



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

“HACIA UNA SOCIEDAD EXPANSIVAMENTE URBANA”

AUTORÍA ANDRÉS MANUEL JIMÉNEZ BALLESTEROS
TEMÁTICA GEOGRAFÍA
ETAPA BACHILLERATO

Resumen

El hecho urbano o, mejor dicho, la urbanización masiva es algo relativamente reciente, constituyendo en la actualidad un fenómeno en continua expansión. La Geografía Urbana estudia las múltiples facetas que ofrece la ciudad, con especial incidencia en aspectos como el espacio edificado, las características socioeconómicas de la población o la jerarquización del territorio, así como el grado de incidencia o impacto sobre el Medio ambiente.

Palabras clave

URBANO, LOCALIZACIÓN, CIUDAD, PLANIFICACIÓN, MEDIO AMBIENTE, URBANIZACIÓN.

1. EL PROCESO URBANO.

Las ciudades de hoy son el resultado de un prolongado proceso evolutivo, que hace de su morfología y estructura una síntesis de la cultura presente y de las del pasado, reflejando necesidades, ideas, técnicas, organización y hasta instituciones de quienes vivieron y quienes viven hoy en la ciudad. Por eso la comprensión del paisaje urbano actual –y su estructura, o sea, el uso de su suelo y sus actividades económicas- obliga a recurrir al ayer y a tener siempre en cuenta que el hecho urbano no es una realidad uniforme, sino, por el contrario, un fenómeno muy diferenciado; así, la evolución histórica del proceso de formación de las ciudades ha sido abordada desde perspectivas diferentes para denominar y tipificar sus diversas fases, siendo uno de los criterios de más fácil aplicación el grado de industrialización y desarrollo tecnológico, tesis defendida desde los primeros 60 por Gideon Sjoberg, para quien la tecnología es la principal variable para justificar la existencia de distintos tipos de ciudades a lo largo del tiempo.



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

1.1. Evolución.

1.1.1. La ciudad preindustrial.

Las ciudades europeas durante las Edades Media y Moderna, las de dominios culturales que, ya en la Contemporaneidad, no se vieron afectados por la Revolución Industrial y algunas actuales situadas en regiones con mínima industrialización en algunos puntos concretos, sobre todo de África y Latinoamérica, presentan unos caracteres similares en su morfología y estructuras, coincidentes con el tipo fijado por Sjoberg como preindustrial. Se trata de urbes modestas, que en su inmensa mayoría se situaron entre los cinco y los diez mil habitantes, y que, ante la escasez de los excedentes precisos para su sostén, albergaban a un bajo porcentaje del total de la población de sus regiones, lo que no es óbice para el desarrollo de diversas funciones, como las administrativas, militares, religiosas, universitarias,..., alguna de las cuales puede ser dominante.

Morfológicamente, presentan recintos amurallados, en los que la muralla no sólo responde a una necesidad defensiva, sino que se concibe también como elemento de control de la población residente y la foránea, con una intención muchas veces fiscal; en ocasiones se advierte la existencia de murallas internas, que suelen separar zonas de ubicación de distintos grupos sociales o, sobre todo, étnicos. El interior de estas urbes se define por la práctica ausencia de espacios abiertos, la congestión, el aspecto compacto y las calles estrechas y tortuosas, con un nivel higiénico muy escaso, justificante del fuerte impacto de las epidemias periódicas que las azotaron. En cuanto al uso del suelo, en la ciudad preindustrial no se define con claridad la especialización funcional, es frecuente la aparición de espacios diferenciados por cuestiones religiosas, étnicas o profesionales y, sobre todo, el centro, como núcleo básico de las actividades políticas y religiosas, predomina sobre la periferia. Así, en torno a la plaza central –de carácter multifuncional, que la hace de lugar de mercado a punto de encuentro, pasando por escenario de manifestaciones religiosas o desfiles militares- o a la calle principal se disponen los edificios públicos más importantes, tanto civiles como religiosos e, incluso, militares, lo que define la supremacía de esta área, mucho más cuidada que el conglomerado de calles estrechas en las que se hacina la mayor parte de la población, o que la zona extramuros en la que residen personas especializadas en los cultivos que en su práctica totalidad se destinan al autoabastecimiento urbano, área que es, además, la antesala a otra más alejada, en la que llegaron a surgir las segundas residencias de la élite ciudadana.

El modelo estructural hasta aquí definido y basado en la contraposición centro/élite con periferia/menos acomodados está presente desde la Antigüedad a las ciudades actuales de esta tipología y se caracteriza por su desarrollo en sociedades de tecnología poco favorecedora de la movilidad, en las que el área central es ocupada por los grupos privilegiados que intentan estar cerca de los centros de decisión que pretenden controlar. El resto de los grupos sociales es



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

desplazado a una periferia en la que tiende a agruparse por lazos familiares, afinidades profesionales u orígenes étnicos, formando un mosaico urbano de comunidades muy autosuficientes y poco interrelacionadas. La ya citada escasa movilidad proporcionada por los medios de transporte justifica asimismo la tendencia al agrupamiento de las clases artesanales y comerciales, o sea, de los gremios, que hacen así más eficaz el contacto entre producción, comercio y consumo. Morfología y estructura urbana preindustriales son, por tanto, reflejo de una organización económica de mínimo desarrollo industrial, poco estandarizado y apenas limitado para la cobertura de sus necesidades energéticas a la fuerza animal, coincidente con una estructura social en la que existe una clara élite privilegiada y dominante, a la que el resto de la sociedad proporciona los bienes y servicios que precisa.

1.1.2. Ciudad industrial y planificación urbana.

La Revolución Industrial implica un cambio en la morfología y función de las ciudades de Occidente, al tiempo que el fenómeno urbano fue acabando con una estructura social que hasta entonces había sido básicamente rural. En un principio, el crecimiento de las ciudades fue tan rápido como desordenado, ayuno de cualquier forma de planificación, lo que se tradujo en malas condiciones en los barrios habitados por las clases trabajadoras. Afianzado el sistema de producción capitalista, la vivienda, como propiedad privada, se convirtió en un objeto de especulación, lo que se unió a una fuerte especulación sobre un suelo cuyo propietario decidía libremente sobre su uso sin ningún tipo de limitación; así se explica la destrucción de los centros históricos en aras de intereses particulares y el caótico mosaico que nos muestra la utilización de estos suelos, en los que sin criterio alguno se mezclaban las áreas industriales y las residenciales. Fábricas, barriadas obreras y trazados viarios para el ferrocarril serán elementos característicos de estas ciudades industriales, en las que los antiguos mercados perdieron importancia, a medida que se acrecentaba la de las grandes entidades financieras, todo ello en un marco urbano en el que la Revolución Industrial no contribuyó mucho a mejorar el bienestar de la gran mayoría de los ciudadanos –excepto en lo atañente a la distribución de agua y el servicio de gas-, hasta que ya muy entrado el XIX aparecen legislaciones orientadas a la corrección de los defectos propios de estos tipos de ciudades, como las regulaciones sobre enterramientos o saneamiento. Por otra parte, el progresivo desarrollo de los sistemas de transporte, en especial con la generalización de los tranvías eléctricos en el último cuarto del Ochocientos, aumentó la capacidad de movilidad, factor aprovechado por las clases más acomodadas para hincar su abandono de los centros urbanos, estableciéndose en residencias unifamiliares en lugares periféricos, abundantes en zonas verdes, lo que origina suburbios de alta calidad de vida, que se diferencian socialmente de los antiguos núcleos centrales, que comienzan a degradarse al compás que se asientan en ellos grupos sociales menos favorecidos.

Los desajustes propios de las ciudades industriales intentaron paliarse a través del urbanismo, de la actuación consciente y voluntaria sobre la realidad ciudadana. El panorama que ofrecían al más



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

simple observador las muchas áreas deprimidas explica la causa de las críticas a este liberalismo urbanístico, en forma de concepciones alternativas de la organización social que incluían, lógicamente, a la ciudad. De esta situación y de las nuevas necesidades de un ámbito urbano sometido a un proceso continuo de expansión demográfica nacen los caracteres del urbanismo decimonónico, reflejo de la disputa entre los grupos privilegiados, deseosos del mantenimiento de su status, y los trabajadores, que aspiran a la mejora de sus condiciones vitales y laborales, aspecto al que se vinculan la mayoría de las propuestas de los reformistas utópicos, quienes contribuyen al urbanismo moderno desde el deseo de ampliar en la práctica los beneficios de la revolución industrial a los trabajadores en busca de una sociedad igualitaria y democrática.

a) Las concepciones utópicas.

El primero de estos reformadores el británico Robert Owen (1771/1858), quien en sus hilanderías escocesas de New Lanark puso en marcha ya desde 1800 un proyecto, que pretendía dotar a los trabajadores de condiciones económicas y de vida justas y dignas. En 1817 publicó sus teorías: comunidades pequeñas -entre 800 y 1500 habitantes-, dispuestas en determinado orden urbanístico, que incluía un espacio central para los considerados como edificios públicos: la cocina colectiva y la biblioteca, además de viviendas, alojamientos para visitantes, enfermería y residencias especiales para el superintendente general, el maestro o el sacerdote. Además una zona ajardinada separaba estas dependencias de las instalaciones productivas y de los lavaderos, mataderos, caballerizas, etc... Su utopía, plasmada asimismo en el informe de 1820 que algunos consideran el primer plan urbanístico de la historia elaborado desde una perspectiva global, que incluye tanto las implicaciones técnicas como las económicas o las sociales, se debía a una concepción social, en la que el sentido cooperativista y colectivo desplazaba a las relaciones capitalistas, y de la que se derivaba el concepto ordenado y claro del espacio urbano.

En 1808 comenzó a hacer públicas sus teorías el francés Charles Fourier (1772/1837), quien acabaría en el "Tratado sobre la asociación doméstico-agrícola" (1822) por exponer su idea de ciudad, dividida en tres zonas, cada una de ellas con una ordenación regular de los edificios, y apostando por la huída del diseño ortogonal y por la inserción del conjunto en un marco campestre. Esta concepción sería previa a un último modelo, el falansterio, gran bloque pensado para albergar en torno a las 1500 personas, con un cuerpo central retranqueado; en su centro se ubicarían las funciones públicas y todas las dependencias se comunicaban horizontal y verticalmente con una red de calles interiores. Los intentos de algunos individuos por dar vida al proyecto –como los de Baudet-Dulary en Francia (1832) o Ripley en West Roxbury (Massachussets), se saldaron con verdaderos fracasos.

Otros diseños utópicos fueron el familisterio, construido por Jean Baptiste Godin (1817/1889) junto a su fundición metalúrgica en Guise entre 1859 y 1877, o la ciudad ideal de Etienne Cabet (1788/1856), descrita en su "Viaje a Icaria", cuyas principales características son la distinción en su plano geométrico entre calles exclusivamente para vehículos y peatonales y la ubicación en las afueras,



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

entre zonas ajardinadas, de los cementerios, hospitales y fábricas; basada su concepción en teorías cercanas al comunismo, influiría en diseños posteriores, como la ciudad futurista de Sant'Elia.

b) Cambios legislativos y reformas decimonónicas.

Pero frente a las bienintencionadas pero poco prácticas ideas utópicas, que parecían olvidar que la mayor parte de la población urbana vivía en núcleos ya establecidos, surgieron elementos mucho más realistas, como la aprobación de modificaciones legislativas imprescindibles o la puesta en marcha de planes de reformas mucho más realistas, que sí se llevaron a efecto. Las primeras mejoras en las ciudades decimonónicas durante obedecen esencialmente a razones higiénicas; se inician en la década de los 30 a partir de 1830, y se incentivan en los 40, tras los informes médicos aparecidos en Gran Bretaña respecto a las epidemias de cólera, que propiciaran la aprobación de normativas legales -1844, 1846 y 1848- posibilitadoras de ulteriores transformaciones urbanísticas; también en Francia fueron decisivas las secuelas de la epidemia colérica de 1849, que llevaron a la promulgación un año después de la primera legislación que contempló las expropiaciones forzosas de suelo urbanizable e incluso de edificios, único modo de poner en marcha las grandes transformaciones urbanísticas que a partir de entonces se acometerían, y cuyo principal exponente es la remodelación de París realizada durante el reinado de Luis Napoleón por el prefecto del Sena, el barón Jorge Eugenio Haussmann, quien, en resumen, rasgó el tejido medieval de la Ciudad de la Luz –que en 1846 había alcanzado el millón de habitantes- con la apertura de grandes avenidas de majestuosos edificios, que convergían en plazas monumentales. El proyecto comienza a efectuarse tras la revolución de 1848, cuando el incremento del desarrollo técnico coincide con la toma de conciencia del proletariado, convertido en amenaza para la sociedad burguesa, situación que justifica, junto a cuestiones lógicas de facilidad del tráfico, las denominadas razones “funcionales” que explican la reforma, entre ellas la eficacia en el control de manifestaciones o desórdenes públicos. El encargado de dar vida al plan es el ingeniero Juan Carlos A. Alphand, bajo cuya dirección se trazarían entre 1853 y 1869 los grandes boulevards parisinos, en una ampliación urbanística que evidencia las imposiciones del tráfico, la concepción de los monumentos como centros de los que parte una organización radial del callejero, la distribución racional de los edificios públicos y, como consecuencia de las demoliciones de las viejas casas del casco histórico, el traslado de la población trabajadora hacia las afueras, abandonando el centro tradicional.

Las concepciones de la reforma de París ejercieron gran influjo en las décadas posteriores, inspirando la reordenación de las grandes ciudades europeas. Por ejemplo, en Viena se traza, entre 1859 y 1872, la Ringstrasse, una gran calle anular en torno a la que se levantan numerosos edificios públicos, al tiempo que se derriban las viejas murallas; Florencia también se ampliará entre 1864 y 1877, pero siempre con sumo cuidado en el mantenimiento de su casco monumental, o en Londres Bazalguette dispone un nuevo sistema de colectores a lo largo del Támesis y en 1863 comienza a construirse la red ferroviaria metropolitana. Todas estas transformaciones se alejan de las motivaciones



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

sociales que habían animado a los viejos urbanistas utópicos, respondiendo, por el contrario, al criterio de funcionalidad presente en los técnicos que las acometen.

Por otra parte, hemos de significar la necesaria ampliación que deben efectuar numerosas urbes como consecuencia del crecimiento poblacional; son los planes de ensanche que, a menudo, optan por el plano en cuadrícula, y que en España tendrá ejemplos notables, destacando todavía en el XIX los de Barcelona, Madrid, San Sebastián (1864) y Bilbao (1876), a los que se sumarían en las primeras décadas del XX ampliaciones tan interesantes como las de Valencia (1907), Pamplona (1915) o Murcia (1920). El 8-IV-1857 un Real Decreto pone en marcha las reformas urbanísticas en Madrid, cuyo Plan comienza a hacerse realidad en 1860, bajo la dirección de Carlos M. de Castro, caracterizándose por el respeto absoluto al casco histórico y por el trazado en cuadrícula en el que se disponían espacios verdes y zonas públicas. Otro Decreto (8-VII-1860) da vía libre al ensanche de Barcelona, del que será responsable el reconocido urbanista Ildefonso Cerdá; su diseño enlaza con habilidad la zona vieja de la ciudad y la de nueva planta, al tiempo que tiene en gran consideración las necesidades de un rápido tráfico mediante avenidas diagonales cruzan casi por completo la Ciudad Condal.

En los compases finales del XIX surgen una serie de concepciones, continuadas a comienzos del XX, que pretenden el acercamiento entre campo y ciudad, apareciendo así colonias y suburbios ajardinados en las afueras de los cascos urbanos, y las ciudades-jardín, áreas ciudadanas de baja densidad poblacional, con viviendas unifamiliares con jardín propio y espacios verdes comunes. Este esquema constructivo se aplicará incluso en la construcción de los barrios obreros asociados a las grandes industrias inglesas, alemanas, francesas y estadounidenses, y tendrá en España un pronto y eficaz defensor en la figura de Arturo Soria (1844/1920), quien desde 1882 intentó que fructificara su proyecto de "ciudad lineal", una urbe de longitud indefinida pero con sólo medio kilómetro de anchura, con abundantes espacios verdes y una distribución racional de los edificios públicos que pretendía la conciliación de las ventajas de la vida urbana con las de las cercanías al campo; en 1894 comenzó a levantarse en las afueras de Madrid un fragmento de este magno proyecto que, a pesar de sus limitadas proporciones, ejerció notable influencia sobre el urbanismo de nuestro siglo.

c) El urbanismo en el siglo XX.

El Novecientos se inicia con los arquitectos y urbanistas protorracionalistas, que insisten en la vinculación entre la ciudad-campo con los proyectos de ciudad-jardín defendidos por Ebenezer Howard (1850/1928) en su libro "Mañana, un camino pacífico para una reforma real", donde propone un ente híbrido caracterizado por numerosos parques y amplias avenidas radiales, que confluyen en un centro donde se ubican los edificios de uso público y asistenciales, a la vez que un cinturón agropecuario permitiría una independencia económica relativa de cada una de estas ciudades; sus proyectos se desarrollaron de modo parcial en Letcworth (1903) y Welwyn Garden City (1919). De la nómina de miembros del protorracionalismo destacamos también por sus preocupaciones



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

urbanísticas al francés Garnier, quien ya en 1901 expuso el primer modelo de ciudad industrial de la centuria, experimentado de modo parcial en Lyon en la segunda y tercera década del siglo.

Todavía dentro de los primeros veinte años del Novecientos hallamos otra aportación original al urbanismo, los diseños del italiano Antonio Sant'Elia (1888/1916) para su Ciudad nueva o futurista, con calles a distintos niveles y cierto sentido anticipador.

Después de la Primera Guerra Mundial, ante las necesidades reconstructivas de una desolada Europa, aparecen nuevas concepciones urbanísticas, entre las que sobresalen las de la Bauhaus, fundada por el alemán Walter Gropius en 1919 y las elaboraciones del urbanismo socialista, de las que más adelante nos ocuparemos. La Bauhaus aplica al urbanismo el funcionalismo arquitectónico, sobre todo en los nuevos barrios obreros de las más importantes ciudades germanas, constituidos por filas de bloques que repiten orientación y forma arquitectónica. Junto al propio Gropius cabe destacar dentro de la vertiente urbanística del movimiento al que fuera su director entre 1927 y 1930, Hans Meyer, autor comprometido que procura entroncar diseño y construcción con el mundo obrero, a través de formas puras que atiendan a las necesidades populares y respondan a los modos de vida de los ocupantes.

Las ideas de la Bauhaus fueron incorporadas por Le Corbusier (1887/1965), quien les imprimió su sello peculiar, recogién dose y estructurándose al mismo tiempo en la Carta de Atenas de 1943. El más importante de los arquitectos racionalistas dio cuenta de sus preocupaciones urbanísticas tanto en el terreno de la teoría como en el de la práctica; así las recogió en dos grandes monografías: "Urbanismo", editada en 1924 y previa a su diseño del "plan Obús", destinado a la renovación de la ciudad de Argel, y "La ciudad resplandeciente", de 1935, en la que retoma su idea de grandes ejes ortogonales con centros urbanos jerarquizados; estos planteamientos gozaron de gran difusión gracias a la celebración desde 1928 de los CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna), de los que fue gran impulsor. Después ya de la IIGM, dio vida a nuevos sueños urbanísticos y desarrolló la idea del bloque-ciudad, bajo la que la Unidad de Habitación (Marsella, 1947-52), un gran bloque rectangular sostenido por pilotes de hormigón que, además de alojamiento, proporciona servicios comunes, aprovechando al máximo la organización vertical, empleando continuamente el "brise-soleil" de hormigón en otros proyectos urbanísticos, como el de Chandigarh, ejecutado desde 1950.

En cuanto al urbanismo socialista, se vincula, lógicamente, a los aires imperantes tras el triunfo revolucionario. Urbanista y arquitecto interesante será El Lissitzky (1890/1941), aunque más significativo fue el papel de dos núcleos perfectamente definidos; el primero es la ARU (Unión de Arquitectos Urbanistas), fundada en 1919 y testigo de las disputas entre los partidarios de la renovación de las ciudades antiguas y los que defendían proyectos lineales, del tipo de los que



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

antes comentamos; el segundo es la OSA (Unión de Arquitectos Contemporáneos, 1925), obsesionada por un arte productivo que respondiera a exigencias revolucionarias, como los proyectos de vivienda-tipo F popularizados por arquitectos como los hermanos Leonidas y Víctor Veslin. En general, el urbanismo socialista pretende la superación de la oposición campo-ciudad a través de la desurbanización y la diseminación industrial, y la construcción de viviendas a corto plazo para dar respuesta a las necesidades de los obreros. La materialización de la ciudad socialista es reflejo de concepciones funcionalistas y comunitaristas, sin diferir en exceso de la ciudad occidental en sus aspectos formales, aunque la no especulación del suelo, la escasez de vehículos privados y el predominio de los colectivos crean una urbe más igualitaria en su morfología, aunque la inmigración en sus grandes ciudades provocaría cierta escasez de viviendas, a pesar de lo reducido de los módulos de habitabilidad media, con valores entre 12 y 20 m² por persona.

En el urbanismo inmediatamente anterior a la IIGM alcanzó gran influencia la idea de la comunidad como célula base de convivencia humana y marco para el desarrollo de las relaciones primarias entre los individuos, convirtiéndose en base de organización de la ciudad. El intento más sistemático se debió a Gastón Bardet, diseñador de una urbe concebida como conjunto de unidades vecinales agrupadas en barrios, que a su vez se unen para formar la ciudad. La devastación producida por la IIGM exige un programa de reconstrucción urgente, sobre todo en Europa, que permite la expresión de los ideales urbanísticos, aunque el ejemplo más importante lo hallamos en Latinoamérica, con la erección de la ciudad de Brasilia, culminación de un proceso iniciado a finales de los años 20 con el inicio del quehacer artístico de quien sería futuro diseñador del plano de la nueva capital, Lucio Costa, muy influido desde mediados de la década siguiente por las ideas de Le Corbusier, tras la estancia de éste en tierras brasileñas. Tras la IIGM Brasil acrecentó su industrialización, comenzando un proceso de colonización interior del que nace la idea de trasladar la capitalidad a una ciudad interior de nueva planta, proyecto del que nacería en 1957 Brasilia, nombrada capital de la nación tres años después. Las ideas urbanísticas de Costa se confirman con las realizaciones del arquitecto OSCAR NIEMEYER en una ciudad que tiene presente en todo momento el tráfico rodado y en la que todo responde a un planteamiento perfectamente pensado, con edificios tan significativos como la Catedral o el Congreso, que representan los ideales de pureza y claridad con los que se concibe la nueva población, pero, al mismo tiempo, demuestran la fría rigidez de estos espacios marcadamente "artificiales".

En las últimas décadas del siglo XX el urbanismo se ha adentrado por sendas casi futuristas. Así, la arquitectura libertaria, procedente de las publicaciones de Hundertwasser, defiende un urbanismo unitario, fruto del trabajo colectivo por lograr una sociedad libre, adoptado asimismo por el holandés Constant en sus propuestas sobre la "Nueva Babilonia". Katamolos, con su arquitectura móvil, propondrá un estereotipo urbano casi de ciencia ficción, similar al de la denominada arquitectura absoluta de Pichler o Hollein. Próximo a la utopía concreta, a la que es posible realizar, se halla el metabolismo japonés, con sus proyectos de unidades arquitectónicas prefabricadas en forma de racimo, edificios desmontables como los propuestos por Isozaki. Un grupo de arquitectos británicos,



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

agrupados en "Archigram" ideó en 1964 la "ciudad interconexa", la "Plug-in-city", tratando de atajar el problema del desgaste de las formas urbanas, aunque sus dibujos nos parezcan casi comics, como los de Peter Cook, diseñador de la ciudad ideal de "Arcadia", para la que proyecta en 1978 sus "Tricklin Towers". Pero, sin duda, de llegar a hacerse alguna vez realidad, estos prototipos pertenecerán ya a la ciudad postindustrial.

1.1.2. La ciudad postindustrial.

Es el modelo urbano concebido para ciudades de países en un status económico postindustrial, en los que las actividades secundarias han quedado relegadas ante el predominio de la terciarización, que ocupa a un porcentaje cada vez más mayoritario de la población activa. Esta nueva economía comporta pautas de organización social, respondiendo a ambas una nueva tipología de ciudad; así nace la metrópoli, como resultado del hecho urbano y de la evolución de las funciones tradicionales de las ciudades, creando una morfología y una funcionalidad específicas, plasmadas a todo lo largo y ancho de un área metropolitana, sistema de ciudades dependientes de la metrópoli, evidenciando a las claras un sistema jerarquizado, en el que la ciudad central se convierte en "madre" de otras ciudades, que al mismo tiempo poseen su propia área urbana. A la metrópoli se dirigen los flujos de capitales y de personas procedentes de territorios fuera del estricto marco metropolitano, produciendo una concentración difusa, aunque este impacto de ámbito extenso será después difundido en el más reducido de su área metropolitana. La cuestión puede explicitarse con el ejemplo español de Madrid o Barcelona, las cuales reciben migraciones y flujos de capital procedentes de otras regiones del país, para distribuirlos después en el seno de sus áreas de influencia directa. El proceso puede reproducirse en los subcentros del área metropolitana, produciéndose así una región urbana, o sea, la yuxtaposición de áreas metropolitanas sobre un mismo territorio.

Los criterios en los que se fundamentan la mayoría de las definiciones de área metropolitana son:

- la presencia de una ciudad central, con un tamaño importante y decidida complejidad funcional;
- la constatación de movimientos amplios de trabajadores entre la ciudad central y los núcleos satélites;
- la existencia de un sistema de transporte y de comunicaciones garantizador de las relaciones entre la metrópoli y su área de influencia.

La expansión de las propias áreas metropolitanas a través de gigantescas conurbaciones es el origen del término megalópolis, aplicado por Gottmann para definir la situación de la costa atlántica



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

estadounidense, y que el británico *may* usaría para describir la unión de varias áreas metropolitanas en conjuntos superiores a los veinte millones de habitantes, consideración reservada por este geógrafo para cinco grandes conjuntos: 1. BOSWASH (de New Hampshire a Virginia, incluyendo las áreas metropolitanas de Boston, Nueva York, Filadelfia, Baltimore y Washington); 2. CHIPPITTS (desde Chicago a Pittsburg, además las áreas de Detroit y Cleveland); 3. TOKIO (que comprende además las áreas de Yokohama, Nagoya, Osaka y Kobe); 4. Renania (con inclusión de las áreas de Ámsterdam –en Holanda- y las alemanas de Dusseldorf, Francfort, Manheim y Stuttgart); y 5. LONDRES (que sumaría además las áreas de Birmingham, Manchester, Liverpool, Leeds, Bradford, Nottingham y Leicester).

1.1.4. Las ciudades en el mundo subdesarrollado.

Un fenómeno sorprendente en las décadas finales del siglo XX ha sido el notabilísimo aumento de la población urbana en los países del Tercer Mundo, consecuencia del mantenimiento de altas tasas de crecimiento natural y a un fuerte éxodo rural, como vía de escape a la miseria del medio rural, y que conduce a muchas personas a las ciudades, con mejores perspectivas de subsistencia, aunque el grado de desarrollo de éstas sea muy inferior al de las situadas en el mundo desarrollado. De todos modos, la más que previsible continuidad de este proceso a lo largo del primer siglo del milenio recién iniciado servirá para tirar por tierra el postulado clásico, que vinculaba las altas tasas de población urbana a un modelo económico de tipo occidental.

Las ciudades tercermundistas pueden situarse en tres grupos diferenciados: a) ciudades indígenas, ubicadas en las regiones más marginales de Asia, África y América, con morfología y funciones similares a las de las ciudades preindustriales europeas y muy difíciles de hallar en estado puro, ante la influencia del modelo colonial; b) ciudades coloniales, correspondientes a los que fueron centros administrativos y comerciales de las potencias exteriores y en las que de antiguo se advierte la división entre las actividades autóctonas y las coloniales; suelen adoptar el plano cuadrículado y una evidente zonificación funcional, con áreas financieras, administrativas, comerciales, etc...; c) ciudades nacientes, desarrolladas a partir del acceso a la independencia, con crecimientos demográficos espectaculares y una organización económica orientada ya al interior.

La unión de una constante inmigración y la alta tasa de desempleo ocasiona una continua presión a la búsqueda de viviendas baratas, ante cuya falta aparecen los “asentamientos espontáneos”, infraviviendas construidas con materiales de derribo que se disponen formando barriadas carentes de todo tipo de servicios (bidonvilles africanos, favelas de Río, ranchos de Caracas, la bonaerense Villamisería, las tuberías de Calcuta,...); estos espacios tan deficitarios llegan a cobijar hasta el 60% de los habitantes de su conjunto y muestran tasas de crecimiento anual incluso superiores a las del resto de su ámbito urbano.



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

1.2. La urbanización en el mundo actual. Perspectivas de futuro.

Sin ánimo exhaustivo y pese a lo farragoso de las cifras, parece conveniente una breve mirada al fenómeno de la población urbana en el mundo actual. Hace cincuenta años, con algo más de 2.500 millones de seres humanos, los residentes en ciudades sólo suponían el 29,4%, frente al 70,6 que residía aún en el medio rural; en el año 2000, con más de 6.000 millones de almas sobre el planeta, los valores pasan a ser de un 47,8% y un 52,2% respectivamente, mientras que organismos especializados de Naciones Unidas prevén para el año 2025, sobre algo menos de 8.500 millones de hombres, tasas urbanas del 62,5% y rurales del 37,5%, datos todos estos que nos hablan del auge incesante del fenómeno urbanístico en los tiempos más recientes.

El siglo XX terminaba sin que ningún país africano alcanzara el 75% de población urbana, índice al que llegaban en Asia Kuwait, Singapur, Qatar, Israel, Japón y Arabia Saudí, y en Oceanía Australia y Nueva Zelanda; en América alcanzaban el porcentaje señalado Canadá y Estados Unidos en el Norte, y en el Sur Venezuela, Brasil, Chile, Argentina y Uruguay. Por último, en Europa rebasaban ese valor Bélgica, Islandia, San Marino, el Reino Unido, los Países Bajos, Luxemburgo, Alemania, Dinamarca, España, Suiza y los tres países escandinavos, quedando un importante número de naciones por encima del 70%. La siguiente tabla recoge los diez países de la Tierra con mayor porcentaje de población urbana:

1. Kuwait	100%	6. Reino Unido	90,4%
2. Singapur	100%	7. Países Bajos	89,5%
3. Bélgica	97,1%	8. Qatar	88,5%
4. Islandia	91,7%	9. Israel	87,4%
5. San Marino	90,5%	10. Uruguay	86,7%

Por continentes, el porcentaje de población urbana era al iniciarse el año 2000 del 78% para Europa, del 77,2% para América del Norte y del 75,6% para el resto del continente americano, zonas todos para las que existen previsiones para el 2025 alrededor del 85%; Oceanía rebasaba el 73% (previsión del 78%), mientras que la antigua URSS se aproximaba al 72% (previsión del 83,5%). Los continentes con menor porcentaje de población urbana eran África, con casi un 40% (previsión del 58,5%) y Asia, con un 33,8% y una previsión del 54%, a pesar de lo cual da cabida a algunas de las aglomeraciones urbanas más copiosas del planeta.



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

Ocupándonos de estas últimas, vemos como las europeas más importantes son en la actualidad Moscú (8,8 millones), seguida de Londres y París, ambas con áreas de 8,5 millones; en Norteamérica descuellan Nueva York (16,5) y Los Ángeles (12,2); en Centroamérica se halla la que es hoy la primera aglomeración urbana de la Tierra, Ciudad de México, con 20,4 millones de habitantes, en tanto que en Sudamérica podemos destacar Sao Paulo (17,7), Buenos Aires (11,6) y Río de Janeiro (10,9). En África sobresalen claramente los más de 9 millones de El Cairo, mientras que Asia nos ofrece un notable conjunto, con ejemplos como los de Tokio (18,1), Shanghai (13,5), Calcuta (12,1), Bombay (11,5), Seúl (11,2), Beijing (Pekín, 11), Karachi (9,7), Yakarta y Dhaka y Tianjin (9,5), Nueva Delhi (9), Manila (8,7) y Osaka (8,5).

2. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL Y SOCIOECONÓMICO.

Los problemas que hoy soportan muchas de las ciudades del mundo son indicio de una crisis profunda, que lleva al cuestionamiento de los modelos de organización y desarrollo urbanos; está claro que no todas las urbes, dadas sus diferencias de desarrollo, sus funciones y sus condicionantes geográficos, están afectadas por una misma problemática, lo que no impide la detección de elementos comunes.

Las dificultades han existido siempre en el medio ambiente urbano, no faltando testimonios que nos dan cuenta del problema del ruido en la Roma imperial o del tráfico en el París prerrevolucionario. El Ochocientos mejoró notablemente la calidad de la vida urbana, al generalizarse la conexión al alcantarillado y a las redes de suministro, mientras que los primeros problemas de contaminación no aparecieron hasta su segunda mitad, con las calefacciones domésticas por carbón; a pesar de las diferenciaciones sociales en cuanto al disfrute de este incremento cualitativo, situaciones como el descenso de la mortalidad infantil o el aumento de los valores de esperanza media de vida nos informan del carácter colectivo de estas mejoras. Sin embargo, a lo largo del siglo XX se intensifica la actuación nociva de una serie de elementos contaminantes, tanto atmosféricos como acústicos, que hoy suponen auténticos quebraderos de cabeza para las poblaciones más afectadas. La densidad del tráfico urbano, con emisiones de monóxido de carbono, las concentraciones de ozono, las contaminaciones producidas por materiales constructivos, tales como el uso de pintura de plomo en edificios más antiguos, la inhalación de fibras de amianto o el empleo de determinados aislantes, más la relación entre el aumento de los niveles de ruido con pérdidas auditivas o situaciones de stress que reducen en general la calidad de vida, son motivos de preocupación para la población urbana que encara el siglo XXI.

Deteniéndonos en algunos de ellos, vemos que las zonas urbanas presentan, por su condición de centros demográficos y de actividad económica, concentraciones elevadas de contaminantes, habiendo demostrado la ciencia el efecto negativo sobre la salud de la contaminación atmosférica y acuática, del ruido, de los suelos contaminados o de los ruidos. La mayor parte de los contaminantes



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

atmosféricos tienen como fuentes la industria, los vehículos de motor y el uso de combustibles fósiles en la calefacción o la generación de electricidad, habiéndose constatado situaciones extremas, como el conocido caso del smog londinense en 1952, al que se atribuyeron más de cinco mil fallecimientos como consecuencia más o menos directa del aumento de SO₂. Además, es frecuente que los problemas de contaminación atmosférica se vean agravados por la combinación de otros factores geográficos y climáticos, que favorecen su concentración en el aire.

Un problema específicamente urbano se asocia a la alta presencia de residuos, debida a la conjunción de la alta densidad demográfica con la variedad de actividades económicas que generan desechos diversos; la problemática ciudadana se centra principalmente en la limpieza viaria, la recogida de basuras y la eliminación de residuos, problema de gran envergadura para las principales ciudades del mundo, que pretenden relegar los vertederos tradicionales, para lo que, una vez perdida fuerza la posible solución derivada de la incineración, entre otros motivos por la toxicidad de sus emanaciones, se abren alternativas como la prevención industrial o el reciclaje.

Otro elemento en peligro en el ámbito urbano es el entorno edificado, muy especialmente el de los centros histórico-artísticos, amenazados asimismo por las situaciones contaminantes antes reseñadas, que han llevado a la puesta en marcha de programas concretos de protección y defensa, que han de hacerse extensibles también a la naturaleza de las ciudades, es decir, a los parques, jardines y arbolado que se hallan en ellas, precisos como pulmones descongestionantes y que, sin embargo, sufren con fuerza las consecuencias de un hábitat cada vez más contaminado.

Por último, las repercusiones socioeconómicas del fenómeno urbanístico son también evidentes, incluyendo facetas como el deterioro del medio natural más próximo, como consecuencia de hechos como el de las parcelaciones ilegales o la necesidad de construcción de nuevas vías de comunicación, o la presencia de focos de marginalidad, caldo de cultivo propicio para situaciones de inseguridad y conflictividad social en el ámbito urbano, a cuya integración ha de contribuir la actuación de las administraciones, obligadas, por otra parte, a garantizar la satisfacción de las necesidades educativas, culturales, sanitarias, de ocio o de comunicación de una población cada vez más numerosa, todo ello a través del ejercicio de políticas adecuadas, cuyo fruto es mucho más evidente en el mundo desarrollado. Por otra parte, y a pesar del hecho cierto de la globalización cultural, el éxodo rural sigue estando acompañado de estados de desarraigo, cuyo tratamiento es complejo por la fuerte carga psicológica individual que acompaña a este proceso.



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

0.- OBJETIVOS DIDÁCTICOS QUE SE PRETENDEN CON EL DESARROLLO DE ESTA PUBLICACIÓN.

- Conocer los diferentes criterios que definen *ciudad*.
- Identificar los tipos básicos de doblamiento humano: rural y urbano.
- Caracterizar las distintas etapas de formación y crecimiento de los núcleos urbanos, desde las primeras ciudades hasta la ciudad actual.
- Señalar las principales diferencias entre las ciudades de los países desarrollados y las de los países subdesarrollados en la actualidad.
- Explicar las distintas funciones de las ciudades y clasificar algunas ciudades según el tipo de actividad predominante: función militar, industrial, residencial, etc.
- Reconocer los distintos niveles de jerarquía urbana según su área de influencia, reconociendo las ciudades que concentran mayor poder a escala planetaria.
- Analizar los factores que determinan las características de una ciudad: localización, marco geográfico, función, etc.
- Identificar y describir los principales elementos de la trama urbana: casco antiguo, ensanche, barrios periféricos, etc.
- Obtener información a partir de planos urbanos resolviendo las dudas que se planteen.
- Observar los recursos que necesita una ciudad para su funcionamiento y los residuos que generan las actividades que se desarrollan en el espacio urbano.
- Valorar los problemas de las grandes ciudades (abastecimiento, contaminación, etc.), proponiendo medidas para gestionar su funcionamiento.
- Participar en discusiones y debates con una actitud constructiva, crítica y tolerante.

APLICACIÓN DIDÁCTICA EN EL AULA

Con el presente trabajo pretendemos dar respuesta a condicionantes geográficos referidos al urbanismo. Así pues, veremos la evolución del plano de distintas ciudades, matizando las diferencias que marcan el desarrollo del subdesarrollo, la evolución del uso del suelo, y el impacto que tendrá el proceso de urbanización en el medio ambiente. Al final de la presente publicación ofrecemos una serie de actividades con las que nuestros alumnos desarrollarían los conceptos aprendidos.

ACTIVIDADES PARA LA ADQUISICIÓN DE COMPETENCIAS BÁSICAS

Competencia matemática

Mediante el cálculo de porcentajes de población de las mayores aglomeraciones urbanas, utilizando un lenguaje matemático que ha de integrar en otro tipo de conocimiento.

**INNOVACIÓN
Y
EXPERIENCIAS
EDUCATIVAS**

ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

Competencia en el conocimiento y la interacción con el mundo físico

A través del trabajo con fotografías y planos urbanos, permitiendo una adecuada percepción del espacio físico en el que se desarrolla la mayor parte de nuestra vida y actividad.

Competencia social y ciudadana

Al conocer la evolución de las ciudades, lo que favorece la comprensión de la realidad histórica, sus logros y sus problemas.

A través de una reflexión sobre la ciudad actual para mejorar la convivencia ciudadana.

ACTIVIDADES TIPO A REALIZAR EN EL AULA.

INDIVIDUALES:

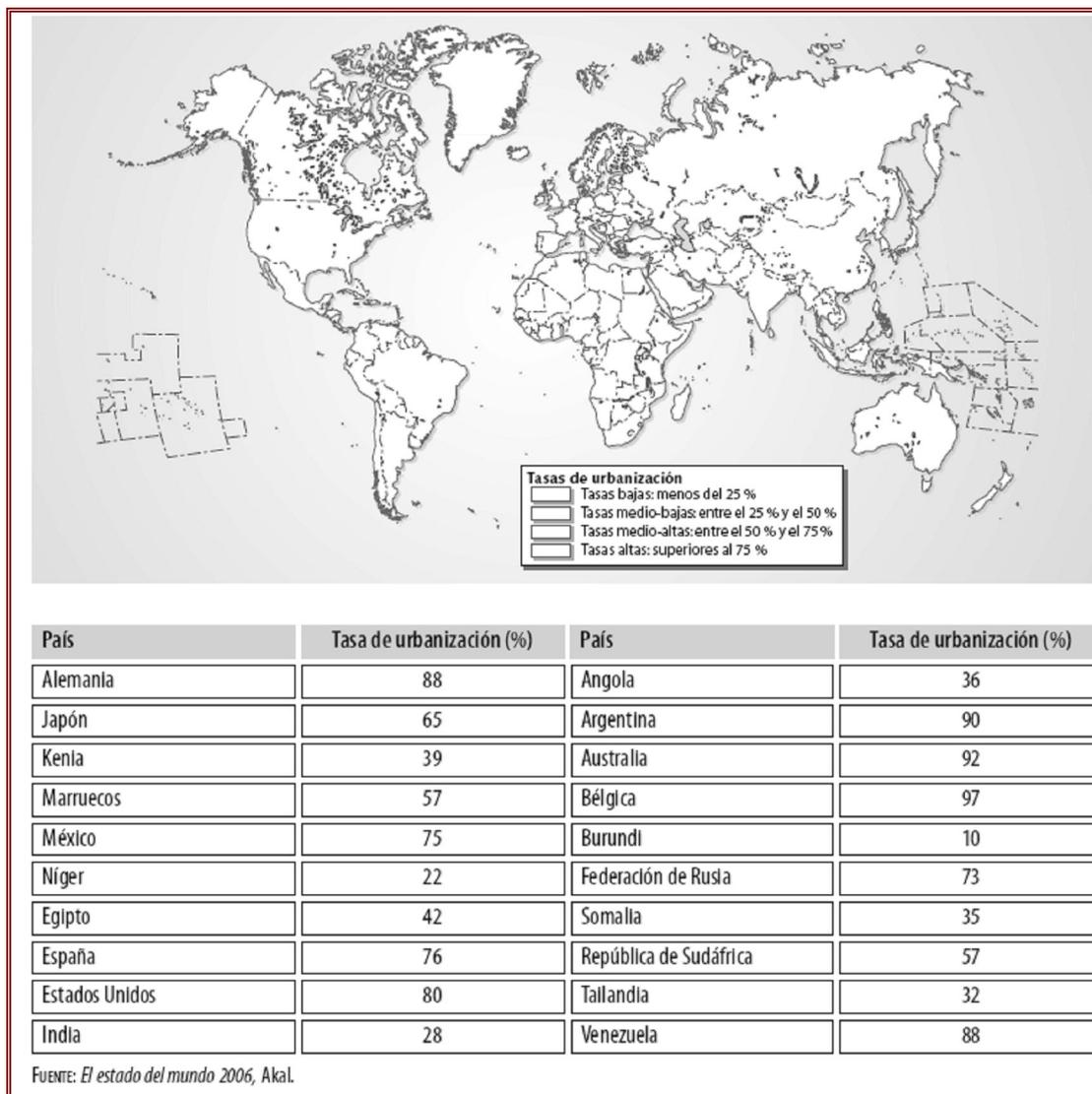
a) Completa este mapa indicando las características de los ejes urbanos españoles.



b) Relaciona el desarrollo industrial con la tasa de urbanización de los distintos países y sitúalos en el mapa

**INNOVACIÓN
Y
EXPERIENCIAS
EDUCATIVAS**

ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009



C) Distingue cómo es un hábitat rural y un hábitat urbano.

d) Averigua las funciones de las siguientes ciudades: Addis Abeba, Londres, Róterdam, El Cairo, Calcuta, Kabul.

e) Elabora un dibujo esquemático de las partes que se distinguen en un plano urbano.

f) Completa la tabla sobre las características de los diferentes modelos de trama urbana:



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

Trama urbana	Características principales	Ejemplo
Densa e irregular		
En cuadrícula		
Radial		
Zonas residenciales		

GRUPALES

Realización de un mural de fotografías sobre distintos aspectos de nuestra ciudad: Plano, casco antiguo, ubicación de principales servicios, zonas residenciales...

3. BIBLIOGRAFÍA.

- CHUECA GOTILLA (1985), Breve historia del urbanismo, Madrid, Alianza.
- ESTÉBANEZ, J., (1989) Las ciudades. Morfología y estructura, Síntesis, Madrid,;
- ALANTAY, E., (1977) Nuevas ciudades: de la Antigüedad a nuestros días, Barcelona,. Gustavo Gili,
- ZÁRATE, A., (1991) autor de títulos como El espacio interior en la ciudad, Madrid, Síntesis, ,
- VV.AA., (1974) La ciudad en los países en vías de desarrollo, Madrid, Tecnos,
- VINUESA, J., y VIDAL, M.J., (1991) Los procesos de urbanización, Madrid, Síntesis, ,:

Autoría

- Nombre y Apellidos: ANDRÉS MANUEL JIMÉNEZ BALLESTEROS
- Centro, localidad, provincia: CABRA (CÓRDOBA)
- E-mail: 21amjb@gmail.com

C/ Recogidas Nº 45 - 6ºA 18005 Granada csifrevistad@gmail.com