

Transcripción en texto de programas de Radio de la UNED

- **Asignatura:** 67011065 - Geografía General II: Humana
- **Equipo Docente:** Pilar Borderías Uribeondo, M^a Jose Aguilera Arilla, Jose Miguel Santos Preciados y María Eugenia Prieto Flores
- **Título de la grabación:** Los condicionantes de la forma urbana
- **Tutor:**
- **URL:** <https://canal.uned.es/mmobj/index/id/5142>

Queda prohibido cualquier acto de reproducción, plagio, distribución o comunicación pública, en todo o en parte, del contenido de recursos educativos multimedia o su transformación fijada en cualquier tipo de soporte o comunicada a través de cualquier medio, sin la autorización de los titulares de los correspondientes derechos de propiedad intelectual, o de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, como cesionaria, incurriendo quienes contravengan esta prohibición en las responsabilidades civiles y penales previstas por las Leyes.

Los condicionantes de la forma urbana

[Locutor] ¿Por qué las ciudades son cómo son? ¿Qué factores influyen en su configuración y desarrollo? La Geografía se hace estas preguntas y busca respuestas que nos expliquen que nos expliquen todas estas cuestiones, respuestas que pueden ayudar a planificar mejor el desarrollo urbano y en definitiva a vivir mejor.

Para explicarnos cuales son los condicionantes de la forma urbana contamos con la ayuda de tres profesoras de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED que pertenecen al equipo docente de la asignatura de Geografía General.

[María Pilar González Yanci] Buenos días, en la emisión de hoy nos reunimos tres de los miembros del equipo docente, María Pilar Borderías.

[María Pilar Borderías] Hola buenos días.

[María Pilar González Yanci] María José Aguilera.

[María José Aguilera] Hola buenos días.

[María Pilar González Yanci] Y quien les habla y actúa de moderadora María Pilar González Yanci. Vamos a tratar de paisaje urbano. En el paisaje urbano hay tres elementos esenciales a destacar. En primer lugar la edificación, ósea los edificios que es lo más visible y que resulta cambiante a lo largo del tiempo dependiendo naturalmente del tipo de edificio, pues como es lógico es mucho más perdurable una catedral o un palacio que un edificio de viviendas.

El segundo sería el uso del suelo, los edificios en sí mismos y las diversas áreas o espacios de la ciudad tienen una determinada funcionalidad que conforma unos usos del suelo, usos que

también se suelen ir transformando a lo largo del tiempo, como por ejemplo lo que fue uso industrial en una época puede cambiar, dejando paso a un uso residencial, un ejemplo muy claro sería en Madrid la operación "Pasillo Verde" ferroviario que muchos conocerán.

En tercer lugar tenemos el trazado de del plano, el entramado de las calles que constituye el elemento más perdurable de la ciudad, el que menos se modifica en el paisaje urbano, aunque también lo hace, es un reflejo fiel de épocas pasadas.

En geografía damos gran importancia al análisis del plano urbano a partir del cual identificamos las diversas unidades morfológicas de la ciudad y también las etapas de crecimiento, pues hoy nos vamos a centrar precisamente en analizar los factores que son condicionantes de la forma que adopta, que va adoptando el plano de la ciudad.

Sin duda el primer factor que condiciona el posterior desarrollo es el medio físico, donde se establece la ciudad.

Queréis empezar por ello, por ejemplo María José.

[María José Aguilera] De acuerdo, la topografía marca indudablemente la forma inicial de la ciudad y posteriormente condiciona su desarrollo facilitando o impidiendo su crecimiento en una o en varias direcciones. Taylor clasificó a las ciudades según su emplazamiento, es decir en relación con el medio natural en el que se instalaron, en un gran número de tipos: en colina, en meseta, en corredor, etc... El medio físico influye en una ciudad porque va a marcar la forma de crecimiento y el cómo los urbanistas van a tener que salvar los obstáculos que el relieve les proporciona. No es lo mismo una ciudad que se instala en un llano y cuya topografía no va a suponer ningún problema para que la ciudad crezca que otra que se funda sobre siete colinas como Roma, u otra que se instala sobre varias colinas junto a un pequeño río, aunque con una gran cornisa en una de sus riveras como por ejemplo Madrid, o aquella otra que se localiza sobre una llanura costera, pero que tiene muy próxima montañas que dificultan su expansión, como es el caso de Barcelona.

Junto al río es también muy común encontrar una ciudad, por ejemplo Toledo, emplazado en el meandro del río Tajo, ha visto marcado su crecimiento debido a ello. Al principio el río le sirvió de defensa muchos siglos, después marco la dirección de su crecimiento y de alguna manera la impidió la dirección al río, por la dificultad de sus accesos. El emplazamiento en una isla como la de Manhattan le confiere a Nueva York, características muy especiales, allí ha sido necesario la construcción de un gran número de puentes y túneles para que la ciudad se pudiera desarrollar. En un principio el río constituye lo que se denomina una línea de fijación, es decir, el límite que marca el crecimiento de la ciudad en esa dirección, posteriormente la construcción de accesos es lo que facilitará su desarrollo.

La anchura de los ríos sobre los que se instalan la ciudad también influye, ciudades como Logroño, Zaragoza, sobre el río Ebro han visto durante siglos marcada la dirección de su crecimiento, aunque aquí se une a otro factor físico, el clima, pues el viento dificultaba el cruce a pie de los accesos y escasos puentes del río, bastantes días del año.

[María Pilar González Yanci] Claro, es que efectivamente hablamos del medio físico sobre todo para el emplazamiento y la dirección, pero por supuesto el clima siempre es una gran condicionante.

[María José Aguilera] Por supuesto, sobre toda a la hora de la fundación de la ciudad, al elegir el emplazamiento o la situación.

[María Pilar González Yanci] Atiende incluso, a la lluvia, los vientos, a la disposición en solana, umbría, etc...

[María José Aguilera] Así es, pero la topografía como estaba diciendo manda mucho, por ejemplo una ciudad como San Francisco cuya imagen hemos visto en muchas películas, con sus enormes cuevas, salvadas por los tranvías y donde los coches saltan en cada rellano en el que se cortan perpendicularmente las calles verticales de gran pendiente con las horizontales que van paralelas a curvas de nivel, es sin duda otro gran ejemplo de adaptación al relieve.

[María Pilar González Yanci] Efectivamente

[María José Aguilera] Todas estas ciudades son un modelo de las variadas situaciones por las que ha pasado la fundación y desarrollo de muchas ciudades, la costa impide el crecimiento circular, las montañas el crecimiento lineal, los ríos impedían su cruce y en fin, los urbanistas se han visto obligados a buscar soluciones a los distintos impedimentos que el medio físico, topografía, vientos, etc... Suponían para el desarrollo urbano.

[María Pilar González Yanci] Muy bien, pero evidentemente el papel del hombre es fundamental, hemos hablado del medio, ya han salido por ahí los urbanistas, pero cómo influyen las decisiones humanas, los sistemas políticos, los poderes, los dirigentes, etc... En la propia configuración urbana, Pilar, háblanos de ello.

[María Pilar Borderías] Los factores políticos son muy importantes, tanto que la existencia o inexistencia de un poder político centralizado ha condicionado decisivamente la forma del plano de la ciudad. Cuando este poder está descentralizado, la edificación se lleva a cabo por propio usuario de la vivienda o por diversos agentes urbanizadores. Esto provoca que el crecimiento urbano sea irregular y desordenado, o cuando menos sea heterogéneo e incoherente,

[María Pilar González Yanci] anárquico

[María Pilar Borderías] Sí, estos planos irregulares son los típicos de muchas ciudades antiguas medievales que crecían lentamente y más recientemente caracterizan a barrios nacidos sin un control urbanístico, como es el caso de muchos barrios obreros surgidos tras la revolución industrial.

En cambio la influencia de un poder político suele producir planos regulares que pueden estar relacionados con distintos aspectos como puede ser un carácter defensivo de la ciudad que sería el caso de las ciudades fortalezas, por ejemplo las bastidas medievales, con una función defensiva dominante, tenían un plano en damero heredado del mundo Romano. También puede estar relacionado con una demostración de poder como fue el origen de ciudades monumentales o puede estar relacionado con la concentración de poder dando lugar a planos regulares de distintos tipos: planos regulares, lineales, circulares, en diagonal, en paralelo, en estrella o en damero. Por ejemplo algunos urbanistas consideran que el plano en damero se da siempre que se cumplen condiciones como que una ciudad sea nueva, o por lo menos una parte nueva de la ciudad, que exista un constructor centralizado, que se controle el terreno disponible, que se conozca el plano en damero, o que se a una ciudad de estatus colonial como ocurrió con las ciudades creadas con la colonización de América Central y del Sur.

Ya en nuestros días la importancia de la intervención de los poderes públicos en la planificación es muy importante, debido al entramado de intereses que suscitaron al amparo del desarrollismo industrial y que se ha ido convirtiendo en un campo cada vez más conflictivo. Así por ejemplo tenemos los planes generales de ordenación urbana, que son un instrumento básico de la ordenación urbanística integral de un municipio, y que proyecta su desarrollo de acuerdo con una legislación autonómica de rango superior.

[María Pilar González Yanci] Insistiendo un poco en esto, como ya insinuabas, hay que tener en cuenta que en consonancia con los planteamientos de los órganos de poder, son clave en cada momento la conjunción de otras ideas filosóficas y estéticas que imperen en ese momento y que marcan su impronta condicionando o al menos afectando el desarrollo y la forma que adquiere la ciudad, ya no solo el poder político, sino las ideas que estén en ese momento imperantes. Por ejemplo el desarrollo de la perceptiva y el afán de lograr efectos monumentalidad, están en la base del planteamiento en el Barroco y el Renacimiento en las ciudades. El buscar realzar el prestigio de la monarquía, o de un Ducado, o de la Republica, o de la propia nación como tal, han generado grandes desarrollos urbanos que constituyen ciudades monumentales como decías Pilar, como puede ser Versalles, Karlsruhe, o nuestro Aranjuez más cercano. Y en cada época histórica predominan además una ideas urbanísticas propiamente, especialmente desarrolladas desde la revolución industrial, cuando surgen como un revulsivo de las malas condiciones higiénicas en que empezó a desarrollarse la vida en las ciudades industriales, en virtud de estas ideas se han generado modelos de ciudades planificadas para una mejor calidad de vida de los habitantes, y estas ideas luego se difunden y se van aplicando a sencillos crecimientos de una ciudad, por ejemplo tenemos por un lado la famosa ciudad jardín de Howard que es un modelo teórico, que se lleva a cabo y luego los barrios de tipo ciudad jardín que hay en miles de ciudades y que todos conocemos, alguna pequeña colonia de chalecitos y tal, pero que reflejan aquellas ideas urbanísticas.

Saliendo del ámbito de aplicación de teorías, esto que hemos tratado ahora, más lo de los poderes, etc.... sin duda tenemos que considerar como en toda actividad humana los condicionantes económicos que tiene que haber también en el desarrollo de la ciudad.

[María José Aguilera] Desde luego la funcionalidad económica está en la base del crecimiento y de la estructura de las ciudades. Si pensamos por ejemplo, en las ciudades medievales creadas con una función defensiva e institucional, cuando a estas se une la función comercial, las ciudades tuvieron que construir nuevos barrios burgueses para que se instalase la nueva clase de comerciantes, pero también hubo que construir plazas donde se pudiera llevar a cabo la actividad comercial y amplias calles que facilitasen el acceso.

Ya más modernamente las actividad industrial hizo necesario que la ciudad dispusiera de espacios donde se instalasen las industrias, pero la gran necesidad de mano de obra que tenían esas industrias hizo preciso que se construyeran grandes barriadas de residencias para los trabajadores industriales, barrios que todavía se pueden contemplar en muchas ciudades europeas, americanas y australianas.

Hoy en día el gran desarrollo de los servicios crea la necesidad de que la ciudad disponga de espacios para sí localización, aunque en este caso se encuentren más dispersos que en el entramado urbano.

[María Pilar González Yanci] Bueno y hablando de esto, hay un asunto fundamental, el transporte, qué me decís del transporte.

[María Pilar Borderías] Sí, los transportes han ejercido una gran influencia en los ejes viarios que configuran la forma del plano urbano, tanto en la ciudad pre-industrial, como en la ciudad actual, pero también tenemos que tener en cuenta que el asentamiento inicial de la ciudad condicionó la posterior evolución de esa trama viaria, como se puede desprender de los factores físicos que ha expuesto María José al principio de este programa. Como bien sabemos la misión de un sistema de calles es permitir el movimiento dentro de la ciudad de modo que el tipo de movimiento y el medio de transporte para realizarlos son decisivos a la hora de establecer un trazado o incluso la amplitud de las vías. Por ello no es de extrañar que el trazado estrecho y muchas veces sin irregular de las calles de la ciudad antigua que podemos apreciar en los cascos históricos se correspondía con unos medios de transporte basados en la tracción animal o en el desplazamiento a pie.

Con el paso del tiempo se fue produciendo un desajuste en el trazado de las vías y los nuevos transportes han creado distintos problemas en la ciudad actual por su inadecuado trazado con relación a los transportes que se utilizan hoy en día. Igualmente, por ejemplo en la ciudad industrial e pre-industrial, el medio de transporte es un factor importante en el desarrollo urbano que ha repercutido en la posterior forma del plano de la ciudad actual, por ejemplo la expansión urbana durante el siglo XIX, estuvo condicionada por las estaciones de ferrocarril en cuya proximidad se desarrolló una densa malla urbana debido a la accesibilidad que proporcionaba este medio de transporte y después tuvieron idéntico efecto polarizador las vías de tráfico de tranvías a lo largo de las cuales fue creciendo la ciudad e igualmente como vemos, el automóvil no solo incremento hasta límites insospechados la movilidad y la expansión urbana, sino que también influyo en la amplitud y el trazado de las vías urbanas.

Una cosa que tenemos que tener muy presente es que el entramado de las calles es el elemento más duradero del paisaje de la ciudad, por lo que el entramado viario de la mayoría de las ciudades, está reflejando aspectos referentes al pasado.

[María Pilar González Yanci] Pues efectivamente, porque yo diría también para terminar que cualquier plan urbano muestra la acción combinada de muchos factores, de todos los que hemos ido desgranando, que se han ido sucediendo en el transcurso del tiempo, que por lo tanto dejan su huella en cada momento. En la forma última se superponen y se añaden diversos trazados, que resultan de ese crecimiento y de todos los condicionantes de cada momento, y como resultado dan planos complejos compuestos de varios elementos que en nuestro mundo occidental, como síntesis diríamos que al menos suelen repetir un modelo en el que hay tres partes que suelen aparecer prácticamente siempre: un casco histórico, donde predomina la influencia del medio físico, del poder político o de las circunstancias que se dieran en la creación de la ciudad y también acciones posteriores; un ensanche planificado de expansión que se produce tras la revolución industrial, ya en el siglo XIX y que supone un cambio de trazado con esa amplitud que decía Pilar y de regularidad para unas nuevas formas de movimiento; y unas zonas de expansión modernas, heterogéneas con segregación de suelo de grandes dimensiones y que vuelven a reflejar el transporte actual, las necesidades etc...

Pues aquí terminamos, hemos visto de forma muy rápida como siempre, los factores que condicionan el plano urbano, tenemos que despedirnos, haciéndolo como siempre, deseándoles que tengan un buen curso, sobre todo a los que empiezan este cuatrimestre, que

es una asignatura nueva, y recordando como siempre que estamos a su disposición por los cauces habituales.

Buenos días.

[María Pilar Borderías y María José Aguilera] Buenos días