actividad, potencialmente rentables, se escapan al saqueo de lo público por parte de un sector privado que ha sido calificado de *caciquil*⁵⁸ o *concesional*⁵⁹. Una operación de reparación territorial y urbanística

⁵³ Resulta sorprendente que todas ellas, excepto la Cartagena-Vera, discurren, parcial o totalmente, por la provincia de Madrid, una zona de la que cabía estimar a priori una fuerte demanda de tráfico. Cfr. “Una quiebra evitable (Editorial)”

http://elpais.com/elpais/2013/09/22/opinion/1379882205_278399.html

⁵⁴ *¿Un Sareb de Autopistas? Sociedad de Gestión de Activos procedentes de la Reestructuración de las Infraestructuras Terrestres (Sarit)*. Urbanoticias, 11 de marzo de 2013,

<http://www.urbanoticias.com/hemeroteca/18147/un-sareb-de-autopistas-sociedad-de.shtml/>

⁵⁵ Gaviria, 1973; Puncel, 1996

⁵⁶ *El Gobierno vuelve a nacionalizar las autopistas en ruina 30 años después*. Eldiario.es, 26 de marzo de 2014 http://www.eldiario.es/economia/Gobierno-nacionalizar-autopistas-banco_malo-Sacyr-ENA-Abertis-FCC-Ferrovial_0_242875829.html

<http://www.burbuja.info/inmobiliaria/burbuja-inmobiliaria/520033-despues-de-30-anos-gobierno-vuelve-a-nacionalizar-autopistas-ruina.html>

⁵⁷ *Fomento pide luz verde a Bruselas para rescatar a las concesionarias de autopistas en concurso*.

Cadena de Suministro, 10 de enero de 2014 <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/fomento-pide-luz-verde-a-bruselas-para-rescatar-a-las-concesionarias-de-autopistas-en-concurso/>

El Gobierno plantea el rescate de las autopistas en quiebra a cambio de una quita del 50% de su deuda. <http://www.elmundo.es/economia/2014/03/25/5331ab8422601dd8088b457f.html>

Autopistas hacia la quiebra.

http://economia.elpais.com/economia/2013/09/21/actualidad/1379790507_165001.html

⁵⁸ Naredo, 2010

⁵⁹ Costas, 2013.

requiere reiniciar un proceso simultáneo y paralelo de desprivatización, de *publificación*, de recuperación de sectores estratégicos que permitan el desarrollo de políticas orientadas por la equidad, por una distribución más justa de la riqueza. El problema de unas infraestructuras de la movilidad sobredimensionadas, justificadas en base a unas estimaciones que no resisten un mínimo análisis, pero construidas por la presión del lobby del hormigón es que es difícil pensar en cualquier uso alternativo. La rigidez del programa y del uso previsto las hace difícilmente adaptables a otros. Pero la carga financiera que suponen tampoco permite pensar, en una situación de impase, en no hacer nada.

Conclusiones: Propuestas para la Reparación

La situación en la que se encuentra inmerso el sector de la construcción, y por extensión el modelo económico vigente, es el canto del cisne de su fin. No estamos ante una crisis cíclica más, sino ante una sistémica. Las soluciones continuistas que se proponen suponen una mera huida hacia delante. El modelo expansivo económico, en perpetuo crecimiento, afectado por frecuentes burbujas, basado en la construcción y el turismo no tiene futuro. Agrupados por capítulos, o temas, proponemos, a modo de conclusiones abiertas, las siguientes actuaciones estratégicas:

1. Balance e inventario

- Necesidad de un balance pormenorizado (local) y descentralizado (nivel autonómico)
- Evaluación de los impactos sociales, económicos, ecológicos que el acumulado origina
- Cálculo de los costes de mantenimiento y conservación
- Cargas e hipotecas de todo tipo que lo gravan

2. Ciudadanía

- Institucionalización de la participación *a priori*
- Dotación de medios para una participación ampliada (el modelo de Escocia es una oportuna referencia a replicar)
- Involucrar a la ciudadanía, con el objetivo de incrementar la participación, abriéndola a la *codecisión*
- Asumir que las medidas “contracorriente” no pueden ser impuestas, ni tienen posibilidades de éxito, consecuentemente acometer campañas de mentalización y cambio de los valores más ligadas al desarrollismo y al consumismo

3. Administración Pública

- Recuperar la iniciativa pública. Acabar con la privatización del Urbanismo, con el Urbanismo *concesional* (urbanizadores, regeneradores, convenios, conciertos,..), que pretende perpetuarse en la LRRR de 2013
 - Sanear los procesos de decisión, transparencia, responsabilidades personales, reversibilidad
-

- Recuperar los objetivos sociales como elemento central del Urbanismo, frente a su visión más mercantilizada y empresarial, de fomento.
- Descentralizar las decisiones, primar las escalas autonómicas y municipales
- Establecer moratorias autonómicas allá donde sea necesario

4. Vivienda

- Inventariar el stock, precisando su estado, propiedad, ubicación, tipología, servicios, entorno,..
- Primar la escala autonómica, y sobre todo municipal
- Superar la política de fomento (ayuda al ladrillo) e impulsar una política Pública de Vivienda Social (ayuda al ciudadano)
- Disolución de la SAREB, traspaso de sus activos a las Administraciones autonómicas
- Nueva Ley Hipotecaria, contemplando la dación en pago para frenar los desahucios
- Creación de Parques de Viviendas Públicas en alquiler
- Ocupación y Expropiación de viviendas vacantes en manos de bancos
- Demoliciones en los casos de edificios abandonados y con graves impactos sociales o ecológicos.

5. Planeamiento

- Simplificación y reducción del planeamiento
- Desclasificación de los suelos de expansión incensarios
- Moratorias municipales, en aquellos casos más graves, donde la presión urbanizadora pueda generar mayores impactos
- Accesibilidad y transparencia a todos los documentos
- Acabar con las vías excepcionales (reclasificaciones, modificaciones, las “Actuaciones Territoriales Estratégicas”,...)

6. Suelo

- Desurbanizar, “demolición” de las urbanizaciones vacías y abandonadas, que no sean susceptibles de ser recuperadas con algún uso alternativo viable
- Agrarizar y crear huertos de ocio urbanos
- Reutilizar, modificando las zonificaciones

7. Equipamientos

- Reconversión con el objetivo de proximidad y utilidad social (docentes, sociales, administrativos,...)
- Reducción de costes de mantenimiento

8. Infraestructuras

- El rescate de las empresas de Obras Públicas no está justificada, no existe un riesgo sistémico, como se ha aducido para el rescate bancario
- Cargas financieras, publicación cautelosa
- Transformación en infraestructuras de proximidad, demoliciones

9. Modelo

Por último, pero no menor:

- Iniciar la transición a un modelo económico no basado en el crecimiento permanente e indefinido
- Asumir un modelo estacionario, y transitar hacia el decrecimiento

Bibliografía

AEC. La carretera, en la cuerda floja. Documento interno, junio de 2010.
<<http://www.aecarretera.com/cdc/ARGUMENTARIO%20RESUMIDO%20DEFENSA%20CiU.pdf>>

ALCARAZ RAMOS, Manuel et Alt. *El estado de derecho frente a la corrupción urbanística*. Madrid: La Ley, 2007

BALLESTER, Laura y PITARCH, Sergi. La década de los dos mil planes urbanísticos. *Levante*, 16 de diciembre de 2013, <<http://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2013/12/13/decada-mil-planes-urbanisticos/1060157.html>>

BEL, Germà. *España, capital Paris*. Barcelona, Editorial Destino, 2010

BOLAÑOS, Alejandro. El ajuste de la deuda externa se acelera. *El País*, 2 de enero de 2013,
<http://economia.elpais.com/economia/2013/01/01/actualidad/1357074276_165097.html>

BURRIEL, Eugenio L. El estallido de la burbuja inmobiliaria y sus efectos en el territorio. En ALBERTOS PUEBLA, Juan Miguel y SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J.L. (Coords.). *Geografía de la crisis económica en España*. Valencia, Publicaciones de la Universidad de Valencia, 2014, p.101-140

BURRIEL, Eugenio L. La “década prodigiosa” del urbanismo español (1997-2006). *Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008*. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (64)
<<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-64.htm>>

CONSELLERIA DE TERRITORI, GENERALITAT VALENCIANA. Urbanismo 2.003-2.012: Una década convulsa. Documento interno, inédito, diciembre de 2013

COSTAS, Antón. La ecuación de la corrupción. *El País*, 28 de junio de 2013.
<http://economia.elpais.com/economia/2013/07/26/actualidad/1374835146_789796.html>

COSTAS, Antón. Exceso de capitalismo concesional y rentista. *El País*, 23 de febrero de 2014,

<http://economia.elpais.com/economia/2014/02/21/actualidad/1392982265_238560.html>

DÍAZ DE ORUETA, Fernando. Urbanismo neoliberal, el ejemplo valenciano. *Página abierta*, núm. 170, mayo 2006.
<<http://www.pensamientocritico.org/ferdia0506.html>>

ECOLOGISTAS EN ACCION. PITVI: un despilfarro de 140.000 millones en infraestructuras. *Ecologistas en acción*, 22 de enero de 2013.
<<http://www.ecologistasenaccion.org/article27263.html>>

FAYANAS ESCUER, Edmundo. El desastre económico y social del AVE. *Nueva Tribuna*, 13 de enero de 2011 <<http://www.nuevatribuna.es/opinion/edmundofayanas-escuer/desastre-econmico-y-social-ave/20110113051351042009.html>>

FERNÁNDEZ, Abel. *¿Nos lo podíamos permitir? El despilfarro del AVE. Sintetia*, 11 de octubre de 2012. <<http://www.sintetia.com/comandoactualidad-el-despilfarro-del-ave/>>

FERNÁNDEZ, Gerardo Roger. ¿De nuevo el “todo urbanizable”? *Cinco Días*, 23 de abril de 2013.
<http://cincodias.com/cincodias/2013/09/20/economia/1379677384_039270.html>

GAJA i DÍAZ, Fernando. *Urbanismo estacionario*. València, Universitat Politècnica de València, 2013

GAJA i DÍAZ, Fernando. Grandi Eventi, grandi progetti: una scommessa ad alto rischio. *Territorio*, Rivista Trimestrale del Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano, n° 48, p. 91-98.

GARCÍA MONTALVO, José. Crisis económica y dinámica del ajuste inmobiliario en España. En GALLASTEGUI, M. Carmen (Ed.). *Crisis global: hacia un nuevo modelo económico y social*. Vitoria-Gasteiz, Federación de Cajas de Ahorro Vasco-Navarras, Ekonomi Gerizan 2010, p.171-182.
<http://www.econ.upf.edu/~montalvo/vivienda/upv_cajas2009.pdf>

GAVIRIA, Mario. *Libro Negro sobre la autopista de la Costa Blanca*. Valencia, Editorial Cosmos, 1973

IEE. España ocupa el séptimo lugar en el ranking de países de la UE con mayor proporción de viviendas en propiedad. Instituto de Estudios Económicos, 2011.
<<http://www.ieemadrid.es/sala-de-prensa/las-notas-del-iee/espana-ocupa-el-septimo-lugar-en-el-ranking-de-pai.html>>

MATEU, Anna i DOMÍNGUEZ, Martí. Quan el Saler tornà al poble. *Mètode*, 2011, núm. 70, p.42-47.
<http://metode.cat/index.php?option=com_k2&view=item&task=download&id=1039>

MINISTERIO DE FOMENTO. *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024)*. Madrid, Ministerio de Fomento, 2013.

<http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/6BC9B1A9-BD5B-4EF9-83A1-89D1580DBDF0/122302/PITVI_Documento_propuesta_nov13.pdf>

MINISTERIO DE FOMENTO. *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020* Madrid, Ministerio de Fomento, 2005.

<<http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/A437365E-E8C3-4800-8E74-E96C5D7F1D86/16289/PEIT2005Capitulo091.pdf>>

MONBIOT, George. The Impossibility of Growth Demands a New Economic System. *Common Dreams*, 28 of May 2014.

<<http://www.commondreams.org/view/2014/05/28-0>>

MIRALLES, Josep Lluís. *El darrer cicle immobiliari al País Valencià, o el progrés de la misèria*. València, Fundació Nexe, 2014

MUR, Sara i CLUSA, Joaquim. El balanç fiscal municipal insostenible de la ciutat de baixa densitat. En MUÑOZ, F. (Coord.). *Estratègies vers la ciutat de baixa densitat: de la contenció a la gestió*. Barcelona, Diputació de Barcelona, 2011, p. 318-342

NAREDO, José Manuel. El modelo inmobiliario español y sus consecuencias. Comunicación al Coloquio sobre urbanismo, democracia y mercado: una experiencia española (1970-2010), Institut d'Urbanisme de Paris, Université de Paris 12 Val-de-Marne, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Casa de Velázquez, Paris 15 y 16 de marzo de 2010. <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n44/ajnar.html>>

PELLICER, Lluís y GALINDO, Cristina. Urbanizaciones Fantasma. 600.000 pisos sin vender. *El País*, 24 de noviembre de 2013.

<http://economia.elpais.com/economia/2013/11/23/actualidad/1385221051_342380.html>

PUNCEL Chornet, Alfonso. *La autopista del Mediterráneo*. Valencia, Universitat de Valencia, 1996

ROMERO, Alvaro. El stock de viviendas nuevas sin vender baja de los 600.000 inmuebles en 2012. *El País*, 3 de enero de 2014.

<http://economia.elpais.com/economia/2014/01/03/vivienda/1388754958_716014.html>

ROMERO, Joan. Capitalismo de casino. *El País*, 22 de diciembre de 2005.

<http://elpais.com/diario/2005/12/22/opinion/1135206005_850215.html>

SÁNCHEZ MATO, Carlos. Basta ya de cuentos: pagar la deuda externa es imposible. *Crónica Popular*, 3 de abril de 2013.

<<http://www.cronicapopular.es/2013/04/basta-ya-de-cuentos-pagar-la-deuda-externa-espanola-es-imposible/>>

SENDAGORTA, Jorge. *El momento de la ingeniería en España*. Madrid, Instituto de la Ingeniería de España, 2013.

STERN, N. *The Economics of Climate Change: The Stern Review*. London, Great Britain Treasury, 2006

TORRENT, Quim. AVE: la ruina de l'Estat. *Avui*, 23 de maig de 2010.
<<http://www.elpuntavui.cat/noticia/article/2-societat/5-societat/279209--ave-la-ruina-de-lestat-.html>>

VÁZQUEZ, Cristina. Una bolsa de 80.000 hectáreas de suelo urbanizable sin futuro cierto. *El País*, 27 enero 2013.
<http://ccaa.elpais.com/ccaa/2013/01/27/valencia/1359313463_322033.html>

VERGÉS ESCUÍN, Ricardo. *Cuarenta y cinco años de edificación residencial. Estadística de vivienda de los Colegios de Arquitectos*. Madrid, Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos, 2005.
<https://www.cscae.com/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=219>

VINUESA ANGULO, Julio. *El festín de la vivienda. Auge y caída del negocio inmobiliario en España*. Madrid, Diaz & Pons, 2013

VIVES, Sònia y RULLÁN, Onofre. La apropiación de las rentas del suelo en la ciudad neoliberal española. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2014, nº 65, p. 387-408.

© Copyright Fernando Gaja i Díaz, 2015.

© Copyright *Scripta Nova*, 2015.

Ficha bibliográfica:

GAJA i DIAZ, Fernando. Reparar los impactos de la burbuja constructora. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de septiembre de 2015, vol. XIX, nº 517. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-517.pdf>>. ISSN: 1138-9788.