

M. Antonio Zárate Martín
M.^a Teresa Rubio Benito

ANÁLISIS DE LA CIUDAD. ESPACIO HEREDADO

The logo of the Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), consisting of the letters 'UNED' in a stylized, bold, white font centered within a black square.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| I. Introducción | 3 |
| II. Objetivos | 4 |
| III. Resumen | 5 |
| IV. Esquema de contenidos | 5 |
| V. Descripción general de contenidos | 6 |
| 1. Un mundo de ciudades | 6 |
| 2. La morfología urbana | 7 |
| 3. La construcción, un elemento muy cambiante del paisaje urbano | 10 |
| 4. Los usos del suelo, el elemento más dinámico del paisaje | 12 |
| 5. Agentes sociales y políticos construyen la ciudad | 13 |
| 6. Políticas para la recuperación del centro | 14 |
| VI. Glosario | 15 |
| VII. Prácticas | 34 |
| 1. Emplazamiento y situación | 34 |
| 2. Análisis del plano | 36 |
| 3. Tipos de planos y su configuración | 37 |
| 4. Construcción urbana | 37 |
| 5. Usos del suelo | 38 |
| 6. Problemática actual de los cascos históricos | 39 |
| 7. Intervención de los agentes sociales en la construcción de la ciudad | 40 |
| VIII. Bibliografía | 41 |

I. INTRODUCCIÓN

En un planeta urbano, en el que más del 75% de la población vivirá en ciudades en el año 2025, frente a sólo el 3% de población urbana hacia 1800, y donde la urbanización afecta tanto a los países más evolucionados como a los del Tercer Mundo, la ciudad es tema de interés preferente por sus implicaciones políticas, económicas, sociales, culturales y medioambientales, y por lo tanto, un tema central de la Geografía en aras de una mejor comprensión y explicación del Mundo actual.

La urbanización del planeta constituye el hecho geográfico más espectacular de nuestro tiempo. El 73% de la población de las regiones más desarrolladas vive en ciudades y sólo el 34% de aquellos que viven en regiones no desarrolladas son urbanos. Más de 1.500 millones de personas residen en aglomeraciones que han desbordado sus límites razonables de gobernabilidad y habitabilidad por su volumen demográfico. Sobre todo en el Tercer Mundo, las ciudades no dejan de crecer en un contexto de explosión urbana que, a menudo, se convierte amenazadoramente en implosión, utilizando este término acuñado por Y. Lacoste (1983) para aludir a una ocupación residencial tan intensiva del suelo que no deja libre ni el espacio correspondiente a los cementerios, como ocurre en el Cairo, ni a cauces de ríos, zonas de inundación o laderas sometidas a derrumbamientos en épocas de lluvias, como sucede en tantas ciudades de Latinoamérica, Caracas y Río de Janeiro entre ellas, por citar dos ejemplos muy significativos.

El gigantismo urbano irá en aumento a lo largo de la primera década del presente milenio. En el año 2010, está previsto que Tokio tenga 29 millones de habitantes; Sao Paulo, 25 millones; Bombay, 24,4, Shangahi, 22; Lagos, 21 y Ciudad de México, 18, aparte de que las actuales megalópolis Renana y Londinense mantendrán volúmenes de población por encima de los 20 millones personas.

Desde mediados del siglo XIX, el mayor crecimiento demográfico está correspondiendo al conjunto de las ciudades del Tercer Mundo. Mientras en 1950, 6 de las 7 aglomeraciones de más de 5 millones de habitantes se encontraban en los países industrializados, con la única excepción de Shangai, hoy, de las 45 metrópolis existentes de más de 5 millones, 29 se localizan en los países en vías de desarrollo. La población de Kinshasa se ha multiplicado por 20, la de Lagos por 30 y la de Abidján por 35. Gran parte de los habitantes de estas ciudades se hacen actualmente en enormes suburbios, con terribles carencias de agua potable, insuficiencia de energía eléctrica y falta de los servicios más elementales.



Figura 1. Medina de Susa (Túnez).

II. OBJETIVOS

- Despertar el interés por la ciudad, uno de los aspectos más significativos de la Geografía Humana y del mundo actual.
- Completar con un apoyo audiovisual los textos y materiales didácticos utilizados en el estudio de la Geografía Urbana.
- Observar a través del análisis de una antigua ciudad, Toledo, los fenómenos urbanos que nos afectan directamente y con los que convivimos a diario.
- Estimular el análisis personal y crítico de la ciudad como espacio vivido y fijar conceptos fundamentales de la Geografía Urbana mediante imágenes.
- Aprovechar la familiaridad de los alumnos con la imagen, extendida en nuestro tiempo a todos los aspectos de actividad, para una mejor lectura y comprensión de la ciudad.
- Apreiciar las funciones que tienen lugar en las ciudades y reconocer su incidencia en la morfología urbana.
- Conocer los criterios cuantitativos y cualitativos que permiten distinguir entre lo que es ciudad y lo que no lo es, facilitando la definición del concepto de ciudad.
- Comprender la incidencia de los factores geográficos, el emplazamiento y la situación, en la morfología de las ciudades y el desarrollo urbano.
- Reconocer los elementos que definen la forma urbana y su paisaje.
- Comprobar la importancia de las líneas de fijación y de los cinturones o franjas de expansión como elementos estructurales del plano que ayudan a vertebrar la organización espacial de cualquier ciudad.
- Analizar los factores que intervienen en la producción del plano y comprobar como los planos resumen la historia de las ciudades.

- Identificar los tipos de planos que han existido a lo largo de la historia y la forma en que actualmente son utilizados, reconociendo las ventajas e inconvenientes urbanísticos de cada uno de ellos.
- Aprender a diferenciar tipologías edificatorias, relacionándolas con los factores y variables que dieron origen a cada una de ellas.
- Observar la existencia de fuerzas centrífugas y centrípetas en el interior de las ciudades que actúan constantemente y modifican la distribución espacial de los usos del suelo.
- Identificar los agentes económicos, sociales y políticos que intervienen en la producción de la ciudad y conocer sus comportamientos como consecuencia de intereses contrapuestos.
- Conocer y valorar las políticas utilizadas para recuperar la vitalidad de las áreas centrales y su relación con diferentes corrientes urbanísticas y distintos modelos de cientificidad.

III. RESUMEN

En una sociedad que avanza hacia una ecumenópolis de dimensiones planetarias, la ciudad se define por sus funciones y modos de vida. Se estudia la ciudad como una herencia del pasado (emplazamiento, situación, plano, construcción y usos del suelo) y una creación del presente, en cuya construcción intervienen agentes sociales contrapuestos.

Se presta atención a la problemática de los cascos históricos y a las actuaciones de rehabilitación y renovación interior. Cada una de esas formas de intervenir en los espacios construidos responde a conceptos diferentes de la ciudad y a distintos intereses económicos y sociales.

IV. ESQUEMA DE CONTENIDOS

1. Introducción: hacia una planeta urbano
2. La ciudad se define por unas funciones y unos modos de vida;
 - Criterios cuantitativos
 - Criterios cualitativos
 - Funciones secundarias y terciarias
3. La ciudad es un espacio heredado:
 - Entorno geográfico:
 - Emplazamiento
 - Situación
 - Morfología urbana:
 - El plano:
 - Líneas de fijación
 - Cinturones de expansión
 - Modelo espontáneo
 - Modelo planificado
 - La construcción:
 - Entramado cerrado
 - Entramado abierto
 - Tipología:
 - Edificación tradicional
 - Edificación moderna
 - Volumen de la edificación
 - Usos del suelo:
 - Fuerzas centrífugas
 - Fuerzas centrípetas

4. Los cascos históricos, problemática actual de la ciudad heredada:
 - Espacios conflicto
 - Políticas de revitalización:
 - Renovación urbana
 - Rehabilitación
5. La construcción del espacio urbano:
 - El poder político
 - Grandes propietarios del suelo
 - Pequeños propietarios
 - Propietarios de los medios de producción
 - Ciudadanos
6. Conclusión: la ciudad resume la herencia del pasado y la acción de agentes sociales que intervienen en su producción y organización.

V. DESCRIPCIÓN GENERAL DE CONTENIDOS

1. Un mundo de ciudades

En un mundo cada vez más urbanizado, las ciudades concentran hombres, ideas, capitales, productos y servicios. Desde ellas se organiza el territorio y se domina el planeta.

A diferencia del pasado, en que las ciudades eran espacios bien distintos del entorno rural por una ocupación intensiva del suelo dentro de una muralla, ahora las ciudades se configuran como espacios abiertos, como aglomeraciones donde resulta difícil establecer los límites entre el campo y la ciudad, y donde desaparecen los contrastes entre los modos de vida urbanos y del campo. Por eso mismo es complicado hallar una definición de ciudad de validez universal.

Las definiciones de ciudad van desde las que se apoyan en criterios cuantitativos (ciudad es toda entidad de población a partir de un volumen de población que varía de unos países a otros), a las que se fundamentan en criterios cualitativos relacionados con el predominio de las funciones terciarias y secundarias. Cada vez más se opta por definiciones que parten de la ciudad como un agrupamiento continuo e importante de población y que introducen aspectos como la carestía del suelo, el ser centro de la actividad económica como principal lugar de consumo e intercambio, el poder de mando y dirección sobre el entorno, y la convergencia de redes y flujos de transporte y comunicación. Todo estos elementos se materializan en una organización intraurbana e interurbana del espacio y se traducen en unos paisajes diferenciados, desde las áreas centrales a las zonas suburbanas y las franjas periurbanas.

Las ciudades organizan territorios muy amplios como consecuencia de espectaculares flujos migratorios hacia su interior, desde el siglo XIX en los países más evolucionados y desde los años cincuenta en el conjunto del planeta. De 16 ciudades de más de un millón de habitantes a principios del siglo XX, se llegó a 470 en 1990. En el año 2025 más del 75% de la población mundial vivirá en ciudades. Cada año, 20 millones de personas se trasladan a ellas. Entre 1950 y 1990, la población de las ciudades del mundo pasó de 200 millones a 3000. Actualmente, hay más de 20 megalópolis de más de 10 millones y 19 de las 25 mayores aglomeraciones están en países del Tercer Mundo.



Foto: M. A. Zárate

Figura 2. Ciudad de México.

El tamaño de las ciudades y sus funciones determinan el lugar que ocupan dentro de los sistemas urbanos regionales, nacionales y mundial. Esas diferencias de volumen y el distinto papel que desempeñan dentro de la redes urbanas, explican la existencia de ciudades dominadas y dominantes, con relaciones de competencia y complementariedad entre ellas.

2. La morfología urbana

Hoy, se impone un nuevo modelo de ciudad caracterizado por la forma dispersa, con enormes áreas metropolitanas, fenómenos de conurbación y verdaderas megalópolis. En el caso de las megalópolis, se trata de manchas urbanas integradas por varias ciudades que se extienden sobre decenas de kilómetros y en las que habitan más de 20 millones de habitantes.

La ciudad actual se caracteriza por una forma dispersa. Los centros históricos se degradan o se llenan de oficinas y comercios, mientras crecen dilatadas periferias residenciales, industriales y de servicios que borran los límites entre el campo y la ciudad. Las áreas de influencia urbana se amplían progresivamente, desde el entorno próximo a la región o al ámbito mundial en el caso de las metrópolis. El paisaje de la ciudad aparece fuertemente diferenciado como resultado de modelos urbanos que corresponden a modos de producción y a impactos culturales y religiosos que han dejado su impronta en los planos y en la construcción. Las innovaciones tecnológicas también dejan su huella en el paisaje.

A través de los elementos que configuran la morfología urbana (el plano, la construcción y los usos del suelo), se reflejan estilos de vida, modelos y condiciones de organización socioeconómica que se han sucedido a través del tiempo y que han contribuido a definir la forma de la ciudad actual. Por eso, el paisaje urbano es considerado como una estructura significativa que encierra una elevada carga de simbolismo en relación con las intenciones de los «productores» de la ciudad y con el contexto social de la construcción. Plano, edificación, usos del suelo y entorno geográfico se revelan como un lenguaje espacial que Albert Levy (1965) denomina «*continente*» o sustancia física de la ciudad frente al «*contenido*» o sustancia social. El paisaje expresa las razones que deter-

minaron la fundación de la ciudad en un momento dado y sobre un *emplazamiento* concreto. Simultáneamente, los edificios, el entramado urbano y la tipología de los planos nos hablan de las funciones que han acompañado las fases de crecimiento de cualquier ciudad.

Interiormente, el paisaje de las ciudades se diferencia en barrios o regiones morfológicas, más o menos homogéneas (Emry Jones, 1958, y Arthur Smailes, 1966), que revelan la lógica de la organización de la urbe y sus principios de funcionamiento a lo largo de la historia. Mediante el análisis de esas regiones formales se reconocen las relaciones entre los diferentes barrios y se identifica la evolución histórica de la ciudad. De ese modo, se descubren los conflictos que han contribuido a modelar la aglomeración a través del tiempo y se pueden analizar los procesos de densificación y sustitución que han afectado desigualmente a las distintas partes de la ciudad.

2.1. *Emplazamiento y situación*

Todo análisis interesado por la forma urbana y su paisaje, con sus consiguientes implicaciones de tipo económico, social, político y cultural, ha de partir del estudio de los factores geográficos de la ciudad (el emplazamiento y la situación) y debe de incluir la preocupación por los elementos de la morfología urbana (el plano, la construcción y los usos del suelo).

El emplazamiento alude a la topografía concreta del lugar sobre el que se levanta la ciudad, y la situación, a la posición de la ciudad respecto a su entorno regional (montañas, ríos, núcleos de población y vías de comunicación). Ambos factores son los primeros condicionantes de la forma del plano, del trazado de las calles, de la estructura urbana y de la movilidad interna.

A través del emplazamiento y de la situación, se reconocen los motivos que determinaron la fundación de la ciudad y se desvelan las funciones desempeñadas por las localidades a lo largo del tiempo. En la mayoría de los casos, los emplazamientos responden a necesidades defensivas (colinas) o comerciales (orillas de ríos o frentes marítimos) y las situaciones reflejan preocupaciones estratégicas (confluencia de caminos o de vías naturales) y económicas (corredores de comunicaciones, zonas de contacto entre áreas de economía complementaria como el llano y la montaña). La naturaleza del emplazamiento actúa como elemento que favorece o dificulta las posibilidades de desarrollo urbano. El emplazamiento de Toledo en un meandro epigénico del Tajo, y el de Vitoria, en lo alto de una colina, contribuyen al aislamiento de sus respectivos cascos históricos en el marco de la ciudad actual.

Foto: M. A. Zárate



Figura 3. Emplazamiento de Toledo.

2.2. *El plano, una estructura compleja de superficies construidas y espacios libres*

El plano es el resultado de la combinación sobre el espacio de superficies edificadas y superficies no construidas (calles, plazas, jardines). A través del plano se aprecian las etapas de crecimiento por las que ha pasado la ciudad, las corrientes urbanísticas que han sido dominantes en unos periodos u otros y los factores políticos, económicos, religioso-cosmológicos que han intervenido en el trazado del viario y en la ocupación del territorio.

Las grandes vías que confluyen en plazas en torno a edificios de alto valor simbólico (palacio de Versalles, Capitolio en Washington o el Vaticano en Roma) guardan relación con factores políticos que destacan la primacía del príncipe o el poder del Estado. Del mismo modo, la forma cuadrada de la Roma imperial o de la Jerusalén bíblica se explican por variables religioso-cosmológicas que identifican el cuadrado con los cuatro puntos cardinales.

La complejidad de la historia de la ciudad y la variedad de factores que intervienen en su construcción, hacen que los planos de las ciudades aparezcan como palimpsestos donde se reconocen diferentes modelos de planos, todos ellos respondiendo a criterios urbanísticos concretos y motivaciones determinadas. Los planos son estructuras complejas en continuo cambio (J. Pelletier y Ch. Delfante, 1989), con zonas cuyo trazado se ajusta a los tipos de plano señalados por R.E. Dickinson (1950): *planos ortogonales o en cuadrícula, planos radioconcéntricos y planos irregulares*.

Los **planos ortogonales** están formados por vías rectilíneas que se cortan perpendicularmente en ángulo recto. Se han utilizado en todas las épocas desde la antigüedad y en lugares muy distintos, sobre todo para fundaciones de nueva planta (ciudades helenísticas y romanas, bastidas medievales o ciudades coloniales), para actuaciones barrocas (La Baixa de Lisboa), ensanches decimonónicos (Barcelona, Madrid) y para organizar los más recientes espacios urbanos de nuestras ciudades (PAUs o Programas de Actuación Urbanísticas).

Los **planos radioconcéntricos** han sido también utilizados desde la antigüedad. En la Edad Media fueron numerosos y surgen como consecuencia de desarrollos espontáneos o planificados a partir de un castillo o iglesia, que se situaban en lo alto de una colina o en un emplazamiento privilegiado. Vitoria, Milán, Moscú y Amsterdam son ejemplos significativos.

Los **planos irregulares** son aquellos que no obedecen a un trazado preconcebido. Entre ellos se encuentran los de las ciudades islámicas, los planos medievales que son el resultado de un crecimiento espontáneo a lo largo de los caminos (el Madrid de los Austrias es un buen ejemplo) y los planos correspondientes al esquema de ciudad funcional (la mayoría de las áreas urbanas construidas en las décadas de los años sesenta y setenta). En la ciudad funcional, cada polígono residencial y zona industrial dispone de su propio viario, jerarquizado según un esquema que tiende a separar la circulación rodada de la peatonal y a diferenciar las vías de circulación por su intensidad de tráfico y la finalidad de los flujos de comunicación.

La lectura e interpretación de los planos se ve facilitada por el reconocimiento de lo que Conzen (1960) denomina sus elementos estructurales (Conzen, 1960): las *líneas de fijación* y las *franjas o cinturones de expansión*.

Las *líneas de fijación* son barreras que impiden o limitan la expansión de la ciudad, ya sean obstáculos físicos (ríos, frentes marítimos, formas de relieve), humanos (instalaciones ferroviarias, cuarteles, asentamientos industriales), o inmateriales (estructura de la propiedad, legislación urbanística).

Las *franjas o cinturones de expansión* son las zonas de crecimiento que han surgido bajo la presión demográfica y la actividad constructora en espacios periféricos donde antes había líneas de fijación que ahora dejan de serlo para surgir otras nuevas más lejos del centro. En el caso de Barcelona, el frente de mar es una línea de fijación inamovible y la montaña del Tibidabo fue otra hasta la apertura de los túneles que comunican la ciudad con su «*hinterland*».

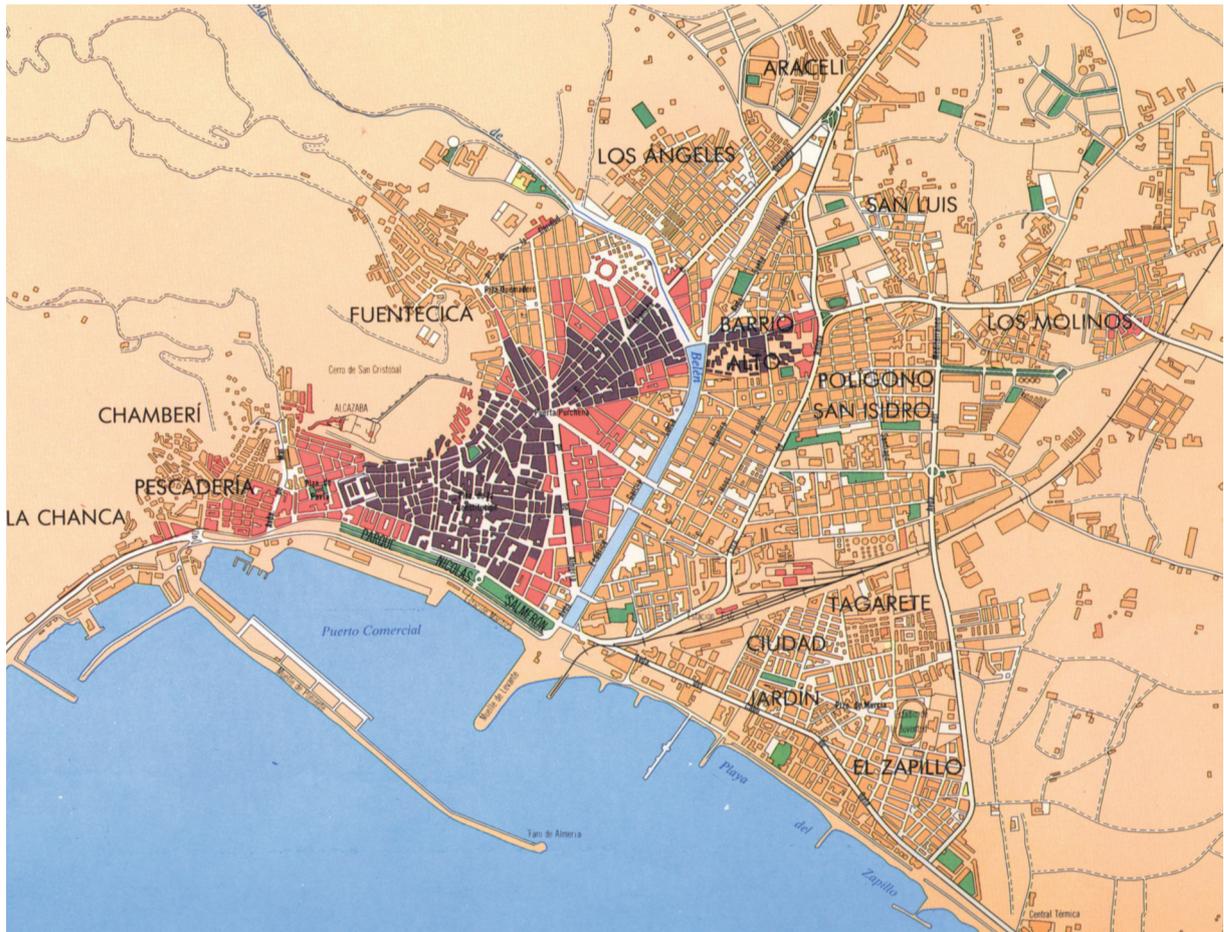


Figura 4. Plano de Almería.

3. La construcción, un elemento muy cambiante del paisaje urbano

La tipología de los edificios, el entramado urbano y el volumen arquitectónico integran la construcción como un segundo elemento del paisaje de la ciudad. Sus enfoques de análisis pueden ser muy variados puesto que en la construcción urbana intervienen variables medioambientales, factores de tipo económico, social y político, y circunstancias de desarrollo tecnológico.

Lavedan (1936-59), Reys (1965), Morris (1972) o Burke (1976) pusieron de relieve de que manera se combinan en el espacio los estilos arquitectónicos, las tipologías edificatorias, la organización de los edificios y el volumen arquitectónico para definir paisajes urbanos diferenciados según la secuencia temporal marcada por las fases del proceso de urbanización. De esas mismas circunstancias se deriva la diferenciación del interior de la ciudad en regiones homogéneas que se distinguen desde el punto de vista del paisaje en función de la época en que fueron construidas.

La desigual calidad de los entornos construidos y la carga de valores y simbolismos que encierran cada uno de ellos, hacen que proliferen los estudios de morfología urbana interesados por revelar las relaciones existentes entre la construcción, sus significados sociales y los modos de producción.

En cualquier aglomeración, hay una clara distinción entre las características de la construcción correspondiente a la ciudad histórica (los cascos medievales, los ensanches del XIX y las propuestas higienistas del tipo ciudad jardín) y las características constructivas de la ciudad funcional o fordista y de la ciudad postindustrial o de nuestros días. En la ciudad histórica, los edificios responden a los estilos arquitectónicos del pasado y tanto sus formas como los materiales empleados están con-

dicionados por valores culturales y exigencias de adaptación al medio natural: cubiertas planas o a dos aguas, según se trate de climas secos o lluviosos; muros gruesos y escasos huecos al exterior en medios mediterráneos, grandes ventanales y balcones acristalados en medios húmedos, etc.

Las viviendas unifamiliares rodeadas de pequeño jardín que abundan en las periferias de las ciudades industriales, dentro de los presupuestos higienistas de finales del XIX y principios del XX, mantienen vinculaciones formales con corrientes arquitectónicas historicistas y fórmulas modernistas que no rompen con los planteamientos arquitectónicos utilizados al mismo tiempo en los ensanches y espacios centrales.

Los espacios renovados de la ciudad histórica y los más recientes (áreas interiores de renovación urbana y áreas construidas después de la generalización del uso del automóvil y del funcionalismo difundido por la Carta de Atenas) se caracterizan por la concentración de la construcción en altura gracias a las nuevas tecnologías y al empleo sistemático del hormigón y el hierro. Las viviendas y las oficinas se concentran en *bloques* (edificios rectangulares aislados de varias plantas), *torres* y *rasca-cielos*, caracterizados por la sobriedad del diseño arquitectónico y su homogeneidad estilística.

En todas las ciudades, aunque con una intensidad variable según se trate de países evolucionados o de economías poco desarrolladas, existen áreas de asentamientos marginales donde las tipologías edificatorias van desde auténticas «bidonvilles», construcciones con materiales de desecho, a barrios de chabolas que sus residentes mejoran hasta consolidarse en formas variadas de hábitat popular. También son frecuentes en las periferias urbanas las construcciones modulares o prefabricadas, que se asocian a procesos de erradicación del chabolismo o a intentos de facilitar viviendas baratas a los sectores de menores niveles de renta.

Las diferencias de entramado también son grandes entre los cascos medievales y los ensanches decimonónicos, por una parte, y los barrios del tipo ciudad jardín y los polígonos residenciales de la ciudad funcional, por otra. En los primeros, domina el *entramado cerrado*, los edificios se sitúan unos al lado de los otros y ocupan de forma continua e intensiva el suelo, los espacios libres se reducen a los del viario público, a pequeños caños de separación entre las construcciones y patios interiores o de manzana. En los segundos, en los barrios de viviendas unifamiliares rodeadas de jardín y en los polígonos residenciales de la ciudad funcional, triunfa el *entramado abierto*; los edificios se disponen de manera aislada, dejando espacios libre entre medias, que en el caso de la ciudad funcional se dedican a zonas verdes y equipamientos colectivos para facilitar la entrada del campo en la ciudad, dentro del objetivo ideal de Le Corbusier de alcanzar lo que él denominaba la «ciudad verde».



Foto: M. A. Zárate

Figura 5. Orden cerrado y edificación compacta en Granada.

El volumen de la construcción, resultado de la combinación en el espacio de la ciudad del entramado (forma de agruparse los edificios) y de la tipología de la edificación, incrementa los contrastes morfológicos entre la ciudad histórica y la ciudad más reciente.

4. Los usos del suelo, el elemento más dinámico del paisaje

Las diferentes utilizaciones del suelo de la ciudad en relación con las necesidades y actividades de la población que reside y trabaja en ella, contribuyen decisivamente a la configuración del paisaje urbano. Edificios de viviendas, instalaciones industriales, jardines y zonas verdes, equipamientos colectivos, espacios de ocio, superficies comerciales, intercambiadores de transporte, infraestructuras urbanas modelan el paisaje de la ciudad y determinan fuertes diferencias morfológicas dentro de las ciudades, sobre todo desde que la planificación urbana asumió la especialización funcional de los usos del suelo como principal criterio de organización del territorio.

De todos los elementos que integran el paisaje de la ciudad, el plano, la construcción y los usos del suelo, los últimos son los más dinámicos, ya que existen *fuerzas centrífugas* y *fuerzas centrípetas* que actúan de manera constante dentro de la ciudad según la naturaleza de las funciones urbanas y determinan los cambios de usos del suelo.

Las clases sociales de rentas altas, las fábricas y las grandes superficies comerciales son impulsadas hacia las periferias por fuerzas centrífugas. Ello se debe a las condiciones de rechazo que generan las áreas centrales para estos usos del suelo: elevados precios del terreno, fuertes impuestos, congestión del tráfico, rígidos controles legales sobre la construcción, procesos de deterioro morfológico y de degradación social.

Por el contrario, deseos de libertad, de movilidad social, de anonimato y diversión actúan como *fuerzas centrípetas* que atraen al centro a segmentos de población de comportamiento «*urbanitas*», la mayoría de ellos personas de alto nivel cultural y rentas elevadas o jóvenes. El vaciamiento de los barrios del centro de peores condiciones medioambientales favorece su ocupación por inmigrantes y poblaciones de escasos recursos económicos. Los comercios de calidad y los servicios especializados que requieren el contacto personal y desean aprovechar las facilidades de acceso al centro para todos los ciudadanos son también atraídos por las localizaciones centrales.



Foto: M. A. Zárate

Figura 6. Galerías «La Fayette» en París.

Los usos del suelo repercuten en la morfología y diferenciación interna de la ciudad a través de la desigual densidad de ocupación que originan cada uno de ellos, entendiendo por esa densidad el número de personas que viven o trabajan por unidad de superficie. Así, la densidad residencial y comercial supone el doble que la industrial.

5. Agentes sociales y políticos construyen la ciudad

En un contexto socioeconómico dominado por los modos de producción del capitalismo, el suelo de la ciudad es *un bien escaso y de uso* necesario para todos, pero también un *bien de cambio* al aplicársele capital y trabajo mediante la urbanización y la construcción. Los elementos de la morfología (suelo, edificios, viviendas, etc.) devienen mercancía que se intercambia en el mercado a través de precios libres fijados por la ley de la oferta y la demanda, pero escuelas, viviendas, equipamientos de ocio y salud, son a la vez elementos imprescindibles para el mantenimiento y la reproducción de la fuerza laboral a través de la atención prioritaria a las necesidades de «*consumo colectivo*». Por eso, los agentes sociales que viven en la ciudad, desarrollan estrategias contrapuestas en su propio beneficio.

Los propietarios del suelo, los grandes empresarios y los promotores de las inmobiliarias anteponen intereses y criterios económicos a todo tipo de consideración. Su objetivo es rentabilizar al máximo y en el menor tiempo posible sus propiedades o las inversiones de capital efectuadas en la construcción de la ciudad. Los propietarios del suelo y del capital son los mayores beneficiarios del valor de cambio del suelo y de la plusvalía que la colectividad genera mediante la urbanización. Se entra en un proceso de especulación y enfrentamiento entre fuerzas sociales que pugnan por la construcción de la ciudad en beneficio propio: en general, los pequeños propietarios son despojados por los grandes, mientras la oligarquía dominante acapara los terrenos más valiosos (los más centrales y accesibles) y expulsa a la periferia a las clases de rentas más bajas.

Por su parte, los ciudadanos defienden intereses sociales, intentan obtener viviendas, equipamientos y servicios al menor coste posible y con la mayor calidad ambiental. Los poderes públicos intervienen como árbitro de los conflictos y ponen orden en la organización del territorio mediante la planificación. Sin su actuación, los propietarios del suelo y los dueños de los medios de producción desarrollarían sólo las localizaciones más favorables y el resto de la ciudad se sumiría en la ruina por falta de inversiones.

Los conflictos de clase por el uso de la ciudad son asumidos por la estructura política institucional, pero cuando los poderes públicos son incapaces de cubrir las necesidades básicas de infraestructuras y de atender los componentes fundamentales del consumo colectivo, como la vivienda, el transporte, el abastecimiento y la sanidad, sobre todo en situaciones de déficit y crisis, nacen movimientos ciudadanos que operan fuera de los canales políticos ortodoxos y pueden llegar a convertirse en inquietantes agentes de cambio real.

La diferente capacidad de actuación de los agentes sociales se traduce en un modelo concéntrico de distribución de los usos del suelo de la ciudad. Las actividades de gestión y dirección y los comercios sustituyen a los usos poco intensivos y menos especializados en las localizaciones centrales más favorables. A su vez, los usos extensivos del suelo (industrias, grandes superficies comerciales, infraestructuras de equipamiento) se trasladan a las periferias.

Las bolsas de pobreza en el interior de las ciudades y los asentamientos residenciales de bajos niveles de renta en las franjas periurbanas expresan un modo de producción capitalista que en su afán de maximizar la rentabilidad de las inversiones efectuadas facilita el envejecimiento, deterioro y abandono de determinadas áreas hasta convertirlos en «*barbechos urbanos*», a la espera de procesos que hagan aumentar su valor y permitan su recuperación, o de renovación para actividades más rentables.

En los antiguos países socialistas, la supresión de la propiedad privada de los medios de producción traspasó el protagonismo en la construcción de la ciudad al Estado y al partido en el poder. Durante décadas, la primacía de la política sobre la economía y las peculiares relaciones entre socie-

dad, partido y Estado, definieron la organización y forma de las ciudades (M. Castells, 1974). Los edificios adquirieron funciones distintas a las que tenían y se construyeron espacios nuevos que traducían los valores e ideales del socialismo. La caída del socialismo y la vuelta a la economía de libre mercado han desencadenado procesos de expansión urbana y de renovación al servicio de un capitalismo nacional e internacional que acude atraído por las expectativas de rápidos beneficios.

6. Políticas para la recuperación del centro

Los fenómenos de suburbanización a partir de los años cincuenta y sesenta siguiendo el modelo norteamericano han propiciado el crecimiento de las periferias metropolitanas y la transformación de las áreas centrales en espacios conflictivos donde se acumulan los problemas de aislamiento físico, deterioro material, degradación social, pérdida de mezcla funcional, excesiva terciarización, congestión de tráfico, vaciamiento, envejecimiento demográfico y proliferación de comportamientos desviados. Como consecuencia de esta situación, se acometieron políticas de renovación que desde una concepción fordista y planteamientos de eficacia, se proponían la revitalización de los centros mediante su radical transformación. En todas las ciudades, se elaboraron ambiciosos proyectos de renovación urbana, se abrieron vías interiores y se crearon nuevos espacios de centralidad, con modificación del parcelario, de los volúmenes edificatorios y de las alturas.

Bajo el pretexto de adecuar las viejas estructuras urbanas a la vida moderna, sociedades financieras y empresas de servicios que buscaban las ventajas de la centralidad, se convirtieron en promotoras de la renovación de las áreas centrales. Las empresas de construcción, las inmobiliarias y los propietarios del suelo se beneficiaron del proceso y las autoridades actuaron como agentes legitimadores a través del planeamiento oficial y la participación directa. Los fondos públicos fueron instrumentalizados para ejecutar estas operaciones, siempre en nombre del beneficio general y frecuentemente con la finalidad de incrementar el prestigio del responsable político (alcalde, gobernador o jefe de Estado).

A estos años pertenecen grandes actuaciones de renovación interior en todas las ciudades (transformación del eje de la Castellana en Madrid, terciarización del barrio de Montparnasse en París o en el centro de Londres). El resultado siempre fue el mismo: *la destrucción de la trama antigua*, con liberalización de suelo, reunión de parcelas y reordenación de usos de suelo; *la edificación de inmuebles nuevos*, con aumento de alturas y volúmenes; *la sustitución de usos poco inten-*

Foto: M. A. Zárate



Figura 7. Torre de Montparnasse en París.

sivos por otros más intensivos, entre ellos comercios de calidad y servicios especializados; y *el desplazamiento de la población tradicional por otra nueva*, de mayor poder adquisitivo.

A partir de los años setenta, la crisis económica provocada por el aumento de precios del petróleo hizo que el modelo vigente de ciudad funcional, basado en la separación de los lugares de trabajo y de residencia y en la utilización masiva del transporte individual, fuera tachado de despilfarrador. La caída de la natalidad y el fin del éxodo rural en los países evolucionados redujeron la necesidad de suelo urbanizable. Todo ello, junto con la acumulación de problemas de los centros urbanos y el activismo de los movimientos vecinales en defensa de los valores sociales de la ciudad, por encima de cualquier otra consideración, con exigencias de solidaridad y justicia social en favor del uso colectivo de la ciudad, condujo a un *urbanismo alternativo o de la recuperación* que contraponía la reorganización de los espacios existentes a la expansión indefinida de la ciudad. Frente a la apropiación del centro por las clases dominantes, la segregación residencial y la zonificación de usos propia del racionalismo funcionalista, se reivindicaba el uso comunitario del suelo, se subrayaba la dimensión colectiva de la ciudad y se insistía en la importancia de mantener la mezcla social y la diversidad funcional en las áreas centrales.

El «*planeamiento de la austeridad*», difundido desde Italia por arquitectos, urbanistas e historiadores del arte (Aymonino, Campos Venutti, Aldo Rossi o Leonardo Benévolo), favoreció las políticas de rehabilitación integral para hacer frente a los problemas del interior de las ciudades. La *Declaración de Amsterdam* (1975) y las conclusiones del *Coloquio de Quito* (1977) en favor de la rehabilitación integral impulsaron también el nuevo tratamiento de las ciudades y, en especial, de sus espacios construidos.

En la actualidad, la *rehabilitación integral* es una práctica de intervención en áreas interiores generalizada que tiene como objetivos principales frenar la despoblación y la segregación residencial, conservar el entorno y recuperar el parque residencial de los barrios antiguos, abandonado y depreciado durante muchos años. Las áreas centrales son valoradas como espacios singulares que se han de conservar para futuras generaciones, puesto que expresan los valores humanos de la civilización, trascienden la estética y contribuyen a asegurar el bienestar de los ciudadanos.

A diferencia de la renovación urbana, las políticas de rehabilitación se preocupan por los residentes del centro y se interesan por la conservación de la ciudad heredada desde la responsabilidad del conjunto de la sociedad y no sólo de unas minorías. La complejidad del urbanismo de la recuperación, entre otras razones por la variedad de intereses a los que afecta y por su elevado coste económico, hace necesario el dialogo e imprescindible la colaboración entre los poderes públicos, los vecinos, los propietarios de las zonas afectadas y las fuerzas económicas de la sociedad.

VI. GLOSARIO

Área metropolitana

Territorio muy urbanizado formado por una ciudad central (metrópoli) y núcleos satélites que se disponen a su alrededor en anillos concéntricos. Las relaciones funcionales entre unos y otros asentamientos son complejas y variadas y los flujos pendulares por razones de trabajo muy intensos.

La red de transportes está muy desarrollada dentro del área metropolitana para facilitar las relaciones interiores y la utilización del suelo, desde los puntos de vista morfológico, social y funcional, decrece del centro a la periferia según un gradiente de intensidad inversamente proporcional a la distancia.

Los poderes públicos conceden personalidad administrativa a estos espacios, con capacidad de gestión para resolver los problemas derivados de la complejidad de su funcionamiento.

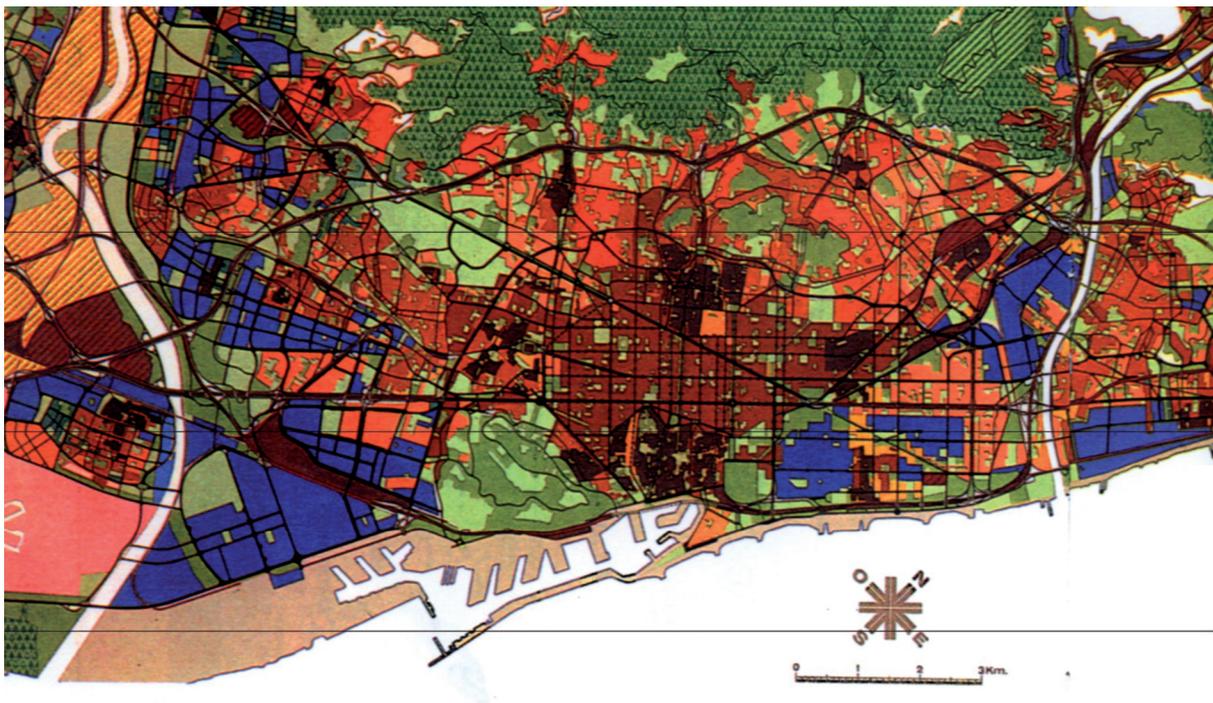


Figura 8. Área metropolitana de Barcelona.

Barrios obreros de la ciudad industrial

Los ensanches del siglo XIX fomentaron la formación de barrios obreros de carácter espontáneo al otro lado del espacio reservado para ellos, ya que fueron incapaces de proporcionar suelo barato para la construcción de viviendas sociales.

En Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, lo mismo que en otras aglomeraciones industriales, los barrios obreros surgidos a finales del XIX y principios de siglo XX fuera de los espacios reservados para ensanches planificados crecieron frecuentemente a lo largo de las vías de acceso, por donde discurrían líneas de tranvía, y en las inmediaciones de los asentamientos industriales.

La mayoría de estos barrios populares surgieron sobre las denominadas «unidades de parcelación espontáneas», sobre suelos rurales que eran parcelados y vendidos por sus propietarios a los inmigrantes que se instalaban en las periferias de las ciudades.

Cinturón de expansión

Término acuñado para definir las áreas de expansión urbana que surgen por la desaparición de líneas de fijación que por razones muy variadas impidieron el crecimiento de la ciudad en una determinada dirección durante mucho tiempo.

Ciudad preindustrial

Las primeras ciudades surgieron hace 7000 años, cuando la aparición de la ganadería y la agricultura hizo posible alimentar a una población numerosa y permitió que parte de la sociedad se dedicara a tareas artesanales, religiosas, militares, políticas.

A partir de entonces, las ciudades fueron asentamientos privilegiados desde los que se cultivaban las tierras y se facilitaba el comercio. En ellas se construyeron templos que permitían la relación con

los dioses y se levantaron palacios desde los que se dominaba el territorio. Durante siglo, las ciudades se rodearon de murallas que garantizaban la seguridad de sus habitantes y del entorno.

Grecia y Roma actuaron en la antigüedad como focos difusores de modelos de ciudades y de modos de vida urbanos. Durante la Edad Media, las ciudades fueron espacios de libertad dentro de la protección que les proporcionaban las murallas, y en los tiempos modernos, las urbes potenciaron su papel rector como centros económicos y políticos.

Todas las ciudades preindustriales tuvieron en común una superficie reducida, la separación nítida entre la ciudad y el campo por las murallas, un estatus jurídico que dotaba a sus ciudadanos de personalidad propia dentro de las sociedades estamentales, y un volumen de población limitado por las posibilidades técnicas de abastecimiento y de atención a las necesidades de sus habitantes. Hubo que esperar al año 1800 para que una ciudad, Londres, alcanzará un millón de habitantes.

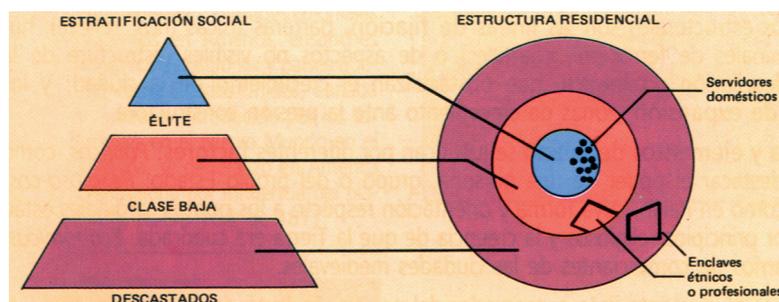


Figura 9. Estructura de la ciudad preindustrial.

Ciudad industrial

La revolución industrial introdujo la fábrica en la ciudad y provocó una afluencia masiva de campesinos hacia ella en busca de puestos de trabajo. Las nuevas formas de producción, los nuevos sistemas de transporte, el éxodo rural y el espectacular aumento de la población desde principios del siglo XIX originaron un modelo de ciudad diferente al que había existido hasta entonces. Muchas ciudades se convirtieron en centros fabriles y en centros neurálgicos de comunicaciones, favorecidas por la construcción del ferrocarril y la introducción de los barcos de vapor.

Las ciudades industriales del siglo XIX crecieron de forma espectacular, los lugares de trabajo y de residencia se separaron por primera vez gracias a los sistemas de transporte colectivos, los asentamientos urbanos perdieron la escala humana y se convirtieron en aglomeraciones. Las ciudades fueron entonces devoradoras de vidas por la falta de higiene y sus malas condiciones ambientales.

Ciudad postindustrial

Es el modelo urbano correspondiente a las sociedades más evolucionadas. La ciudad adquiere una forma dispersa, sus centros se degradan y terciarizan, mientras crecen dilatadas periferias residenciales o de servicios donde se eliminan las diferencias entre el campo y la ciudad. Surgen así áreas metropolitanas, conurbaciones y megalópolis.

La ciudad postindustrial obliga a un nuevo urbanismo, basado en políticas de reestructuración de las periferias y de reequilibrio metropolitano. En las zonas interiores y en los bordes de las aglomeraciones se emprenden intervenciones de urbanismo concertado, destacando entre ellas las que acometen la transformación de antiguas zonas industriales y frentes marítimos o fluviales degradados en espacios residenciales y de calidad. El Pasillo Verde de Madrid, la remodelación de la Barceloneta y la construcción de la Villa Olímpica en Barcelona, la recuperación de la Isla de la Cartuja en Sevilla y el frente del Tajo en Lisboa correspondiente a la Exposición Universal de 1998 son algunos ejemplos.



Figura 10. Unifamiliares en la periferia madrileña, Rivas Vaciamadrid.

Conurbación

Conjunto de ciudades que tienen un crecimiento autónomo y paralelo hasta fundirse formalmente en una sola aglomeración. P. Geddes (1915) fue el primero en definir el término, relacionándolo con la urbanización impuesta por la industrialización: «la conurbación es una masa urbana informe e indiferenciada que se extiende a lo largo de cientos de millas, carentes de centros significativos debido a la flexibilidad introducida por el automóvil».

El desarrollo posterior de las ciudades introdujo elementos de complejidad y de diferenciación en la forma urbana que obligan a definir las conurbaciones como aglomeraciones policéntricas frente a las áreas metropolitanas, estructuras social y funcionalmente monocéntricas. Dentro de las conurbaciones siempre existen dos o más municipios próximos como núcleos de crecimiento y de organización del territorio, en un principio separados y posteriormente unidos, integrando un continuo urbano. A diferencia del área metropolitana, las ciudades que componen la conurbación son administrativamente distintas y mantienen cierta independencia funcional aún después de fundirse morfológicamente (B. Garnier, 1980).

La unión de los municipios integrantes de la conurbación se efectúa generalmente a lo largo de ejes de circulación y suele estar favorecida por la naturaleza del territorio (un valle, una fosa tectónica, un río o un frente marítimo). Como consecuencia de ello, las conurbaciones poseen una estructura lineal. Algunos ejemplos de conurbaciones españolas son: Tarragona-Reus, Málaga-Marbella, Cádiz-San Fernando-Puerto de Santa María, San Sebastián-Tolosa.



Figura 11. Conurbación de la Bahía de Cádiz.

Convergencia espacio-tiempo

A escala mundial, las ciudades se integran en una «*ecumenópolis*» (C. A. Doxiadis, 1970) que elimina las diferencias entre metrópolis del «Primer» y «Tercer Mundo». En este proceso, la revolución tecnológica aplicada a los transportes ha desempeñado un papel especialmente importante, ya que ha acelerado los procesos de *convergencia espacio-tiempo* contribuyendo a multiplicar los intercambios y las interdependencias entre las regiones hasta hacer del mundo una *aldea global*.

El tiempo invertido en los desplazamientos entre las grandes ciudades y su coste económico tienden a disminuir cada vez más, con lo que se facilita la movilidad de la población y se incrementa la frecuencia de los contactos personales. En la actualidad, los aviones más modernos son capaces de alcanzar cualquier punto de la Tierra en pocas horas y en muchos casos resulta más sencilla la relación entre las grandes metrópolis del planeta que entre ellas y los núcleos de menor rango de sus respectivos sistemas nacionales, sobre todo en los países del Tercer Mundo.

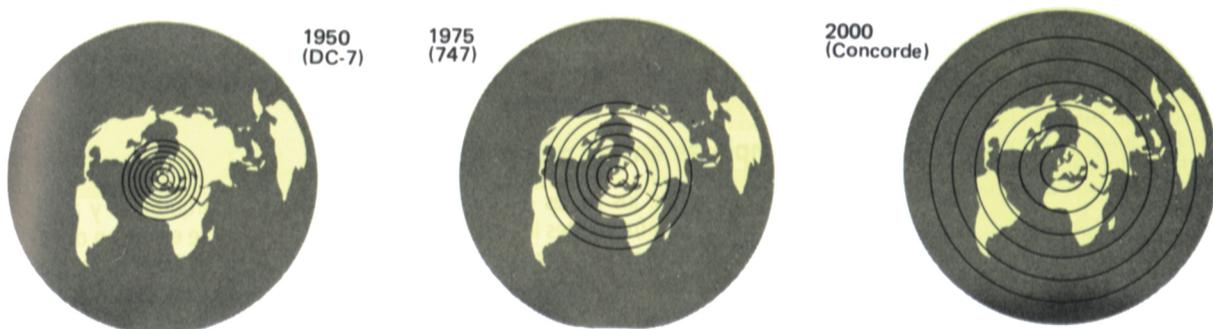


Figura 12. Convergencia espacio-tiempo.
Espacio recorrido por un avión en el mismo tiempo en diferentes años.

Desurbanización

Traslado del crecimiento urbano desde las grandes aglomeraciones a las ciudades intermedias y pequeñas. La desurbanización resulta de varios fenómenos que se están produciendo en la actualidad:

- El desajuste entre el entramado compacto de la ciudad histórica y las exigencias de la vida moderna, la congestión de la circulación en el interior de las grandes aglomeraciones, el elevado precio del suelo y las dificultades de la actividad industrial para importar materias primas y exportar productos contrarrestan las ventajas de las economías de escala y de aglomeración que se producen dentro de las ciudades.
- La presión fiscal y el deterioro medioambiental, con riesgo para la salud de los ciudadanos, impulsan la descentralización residencial y la desconcentración de los puestos de trabajo.
- El envejecimiento del parque residencial, la proliferación de las conductas antisociales, el aumento de las tasas de criminalidad, el abuso en el consumo de drogas y la expansión de las bolsas de pobreza y marginalidad empujan a amplios sectores de las clases medias a trasladarse desde el interior de las grandes ciudades a las recientes periferias.
- Las ciudades medias y pequeñas, bien conectadas por los modernos sistemas de transporte con las grandes aglomeraciones, proporcionan importantes ventajas residenciales y atractivos económicos crecientes para las actividades productivas.

Ecumenópolis

Término acuñado por Constantin Doxiadis en los años setenta para aludir a la reciente fase de evolución urbana en la que todas las ciudades correspondientes a sociedades industriales y posindustriales forman parte de una «ciudad global», favorecida por los procesos de convergencia espacio-tiempo y los cambios en la escala, percepción y dimensión de los problemas humanos.

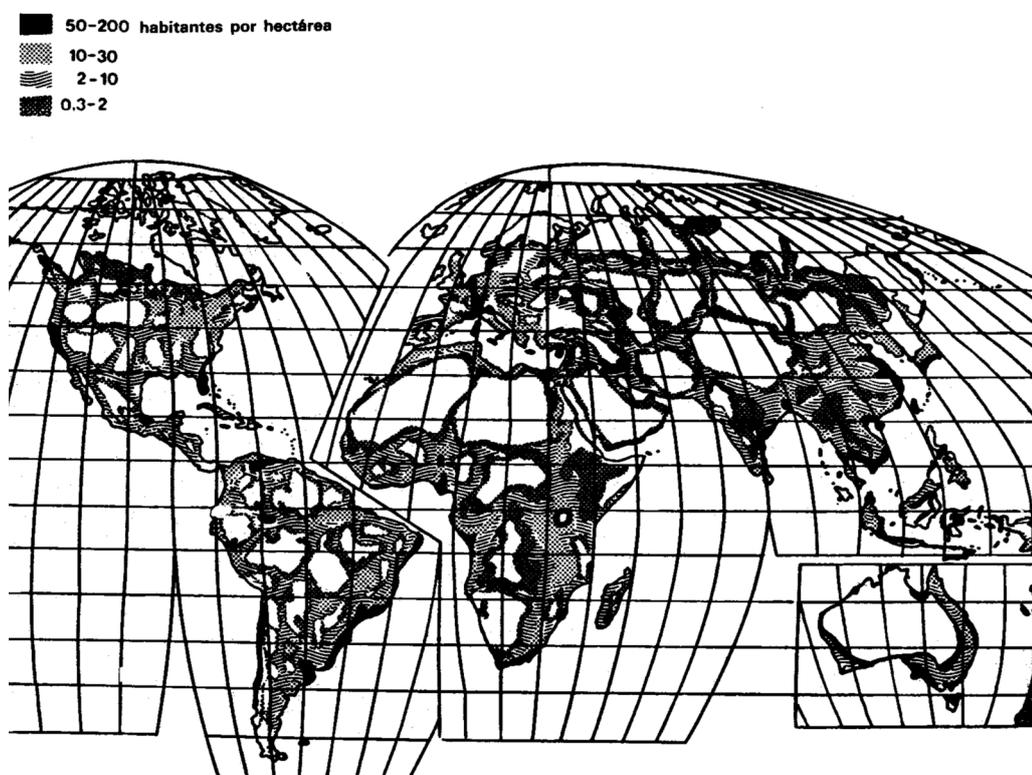


Figura 13. Ecumenópolis.

Emplazamiento

Es el espacio concreto sobre el que la ciudad se asienta; es la topografía, el soporte físico que condiciona en gran medida su paisaje y desarrollo espacial desde el instante de su fundación.

Los tipos de emplazamiento dependen de la función o funciones predominantes de la ciudad (defensiva, comercial, control de una ruta), y de los rasgos del medio físico (topografía, naturaleza del suelo, disponibilidad de agua) que propiciaron su localización.

Los emplazamientos preferidos han sido los de colinas, vados, estuarios, islas fluviales, confluencia de ríos y relieves costeros. Con el paso del tiempo, la mayoría de los emplazamientos de las ciudades, creadas para una reducida población en circunstancias concretas, terminan por convertirse en un obstáculo para la expansión urbana. La solución a este problema se encuentra casi siempre en el desdoblamiento para la ciudad moderna.

Entramado urbano

Expresa la forma de ordenarse y agruparse los edificios en el interior de las ciudades. La ocupación del suelo por los edificios varía de unas regiones morfológicas a otras dentro de los asentamientos urbanos y se modifica lo largo de la historia según las corrientes urbanísticas y los modos de producción que se han sucedido a través del tiempo.

Ensanches de poblaciones

Forma de planeamiento iniciada en el siglo XIX. Los ensanches surgen en las ciudades españolas bajo una ideología burguesa para atender las necesidades de espacio creadas por un fuerte crecimiento demográfico, por un intenso éxodo rural y por los cambios tecnológicos y exigencias de suelo urbano que acompañan a la revolución industrial.

Los ensanches de Barcelona (1859) y Madrid (1860), planificados respectivamente por los ingenieros Ildefonso Cerdá y Carlos María de Castro, institucionalizaron el plano ortogonal y la ordenación en manzana con patios interiores como forma de entramado urbano, con una preocupación por la vivienda y la circulación. La forma urbana se adaptaba de ese modo a las exigencias de calidad de vida de la burguesía y a las posibilidades de crecimiento urbano que permitía la implantación de transportes colectivos eficaces dentro de las ciudades.

La Ley española de Ensanches de 29 de junio de 1864 consolidó oficialmente un modelo de planeamiento basado en la regularidad y jerarquización del viario, en la preferencia por la trama ortogonal y en la definición de un sistema riguroso de alineaciones. Simultáneamente, se establecían los criterios y procedimientos de financiación.

La Ley de Ensanches de 1876 incrementó la capacidad de intervención de los Ayuntamientos y creó las Juntas de Ensanche, con la participación de propietarios de los terrenos para asegurar la financiación y la ejecución de las obras de urbanización.

Finalmente, las Leyes de Ensanche y Extensión de 1892 y de Saneamiento y Mejora Interior de 1995 recogen desde el punto de vista legal la preocupación del planeamiento por la calidad de la vivienda y sus condiciones higiénicas.

Factores políticos del plano

La función política de las ciudades y las posibilidades propagandísticas que permiten sus edificios y entramado, han determinado el interés de los poderes públicos a través de todos los tiempos por dejar su huella en la morfología y el deseo de utilizar la construcción de la ciudad al servicio de sus ideales.

Las leyes de la perspectiva y los principios del urbanismo barroco fueron utilizados para ordenar las tramas mediante vías monumentales que destacaban de manera escenográfica los edificios

representativos del poder: el Palacio del príncipe (Versalles o Aranjuez), el Parlamento (El Capitolio en Washington o la Asamblea Nacional en París) o la Sede de la presidencia del gobierno (La Casa Rosada en Buenos Aires o la Casa Blanca en Washington).

Actualmente, los proyectos de renovación urbana en áreas consolidadas o de construcción en las nuevas periferias son a menudo utilizados también por los responsables políticos con una finalidad simbólica y propagandística, lo mismo que en el pasado.



Foto: M. A. Zárate

Figura 14. Palacio Real de Fontainebleau.

Factores religioso-cosmológicos del plano

Los valores religiosos y las concepciones cosmológicas son otro factor que interviene en el modelado del plano y en la configuración de la forma urbana, sobre todo cuando se trata de asentamientos que han tenido o tienen una importante función religiosa, como sucede en las ciudades de peregrinación (Roma, Santiago de Compostela, la Meca).

La vieja Roma era la «*urbs quadrata*», lo mismo que la Jerusalén bíblica y el Pekín imperial. La forma cuadrada era una clara alusión a los cuatro puntos cardinales y el número cuatro ha simbolizado en todas las religiones el dominio sobre la Tierra. En Egipto, Horus aparece rodeado de sus cuatro hijos; en Israel, Jehová reina sobre los cuatro rincones del planeta, y en el mundo cristiano, los cuatro evangelistas extienden la «*Palabra*» en esas mismas direcciones.

En la Edad Media, el Camino de Santiago definió la forma longitudinal de las ciudades que se situaban en él y el nacimiento de barrios de artesanos, comerciantes, judíos y francos bien diferenciados (Pamplona, Estella, Santo Domingo de la Calzada, Castrojeriz). Dentro de estas ciudades, los barrios poblados por francos, separados de la población indígena, con sus murallas, su concejo y fuero propio, tuvieron una importancia especial y su huella perdura en la actual trama urbana.

Factores económicos del plano

Los intereses económicos han determinado siempre una ocupación intensiva del suelo y han orientado la expansión de las ciudades a expensas del entorno rural. Los comerciantes y los artesanos dieron origen a numerosos arrabales en las ciudades medievales. Los espacios dedicados a mercados en la entrada principal de las ciudades medievales acabaron transformándose en plazas mayores en un proceso que se inició en el siglo XVI y se prolongó hasta finales del siglo XVIII (Valladolid, Madrid, Vitoria, Gijón).

Factores económicos definen de manera dominante la distribución espacial de los usos del suelo y la construcción urbana en la ciudad industrial y postindustrial. El plano de la ciudad funcional, con su viario jerarquizado y zonas perfectamente diferenciadas, para satisfacer las exigencias de las actividades que tienen lugar en la ciudad (residir, producir, descansar, circular), expresa el afán de eficacia del modo de producción fordista y el juego de intereses de las fuerzas económicas.

Factores sociales del plano

El plano de cualquier ciudad refleja el libre juego de los factores sociales que intervienen en su construcción a través del tiempo. Así, la trama irregular de las ciudades islámicas es fruto de una sociedad que antepone lo individual a lo colectivo. A diferencia de la ciudad occidental, donde lo primero que existe es la calle, en forma de sendero o camino, en el modelo islámico lo primero que se construye es la casa y lo residual es la calle, cuya principal finalidad es la de servir de paso o de acceso a las viviendas.

En las capitales europeas, la proximidad al poder, al palacio del rey, atrajo a la nobleza y configuró espacios físicos de poder a su alrededor o a lo largo de las vías recorridas por la Corte en sus frecuentes desplazamientos (Campos Elíseos en París, calles de Alcalá, Atocha y eje del Prado en Madrid). Estos espacios se plasman en el plano en vías más o menos regulares y en la construcción de palacios o edificios vinculados a las funciones administrativas.

A partir del siglo XIX, la burguesía define un orden espacial donde los grupos sociales se separan residencialmente según sus niveles de renta. Los grupos de mayor rango se trasladan a los nuevos ensanches de población, con planos regularizados que facilitan la movilidad de los transportes y hacen posible la construcción de viviendas acordes con las nuevas exigencias de calidad de vida. Por el contrario, los grupos sociales de menores niveles de renta se concentran en «tugurios» en las áreas centrales o dan origen a barrios de crecimiento espontáneo y trazado irregular en las vías de acceso a las ciudades.

Funciones urbanas

El término función urbana procede de la fisiología y deriva de la identificación de la ciudad con un organismo vivo. Por función urbana se entiende cualquier actividad que los ciudadanos ejercen en beneficio de los habitantes de la aglomeración principal y de aquellos que residen en su región de influencia. Para Chabot (1963) y Beaujeu Garnier (1980) las funciones *«justifican la existencia de la ciudad y su desarrollo, aportan los recursos necesarios para su vida»*. En palabras de estos mismos geógrafos, la función es *«la profesión ejercida por la ciudad y constituye su razón de ser: bajo esta forma es como aparece al exterior...»*, *Detroit o Sochaux son para nosotros las ciudades donde se fabrican automóviles, Dunkerque es un puerto, Cambridge, una universidad, Brasilia, una capital»*.

Las funciones organizan el territorio sometido a la influencia de una ciudad, satisfacen las necesidades de los habitantes del núcleo principal y de los pertenecientes a su región, condicionan la estructura urbana y contribuyen a configurar su paisaje. El análisis de las funciones permite reconstruir la historia urbana, ya que el nacimiento y posterior evolución de cualquier ciudad va ligado al predominio de unas u otras actividades.

Las funciones defensivas y comerciales están en el origen de la mayoría de las ciudades y la función industrial es la que ha jugado un papel más importante como motor de urbanización en

los países evolucionados a partir del siglo XIX. La función político administrativa es especialmente determinante en el desarrollo de muchas ciudades (Madrid, Brasilia, Nueva Delhi, Washington).

En la actualidad, la mayoría de las ciudades son espacios *multifuncionales*; las funciones se superponen unas a otras y el mayor o menor protagonismo de unas y otras ha ido variando a través del tiempo según circunstancias concretas de tipo económico, político y social. En las primeras etapas de la mayoría de las ciudades, las funciones principales fueron las de defensa y feria o mercado. Más tarde, se añadieron y acabaron por desplazar a las anteriores las de servicios, industria, turismo y ocio. En casos muy concretos, algunas de estas funciones son netamente predominantes y dan origen a ciudades de alta especialización funcional.

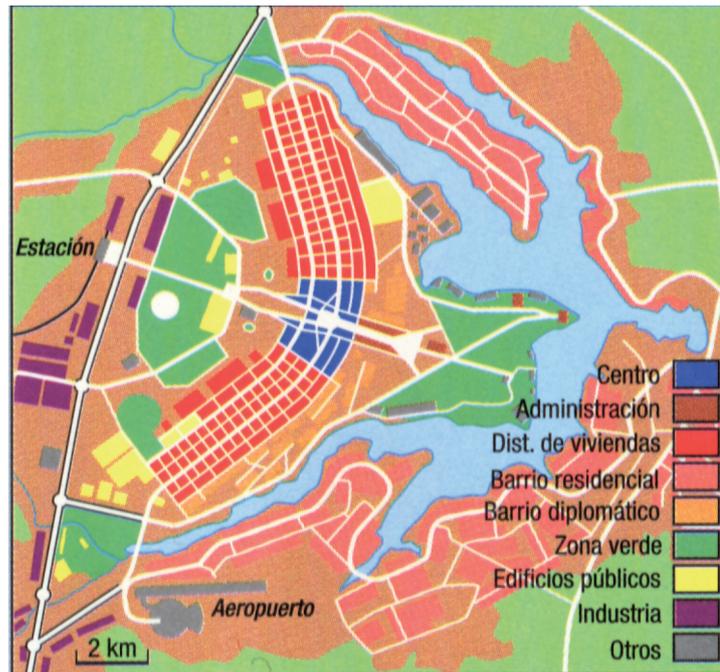


Figura 15. Funciones urbanas y usos del suelo, Brasilia.

Líneas de fijación

Son elementos estructurales del plano de la ciudad (Conzen, 1960) que actúan como obstáculos o barreras en su expansión. Entre las líneas de fijación figuran:

- Elementos físicos, como ríos o montañas.
- Elementos humanos, como murallas, instalaciones militares, estaciones ferroviarias o aeropuertos.
- Elementos invisibles sobre el territorio, como la estructura y régimen de la propiedad o calificaciones de usos del suelo definidas por el planeamiento que frenan el crecimiento de la ciudad en determinadas direcciones (zonas de protección de paisaje, zonas industriales, zonas verdes, etc.).

Megalópolis

La fuerte urbanización de las sociedades avanzadas ha dado lugar a la formación de varias megalópolis (J. Gottmann, 1961): la costa Este de Estados Unidos, desde Chicago a Pittsburgh; las cuencas londinense y del Rin, y el espacio comprendido entre las ciudades japonesas de Tokio y

Yokohama. Cada una de estas aglomeraciones posee más de 20 millones de habitantes y dentro de ellas existen áreas metropolitanas, conurbaciones y ciudades de diferente tamaño. Las comunicaciones se hallan muy desarrolladas en su interior y las relaciones de complementariedad y dependencia funcional son muy estrechas.

Tres grandes megalópolis contienen la mitad de la población total de Estados Unidos: la de *Boswash*, desde Boston a Washington, con 80 millones; la de *Chipitts*, formada por la franja que bordea los lagos desde Chicago a Pittsburg, con 40 millones, y la de *Sansan*, desde Santa Bárbara a San Diego, una de las zonas tecnológicamente más avanzadas y de mayor nivel de vida.

Entre Boston y Washington D. C., se extiende una gigantesca región urbana de más de 600 km. de diámetro. Todas las ciudades están estrechamente relacionadas desde el punto de vista funcional y se encuentran bien comunicadas por transportes aéreos y terrestres.

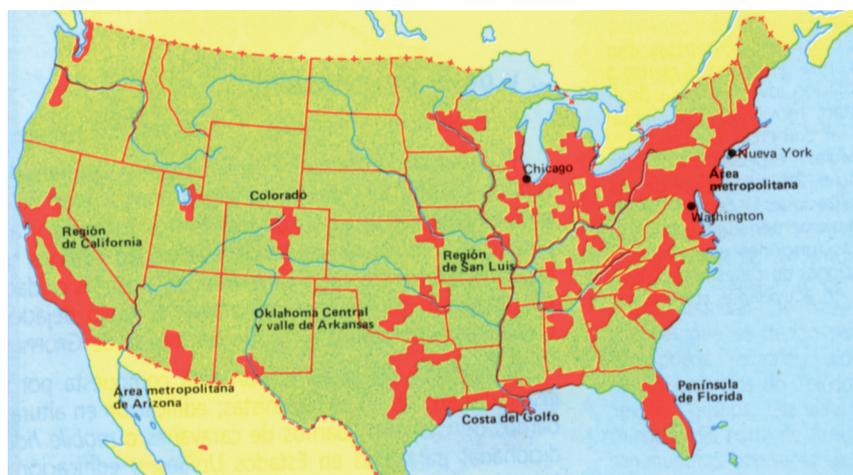


Figura 16. Megalópolis en Estados Unidos.

Medina

Es el espacio correspondiente al centro histórico o núcleo principal de la ciudad islámica. Dentro de la medina existen dos espacios bien diferenciados: la ciudad oficial o «al-mudaina», donde se encontraba el alcázar y los edificios pertenecientes a las autoridades, y la «medina» propiamente dicha, el resto de la ciudad.

La medina estaba a su vez interiormente compartimentada. Dentro de ellas había barrios especializados en determinadas actividades, juderías y arrabales. Estos últimos eran espacios con vida propia fuera del núcleo fundacional y se agrupaban en torno a una mezquita. Algunos barrios disponían de cercas con puertas que se cerraban por la noche y abrían por el día.

El viario es extremadamente irregular, ya que las calles es lo que queda libre una vez que los particulares han ocupado el suelo de la ciudad. Muchas calles terminan en fondo de saco (*adarves*) y se cierran por la noche en una apropiación del espacio público por los vecinos y un afán por garantizar la seguridad de las casas. A menudo, las construcciones cubren el vuelo de la calle como consecuencia de un aprovechamiento intensivo y en altura del territorio (*cobertizos*). También abundan las plazas privadas (*corrales*), que se cierran por puertas en un proceso de significado análogo al de los adarves.

El carácter irregular y abigarrado del plano islámico se acentúa por la tendencia a la compartimentación social y funcional del conjunto de la ciudad por razones políticas, económicas, sociales y de sensibilidad estética.

Morfología urbana

La morfología es el resultado de la combinación en el espacio de tres elementos: el plano, la construcción o edificación y los usos del suelo, sometidos todos ellos a un constante proceso de cambio, por lo que el paisaje se hace y deshace continuamente.

De todos los elementos que integran la morfología de la ciudad, el uso del suelo es el que experimenta mayor y más rápido cambio, seguido por la edificación. Por el contrario, el plano es el elemento más estable; su perdurabilidad se explica por el capital invertido en su configuración, por la rigidez del parcelario y por su carga de valores simbólicos.

En todas las ciudades, existe un fuerte contraste entre la morfología o paisaje correspondiente a la ciudad tradicional, el espacio que acumula el legado arquitectónico y urbanístico de generaciones, y la morfología más reciente, correspondiente a los espacios contemporáneos.

Open planning

Las viviendas se disponen en edificios multifamiliares que adoptan la forma de bloques aislados y torres de varios pisos, dejando espacios libres entre ellos para los equipamientos colectivos (parroquias, colegios, centros comerciales, etc.) y para jardines o estacionamientos. La construcción en altura compensa la pérdida de superficie edificable, manteniendo e incrementando, incluso, los volúmenes de edificación del orden cerrado.

El origen de esta ordenación del suelo se encuentra en las corrientes funcionalistas surgidas en torno a Gropius y Le Corbusier que buscan modelos de eficacia productivista y superar la contradicción campo/ciudad al facilitar la entrada de la naturaleza en los espacios construidos según el ideal de «ciudad verde». Estas propuestas fueron asumidas por los arquitectos del periodo de entreguerras participantes en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna y difundidas a través de la Carta de Atenas (1943) y el planeamiento oficial.

Orden abierto

Es la forma de entramado en la que los edificios se disponen de manera aislada o adosada, dejando amplios espacios libres entre ellos. A esta forma de organización urbana corresponden:

- Las áreas residenciales del tipo «Ciudad-Jardín», cuyos orígenes se encuentran en el utopismo reformista, en los proyectos higienistas del inglés Ebenezer Howard y en la Ciudad Lineal del español Arturo Soria y Mata.
- Las áreas residenciales integradas por bloques o torres de viviendas multifamiliares conforme a los esquemas de «open planning» propuestos por el funcionalismo y el organicismo.

Orden cerrado

Los edificios se sitúan unos al lado de otros en una ocupación intensiva del suelo. Dentro del orden cerrado hay:

- Edificación compacta: Las construcciones se agrupan buscando el máximo aprovechamiento del espacio; sólo dejan pequeños patios interiores o caños de separación entre alineaciones de casas a dos calles.

Es la tipología característica de las ciudades medievales, como Vitoria o Ávila, donde los edificios se apiñaban dentro de las murallas que servían de defensa y definían con claridad el espacio físico y jurídico de la ciudad frente al campo.

- Edificación en manzana: La construcción se organiza en torno a un patio central, de forma más o menos regular, como sucede en los ensanches españoles del XIX y en los actuales PAUs (Programas de Actuación Urbanista Urgente).

Se habla de manzana cerrada o manzana abierta, según esté ocupada por edificios en todos sus frentes o mantenga uno abierto, en comunicación con el espacio central.

Organicismo

El *organicismo* es una corriente urbanística que tiene en el norteamericano Clarence Perry (1929) su principal teórico. Desde una reflexión basada en la sociología, se plantea como principal objetivo la recuperación de las relaciones sociales entre los individuos, progresivamente perdidas desde el modelo de ciudad industrial.

Según las propuestas organicistas, el espacio urbano es interpretado como una superposición de comunidades naturales de diferente rango poblacional y funcional que han de facilitar las relaciones entre las personas. Las ciudades estarían integradas por *unidades vecinales*, la células de menor tamaño, de 5.000 a 6.000 habitantes, dotadas de servicios y equipamientos colectivos; los *barrios*, compuestos por varias unidades vecinales; y los *distritos*, reunión de diferentes barrios.

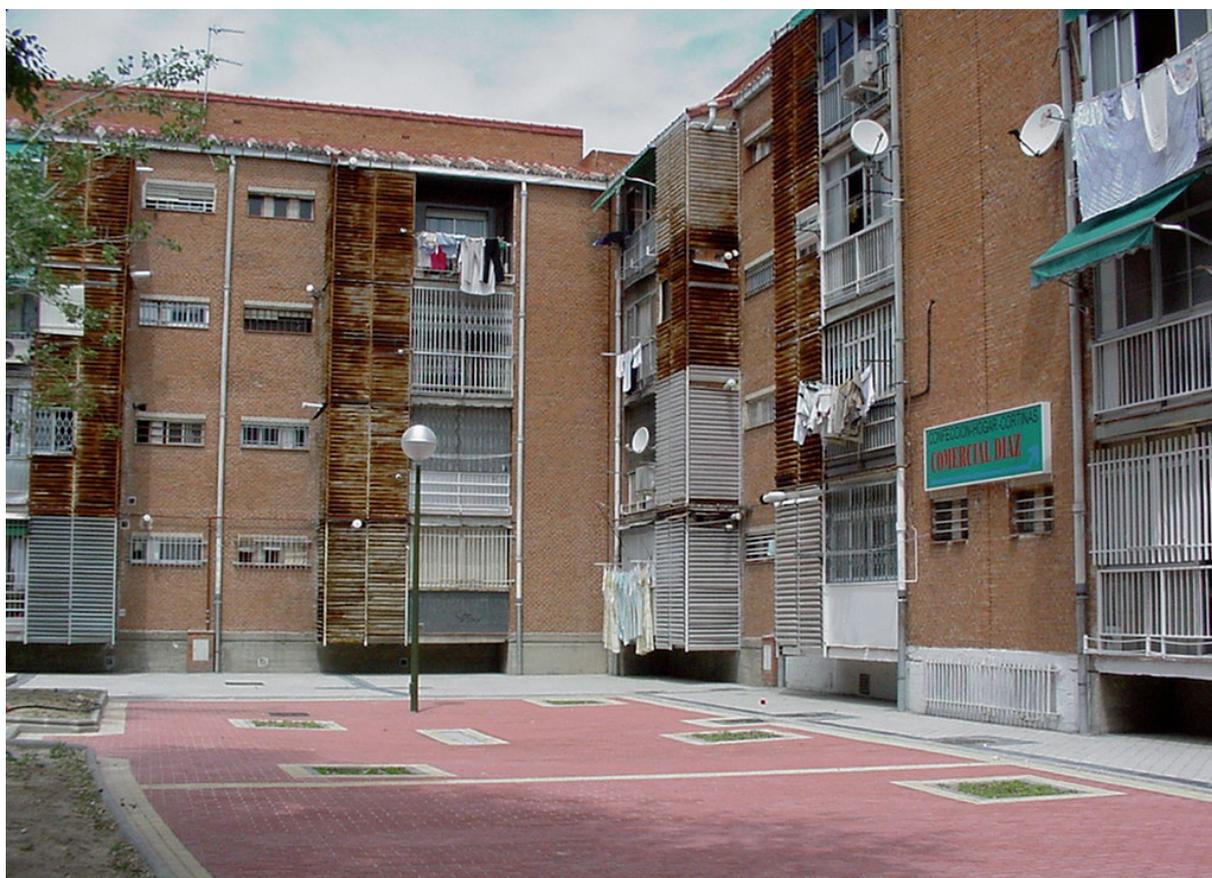


Foto: M. A. Zárate

Figura 17. Poblado dirigido de los años 50 en Entrevías, Madrid.

Funcionalismo

El *funcionalismo* parte de Gropius, fundador de la Bauhaus en 1919, que entendía la forma del edificio y de la ciudad como consecuencia de las necesidades sociales de sus habitantes y de los usos que en estos espacios tienen lugar. Se considera que es la función quien determina la forma y no a la inversa. Además, se prefiere las viviendas concentradas en bloques altos y aislados a la vivienda unifamiliar o en edificación compacta por razones económicas, funcionales y estéticas.

De manera coincidente, Le Corbusier defendió desde 1922 la edificación concentrada en altura para disponer de suelo libre para zonas verdes y así facilitar el contacto con la naturaleza. La contraposición campo-ciudad desaparecería, pues la naturaleza se prolongaría por el interior de la ciudad a través de zonas verdes entre edificios aislados levantados sobre pilares de hormigón, con la planta baja totalmente diáfana. Se llegaría a la *ciudad verde*, que va más allá del modelo de *ciudad jardín* en el propósito de integrar el campo y la ciudad.

Como consecuencia de estas formulaciones, el *open planning* sustituye a la edificación compacta, la calle desaparece, la circulación rodada se separa de la peatonal, el viario se jerarquiza, los espacios se zonifican y se unen por vías rápidas para responder a las necesidades básicas de la ciudad: residir, divertirse y trabajar.

Plan Especial de Reforma Interior (PERI)

Los Planes Especiales de Reforma Interior son instrumentos de planeamientos contemplados por las Leyes del Suelo de 1956, 1975 y 1990. Estos planes tienen como objetivos descongestionar, crear dotaciones urbanísticas y equipamientos comunitarios, sanear barrios insalubres, resolver problemas de circulación, estética y mejora del medio ambiente.

En los años sesenta, los Planes Especiales de Reforma Interior facilitaron la renovación de las áreas centrales de las ciudades españolas, junto con los mecanismos legales de la declaración de ruina, el derribo gubernativo y el registro municipal de solares. Sus resultados fueron la modificación del paisaje de los centros históricos y la transformación de amplios sectores urbanos en beneficio de grupos sociales dominantes. Por el contrario, desde finales de los años setenta, los Planes Especiales de Reforma Interior se adaptan a las necesidades y estrategias de rehabilitación dentro de criterios de recuperación integral.

Los Planes Especiales de Reforma Interior (PERI) permiten conocer mejor las tipologías edificatorias, la situación en que se encuentran los equipamientos e infraestructuras, las características de la estructura social y los comportamientos de la población. Los PERI establecen criterios de intervención, diseñan programas de actuación y arbitran sistemas de financiación en las áreas de rehabilitación integrada.

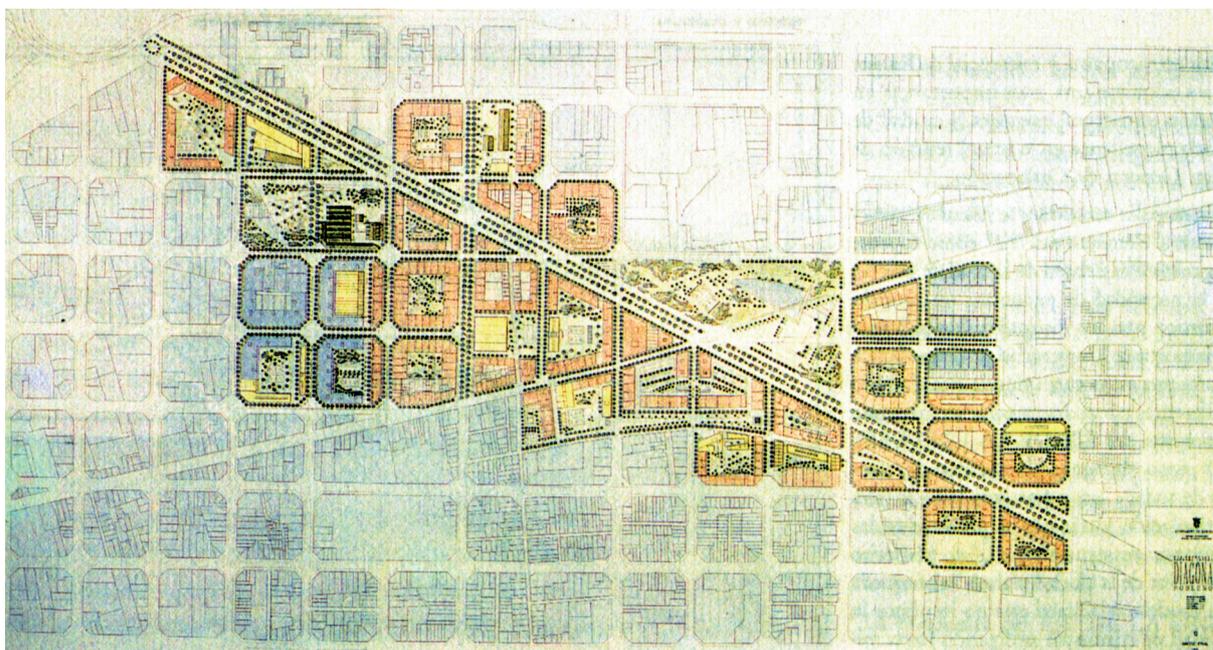


Figura 18. PERI Diagonal-Poble Nou, Barcelona.

Plan General

Es un instrumento jurídico de ordenación urbana contemplado por la Ley General sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 12 de mayo de 1956 y desarrollado por las posteriores reformas de la Ley del Suelo (1975 y 1990) para regular la producción, ordenación y clasificación del suelo de nuestras ciudades.

El art. 10.1 de la Ley del Suelo de 1975 define los Planes Generales Municipales de Ordenación «como instrumento de ordenación integral del territorio que abarcará uno o varios términos municipales completos y clasificará el suelo para el establecimiento del régimen jurídico correspondiente; definirá los elementos fundamentales de la estructura general adoptada para la ordenación urbanística del territorio y establecerá el programa para su desarrollo y ejecución así como el plazo mínimo de vigencia».

En los Planes Generales se clasifica el suelo en *urbanizable programado*, *urbanizable no programado* y *no urbanizable*, al tiempo que se fijan las comunicaciones, se definen las condiciones urbanísticas del equipamiento, se hace una programación económica y se determinan los medios de protección del medio ambiente y del patrimonio heredado. Los Planes Generales establecen un plan de etapas para las actuaciones propuestas y obligan a la realización de un estudio económico financiero para garantizar la ejecución de las actuaciones urbanísticas aprobadas.

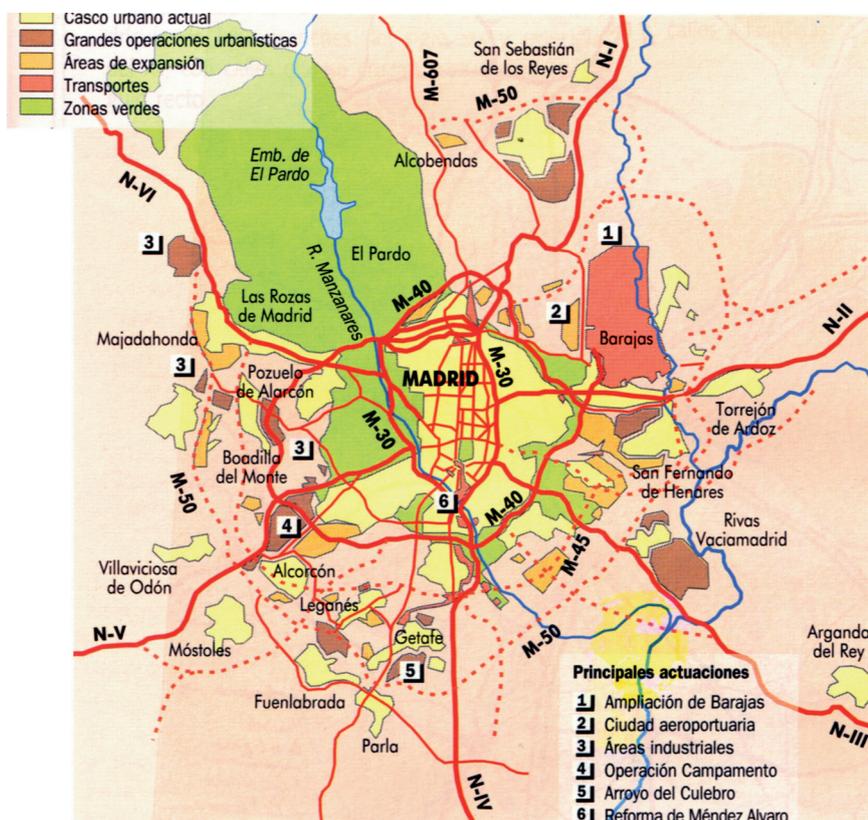


Figura 19. Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997.

Planes Parciales

En los Planes Parciales se desarrollan las propuestas de actuación previstas por los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU), según un plan de etapas para los ámbitos territoriales en que se descompone la ciudad.



Figura 20. Tipos de planos.

Los Planes Parciales de Ordenación establecen los usos del suelo pormenorizados por zonas o polígonos y dibujan el trazado de sus redes de comunicaciones, de saneamiento y abastecimiento de electricidad y agua. Estos Planes van acompañados, lo mismo que los Planes Generales, por un estudio económico de los costes de urbanización y por un plan de etapas de las obras.

Planificación urbana

Los conflictos provocados por el crecimiento de la ciudad obligaron a una planificación moderna que nace en el siglo XIX. Los utopismos reformistas propugnaron la creación de *ciudades ideales* y planteamientos higienistas (Howard y Arturo Soria) difundieron el modelo de *ciudad jardín*.

Desde ideologías conservadoras se acometieron *reformas interiores*, como la de París, promovida por Haussmann en 1850, en tiempo de Napoleón III, y *ensanches*, como los de Barcelona y Madrid. Sus objetivos se enmarcaban en el propósito de cambiar la realidad social a través de la mejora de la ciudad sin cambiar el orden establecido.

Tras la Segunda Guerra Mundial, se impuso el modelo de *ciudad funcional* conforme a las propuestas urbanísticas de Gropius y Le Corbusier. La construcción en bloques y torres, la zonificación de los usos del suelo y la segregación residencial se impusieron en todo el planeta. De manera simultánea, las teorías organicistas del norteamericano Clarence Perry se materializaron en actuaciones que interpretaban la ciudad como una superposición de comunidades de diferente rango (unidades vecinales, barrios, distritos y ciudad).

La espectacular urbanización de la sociedad a partir de los años cincuenta del siglo XX potenció las políticas de creación de ciudades nuevas y las operaciones de *renovación interior* y *rehabilitación* en los espacios consolidados. Mediante las ciudades nuevas se aspiraba a mejorar la distribución de los habitantes y de las actividades sobre el territorio.

Plano

Es la consecuencia de la combinación sobre el espacio de la ciudad a través del tiempo de superficies construidas y superficies libres (calles, parques y jardines, plazas, lugares de estacionamiento de vehículos, etc.).

El análisis del plano se realiza desde enfoques muy variados: *tradicionales*, que se preocupan básicamente por la forma de la ciudad y sus componentes históricos; *innovadores*, que interpretan los planos en términos de análisis de redes, donde adquieren especial significado los conceptos de conectividad y eficacia de las relaciones, o como producto de multitud de variables que se combinan en el espacio.

Desde el punto de vista formal, R. E. Dickinson (1950) agrupa los planos en tres grandes tipos: *ortogonal*, el más extendido por la sencillez de su trazado; *radioconcéntrico*, el mejor para facilitar la movilidad desde la periferia al centro y viceversa; y el *irregular*, que resulta de procesos de crecimiento orgánicos y / o espontáneos.

Planos ortogonales

Los planos ortogonales están formados por vías rectilíneas que se cortan perpendicularmente en ángulo recto. Se han aplicado en todas las épocas desde la antigüedad y en lugares muy distintos, sobre todo para fundaciones de nueva planta: ciudades helenísticas y romanas, bastidas medievales, ciudades coloniales y ensanches de población.

Los españoles introdujeron este tipo de plano en el Nuevo Mundo a partir del siglo XVI y su utilización se generalizó también por la América anglosajona, siguiendo las disposiciones del gobierno de Estados Unidos en 1788 para la ocupación de nuevas tierras y el modelo de plano adoptado para urbanizar la isla de Manhattan (Nueva York) en 1811.

Las ventajas de este tipo de plano son la sencillez de trazado, la homogeneidad del parcelario y la facilidad para proceder a la expansión de la ciudad cuando las circunstancias así lo requieren. Entre sus inconvenientes figuran la proliferación de intersecciones, con su consiguiente repercusión negativa sobre el tráfico, y el alargamiento de los desplazamientos cuando se trata de recorrer distancias entre puntos distantes de la cuadrícula. Para paliar esos problemas se abren vías diagonales (Barcelona, Buenos Aires, Ciudad de La Plata o Belo-Horizonte).

Planos radioconcéntricos

En los planos radioconcéntricos, unas vías se disponen a modo de radios desde el centro a la periferia y otras forman círculos concéntricos desde el interior al exterior de la ciudad. El origen de estos planos se remonta a la antigüedad; fueron muy utilizados en Oriente, asociándose en un principio a estructuras primitivas de pueblos nómadas.

Estos planos tuvieron un gran desarrollo en la Edad Media, como consecuencia de un crecimiento espontáneo o planificado desde un castillo o una iglesia en lo alto de una colina o en un emplazamiento privilegiado (Vitoria, Milán, Moscú o Amsterdam).

Los planos radioconcéntricos facilitan el rápido acceso desde la periferia al centro y viceversa, con lo que se refuerza la capacidad rectora y organizadora del núcleo de la ciudad. Sus mayores inconvenientes son la irregularidad de las parcelas, con perjuicio para la construcción, y el aumento de las distancias entre los puntos intermedios situados fuera de los ejes radiales y anillos circulares.

Planos irregulares

Los planos irregulares no obedecen a un trazado preconcebido, son el resultado de un crecimiento espontáneo y orgánico vinculado a circunstancias de tipo económico, político, social y cultural.

El modelo histórico más representativo de este tipo de plano es el de las ciudades islámicas. Sus vías son tortuosas y de desigual anchura, puesto que la calle es lo que queda después de una ocupación libre del suelo por los particulares, a diferencia de la ciudad occidental, donde primero se definen y organizan los espacios públicos y luego se construyen los solares.

El fuerte crecimiento de las ciudades a partir del siglo XIX originó barrios de crecimiento espontáneo y trazado irregular que se añadieron a los espacios existentes hasta entonces. Muchos

barrios fueron el resultado de parcelaciones espontáneas realizadas por propietarios de suelos rurales, al margen de toda planificación, a lo largo de las vías de acceso y próximas a asentamientos industriales y localizaciones de baja calidad medioambiental.

La generalización del modelo de ciudad funcional desde mediados del siglo XX potenció los planos aparentemente irregulares al asumir como criterios de urbanización el Plan Parcial de Ordenación, la zonificación del suelo, el orden abierto y el viario jerarquizado.

Región urbana

Alude a un territorio muy urbanizado, formado por una red de asentamientos de distinto rango funcional y poblacional que mantienen estrechas relaciones de dependencia y complementariedad entre sí. Las formas urbanas existentes en su interior son muy variadas, ya que, junto a ciudades de diferente tamaño, puede haber áreas metropolitanas y conurbaciones. En cualquier caso, siempre existe una aglomeración principal, a menudo un área metropolitana que actúa como elemento vertebrador de toda la región (Comunidad de Madrid, vertiente septentrional del País Vasco, triángulo Oviedo, Avilés y Gijón en Asturias).

Toda región urbana implica el predominio de modos de vida y comportamientos propios de la ciudad, incluso en los espacios rururbanos. Dentro de la región de estas características, los movimientos pendulares, desencadenados por motivos de trabajo, ocio o servicios, son muy intensos. Consecuentemente, las redes de comunicaciones son densas y los sistemas de transportes muy desarrollados y complementarios entre sí.

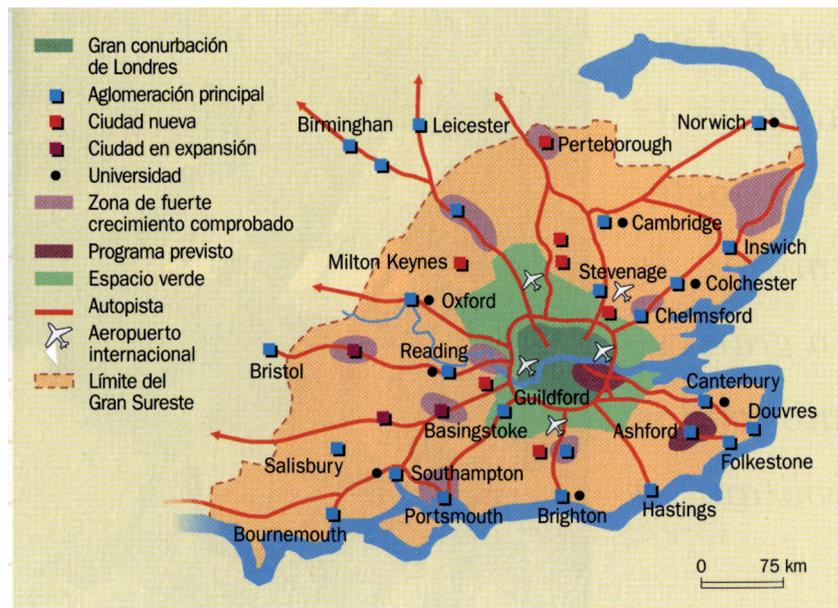


Figura 21. Región urbana de Londres.

Rehabilitación

Actuación urbanística en el interior de la ciudad en la que prevalece la idea de conservación sobre la de derribo para nuevas construcciones. Entre sus objetivos figuran la conservación del patrimonio edificado por su valor histórico, simbólico, convivencial y educativo, así como el mantenimiento de la población y de las funciones tradicionales.

La puesta en marcha de programas de rehabilitación requiere la colaboración de los poderes públicos, de los propietarios del suelo y de los vecinos como usuarios de la ciudad para armonizar

intereses contrapuestos. Las áreas de rehabilitación preferente son ejemplos representativos de estas actuaciones en la mayoría de nuestras ciudades.

Renovación urbana

Actuación urbanística muy utilizada en los años cincuenta y sesenta del siglo XX para revitalizar las áreas centrales desde presupuestos ecológicos que consideraban la ciudad como un organismo vivo que debía de ser adaptado a las exigencias económicas y sociales del momento.

La renovación urbana implica destrucción de la trama existente, construcción de inmuebles de mayor altura, aumento de volúmenes de edificabilidad y sustitución de usos del suelo poco intensivos y bajo umbral de demanda por otros más intensivos y de mayor umbral (comercios de calidad y servicios especializados). Todo ello va acompañado por el desplazamiento de la población tradicional de las áreas centrales, en general de edad avanzada y de escasos niveles de renta por grupos más jóvenes y de mayor poder adquisitivo.

La renovación responde al deseo de las clases dominantes de recuperar el centro de la ciudad en beneficio de sus intereses económicos, contando casi siempre con el consentimiento o la colaboración de los poderes públicos.

Reurbanización

Se denomina así al proceso de recuperación demográfica y de vitalidad funcional que se observa en espacios centrales afectados por operaciones planificadas de rehabilitación integral y por procesos de «gentrificación» más o menos espontáneos que derivan de comportamientos «urbanitas» y del deseo de reducir los costes sociales y económicos ocasionados por la disociación entre el lugar de residencia en la periferia y el lugar de trabajo en el centro.

Las políticas de reestructuración de las economías metropolitanas y de desarrollo de servicios de alta especialización determinan que las grandes aglomeraciones hayan vuelto a registrar tasas de crecimiento superiores a las ciudades más pequeñas a partir de los años ochenta, al contrario de lo sucedido en décadas anteriores. La globalización de la economía, los avances en las telecomunicaciones y las mejoras en las redes de transportes favorecen la concentración de las actividades de dirección, innovación y gestión financiera en las aglomeraciones principales. Las decisiones macroeconómicas necesitan ser coordinadas a escala supranacional y esa coordinación se realiza mejor desde las grandes metrópolis que desde ningún otro lugar.

La cultura de la recuperación urbana impulsa desde finales de los años setenta el interés de segmentos de población joven y de estatus social acomodado por el interior de las ciudades. Al deseo de reducir la frecuencia y la duración de los desplazamientos por razones de trabajo, se añaden las ventajas derivadas de la centralidad y las que se desprenden de residir en ambientes de valor simbólico, monumental y convivencial.

Situación

Es el entorno geográfico más amplio en el que la ciudad se enmarca y con relación al cual se organiza. La situación se refiere a las condiciones generales del espacio que rodea a la ciudad: elementos del relieve (ríos, montañas, naturaleza del suelo), vías de comunicación y medios de producción que condicionan y hacen posible el desarrollo de las funciones urbanas.

Suburbanización

Con este término se designa al proceso de fuerte crecimiento residencial de las periferias urbanas. Los ferrocarriles de cercanías y los tranvías eléctricos favorecieron desde finales del XIX la proliferación de formas residenciales de diferente categoría en los alrededores de las ciudades, entre ellas viviendas unifamiliares de tipologías pertenecientes al modelo de ciudad jardín.

La generalización del automóvil en Norteamérica durante el periodo de entreguerras favoreció la temprana creación de enormes áreas suburbanas a base de bajas densidades residenciales, conectando con ideales naturalistas de la sociedad de Estados Unidos y las propuestas del arquitecto Frank Lloyd Wright (1869-1959) sobre la ciudad integralmente dispersa. A partir de la década de los sesenta, los fenómenos de suburbanización se propagan por las ciudades europeas, con viviendas unifamiliares y polígonos residenciales integrados por bloques y torres de acuerdo con el funcionalismo.

La conquista de las áreas centrales por las actividades terciarias, el traslado de actividades productivas a las periferias, la construcción de polígonos residenciales para hacer frente al déficit de viviendas y la generalización de comportamientos rururbanos según patrones anglosajones generalizan en el planeta los procesos de suburbanización.

Usos del suelo

Los usos del suelo constituyen un componente fundamental de la morfología urbana, puesto que edificios residenciales, fábricas, jardines, viales e infraestructuras configuran el aspecto externo de las ciudades. La distribución espacial de los usos del suelo y las características de la construcción en la ciudad industrial y postindustrial son un fiel reflejo sobre el espacio de los factores económicos, sociales y políticos que caracterizan el modelo de producción capitalista.

El plano de usos del suelo zonificados de la ciudad funcional vigente en la actualidad, con su viario jerarquizado y áreas diferenciadas que se dedican a diferentes actividades (residencia, trabajo, ocio, circulación), expresa el afán de eficacia del modo de producción fordista y de las fuerzas económicas que acompañan al capitalismo en la construcción de la ciudad.



Figura 22. Usos del suelo en Coslada (Madrid).

VII. PRÁCTICAS

1. Emplazamiento y situación

Teniendo en cuenta el plano de La Coruña, realice las siguientes actividades:

- a) Comente las características que definen el emplazamiento de esa localidad y señale los motivos que pudieron justificar su elección en el pasado. Para facilitar esta tarea, relacione las ventajas de este emplazamiento con el factor de situación de esa misma localidad dentro de Galicia y con sus funciones urbanas predominantes a través del tiempo.
- b) Exponga las ventajas y los inconvenientes de este emplazamiento para la expansión de la ciudad moderna. Comente las posibles actuaciones de mejora urbana que se podrían acometer para facilitar el crecimiento de la ciudad e indique por qué zonas convendría realizar esa expansión. Razone convenientemente sus propuestas.
- c) A continuación, céntrese en el estudio del emplazamiento y de la situación de la localidad en la que usted reside. Señale los elementos que definen sus factores de situación y explique la relación de estos elementos con el emplazamiento fundacional de su localidad. Para ello debe tener en cuenta las características del relieve más próximas, la existencia de cursos de agua o de frente de mar, la presencia de vías de comunicación, las actividades económicas que ha habido en el pasado y ahora, etc.
- d) Analice las relaciones que usted pueda encontrar entre la situación y la evolución histórica de su ciudad. Al igual que hizo al estudiar el caso de La Coruña, ahora indique las zonas más adecuadas para facilitar la expansión de su localidad. Razone también aquí su respuesta y señale ventajas e inconvenientes de su propia propuesta.



Figura 23. Plano de La Coruña.

2. Análisis del plano

A la vista de la fotografía aérea de Toledo que se le presenta de manera adjunta:

- a) Destaque los elementos estructurales que han actuado en esta ciudad como líneas de fijación y hacia donde se sitúan los cinturones de expansión.
- b) Explique la tipología o tipologías de plano que usted pueda reconocer a través de esta fotografía. Compare el plano del casco histórico con el de la ciudad moderna.
- c) Señale qué elementos estructurales pertenecientes al pasado perviven en la ciudad actual y justifique de manera razonada que el plano sea el componente de la morfología que menos cambia a través del tiempo.
- d) Compare el plano que usted puede observar mediante esta fotografía con el de su ciudad. Explique las principales diferencias y semejanzas entre ambos planos y exponga las razones que las determinan.



Figura 24. Fotografía aérea de Toledo.

3. Tipos de planos y su configuración

Observe el plano que se le muestra en la figura adjunta y realice las siguientes tareas:

- Teniendo en cuenta que el plano de cualquier ciudad es el resultado de su evolución histórica, identifique los distintos tipos de planos que se pueden observar en la ciudad de Barcelona y que son el resultado de su evolución histórica. Clasifíquelos por su forma y relaciónelos con los periodos históricos y modelos urbanísticos a los que corresponden cada uno de ellos.
- Enumere las ventajas y los inconvenientes para la circulación y la vida de relación que se desprenden de los diferentes tipos de planos que conforman el conjunto de la ciudad de Barcelona.
- Recuerde los factores que intervienen en el modelado del plano de la ciudad y aplíquelos al caso concreto que le presentamos en esta actividad.
- Señale los elementos estructurales que contribuyen a determinar la forma urbana de Barcelona y explique de qué manera condicionan el crecimiento de esta ciudad en una dirección o en otra.
- Comente los tipos de trama urbana que se pueden reconocer en el plano adjunto y analice los posibles contrastes entre las tramas de las distintas zonas de la ciudad.

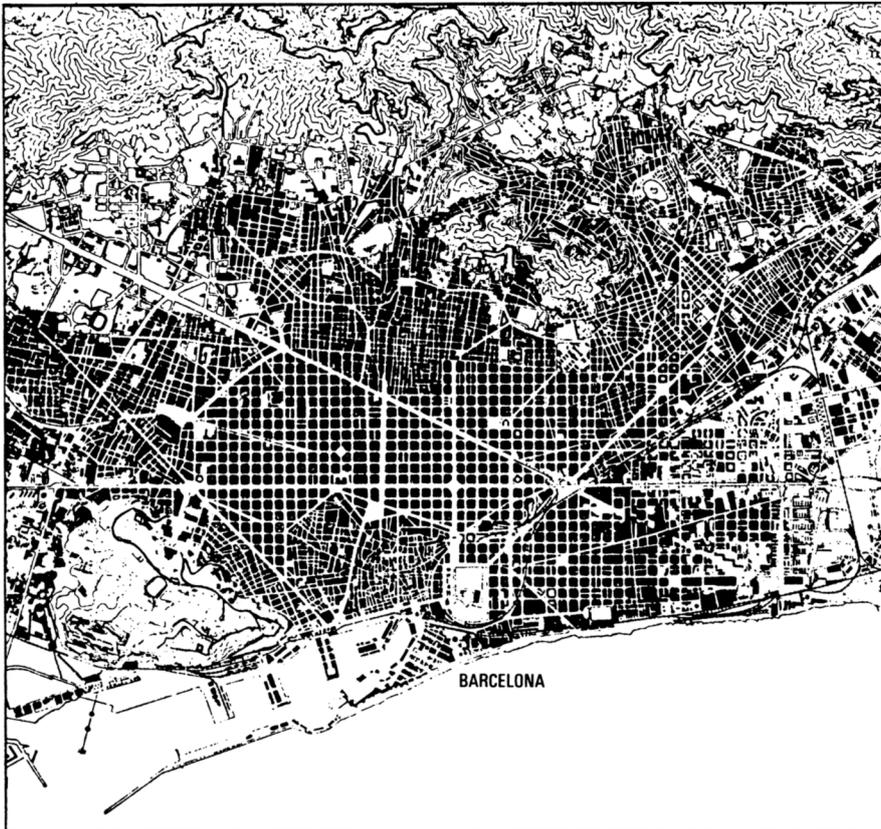


Figura 25. Plano de Barcelona.

4. Construcción urbana

Atendiendo a la morfología urbana, haga un análisis de las características de la construcción en su ciudad o localidad de residencia y compare las formas de edificación del centro con las de un barrio periférico moderno. En su trabajo debe de prestar atención a los siguientes aspectos:

- a) Tipo de entramado en relación con los distintos modelos urbanos y con las corrientes urbanísticas que usted ha estudiado.
- b) Tipologías de la edificación en relación con el pasado de la ciudad, con las actividades económicas dominantes, con los comportamientos de los ciudadanos y con las tendencias urbanísticas que se han sucedido a través del tiempo.
- c) Representación cartográfica sobre un plano base de las tipologías de edificación y de su estado de conservación. Preste especial atención a las diferencias existentes entre la construcción del núcleo histórico y de los barrios posteriores a mediados del siglo pasado.
- d) Políticas aplicadas en su localidad para la conservación y recuperación del patrimonio histórico. Averigüe si existe algún Plan Especial para la conservación del centro histórico de su ciudad y para su revitalización. Indique en que año fue aprobado y cuáles son sus principales objetivos.



Figura 26. Construcción urbana en Coslada (Madrid).

5. Usos del suelo

Observe el mapa adjunto de Ámsterdam y recuerde todo lo que ha estudiado sobre distribución espacial de los usos del suelo en las ciudades. A partir de todo ello y de información complementaria que pueda conseguir sobre la ciudad en la que reside o de cualquier otra de su libre elección, realice las siguientes actividades:

- a) Señale sobre un plano de esa localidad como se localizan y se distribuyen espacialmente sus grandes usos del suelo. Es importante que preste atención a las diferencias que existen en este sentido entre la ciudad anterior a los años cincuenta del pasado siglo y la posterior a esas mismas fechas.
- b) Indique qué fuerzas centrífugas y centrípetas actúan sobre la distribución espacial de los usos del suelo de su localidad, señalando las principales razones que impulsan unas y otras fuerzas.

- c) Presente ejemplos significativos de permanencia y cambios de usos del suelo a través del tiempo en su ciudad. En ambos casos, deberá de explicar de manera razonada las causas concretas que determinan unas y otras situaciones.
- d) Averigüe la incidencia del planeamiento oficial en la distribución de los usos del suelo de su localidad. Para ello, le recomendamos que consiga información sobre los Planes Generales u otras normas de planeamiento que la han afectado. Esta información podrá encontrarla en su propio Ayuntamiento o en publicaciones locales.

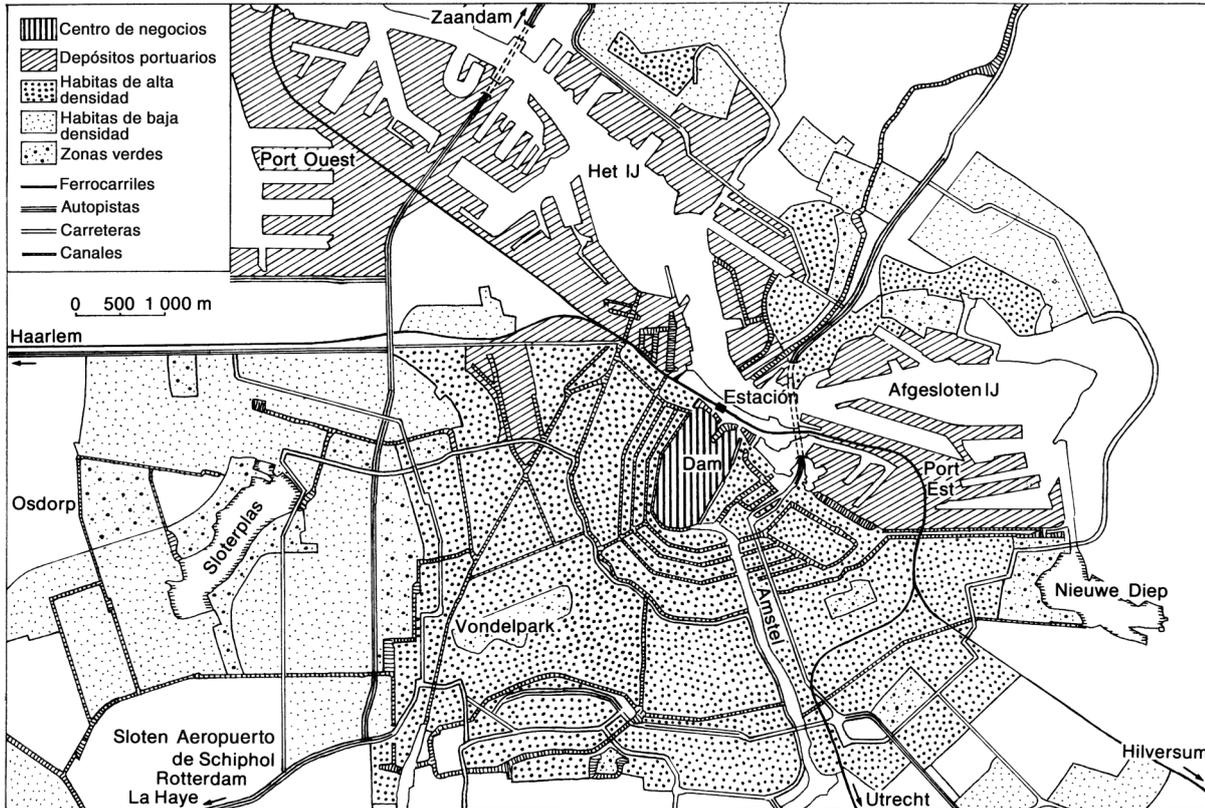


Figura 27. Usos del suelo en Ámsterdam.

6. Problemática actual de los cascos históricos

¿Conoce usted la problemática del centro histórico de su localidad? Consiga un plano de la ciudad en la que usted reside y teniendo también en cuenta la ilustración adjunta del plano de Segovia en el siglo XIX, realice las siguientes prácticas:

- a) Señale sobre el plano de su ciudad los límites de su centro histórico y razone los criterios de delimitación utilizados: administrativos, funcionales, sociales o morfológicos.
- b) A continuación, utilizando un papel vegetal superponible y toda una serie de símbolos elegidos por usted mismo, represente sobre el plano los principales usos del suelo y el estado de conservación en que se encuentran las construcciones de esas zonas.
- c) Localice las actuaciones más importantes de renovación y rehabilitación que existan, explicando los objetivos de unas y otras políticas de intervención urbana. Indique de manera aproximada los años en que se han efectuado unas y otras y justifique el predominio de unas y otras actuaciones considerando los años en que han predominado unas y otras.

- d) Comente las diferencias sociales que se puedan observar entre las distintas zonas de su centro histórico. Ayúdese en su tarea del análisis morfológico y de la propia percepción que usted posea sobre ese espacio.
- e) Analice el emplazamiento y las características morfológicas de la ciudad de Segovia en el siglo XIX, señale los elementos estructurales de su plano y los rasgos más relevantes de su morfología, indicando de qué manera influyen y condicionan el desarrollo urbano posterior. Compare todos esos aspectos con los de su localidad e indique las semejanzas y diferencias más significativas entre ambos casos.
- f) Elabore un resumen de los principales problemas que detecte en el centro histórico de su localidad. Por último, haga una propuesta razonada de las actuaciones urbanísticas, económicas y sociales que habría que acometer para conseguir su revitalización y mejorar las condiciones medioambientales de sus residentes.

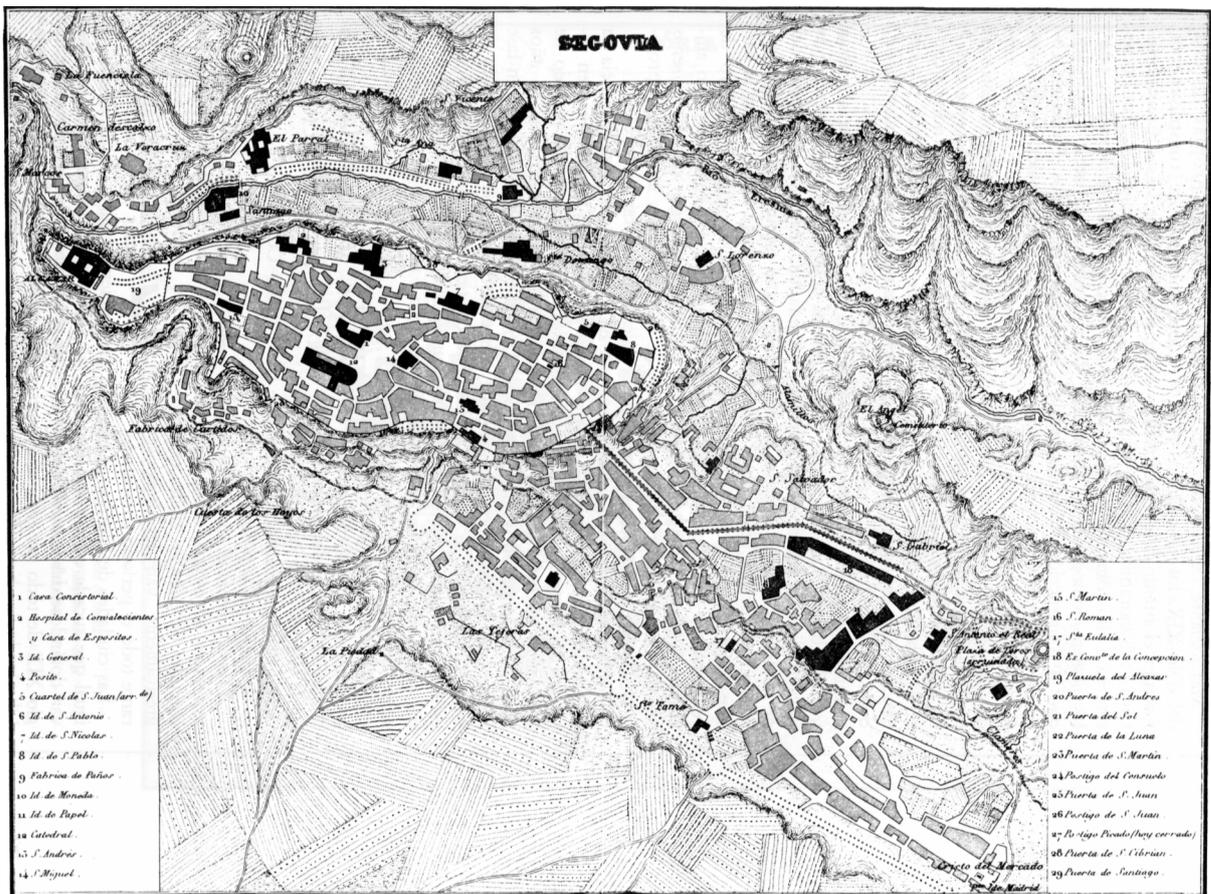


Figura 28. Segovia en el siglo XIX.

7. Intervención de los agentes sociales en la construcción de la ciudad

La ciudad es un producto físico y social de unas funciones predominantes a través del tiempo y de unos agentes sociales que intervienen constantemente sobre ella. Ahora se trata de que aplique a su localidad lo que ha estudiado en este sentido. Para facilitar su tarea, le recomendamos que se ajuste a las cuestiones e indicaciones que se le formulan a continuación y que consiga información de la historia de su ciudad recurriendo a publicaciones locales y la prensa diaria.

- a) Indique como intervienen los poderes públicos en la creación en general de la ciudad y como lo han hecho en el caso concreto de la localidad en la que usted reside. Preste especial atención a su repercusión en la forma en que se produce la expansión de su ciudad.
- b) Explique mediante ejemplos concretos la intervención de los propietarios del suelo, los promotores e inmobiliarias, los dueños de los medios de producción y los ciudadanos en la construcción de cualquier la ciudad y en la localidad en la que usted reside.
- c) Consiga información de asociaciones vecinales de su localidad y haga una exposición de sus acciones. Indique, a la vez, a qué otros agentes sociales se enfrentan de manera más frecuente en la construcción y utilización de la ciudad, y justifique de manera razonada sus comportamientos.
- d) Comente de qué manera repercuten los distintos agentes sociales en la creación de viviendas. Señale los principales problemas de vivienda en su localidad y la actitud de los diferentes agentes sociales de la ciudad respecto a esos problemas.

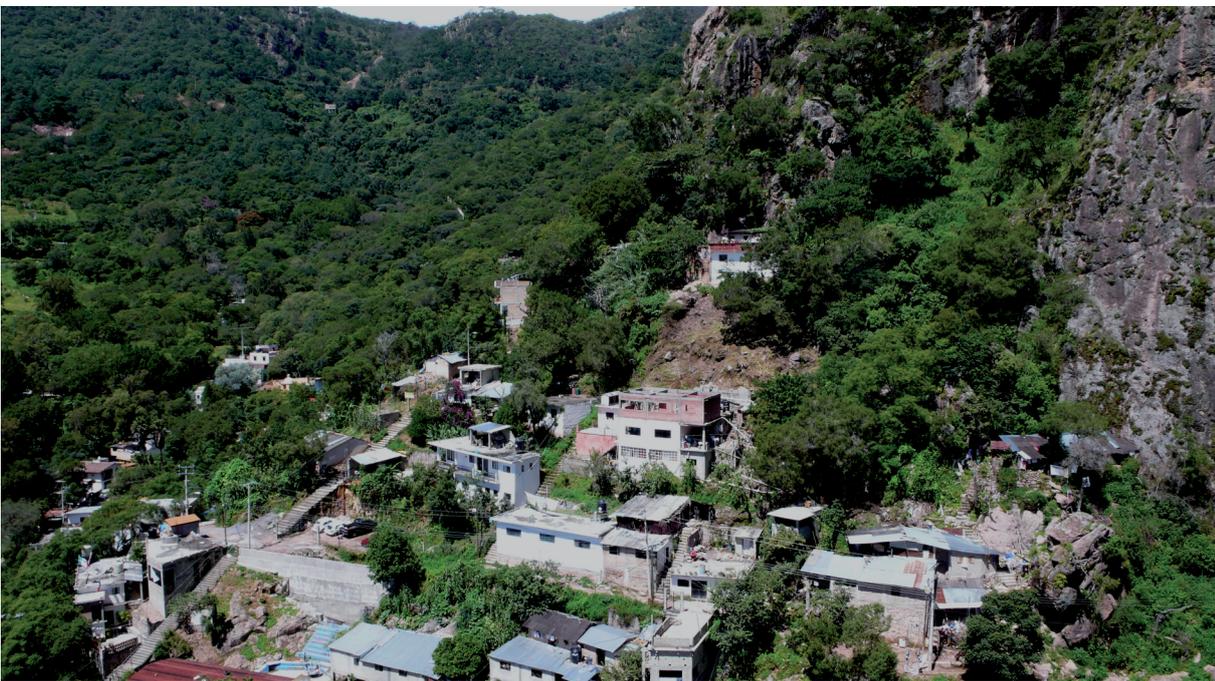


Foto: M. A. Zárate

Figura 29. Viviendas informales y en situación de riesgo en Taxco (México).

VIII. BIBLIOGRAFÍA

- ALOMAR, G. (1947): *Teoría de la ciudad: ideas fundamentales para un urbanismo humanista*. Ed. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.
- ANDRÉ, Y., BAILLY, A. y otros (1989): *Représenter l'espace*. Ed. Anthropos, París.
- ASCHER, E. (1995): *Métapolis*. Ed. Odile Jacob, París.
- AYMONINO, C. (1981): *El significado de las ciudades*. Ed. Blume, Madrid.
- BENEVOLO, L. (1993): *La ciudad europea*. Ed. Crítica, Barcelona.
- BOYER, J. C. (2003): *Les villes européennes*. Ed. Hachette, París.
- BORJA, J. y MUXI, Z. (2003): *Espacio público. Ciudad y ciudadanía*. Ed. Selecta, Barcelona.

- BRUNET, R. (1990): *Géographie universelle: Nouveaux mondes*. Ed. Hachette, París.
- BURKE, G. (1976): *Townscapes*. Ed. Penguin, Hardmonsworth.
- CAMPOS VENUTTI, G. (1982): *Urbanismo y austeridad*. Ed. Siglo XXI, Madrid.
- CAPEL, H. (1975): *Capitalismo y morfología urbana en España*. Ed. Los Libros de la Frontera, Barcelona.
- CASTELLS, M. (1974): *La cuestión urbana*. Siglo XXI, Madrid.
- CLARK, D. (1999) 2.^a ed.: *Urban World / Global City*. Ed. Routledge, London and New York.
- CONZEN, M.R.G. (1960): «Alnwick: a study in town plan analysis». En *Transactions*, Institute of British Geographers, 27, págs. 1-122.
- DICKINSON, R. E. (1950): *The West European City*, London.
- DOXIADIS, C.D. (1970): *Man's movements and his settlements*. Ekistics, vol. 29.
- DOWNES, R. M. (1970): «Geograph space perception: past approaches and future prospects». En *Progress in Geography*, vol. 2, Ed. Edward Arnold, London, págs. 68-108.
- EMRYS JONES (1992): *Metrópolis*. Ed. Alianza Editorial, Madrid.
- ESTÉBANEZ, J. (1989): *Las ciudades. Morfología y estructura*. Ed. Síntesis, Madrid.
- ESTÉBANEZ, J. (1995): «Transformaciones recientes y repercusiones en los espacios metropolitanos». *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, n.º 15.
- FERNÁNDEZ GÜELL, J. M. (1997): *Planificación estratégica de las ciudades*. Ed. Gustavo Gili, Barcelona.
- FRIEDMANN, J. (1964): «Regional development and planning», n.º 2 del vol XXX, *Journal of the American Institute of Planners*, mayo.
- GERVAIS-LAMBONY, Marie Anne (dir.) (2001): *Les très grandes villes*. Éditions Atlande, Neuilly.
- HALL, P., CAMPOS, G., CASTELLS, M. y otros (1985): *Metrópolis, Territorio y Crisis*. Asamblea de Madrid / Alfoz.
- HARDOY, J. E. y SATTERTHWAITE, D. (1987): *Las ciudades del Tercer Mundo y el medio ambiente de la pobreza*. Ed. G.E.L, Buenos Aires.
- HIRSCHMAN, A. (1958): *The strategic of economic development*. Ed. Yale University Press, New Haven.
- IBARRA, P. y GRAU, H. (2008): *La red en la ciudad. Anuario de movimientos sociales*. Ed. Plaza, Barcelona, 277 págs.
- JEHEL, G. y RACINET, PH.. (1999): *La ciudad medieval: del Occidente cristiano al Oriente musulmán (s. X-XV)*.
- LACOSTE, Y. et alter (1977 y 1988): Números especiales sobre el paisaje. En *Rev. Hérodote*, n.º 7 y 44.
- LAVEDAN, P. (1936): *Géographie des villes*. Ed. Gallimard, París.
- LASSWELL, H. (1979): *The Signature of Power*. Ed. Transaction Books, New Broonswick.
- LEVY, A. (1966): *Psychologie sociale*. Ed. Dunod, París.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1994): «Programas de actuación urbanística, planes parciales y proyectos de urbanización». *La práctica del planeamiento urbanístico*, Moya González, L, (ed.). Ed. Síntesis, Madrid.
- MAZÓN, T. (1997): *Introducción a la Planificación Urbana*. Ed. Aguaclara, Alicante.
- MENANTEAU, J. (1994): *Les banlieues*. Ed. Le Monde, París.
- MONCLÚS, F. J. (ed) (1998): *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*. Ed. CCCB, Barcelona
- MORRIS, A. E. J. (1972): *History of Urban Form*. Ed. Godwin, London.
- MOYA, Luis (Ed.) (1994): *La práctica del planeamiento urbanístico*. Ed. Síntesis, Madrid.
- MUÑOZ, F. (2008): *Urbanización: paisajes comunes, lugares globales*. Ed. Gustavo Gili, Barcelona.
- MYRDAL, G. M. (1957): *Economic Theory and thr Under Developed Regions*. London.
- PELLETIER, J. et DELFANTE, CH. (1989): *Villes et urbanisme dans le monde*. Ed. Masson, París.
- RACIONERO, L. (1981): *Sistemas de ciudades y ordenación del territorio*. Alianza Universidad.
- RELPH, E. (1976): *Place and placelessness*. Ed. Pion, London.
- REPS, J. W. (1965): *The Making of Urban America*. Ed. Princenton University Press, Princenton.
- ROSSI, A. (1981, 5.^a ed.): *La arquitectura de la ciudad*. Ed. Gustavo Gili, S.A., Barcelona.

- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (1999): *Introducción al Urbanismo. Conceptos y métodos de la planificación urbana*. Ed. Alianza Editorial, Madrid.
- SEGRE, R. (1988): *Arquitectura y urbanismo moderno. Capitalismo y Socialismo*. Ed. Arte y Cultura, La Habana.
- SMAILES, A. (1966): *The Geography of the Towns*. Ed. Hutchinson, London.
- SOJA, E. W. (2008): *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Ed. Traficantes de Sueños, Madrid
- STRETTON, H. (1985): *Planificación urbana en países ricos y países pobres*. Ed. Fondo de Cultura Económico, México.
- VINUESA, J. y VIDAL, M. J. (1991): *Los procesos de urbanización*. Ed. Síntesis, Madrid.
- TALATCHIAN, M. (1999): *Moscou et les villes nouvelles de sa région, évaluation comparative avec l'agglomération parisienne*. Ed. L'Harmattan, Paris.
- TERÁN, F. (1982): *El problema urbano*. Ed. Salvat, Barcelona.
- (1982): *Planeamiento urbano en la España Contemporánea (1900-1980)*. Ed. Alianza Editorial Madrid.
- ZÁRATE MARTÍN, M. A. (1984): *El mosaico urbano. Organización interna y vida en las ciudades*. Ed. Cincel, Madrid.
- (1991): *El espacio interior de la ciudad*. Ed. Síntesis, Madrid.
- (1992): «Teoría y práctica de la rehabilitación en España». *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, Tomo CXXVIII, págs. 321-359.
- (1996): *Ciudad, Transporte y Territorio*. Ed. UNED, Madrid.
- (2000): «Toledo, Ciudad Patrimonio de la Humanidad». En *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*. Tomo CXXXVI, págs. 137-184.
- (2003): *Efectos de la globalización en la región urbana de Madrid*. Ed. UNED, Madrid.
- (2005): «Lógicas globales en la organización del territorio madrileño». En *Geographicalia*, n.º 46, 2005, págs. 5-20.
- (2006): «Medio siglo de cambios en los centros urbanos españoles». En *Estudios Geográficos*, n.º 260, 2006, págs. 283-315.
- (2006): «Las ciudades españolas en la Era de la globalización». En *El espacio geográfico español y su diversidad*. Ed. Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, págs. 91-131.
- (2007): «Toledo. Planeamiento y especulación en ciudades históricas». En *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*. Vol. 27 n.º 2.