



ISSN 1988-6047

DEP. LEGAL: GR 2922/2007

Nº 51-FEBRERO 2012

“LA CIUDAD”

| |
|--|
| AUTORÍA MARÍA JESÚS COEÑA DEL REAL |
| TEMÁTICA CONOCIMIENTO DEL MEDIO |
| ETAPA EI, EP |

Resumen

En este artículo hemos de llegar a la conclusión, que veremos en seguida, de que la ciudad se caracteriza por una actividad humana dentro del límite de sus edificaciones, haciendo así una diferenciación en ciudades y pueblos, aunque luego, dentro de cada clase, haya la posibilidad de establecer una clasificación más precisa.

PALABRAS CLAVE

HABITAT, CIUDAD, PLANO, CONCENTRACIÓN. URBANO, URBANIZACIÓN, DESARROLLO, PUEBLOS, ELECCIÓN. HABITANTE

1. GEOGRAFIA DE LA CIUDAD

La ciudad se define por su función especial, que es una función de relaciones (comercial, administrativa, industrial, religiosa, intelectual, etc.). El número de habitantes no puede servir para establecer un criterio fijo. Si decimos que una ciudad debe tener 2.000 ó 4.000 hab., una aglomeración de 1.999 o de 3.999 sería aldea, y la agregación de una simple unidad la convertiría en urbe. Tan arbitrario criterio no puede admitirse ni adoptarse. Según las definiciones que da el Diccionario de la Academia de la Lengua, hay una agrupación de centros humanos que es como sigue: aldea, lugar, villa, pueblo, población, ciudad y urbe. Pero, en la realidad, nos encontramos con que Madrid y Bilbao son, tradicionalmente, villas, y Tarazona o Tuy, ciudades.

Hay, pues, que tener muy en cuenta que ni el censo, en sí mismo considerado, ni el nombre son muy significativos en la Geografía de la ciudad, considerada de un modo científico. Se ha dicho que las ciudades tienen paisaje o aspectos especiales; por ejemplo, que poseen calles con aceras y alumbrado eléctrico o de gas. Pero actualmente hay aldeas que tienen esas ventajas y, a veces, están mejor alumbradas que muchas ciudades.

En cambio, hay antiguas ciudades sin aceras; por ejemplo, todas las viejas ciudades musulmanas: Fez, El Cairo, Kairuán...

1.1. Aglomeración urbana y aglomeración rústica



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 51-FEBRERO 2012

Es importante, sin embargo, buscar una demarcación, una distinción clara entre aglomeración urbana y aglomeración rústica, si bien es verdad que aún no se ha establecido ninguna que sea buena. Para fijar el criterio, llamaremos ciudad la población cuyos habitantes pasa la mayor parte de su tiempo en el interior de la aglomeración; y, en cambio, la denominaremos aldea (villa, village, dorf), cuando la mayoría de los habitantes ocupan la mayor parte del tiempo en el exterior.

La ciudad estará así caracterizada por la concentración, la limitación de las acciones humanas en el estrecho espacio que la aglomeración cubre. En la aldea, por el contrario, la actividad esencial se despliega en el exterior, en los campos; o en el mar, si es una aldea de pescadores; o en la montaña, si son pastores o leñadores los habitantes.

En este caso, la aglomeración es un lugar de refugio, de descanso, de almacén, mientras que la ciudad es el lugar del trabajo, de las ocupaciones; y de esto se deriva la intensidad de la circulación interior, la existencia de una categoría de edificios que sólo sirven para el trabajo: oficinas, fábricas, almacenes, depósitos. De aquí resulta que en la ciudad hay, proporcionalmente al número de habitantes, más construcciones que en la aldea. En definitiva, el ciudadano será el que vive en el marco limitado de un burgo, mientras el aldeano extiende su acción sobre una amplia porción de territorio.

1.2. El asentamiento de las ciudades

Localización artificial

Y ahora es el momento de preguntarnos si hay sitios favorables al establecimiento y desarrollo de centros urbanos, en los cuales, por ello, es necesario fundar las ciudades. ¿Hay sitios predestinados? Seguramente; pero muchos menos de lo que suele creerse. La ciudad es una creación del ser humano, y éste disfruta de libre voluntad. No hay determinismo estrecho que fije a las ciudades en su sitio. Es evidente que existen ciudades, hasta grandes ciudades, que son paradójicas, contrasentidos geográficos. Se alcanzan donde están, por voluntad humana: Madrid, Roubaix, Lhasa. Así, pues, frente a ciudades predestinadas hay ciudades paradójicas, o, por lo menos, sin causa física, sin soporte geográfico.

A esta existencia, aparentemente desligada de causas determinantes de atracción, se debe la muy conocida clasificación (hoy un tanto periclitada) de ciudades naturales y ciudades artificiales. Pero si tenemos en cuenta que el ser humano es un factor importante en la Geografía, un verdadero agente, y no sólo un ser pasivo y adaptable, comprendemos en seguida que también las ciudades llamadas artificiales han tenido en su origen un motivo determinante humano, no del todo desligado, en muchas ocasiones, del factor físico circundante.

Es decir, la motivación humana de la fundación se fijaba allí precisamente, porque el escenario físico tenía una correlación con el determinante humano. La elección de Madrid, por ejemplo, se debe a su situación central en España y, en cierto modo, equidistante de tres ciudades que pugnaban por la capitalidad, por motivos históricos: Toledo, Burgos y Valladolid. El pensamiento de Felipe II encuentra así, en una situación geográfica, la correlación con su vocación centralista de fundador de un estado de tipo nuevo.

Por su parte, Lhasa es, en el enorme aislamiento de su altiplanicie hosca y desertizada, el ambiente físico que garantiza la soledad de un gran cenobio que ha de ser el centro espiritual del budismo. En este sentido, ambas situaciones son naturales. De aquí que la distinción entre ciudades



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 51-FEBRERO 2012

naturales y artificiales deba ser estimada, sobre todo, como una referencia al predominio de los factores físicos o de los determinantes humanos, en la elección del asentamiento humano.

Elección del asentamiento

En la elección del asentamiento humano no influye un solo factor, aunque, por motivos didácticos o sistemáticos, predomina en muchas ocasiones un factor determinante: por ejemplo, cuando se habla de ciudad-puerto, ciudad-acrópolis, ciudad-centro minero. En realidad, siempre hay un conjunto de factores, próximos o remotos, que hacen referencia a la fundación de la ciudad.

Sin embargo, no puede tampoco negarse que hay parajes donde un factor de atracción absorbe casi por completo a los demás, y otros cuyo conjunto de circunstancias le proporciona una especial idoneidad para la concentración urbana: Troya, según Schlieman, fue varias veces reedificada; Roma, apenas convertida en un resto de ruinas y muñones de antiguos monumentos en el siglo V, renació pujante de sus propias cenizas. Todavía conviene afinar en otro sentido. Hay que distinguir entre situación y posición. En una misma situación general, cuya elección depende principalmente de las facilidades para la vida en general y el intercambio en particular, las ciudades se disponen de manera muy distinta, según factores locales.

Así, en la cuenca del Ebro son muy diferentes las posiciones de Zaragoza, Lleida y Pamplona; en la costa Cantábrica, las de San Sebastián, Bilbao, Santander y Gijón.

Clasificación de factores geográficos

I- Factores estratégicos:

- altitud;
- meandros;
- islas;
- confluencias de ríos;
- pasos montañosos;
- cercanía de zonas vulnerables.

II- Factores comerciales y de tráfico:

- cruce de caminos;
- márgenes de ríos;
- costas.

III- Concentración alrededor de núcleos:

- núcleos religiosos;
- núcleos militares;
- núcleos industriales.

La Historia señala una evidente transición: en los orígenes de los pueblos preocupaba más la idea de defensa (castros, pueblos y ciudades al abrigo de castillos y fortalezas, etc.); a medida que las armas



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 51-FEBRERO 2012

ofensivas han sido más eficaces, los factores comerciales y de tráfico, y la atracción industrial, han sido los predominantes.

2.- FORMACIÓN Y PLANO DE LAS CIUDADES

Al pasear por cualquier ciudad, se nos evidencia el influjo que tiene la situación elegida en su forma y en su plano. Una serie de circunstancias va determinando, a lo largo del tiempo, en desarrollo lento y constante, la formación de la ciudad. Desde un foco o centro inicial, el crecimiento demográfico ha ido imponiendo el crecimiento en extensión. A la vez, los factores de asentamiento se han hecho notar: tal burgo que se apiñó junto a un castillo en una eminencia, se ha ido desparramando hacia la parte llana, buscando la facilidad de tráfico.

Primero sería alguna venta, posada o tienda avanzada. En seguida, si había seguridad, la prosperidad de ésta atrajo otras edificaciones. Más tarde, a lo largo del camino entre el burgo y el nuevo barrio se escalonarían las nuevas construcciones. Comienza así la primera calle en cuesta, a la que seguirán otras, hacia distintas partes del llano. No es difícil adivinar este desarrollo en ciudades en cuesta como Tetuán o Jaén.

Otras veces el núcleo inicial, por ser costero (puerto), sólo tiene posibilidades expansivas hacia el interior. Se desarrolla entonces en abanico, radialmente; o bien, si su trastierra inmediata es montuoso, las edificaciones ascienden por las faldas, y se forma una ciudad en anfiteatro, como Barcelona. Puede ocurrir que la ceja de la montaña sea abrupta y describa una estrecha faja litoral. En tal caso, la urbe se desarrolla a lo largo de la costa, linealmente, como ocurre en Río de Janeiro.

En otras, la llanura se extiende infinita. No hay obstáculos de ninguna clase para su expansión. Van ensanchándose sus edificaciones, en forma más o menos concéntrica, alrededor de alguna plaza central. Por lo general, tienen una serie de calles más anchas, a modo de radios, unidas por otras, más estrechas, en tela de araña. Pueden servir de ejemplo los grandes pueblos o ciudades de la Mancha, y singularmente Tomelloso, cuyo sistema radial es casi perfecto.

Si se asienta en un valle estrecho, la ciudad se desarrolla principalmente en longitud, como Saint-Etienne. El mismo efecto se produce cuando la ciudad ha quedado situada entre dos accidentes geográficos; como Palencia, entre las cuestas de los altos páramos y el río Pisuerga.

Generalmente se distinguen, además, las partes antiguas, de edificación apretada, y calles de trazado irregular y estrecho, y las partes nuevas o ensanches, que suelen adoptar una forma regular. Jessen lo ha observado en casi todas las ciudades españolas. Por fin, merecen especial consideración los barrios y los arrabales.

En la Edad Media, las ciudades se dividían por barrios, según las profesiones. Aún perduran en muchas ciudades de Europa los nombres tradicionales (Cedaceros, Platerías, Tenerías, Carretería, Tornerías, etc.). En otras, además de conservarse el nombre, sigue la vida que les dio fama. Tal ocurre con el famoso Barrio latino de París, donde se asentaron desde el siglo XIII las escuelas de latinidad y superiores, y hoy sigue siendo un gran centro de vida cultural con sus Instituciones y su bohemia de artistas y escritores. En el barrio (faubourg) del Temple sigue la industria de vestidos; en el de Saint-Antoine, los muebles, etc.

En Londres ocurre lo mismo: Bloomsbury es el barrio intelectual; la City, el de los negocios y la banca; el Temple, de la judicatura; Leicester Square, el de los teatros; la calle Harley, de los más



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 51-FEBRERO 2012

afamados médicos. Sin embargo, la decadencia de los gremios y corporaciones, casi hizo desaparecer esta división orgánica de las ciudades, que se conservan en muchas de Oriente y norte de África.

En Tetúan, Fez, Marrakech, Xauen, hay barrios de telares, de babucheros, de herreros, zocos de pan, de verdura, etcétera, y se da el caso de repetirse esta distribución por barrios en las grandes o pequeñas ciudades de reciente fundación. En Nueva York se señalan Manhattan, núcleo de bancos y grandes negocios, instalados en los rascacielos, que no son viviendas, sino espaciosos almacenes, comercios y despachos; la calle 34 está casi toda dedicada al comercio de pieles; el barrio de Harlem es de negros, y el de Bowery, de chinos, etc.

En Goiania, la nueva capital del estado de Goiás (Brasil), se han diferenciado el barrio de la administración, el de los comercios, el residencial y el de parques y deportes. Algo parecido ocurre en Canberra, la capital federal de Australia.

Es corriente ya que, en torno a las grandes ciudades -donde, por el constante ruido y tráfico, la vida se va haciendo agradable-, se crean barrios residenciales, que llegan a ser verdaderas ciudades, alejadas del centro, sin bullicio urbano.

El crecimiento periférico de las ciudades se refleja en la peculiar disposición de los arrabales, o zonas extremas, de poca urbanización, con edificación salpicada, aunque a veces sometida a orden por los planos de urbanismo.

Por lo general, el arrabal presenta un aspecto pobre, descuidado y provisional. Es la residencia de los obreros y de los oficios menos remuneradores, como lo son también las casas y servicios que surgen al lado de estaciones periféricas de ferrocarril, de apartaderos y muelles, como el famoso Est End, de Londres, domicilio y ámbito de trabajadores y cargadores del puerto.

3.- LAS CONURBACIONES URBANAS

Se llama así otro interesante fenómeno de la Geografía de la ciudad. Cuando el crecimiento de dos o más ciudades inmediatas ha sido tan grande que sus edificaciones han llegado a juntarse, se forma la llamada conurbación. Es un hecho de poliurbanismo. Varias ciudades llegan a ser, en la realidad física, una sola. Lo mismo puede darse en ciudades muy antiguas que en otras más modernas, como es el caso, tan frecuente en Norteamérica, de las llamadas ciudades-hongos, es decir, que han surgido a distancia, pero en torno de un núcleo principal.

En los Estados Unidos puede servir de ejemplo la gran concentración urbana de Nueva York-Brooklyn, Newark-Jersey, City-Elisabeth-Paterson, etc., y las llamadas ciudades gemelas: San Pablo-Minneapolis y Filadelfia-Camdem.

En Alemania está Wupperthal, que ha resultado de la unión, hasta en el nombre, de las dos ciudades Barmen y Elberfeld; en Francia, entre otros casos, Lille, Roubaix-Turcoing; en China, Hankeu Wuchang-Hanyang.

3.1. La gran ciudad como núcleo administrativo

Esta realidad de las conurbaciones es la que ha llevado incluso a medidas administrativas y legislativas, que han dado origen a los llamados Gran Viena, Gran Berlín, Gran Londres y Gran Madrid. Barcelona se anticipó con la anexión de muchos de los núcleos urbanos que la circundaban, pero la



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 51-FEBRERO 2012

causa geográfica fue la misma: la proximidad de las ciudades y la resolución favorable del problema de los transportes dentro de una gran área. Viena, en 1890, tenía 5.540 hab. Entonces se le agregaron sus arrabales, que eran administrativamente autónomos, con una extensión de 12.272 Ha y más de medio millón de habitantes. En 1904 hubo una segunda agregación de 5.459 Ha, de ellas 312 edificadas, con 52.000 hab.; y en 1910, una tercera anexión con 380 Ha, contando entonces la ciudad con 27.586 Ha, que por, su gran extensión, ha quedado organizada en 21 distritos, con bastante autonomía administrativa, muy parecida a una administración municipal federal.

Londres ha tenido un desarrollo parecido. En 1855 aún existía la City of London; pero en 1888 se creó el Condado de Londres, con la anexión de los de Kent, Surrey y Middlesex, existiendo bastante autonomía en los llamados burgos metropolitanos (Bourghs Metropolitan).

Berlín, después de 1911 y, sobre todo, a raíz de una ley especial que creó el Gran Berlín en 1920, agregó a su antiguo poblamiento 8 municipios urbanos, 59 rurales y 27 señoríos de sus alrededores que se habían fusionado con sus arrabales.

París abarca todos los pueblos de su banlieu o cinturón de arrabales (78 ayuntamientos), que juntos forman el Departamento del Sena, porque realmente están unidos al primitivo núcleo de la capital.

El Gran Madrid comenzó por la anexión (1947) del término municipal de Chamartín de la Rosa, que, por medio de sus dos barriadas, Tetuán de las Victorias y los Castillejos, estaba unido por metropolitano y tranvías con el núcleo urbano.

Lo mismo ocurre con los pueblos y términos de Vallecas, Carabanchel Bajo, Canillas, Fuencarral y Vicálvaro, y El Pardo, que se han agregado posteriormente.

Entre cada uno de ellos y Madrid se da una casi perfecta continuidad de edificaciones, vías y transportes, por lo que la solución administrativa no podía ser otra que el reconocimiento del hecho de la conurbación.

3.2. El crecimiento de las ciudades

Hoy, la realidad es que cada vez viven más personas en las ciudades, por lo que la Geografía tiene que estudiar nuevos problemas, en que el ser humano, más que adaptador, es creador de ambientes geográficos sui generis. El crecimiento de las ciudades es quizás el hecho más importante de la Geografía humana actual.

A mediados del siglo XX, de cada 1.000 hab., vivían en ciudades de más de 200.000 hab. los siguientes:

| | | | |
|----------------------|-----|---------------|-----|
| Australia | 490 | Japón | 162 |
| Inglaterra | 339 | Suiza | 160 |
| Alemania | 301 | Francia | 154 |
| Estados Unidos | 288 | España | 134 |
| Holanda | 257 | Polonia | 100 |
| Canadá | 220 | Brasil | 93 |
| Bélgica | 176 | Rusia | 48 |
| Italia | 170 | | |



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 51-FEBRERO 2012

Si consideramos ahora las llamadas grandes ciudades, o sea, de más de 100.000 hab., nos encontramos con que sus habitantes sumaban en 1950, en conjunto, unos 225 millones -más de la décima parte de la población humana total-, y estaban repartidas así:

| | | |
|--------------------|-----|------------------|
| En Europa | 300 | grandes ciudades |
| En Asia | 215 | " " |
| En América | 155 | " " |
| En Africa | 20 | " " |
| En Australia | 10 | " " |

De las grandes ciudades europeas, Alemania poseía 77; Rusia, 65; Inglaterra, 58; Italia, 24; Francia, 17, y España, 11.

De las 155 americanas, 92 correspondían a Estados Unidos.

Actualmente las ciudades de más de 100.000 habitantes son 3.000 en todo el mundo.

Pero el aumento de su número ha sido verdaderamente impresionante en lo que va de siglo. En 1900 existían 500; en 1920 se había duplicado el número, llegando a 1.000; en 1930 se acercaba ya a 1.500; en 1980 había 2.010, y otras 10 ó 12 que se aproximaban a los 10 millones de habitantes. El crecimiento de las ciudades es incomparablemente mayor en los países nuevos que han atraído a grandes masas de "colonizadores", que en los de la vieja Europa. Basta comparar el escaso crecimiento de París, por ejemplo, a pesar de la gran atracción que ha ejercido siempre, que pasa de 500.000 hab. en 1850, a 1.000.000 en 1900 y a 2.725.000 en 1950 (4.775.000, el Gran París), con estos otros datos absolutos:

- Nueva York: año 1790, 33.131; año 1800, 60.515; año 1850, 515.477; año 1900, 3.437.202; año 1950, 15.000.000.

- Buenos Aires: año 1901, 850.000; año 1910, 1.260.000; año 1930, 2.268.000; año 1950, 3.000.000.

- Chicago: año 1840, 4.470; año 1890, 1.100.000; año 1900, 1.700.000; año 1910, 2.185.000; año 1930, 3.102.300; año 1950, 4.396.000.

En España, el crecimiento de las mayores ciudades ha sido:

| | Año 1860 | Año 1900 | Año 1950 |
|-----------------|----------|----------|-----------|
| Madrid | 300.000 | 539.835 | 1.667.476 |
| Barcelona | 200.000 | 535.000 | 1.285.920 |
| Valencia | 100.000 | 213.550 | 574.866 |
| Sevilla | 100.000 | 148.315 | 390.755 |
| Málaga | 76.000 | 130.109 | 295.757 |
| Zaragoza | 50.000 | 99.118 | 271.587 |
| Bilbao | 25.000 | 83.806 | 235.508 |



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 51-FEBRERO 2012

Un último aspecto interesante de la Geografía de las ciudades es señalar que muchas de ellas han surgido recientemente con el máximo carácter de decisión humana y previsión de planos y de su futura fundación. Tales son los casos de capitales de Estados (Goiania, en Goiás, Brasil; Camberra, en Australia, y, sobre todo, Washington.) Dentro del mismo orden de creaciones decididas por la política, aunque por motivos socioeconómicos, están, por ejemplo, las ciudades levantadas por la colonización interna de Italia durante el mandato de Mussolini: Pontinia, Pomesia, Carbonia, etcétera.

4.- CRITERIOS PARA LA ELECCIÓN DE LUGAR DE FUNDACIÓN DE LA CIUDAD

La elección del sitio en donde se asientan las ciudades parece corresponder a tres preocupaciones, tres ideas directrices, cuyas huellas se encuentran, ya reunidas, ya separadas, en la mayoría de las aglomeraciones:

- 1- Defensa de los habitantes, sus productos, sus almacenes y sus riquezas.
- 2- Facilidad de comunicación y transporte para el comercio.
- 3- Localización geográfica estratégica, entre dos países o comarcas limítrofes.

La preponderancia de un lugar defensivo

La primera es una idea de defensa, de protección: la ciudad es un punto de concentración de riquezas y de actividades humanas, una acumulación de valores, y por esto se procuró colocarla al abrigo de las codicias, a que todo valor está expuesto. De ahí la importancia que tenían, y aún tienen, los asedios y las ocupaciones de ciudades y plazas fuertes en las guerras y en las conquistas.

Los humanos, que esconden sus valores en fuertes cajas de caudales, buscaron en la naturaleza la manera de convertir las ciudades en una especie de caja de caudales, edificándolas en sitios protegidos por la dificultad de su acceso. Los lugares que parecieron más a propósito fueron los cerros aislados, de abruptas pendientes, las grandes rocas separadas de las cuevas: Laón, -asilo de los últimos Carolingios-, Langres, Turenne; pitones o mogotes basálticos como Polignac, la antigua Gergovia.

Con frecuencia, la masa rocosa no estaba totalmente separada, sino que formaba una especie de promontorio, y se hallaba unida a la montaña por un istmo estrecho que se podía defender fácilmente; ejemplo, Castellfullit en la comarca de Olot (Girona). Los promontorios formados por meandros o confluencias de ríos fueron utilizados muchas veces: Angulema, Besançon; Uzerche, Montmédy, Luxemburgo, Friburgo, Berna; y también los promontorios marítimos, como Granville, Mont Saint-Michel, Mónaco, Peñíscola. En los países llanos era generalmente difícil aislarse en una elevación; entonces se utilizaba el obstáculo inverso: los fondos fangosos, los pantanos.

Ya en el período Neolítico había sido empleada esta clase de sitios para la construcción de palafitos. Son numerosas las ciudades construidas en islas más o menos pantanosas: París, Estrasburgo, Melún y, sobre todo, Lille (su nombre viene de Lîle, que significa isla). Las ciudades edificadas, a modo de plazas fuertes, en pantanos, constituyen en Flandes un tipo particular que presenta curiosa ligazón entre la ciudad y los terrenos pantanosos, que vienen a constituir su fortificación por el agua: Saint-Omer, Condé-sur-Escaut, Gravelinas, Péronne, Brujas. Así, pues, la



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 51-FEBRERO 2012

primera preocupación que determinó la elección de los sitios en que se elevaron ciudades fue una idea de dificultad, de aislamiento; se procuraba instalar la ciudad en sitios malos o insalubres; en realidad se hacían ciudades inhumanas para dificultar su conquista.

La preponderancia de las vías de comunicación

Hay una segunda idea, completamente distinta, que ha desempeñado papel más importante en la elección de sitios urbanos: como lugar de riquezas y, por consiguiente, de intercambios, la ciudad debe facilitar las transacciones, y por ello necesita caminos. Las ciudades y los caminos -vías de comunicación en general- se hallan en íntima relación: caminos, carreteras, ferrocarriles, puertos de mar y canales, aeródromos, unen a las ciudades y fomentan su vida. Así, pues, invirtiendo la idea, podemos decir que las ciudades jalonan, amojonan las rutas. Pero cabe preguntarse en qué puntos de las vías se sitúan las ciudades. -¿Allí donde la circulación es fácil y rápida?- No; las ciudades no dependen sencillamente de la circulación, sino más bien de los obstáculos y dificultades que a esta circulación se oponen; y se instalaban donde existía una parada forzosa, un motivo de detenerse.

La principal causa de esa detención fueron los ríos. Nos parece natural que fuesen los valles las primitivas vías humanas, hasta el punto de que tal noción se ha hecho vulgar, sin considerar cuántos valles son hostiles al ser humano. Los caminos más antiguos fueron, no obstante y con frecuencia, caminos por las crestas, por las cuerdas de las montañas, por las altas mesetas. En general, los caminos que se desarrollan por los valles son posteriores.

Muchas veces, los valles constituyeron obstáculo a la circulación; para atravesarlos era preciso cruzarlos, lo que planteaba el problema del puente o del vado. En esta interrupción del camino junto al río se instalaron muchas ciudades cuyo origen fue un puente. Son las llamadas ciudades-puente, ligadas a la circulación transversal, las cuales son mucho más frecuentes que las debidas a la navegación, a la circulación longitudinal, que dependían de las etapas. Numerosas son las ciudades y pueblos en cuyo nombre figura el prefijo pont (puente): Pont-Audemer, Pont-Saint-Vincent, Pont de Beauvoisin, Pontoise, Ponferrada, Pontevedra, Pont d'Armentera, Pont de Suert, Puente de Alcántara, Puente Viesgo.

No obstante, como desde remota antigüedad se utilizó la circulación fluvial, en muchos ríos hay ciudades que se instalaron allí donde, por una causa o por otra, esta circulación experimentaba un cambio o una detención. París, por ejemplo, se construyó donde el Sena cambia de forma; río de meandro aguas abajo, más profundo y navegable, y río rectilíneo aguas arriba, con fondos más altos, y cuya falta de calado obliga al cambio de barcazas, a manipular la carga.

Los lugares más indicados, a lo largo de los ríos, para fijar ciudades de esta naturaleza son los puntos extremos de la navegabilidad: Lille, en el río Deule; Valenciennes, Duai, Ruán. La montaña, que constituye naturalmente un gran obstáculo para la circulación, ha dado origen a numerosas ciudades. Ciudades de collado o de desfiladero como Briançon, Jaca, Puigcerdà; y, con mayor frecuencia, ciudades al pie de la montaña y del puerto, como S. Juan-de-Pied-de-Port, Tarbes, Lourdes, Pamplona, Pau, Foix, Ripoll, etc.

Las grandes distancias constituyen también, por sí mismas, un obstáculo para la circulación, y fuerzan a limitar la longitud de las etapas, si bien ésta ha variado a lo largo de los tiempos, según el progreso de los transportes.



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 51-FEBRERO 2012

Antiguamente, en la época de los viajes en diligencia, se hacía preciso contar, cada 40 ó 50 km, con una aglomeración urbana en la que no faltaba la clásica fonda y su cuadra de relevo.

Actualmente, los grandes expresos recorren distancias de más de 200 km sin parada, como en París-Orleáns (Les Auvrais), París- Quievrain (frontera belga), Londres-Liverpool, etcétera; pero el desarrollo ferroviario hizo necesarios cada 150 a 200 km una curiosa aglomeración de locomotoras, depósitos de carbón y de agua. En algunos casos, los ferrocarriles han formado o desarrollado aglomeraciones en el sitio donde varias vías o direcciones se cruzan y existen cambios de trenes, como en Montauban, Miranda de Ebro, Venta de Baños, etc.

Los enlaces de líneas aéreas empiezan ya a originar otras aglomeraciones, y pronto existirán ciudades-etapa de avión, como había, y hay todavía, ciudades nacidas de los caminos y de los ferrocarriles. Y estas nuevas aglomeraciones se instalarán, probablemente, no en la faja de fácil circulación, sino en donde la parada sea necesaria, donde exista un obstáculo. La ciudad se liga a la circulación principalmente por medio de las dificultades con que los transportes tropiezan.

5. BIBLIOGRAFÍA

ESTÉBANEZ, J., Las ciudades. Morfología y estructura, Síntesis, Madrid, 1989;

GALANTAY, E., Nuevas ciudades: de la Antigüedad a nuestros días, Gustavo Gili, Barcelona, 1977;

LÓPEZ GARCÍA, J., Geografía urbana, Akal, Madrid, 1987;

TERÁN, F., El problema urbano, Salvat, Barcelona, 1982;

VINUESA, J., y VIDAL, M.J., Los procesos de urbanización, Síntesis, Madrid, 1991

Autoría

-
- Nombre y Apellidos: **MARÍA JESÚS COEÑA DEL REAL**
 - Centro, localidad, provincia: **CÓRDOBA**
 - E-mail: **mjcdr@hotmail.com**