

TEMA 10: *El proceso de urbanización en el planeta. Repercusiones ambientales y socioeconómicas.*

Autora: Candida Gago

Esquema:

1. Introducción.
2. El fenómeno urbano, concepto. Magnitud del proceso de urbanización del planeta y sistema de ciudades. El papel del urbanismo.
 - 2.1. La ciudad, el concepto de lo urbano.
 - 2.1.1. El proceso de urbanización del planeta.
 - 2.1.2. Las funciones de la ciudad.
 - 2.1.3. Morfologías de los sistemas urbanos y modelos explicativos de la organización espacial de los asentamientos.
 - 2.2. El urbanismo.
3. La ciudad en el pasado.
 - 3.1. Las primeras ciudades.
 - 3.2. Las ciudades clásicas.
 - 3.3. La ciudad medieval.
 - 3.4. La ciudad en la edad moderna.
 - 3.5. La ciudad en la era industrial.
4. La ciudad en el presente.
 - 4.1. Características de la ciudad actual. La ciudad post-industrial.
 - 4.2. La ciudad y el desarrollo económico.
 - 4.2.1. Las ciudades de los países desarrollados.
 - 4.2.2. Las ciudades de los países subdesarrollados.
5. El caso español.
6. Repercusiones medioambientales y socioeconómicas.
 - 6.1. Repercusiones medioambientales.
 - 6.2.1. La contaminación.
 - 6.2.2. El tráfico.
 - 6.2.3. El centro histórico.
 - 6.2. Repercusiones socioeconómicas.
 - 6.2.1. Efectos sobre el ser humano.
 - 6.2.2. La especulación.
 - 6.2.3. La necesidad de recursos.
7. Referencias bibliográficas y documentales.

1. INTRODUCCIÓN.

El estudio del proceso de urbanización obliga a prestar atención a la investigación del pasado y a la vez al análisis del presente. Las ciudades han evolucionado paralelamente al ser humano pues, a fin de cuentas, han constituido, junto a la naturaleza, su entorno de vida. Las ciudades más antiguas aparecieron en Mesopotamia. Posteriormente, el proceso continuó su desarrollo, acelerándose en el siglo XIX. Fue de mano de la revolución industrial como la ciudad comenzó una expansión sin precedentes hasta el momento; pero desde mediados de la década de los años setenta, en los países desarrollados se han producido cambios en las condiciones sociales y económicas que han alterado la evolución de la urbanización; a este modelo se le ha aplicado el término de sociedad postindustrial, y ha alterado el concepto de lo urbano pues las variables organizativas ya no son la industria y el comercio tradicional, sino más bien los modernos sistemas de transporte y comunicaciones y los servicios avanzados. En la actualidad la terciarización es el factor principal de urbanización, y las actividades de servicios determinan el crecimiento de las áreas metropolitanas y de las ciudades medias y pequeñas.

La ciencia geográfica, a través de la Geografía Urbana, al tratar el fenómeno urbano y el proceso de urbanización del planeta aborda dos tipos de investigaciones, el estudio de los sistemas de ciudades, y del espacio interior de la ciudad, centrado en las morfologías y estructura. En primer lugar resulta necesario analizar cómo se distribuyen los asentamientos en el territorio, sus jerarquías y funciones, pues todos estos aspectos son indicadores indiscutibles de la vertebración y organización territorial. Entendemos por un sistema de ciudades a un conjunto de asentamientos interrelacionados, con relaciones de carácter estático (localizaciones relativas de cada asentamiento respecto al resto) y de carácter dinámico (flujos e intercambios de todo tipo entre los elementos del sistema). En segundo lugar, es necesario analizar los procesos de crecimiento y organización interna de las ciudades, no sólo en sus aspectos morfológicos, sino también en lo que respecta a las condiciones y calidad de vida de sus habitantes; en este sentido a los planteamientos geográficos (crecimiento urbano y establecimiento de un sistema de ciudades más o menos coherente, morfologías urbanas) debe sumarse los conceptos y planteamientos del urbanismo, donde se analizan los modelos de diseño e intervención en la ciudad tendentes a mejorar la organización urbana y las condiciones medioambientales de sus habitantes.

Las transformaciones urbanas reflejan la evolución histórica y funcional de los territorios y también los criterios artísticos de cada época: los edificios más emblemáticos de cada ciudad han respondido casi siempre al canon estético que ha dominado en cada momento histórico.

Junto a esta perspectiva temporal, el estudio de lo urbano tiene también una proyección de tipo funcional. La ciudad se convierte en el centro económico, cultural y social de la región en la que está situada y a la que, frecuentemente, articula. Por otro lado, la ciudad también establece un sistema de relaciones con las demás concentraciones urbanas próximas, de tal forma que, como veremos más adelante, se forman redes de ciudades ordenadas a veces jerárquicamente y, en otras ocasiones, en un plano de igualdad.

La trascendencia de la ciudad en el mundo contemporáneo ha llegado a alcanzar tal magnitud que se ha calificado a la sociedad actual como una sociedad esencialmente urbana. Además hoy en día el proceso de urbanización se caracteriza por la creciente concentración de la población en grandes urbes, conocidas como mega-ciudades cuyo número se ha incrementado exponencialmente desde la mitad del s.XX.

2. EL FENÓMENO URBANO, CONCEPTO. MAGNITUD DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN DEL PLANETA Y SISTEMAS DE CIUDADES. EL PAPEL DEL URBANISMO.

2.1. La ciudad, el concepto de lo urbano.

Es difícil definir el concepto de lo urbano, pues en él se mezclan conceptos cuantitativos (tamaño de población) con formas de vida. Físicamente, la ciudad es un espacio que responde a unas características determinadas de tipo cuantitativo: número de habitantes (las medidas demográficas varían en cada país, en el caso de España una población es considerada ciudad a partir de los 10.000 habitantes, entre 2.000 y 9.999 son sem.-urbanos aquellos asentamientos en los que menos de la cuarta parte de la población activa trabaja en el sector primario).

También hay que utilizar criterios cualitativos para definir lo que es una ciudad, es decir, hay que prestar atención a las características de estas concentraciones. Estaríamos hablando de formas de vida, carácter de las actividades productivas, morfología, evolución histórica de la ciudad y funciones de dicha ciudad. En general, podríamos decir que un espacio es urbano cuando responde a unos determinados criterios de

concentración de la población y cuando en él predominan las actividades no agrarias. Además, hay otros aspectos que diferencian al ámbito urbano del ámbito rural. Por un lado, habría que hablar de las relaciones sociales. Este concepto sociológico hace referencia a la mayor heterogeneidad y movilidad social de las ciudades, así como al carácter más variado e innovador de las relaciones sociales urbanas. Por otro, haremos mención a las funciones de la ciudad, cuestión que merece un tratamiento más detallado.

2.1.1 El proceso de urbanización del planeta

Hay dos criterios para definir el término urbanización; el más utilizado es el demográfico, que define la urbanización como el aumento de la población que reside en ciudades, no sólo en términos absolutos, sino también en relación con la población que reside en el medio rural; entendido así, el proceso de urbanización equivale a un aumento de la proporción de habitantes que reside en la ciudad, respecto a la que reside en el campo. El segundo criterio es socio-económico, y relaciona la urbanización con los cambios sociales y económicos inherentes a las transformaciones tecnológicas y organizativas; en este sentido, este segundo criterio es más cualitativo y está ligado a la industrialización y mucho más específicamente a la terciarización, porque la ciudad moderna constituye una modalidad de organización que fomenta la eficiencia económica.

Los expertos señalan que históricamente ha existido cierta correlación entre crecimiento económico e incremento de la urbanización; en 1800 la tasa de urbanización de la población mundial era sólo de un 3,4%; en 1900 pasa a un 13,6% y en 1950 se alcanzó el 29,1%. En la actualidad la proporción de población rural y urbana está casi igualada a escala planetaria; en 2007, según Naciones Unidas (World Urbanization Prospects, the 2007 Revision), la población urbana ascendía a casi 4.000 millones de personas, lo que supuso un 49,4% de la población mundial. Para la ONU, en el año 2010 la concentración de población en las ciudades del mundo, un 51,6%, ya era superior a la de los ámbitos rurales y en 2015 la población urbana llegará a casi un 54% (53,9%). No obstante, existen importantes diferencias entre grandes regiones continentales y grupos de países. Las regiones continentales más urbanizadas son América del Norte y América Latina y Caribe con un 82% y 79% de población urbana respectivamente; también se sobrepasa el 70% de población urbana en Oceanía y Europa. Por el contrario, en África no se alcanza el 40% de población urbana y en Asia ésta cifra ronda el 44%.

Por otra parte, la tendencia en el crecimiento urbano se ha invertido, y precisamente los continentes menos urbanizados, África y Asia, son los que presentan actualmente unas tasas de crecimiento urbano más importantes, superiores en ambos casos al 1,2%. Además el proceso de urbanización en la actualidad es paralelo a la proliferación de las grandes megalópolis, que se han multiplicado sobre todo en los países en vías de desarrollo.

Población urbana. Total y % respecto al total. Proyecciones ONU para 2015.

	% población urbana respecto al total
Mundo	53,9
Países desarrollados	78,8
Países menos desarrollados	46,0
África	39,2
Asia	44,4
América Latina y Caribe	78,8
América del Norte	82,0
Europa	72,2
Oceanía	70,7

Fuente: Department of Economic and Social Affairs, Population Division, *World Urbanization Prospects*.

Crecimiento de la población urbana por regiones continentales y continentes.

	<i>B. Urban indicators</i>					
	<i>Percentage urban</i>				<i>Urbanization rate (percentage) *</i>	
	<i>1950</i>	<i>1975</i>	<i>2000</i>	<i>2030</i>	<i>1950-2000</i>	<i>2000-2030</i>
Northern America	64	74	77	84	0.4	0.3
Latin America and the Caribbean	41	61	75	83	1.2	0.3
Europe	52	67	75	83	0.7	0.3
Oceania	62	72	70	74	0.3	0.2
África	15	25	38	55	1.9	1.2
Asia	17	25	37	53	1.5	1.3

Note: Major areas are ordered according to the percentage urban in 2000.

Fuente: ONU, World Population Prospects.

*

Tasa de cambio anual media en el periodo.

En efecto, en 1950 en el mundo había un total de ocho ciudades de más de cinco millones de personas, de las cuales sólo Shangai y Buenos Aires pertenecían a países en desarrollo. En 1975 la cifra aumentó a 22, correspondiendo doce de éstas a países no desarrollados. En el año 2000, de las treinta mayores aglomeraciones mundiales, veintiuna pertenecían a América Latina, Asia y África. En el año 2013 la División para la Población de Naciones Unidas contabilizó 84 aglomeraciones urbanas con más de 5 millones de hab., de las cuales el 66% se encontraban en territorios de países del Tercer Mundo.

Este fenómeno hace que en los países en desarrollo las ciudades de grandes magnitudes tengan un peso muy importante en la población urbana total, ocasionándose fenómenos de desarticulación de los sistemas urbanos, con primacías urbanas desmesuradas, centralización de los servicios estatales y desabastecimiento de servicios básicos en las áreas periféricas. Además, el rápido e incontrolado crecimiento de éstos gigantes urbanos genera efectos negativos en el interior de las ciudades como la falta de infraestructuras y servicios básicos, problemas de vivienda, congestión, problemas de salud, etc.

Aglomeraciones Urbanas con más de 5 millones de habitantes.

1950		1975		2000		2015					
Rank	Urban agglomeration (thousands)	Rank	Urban agglomeration (thousands)	Rank	Urban agglomeration (thousands)	Rank	Urban agglomeration (thousands)				
1	New York	12 339	1	Tokyo	19 771	1	Tokyo	26 444	1	Tokyo	27 190
2	London	8 733	2	New York	15 880	2	Mexico City	18 066	2	Dhaka	22 766
3	Tokyo	6 920	3	Shanghai	11 443	3	São Paulo	17 962	3	Mumbai (Bombay)	22 577
4	Paris	5 441	4	Mexico City	10 691	4	New York	16 732	4	São Paulo	21 229
5	Moscow	5 356	5	São Paulo	10 333	5	Mumbai (Bombay)	16 086	5	Delhi	20 884
6	Shanghai	5 333	6	Osaka	9 844	6	Los Angeles	13 213	6	Mexico City	20 434
7	Rhein-Ruhr North*	5 296	7	Buenos Aires	9 144	7	Calcutta	13 058	7	New York	17 944
8	Buenos Aires	5 042	8	Los Angeles	8 926	8	Shanghai	12 887	8	Jakarta	17 268
	TOTAL	54 459	9	Paris	8 885	9	Dhaka	12 519	9	Calcutta	16 747
			10	Beijing	8 545	10	Delhi	12 441	10	Karachi	16 197
			11	London	8 169	11	Buenos Aires	12 024	11	Lagos	15 966
			12	Rio de Janeiro	7 963	12	Jakarta	11 018	12	Los Angeles	14 494
			13	Calcutta	7 888	13	Osaka	11 013	13	Shanghai	13 598
			14	Moscow	7 623	14	Beijing	10 839	14	Buenos Aires	13 185
			15	Bombay (Mumbai)	7 347	15	Rio de Janeiro	10 652	15	Metro Manila	12 579
			16	Seoul	6 808	16	Karachi	10 032	16	Beijing	11 671
			17	Chicago	6 749	17	Metro Manila	9 950	17	Rio de Janeiro	11 543
			18	Rhein-Ruhr North*	6 448	18	Seoul	9 888	18	Cairo	11 531
			19	Tianjin	6 160	19	Paris	9 630	19	Istanbul	11 362
			20	Cairo	6 079	20	Cairo	9 462	20	Osaka	11 013
			21	Milan	5 529	21	Tianjin	9 156	21	Tianjin	10 319
			22	Metro Manila	5 000	22	Istanbul	8 953	22	Seoul	9 918
				TOTAL	195 224	23	Lagos	8 665	23	Kinshasa	9 883
						24	Moscow	8 367	24	Paris	9 858
						25	London	7 640	25	Bangkok	9 816
						26	Lima	7 443	26	Lima	9 388
						27	Bangkok	7 372	27	Bogotá	8 970
						28	Chicago	6 989	28	Lahore	8 721
						29	Teheran	6 979	29	Bangalore	8 391
						30	Hong Kong	6 860	30	Teheran	8 178

Fuente: ONU, World Urbanization Prospects: The 2007 Revision

En relación con el fenómeno de crecimiento urbano, la Geografía proporciona una serie de definiciones para caracterizar a las ciudades de gran tamaño y, a la par, a la organización interna de los aglomerados urbanos. Entre estas destacan:

- **Las áreas metropolitanas.** Áreas urbanas que se han formado alrededor de una ciudad importante al desarrollar ésta una actividad

central que ha vinculado a los núcleos de población próximos y ha generado una red de relaciones entre todos ellos. Las relaciones entre el centro de la ciudad y el área metropolitana suelen estar polarizadas por el área central.

- **Las conurbaciones.** Una conurbación es un continuo urbano, formado por la unión de varios asentamientos separados y autónomos en su fase inicial. Una conurbación no es el resultado del crecimiento centrífugo de una ciudad, sino de la coalescencia de dinámicas de crecimiento autónomas.

- **Las megalópolis.** Una megalópolis vendría a ser una conurbación de enormes proporciones, formada por la unión de ciudades y áreas metropolitanas cuyo atributo fundamental es la extensión e intensidad espacial del fenómeno urbano, que aglutina a ciudades millonarias (normalmente más de cinco millones de habitantes); serían extensiones continuas de ciudades. Los Estados Unidos es el país en el que más pronto se formaron las megalópolis; algunas de ellas son los ejes entre Boston y Washington, entre San Diego y San Francisco y entre Chicago y Pittsburg, etc. En Europa es posible encontrarlas en el área Liverpool-Manchester, en la región de Ruhr en Alemania o en el anillo funcional de Randstad en Holanda. En Japón la zona entre Tokyo y Yokohama constituye una enorme constelación urbana ininterrumpida.

Por otra parte, el fenómeno urbano a escala mundial puede definirse con criterios más cualitativos, valorando sus repercusiones económicas y sociales; el desarrollo de la sociedad de la información ha creado nuevas jerarquías urbanas de orden mundial, continental y supranacional. La sociedad postindustrial ha supuesto el desarrollo del sector cuaternario, que conlleva el fortalecimiento de las infraestructuras de todo tipo así como de los servicios de soporte económico internacional; como consecuencia de ello se ha producido, contrariamente a lo que se podía pensar, una concentración de las actividades rectoras transnacionales en determinadas ciudades que en la actualidad tienen el estatus de **ciudades mundiales**.

Esta centralización opera, al menos en tres niveles; 1.) las denominadas ciudades globales, Nueva York, Londres, Tokio, que contienen un número importante de las sedes de las mayores multinacionales, de las finanzas internacionales y una gran concentración de los medios de decisión financiera y del comercio internacional; 2.) Grandes metrópolis de influencia continental o subcontinental, como Chicago, Los Ángeles, Shanghai, Frankfurt, Sydney, Hong Kong, Singapur, Roma, Madrid, México y Sao Paulo, que también son sedes de importantes corporaciones internacionales a la vez que tienen una influencia rectora

en las economías de los continentes y/o regiones continentales en los que se ubican; 3) centros regionales, como Dublín, Barcelona, Baltimore, Vancouver, Osaka, Auckland, Buenos Aires, donde los fenómenos anteriores se producen en un grado funcional y una influencia territorial inferior.

2.1.2. Las funciones de la ciudad.

Las funciones de una ciudad son el conjunto de actividades que constituyen a la vez la naturaleza urbana de la misma y que determinan su capacidad de influencia sobre el área rural y sobre ciudades menores. Cabe destacar las siguientes:

- **Función residencial.** Se trata de una función esencial, común a todas las ciudades, aunque ésta se materializa en barrios y localizaciones concretas. La función residencial se puede estudiar dependiendo de las características de las viviendas, del grado de concentración de la edificación, de la forma que adopta el espacio urbanizado...
- **Función político- administrativa.** Está en relación con el grado de capitalidad política que ostente una ciudad, desde ser una cabeza comarcal hasta la capital de un Estado. Algunas ciudades fueron concebidas específicamente para ser centros políticos y administrativos: Washington, Brasilia, Versalles.
- **Función comercial.** Desde un punto de vista económico y de vertebración territorial esta función es muy importante, pues la urbe actúa como centro de abastecimiento tanto de la población residente como de aquella que se encuentra en localidades más pequeñas.
- **Función financiera:** Todos los núcleos centrales albergan bancos y otras entidades necesarias para el desarrollo de los negocios (aseguradoras, empresas asesoras, etc.).
- **Funciones industriales.** Muchas ciudades actuales nacieron alrededor de focos industriales, aunque hoy en día las actividades industriales se van relegando a localizaciones fuera de la ciudad; en algunos casos, las ciudades medias y pequeñas continúan dependiendo de una única actividad de carácter industrial.
- **Funciones de transporte.** Algunos núcleos urbanos son importantes nodos de transporte, albergando puertos de gran capacidad operativa, aeropuertos de orden nacional o mundial o estaciones de ferrocarril de carácter central. Además, las ciudades de orden comarcal suelen ser los nexos de unión entre los pequeños pueblos del entorno y las capitales.

- Otro tipo de funciones. Hay ciudades cuya actividad es muy específica, como en el caso de las ciudades vacacionales (Benidorm), las que contienen algún atractivo para la salud (Baden), para el deporte (Chamonix), el estudio (Oxford, Salamanca), o que constituyen lugares de peregrinación (La Meca, Lourdes, Fátima).

2.1.3. Morfologías de los sistemas urbanos y modelos explicativos de la organización espacial de los asentamientos.

Toda ciudad provoca un impacto sobre el área que la circunda, creando relaciones dinámicas. Incluso dentro del ámbito urbano puede hablarse de la configuración de un sistema de relaciones. La ciudad ejerce su influencia en un área más o menos extensa que se manifiesta de las siguientes formas: recepción diaria de trabajadores de estas áreas externas, dependencia de los servicios de transporte, de sanidad, de administración, influjo cultural, etc. Hay ciudades que despliegan una influencia sobre todo el país (las capitales) e incluso sobre otros países. De esta forma, las ciudades ejercen su influencia, originándose interrelaciones entre ellas e influencias cruzadas y sobrepuestas, dando lugar a diferentes sistemas de ciudades.

Normalmente el número y complejidad del sistema de asentamientos aumenta a medida que éstos evolucionan dando como resultado diferentes formas en los sistemas así como procesos de concentración, descentralización y desconcentración.

Un indicador simple pero ilustrativo de la organización de los sistemas urbanos es la densidad de los asentamientos; una característica del sistema urbano europeo es la alta densidad media de ciudades ya que la distancia media entre las mismas (ciudades de más de 10.000 habitantes) es de 16 Km. Esta es una cifra que se sitúa por encima de la que obtiene Asia (29 Km.), un espacio urbanizado de antiguo y de EEUU, donde la distancia entre ciudades mayores de 10.000 habitantes alcanza los 48 Km.

Existen numerosos criterios para clasificar los sistemas urbanos, entre los más utilizados son aquellos que aplican criterios funcionales y los que utilizan criterios morfológicos, describiendo las formas que adoptan las redes urbanas en el territorio.

- Estructuras urbanas dependiendo de las relaciones y **funciones** que se establecen entre los asentamientos:

- ✓ Sistemas monocéntricos primados: una gran ciudad concentra un elevado porcentaje de población y de la economía del sistema. Predominan las relaciones directas y de dependencia con la

ciudad central y están poco desarrollados los niveles urbanos intermedios. Si el tamaño demográfico de la ciudad es muy superior al resto de población urbana del territorio se considera un sistema macrocéfalo; una variedad de éste es cuando hay dos ciudades primadas (Quito y Guayaquil en Ecuador, Roma y Milán en Italia), con lo que se considera un sistema bicéfalo.

- ✓ Sistemas monocéntricos jerarquizados: existen centros intermedios entre la ciudad principal y los núcleos locales, con lo que las relaciones con la ciudad central son indirectas y sólo para un grupo de servicios de orden superior.
 - ✓ Sistemas policéntricos: existen un conjunto de ciudades que se reparten las funciones centrales de orden superior, con lo que se producen influencias cruzadas entre las mismas.
- Estructuras urbanas dependiendo de **criterios morfológicos**. Los sistemas de ciudades y las redes de transporte que las unen adoptan determinadas formas dependiendo de las características físicas del territorio, las funciones que desempeñan, los procesos históricos y culturales por los que han atravesado, entre otros. Las formas más significativas son:
- ✓ Sistemas concentrados: las ciudades se localizan unas muy cerca de otras, dejando el resto del territorio sin asentamientos que proporcionen servicios centrales.
 - ✓ Lineales: las ciudades se distribuyen a lo largo de una línea, que puede ser un río, una costa, o una vía de comunicación.
 - ✓ Anulares: localización a lo largo de una estructura circular, que puede ser una vía de comunicación o un recurso central.
 - ✓ Aglomerados: conurbaciones de ciudades o sistemas metropolitanos, donde hay un continuo urbano, sin interrupción de las funciones y la morfología propia de las ciudades.
 - ✓ Radiales. Organizados de forma radial, a partir de una ciudad, recurso o hito central.
 - ✓ Regulares. Las ciudades se distribuyen regularmente en el territorio al que pertenecen, manteniendo sistemas de influencia similares en la jerarquía de servicios centrales que albergan.
 - ✓ Irregulares: no hay ninguna regularidad en la localización de los asentamientos.

Existen en Geografía una serie de **teorías y modelos** que intentan explicar **la organización espacial de los asentamientos**, su distribución en el espacio y las relaciones con sus “áreas de influencia”.

Los primeros modelos fueron de carácter descriptivo y tenían como objeto explicar teóricamente las regularidades espaciales que se establecían en la localización de los asentamientos y en el tamaño de los mismos; posteriormente los modelos se han ido complicando, multiplicando las variables explicativas y los indicadores para definirlos.

Uno de los primeros modelos es la **Teoría de los Lugares Centrales** enunciada por **Christaller** en 1933 y perfeccionada posteriormente por Lösch; en síntesis señala que hay una relación lógica entre el tamaño, número y distribución espacial de las ciudades cuya función principal es ser el centro de abastecimiento de bienes y servicios del territorio; según los planteamientos de Christaller y Lösch el sistema de asentamientos es jerárquico, y tiene diferentes niveles, dependiendo de la población (tamaño) y funciones que desempeñan las ciudades; esta teoría se traduce en que existen regularidades en el tamaño, la distancia y la especialización funcional; a cada ciudad le corresponde un área de influencia hexagonal cuya extensión viene determinada por el grado de importancia de los servicios que alberga; las áreas hexagonales correspondiente a servicios básicos se circunscriben dentro de áreas hexagonales mayores, correspondientes con ciudades de influencia territorial mayor.

Otro de los modelos más conocidos y utilizados es el de la **regla rango-tamaño (R_n)**, donde el rango se define como el lugar que ocupa una ciudad por su volumen poblacional en un sistema espacial de ciudades determinado. Según este modelo, lo deseable es que el sistema de ciudades según tamaño se adapte a una función matemática a partir de la cual se puede apreciar si se trata de un sistema equilibrado (cuanto el tamaño de las ciudades se adapte más a la función) o desequilibrado (cuanto el tamaño de las ciudades se aparte más de la función). La función más utilizada, es $P_n = P_1/R_n$ en donde P_n es la población de un orden n , P_1 la población de la ciudad mayor, y R_n el rango que ocupa una determinada ciudad. La interpretación de los resultados surge de la comparación entre los resultados reales (tamaños de las ciudades con un rango determinado) y los resultados ideales (aplicación de la función a partir de la población de la ciudad mayor).

Estos modelos se han ido perfeccionando con el desarrollo de la informática, efectuándose en la actualidad clasificaciones estadísticas (análisis multivariante), donde se mezclan criterios de tamaño demográfico, especialización funcional y rango del servicio central, extensión del área de influencia y grado de interrelación e importancia de los flujos, entre otros.

2.2. El urbanismo.

Se denomina urbanismo a aquellos planes y acciones deliberadas sobre la realidad urbana mediante estrategias a corto o medio plazo. El objetivo de estas estrategias es la organización del desarrollo y la expansión de la ciudad en un sentido tanto espacial como temporal. Aunque algunas de las ideas que veremos a continuación se comentarán también más adelante, sería conveniente hacer un breve repaso a las principales tendencias del urbanismo.

Ya desde el inicio del siglo XIX, el deterioro de las condiciones de vida de las ciudades industriales (hacinamiento, suciedad, etc.) dio lugar a muchas críticas. Una parte de estas críticas se manifestó en forma de proyectos reformistas, totalmente utópicos que fracasaron reiteradamente. Tal fue el caso de las ciudades ideales de Robert Owen, Charles Fourier, Cabet, Richardson, etc. Owen fue un industrial procedente de la clase trabajadora que ideó en 1817 un tipo de concentración urbana basada en comunidades reducidas y dedicadas a la producción. Por su parte, Fourier describió en la década de los veinte del mismo siglo su proyecto del falansterio: un gran edificio que ubicaría a unas 1.620 personas que realizarían allí su trabajo. Cabet publicó en 1840 su novela *Viaje a Icaria* que tuvo un gran éxito. Richardson gozó del mismo éxito con su libro *Hygeia* (1876), en el que, al igual que Cabet, planteaba utopías comunitaristas.

Pero pese al fiasco de estos planes, se afianzó en el urbanismo una cada vez más amplia preocupación por la higiene en la ciudad. Al margen de estos proyectos utópicos, las ciudades burguesas del XIX conocieron planes de mejora que las engrandecieron, como sucedió con las reformas del París de Napoleón III llevadas a cabo por Haussmann, o las más modestas acciones del ensanche barcelonés por Ildefonso Cerdá. Otros proyectos fueron la ciudad lineal de Arturo Soria o la ciudad-jardín de Howard (1898), que pretendía contener el crecimiento urbano con un cinturón de pequeñas ciudades rurales.

Con la llegada del siglo XX, la arquitectura empieza a desarrollar criterios funcionales. Fue la escuela creada por Walter Gropius, Bauhaus, la que ideó los primeros proyectos que organizaban el espacio en función de las necesidades sociales. Se impuso el bloque alto por consideraciones económicas, estéticas, funcionales e higiénicas. El mismo tipo de intereses guiaron la obra de Le Corbusier, quien además quiso integrar aquellas grandes construcciones geométricas entre la vegetación. En 1943, dio a conocer la “Carta de Atenas”, en la que exponía las tendencias principales de la arquitectura moderna, haciendo hincapié en la zonificación o especialización funcional de las distintas

áreas de la ciudad. Otros proyectistas han insistido en ideas como la ciudad comunitaria, en la que la unidad vecinal sería el elemento básico. Las ciudades de nueva creación responden a planes que priman los grandes espacios abiertos en los que la utilización del vehículo es primordial, la zonificación y la simplicidad y claridad de las formas. Brasilia es, quizá, el ejemplo más representativo.

3. LA CIUDAD EN EL PASADO.

A continuación nos dedicaremos a analizar el proceso de urbanización a lo largo del tiempo. La urbanización no ha seguido las mismas pautas en todo el planeta, desde luego, pero hay una serie de elementos comunes que la han favorecido, elementos que han interactuado para dar lugar a la ciudad: razones geográficas, demográficas, económicas y políticas han sido las causantes del proceso de urbanización en el planeta.

3.1. Las primeras ciudades.

Se ha buscado el origen de la ciudad en razones de tipo ambiental: lugares especialmente propicios por la abundancia de agua, un clima favorable y un suelo fértil serían los focos de las primeras ciudades. Los estudiosos del fenómeno urbano han creído encontrar estas condiciones en el Próximo Oriente, y han señalado que, posteriormente, el hecho urbano se generalizaría por difusión. Esta teoría puede ampliarse con otras apreciaciones no menos importantes.

En efecto, las condiciones medioambientales fueron fundamentales para que se produjera el surgimiento de la ciudad, pero no sólo por el hecho de que una comunidad pudiera dedicarse a la agricultura y mantenerse, sino por que además fuera capaz de generar excedentes. Si se daba esta situación, parte de la población podría trabajar en tareas no agrarias (fabricación de utensilios, defensa, funciones religiosas); de esta forma, la sociedad se fue haciendo más compleja. Por otra parte, la producción de excedentes permitiría el intercambio con otros grupos, iniciándose el comercio, y, desde luego, el enfrentamiento bélico. Por lo que respecta a las funciones religiosas antes mencionadas, habría que señalar incluso que ha habido ciudades que han surgido alrededor del hecho religioso. El ejemplo más claro de este tipo de ciudades se observa en el paso al sedentarismo de algunas poblaciones islámicas. El predominio de los oficiantes religiosos en estas sociedades es muestra de las primeras diferencias sociales, y el hecho de que fueran ellos quienes gestionaban el uso de los excedentes, prueba la importancia de éstos (los excedentes) para el proceso de urbanización, pues permitieron la especialización en el trabajo y el intercambio comercial.

La localización de las primeras ciudades no es única, sino muy variada y dispersa. Mesopotamia contiene restos de las más antiguas entre los ríos Tigris y Éufrates (civilizaciones asiria y caldea). Los valles del Nilo (Tell-el-Amarna y Kahún) y del Indo (Harappa y Mohenjo-Daro), el valle del río Amarillo en China, el Mediterráneo oriental (Creta) también conocieron ciudades que pueden ser datadas entre el tercer y el segundo milenio antes de Cristo. Más recientes (del primer milenio antes de Cristo) son los restos de las primeras ciudades del continente americano pertenecientes a las culturas maya y azteca.

3.2. Las ciudades clásicas.

Los fenicios construyeron sus ciudades en los márgenes de las costas mediterráneas. Su vida, que giraba alrededor del comercio, hizo de sus ciudades auténticos centros de intercambio. Una de las más destacadas fundaciones fenicias fue Cádiz. Por su parte, las ciudades griegas de los siglos VI y V a.C. nacieron sin un orden geométrico. La novedad más importante fue que incorporaron dos elementos hasta ese momento no utilizados: el ágora y la acrópolis. Ésta última correspondía al área dedicada a los dioses. El ágora, centro de reunión y discusión ciudadana, era la expresión de una nueva forma de organización política y social. El desorden urbanístico de las ciudades-estado no se repitió en las colonias fundadas por los griegos, pues en ellas, al tratarse de zonas de nueva población, la construcción se hacía ex novo según una planificación regulada. En la época helenística, este modelo de ordenación urbana se impuso en todas las fundaciones griegas. El modelo ortogonal se componía de una serie de manzanas en las que se insertaban viviendas unifamiliares con atrio.

Los romanos se vieron ampliamente influidos por los griegos, pero también por los etruscos, de quienes tomaron la idea de que el plano de la ciudad se organizara alrededor de dos grandes vías que se cruzasen (el cardo y el decumano). Así levantaron sus campamentos militares, muchos de los cuales se convirtieron en ciudades (Estrasburgo, Colonia, León, Viena, Turín). Otras poblaciones fueron construidas como ciudades y sirvieron de cabeza de puente para la expansión del Imperio (Londres, París, Barcelona). El periodo romano fue la época de mayor florecimiento de las ciudades. Aparte de la organización ortogonal, las ciudades romanas contaban con otros elementos muy característicos, como el foro (el centro ciudadano, comercial y religioso), el abastecimiento de aguas (acueductos), las comunicaciones (calzadas, puentes), la edificación en altura. Roma, la capital del Imperio, contaba con otros muchos servicios como bibliotecas, termas, teatros, anfiteatros, circos, baños públicos, etc.

3.3. La ciudad medieval.

Tras la caída del Imperio romano, la vida urbana se resintió: la dispersión de la población y el regreso al campo fueron los caracteres de esta época feudal. Los castillos (y en ocasiones los monasterios) se convirtieron en centros aglutinantes de construcciones urbanas en forma anillos concéntricos. Ya entrado el primer milenio después de Cristo, el caserío va independizándose poco a poco, logrando una mayor autonomía de gobierno y dedicándose al comercio. De este modo, se fue consolidando la ciudad burguesa, cuyo crecimiento se produjo sin plan previo, a medida que se necesitaba. Característica muy destacada de la ciudad medieval fueron las murallas que la cercaban. Por lo que respecta a los servicios urbanos, puede decirse que éstos eran casi inexistentes.

La bastida es otro modelo de ciudad medieval. Trazada según planos regulares (para la explotación de nuevos territorios), la bastida se diferenciaba de las ciudades clásicas en el tipo de edificación. Ejemplos de bastidas son Carcassone en Francia o Briviesca en España. Por otra parte, la ciudad hispano-musulmana dejó una huella imborrable en el urbanismo español. Su organización es totalmente discontinua, el espacio está fragmentado, las calles son tortuosas y a veces están cortadas. Los núcleos musulmanes de Sevilla, Toledo, Córdoba o Granada son buen ejemplo de ello.

3.4. La ciudad en la edad moderna.

En el periodo que nos ocupa, la evolución de la ciudad estará determinada por dos condicionantes. El primero de ellos fue el triunfo del estado sobre la ciudad. Con el reforzamiento del poder estatal, la autonomía municipal fue desapareciendo. Arquitectónicamente, se manifestó en la construcción de magníficos palacios y grandes plazas. El segundo fue el aumento de la población, que obligó a extender las ciudades.

Durante el siglo XV, aumentó considerablemente la reflexión acerca de la ciudad y los proyectos para construir ciudades ideales en función de criterios relacionados con la estética y la salubridad (ausentes en la ciudad medieval). Los arquitectos Alberti (autor de los *Diez libros de arquitectura*, 1449) y Averulino (cuyo modelo de ciudad se llamó Sforzinda, y se basó en el orden geométrico), o los polifacéticos Leonardo da Vinci y Durero fueron algunos de estos teóricos renacentistas. Sin embargo, pocas de estas innovaciones se llevaron a la práctica, salvo la apertura de calles y plazas y el embellecimiento de

algunas áreas, entre las que destaca la plaza de San Marcos de Venecia y las obras comenzadas en Roma por el papa Sixto IV. También de las mismas fechas, y siendo concentraciones urbanas nuevas, las ciudades fundadas por los españoles en América (295 de 1492 a 1630) siguieron un modelo de cuadrícula en el que la plaza mayor se convertía en el centro de la actividad urbana.

En los siglos XVI y XVII, la ciudad europea giró alrededor de lo que se ha llamado urbanismo barroco. Su concepción de la ciudad es la de un conjunto que ha de estar unificado estilísticamente, y en el que tienen una importancia primordial la perspectiva y el efecto visual, facilitados por la introducción de la línea recta con larga proyección. La construcción de este tipo de estructuras y de los edificios que llevaban aparejados, requerían, obviamente, grandes desembolsos económicos que sólo un estado podía afrontar. De este modo, ciudades como Roma o París se convirtieron en la expresión del poder del papado en el caso de Roma y del poder real en el de París. Por lo que se refiere a esta última, al Barroco corresponden las grandes construcciones de la ciudad: las Tullerías, los Campos Elíseos, la Plaza de la Concordia y el palacio de Versalles (1671). Roma vio levantarse en esta época las plazas de San Pedro y del Pueblo. También a este periodo corresponde la creación de San Petersburgo, impulsado por el zar Pedro I. En España, el urbanismo barroco se plasmó en el Madrid de Carlos III y en la creación de Aranjuez en 1750.

3.5. La ciudad en la era industrial.

La gran transformación de la ciudad se produjo en el siglo XIX. El impacto que el proceso de industrialización causó en las ciudades fue enorme pues afectó a muy diversos ámbitos. En un principio, las fábricas se situaron cerca de los ríos (explotación de la energía hidráulica), pero a medida que se iba necesitando más mano de obra y más infraestructuras de distribución y consumo, las industrias se acercaron a la ciudad. Fue en ese momento cuando se produjeron los más importantes cambios. Por un lado, se hizo obligatorio construir enclaves para facilitar los transportes, y así surgieron las estaciones ferroviarias, el engrandecimiento de los puertos, la construcción de canales, zonas de almacenamiento, etc. Por otro lado, la industrialización provocó importantes movimientos migratorios: atrajo gran cantidad de población hacia las ciudades, despoblando las áreas rurales. Esta nueva población se vio obligada a instalarse en espacios muy poco habitables, con un elevado grado de hacinamiento e insalubridad.

Todas estas transformaciones hicieron crecer a la ciudad, y fue necesario dotarla de redes de transporte público urbano. Además, dado el empeoramiento del nivel de vida en el interior, las clases más pudientes trasladaron sus residencias a la periferia. Fue la época de la construcción de los ensanches (de Ildefonso Cerdá), de las ciudades jardín (según las ideas del ya mencionado E. Howard), o la ciudad lineal de Arturo Soria. Años antes, y ante la preocupación por las condiciones de vida de los obreros, los reformistas utópicos habían diseñado ciudades ideales: Robert Owen, François Fourier (creador de los falansterios), etc. Por lo que se refiere a este momento, Howard, en su libro *Mañana. Un camino pacífico para una reforma real* (1898) y la reedición *Ciudades jardín del mañana* (1920), expuso su plan de la ciudad jardín, que consistía en un núcleo central rodeado de campo del que saldrían avenidas recorridas por ferrocarriles, que su vez finalizarían el recorrido en otros núcleos de población. Los planes de Howard tuvieron gran éxito en Inglaterra, donde en 1903 se construyó la primera ciudad según estas características: Letchworth. El español Arturo Soria y Mata presentó su proyecto de ciudad lineal en 1882. Desde su punto de vista, las principales rutas del transporte debían ser elemento que articulase las ciudades. Las viviendas habrían de situarse a lo largo de estas vías de comunicación, y habrían de estar intercaladas por espacios verdes. Ambos proyectos, y en especial el de Arturo Soria, fueron tan sólo parcialmente llevados a la práctica.

4. LA CIUDAD EN EL PRESENTE.

4.1. Características de la ciudad actual. La ciudad post-industrial.

A comienzos de la década los años sesenta en los países desarrollados, y en los ochenta en los subdesarrollados, empezó a tomar forma la llamada ciudad post-industrial. Tal denominación alude a la transformación económica urbana que ha supuesto el predominio del sector terciario sobre cualquier otra actividad. La industria se ha alejado de la ciudad y en el centro de ésta se ha constituido el CBD (Central Business District), *city* o área de negocios, que es la zona que reúne la mayor intensidad de actividades especializadas del sector terciario. Ya se ha señalado que la sociedad postindustrial ha supuesto el desarrollo del sector cuaternario, que conlleva el fortalecimiento de las infraestructuras de todo tipo así como de los servicios de soporte económico internacional, produciéndose la confluencia de las actividades rectoras en determinadas ciudades que en la actualidad tienen el estatus de ciudades mundiales. Entre estas ciudades cabe destacar, Nueva York, Londres y Tokio que, como se ha visto, contienen un número importante de las sedes de las mayores multinacionales y de las finanzas internacionales y una gran concentración de los medios de decisión política y económica.

Las conocidas como ciudades mundiales actúan como escaparates de la mundialización de la economía, lo que tiene, también, su reflejo en una reestructuración en el interior del espacio urbano; en éste sobresalen el lujo y la creatividad arquitectónica, las grandes actuaciones de rehabilitación urbana, una importante especulación, todo ello encaminado a atraer actividades económicas de orden mundial, por las cuales estas ciudades compiten, con estrategias extraordinarias de marketing (city-marketing), publicidad y de activación de los recursos propios.

Al lado de la transformación económica, la ciudad actual se caracteriza por su gran extensión en el espacio, que ha dado lugar a nuevas formas de ciudad: las megalópolis y las áreas metropolitanas, anteriormente estudiadas, y también el fenómeno conocido como “ciudad extensa”, donde se difuminan las fronteras entre el espacio rural y urbano. Esta expansión ha traído consigo la generalización de los transportes público y privado como elementos fundamentales en la vida diaria de las personas. Muchas de éstas residen en zonas que no corresponden a las de su trabajo, en las llamadas ciudades dormitorio o en áreas suburbanas de la periferia de la ciudad (en barrios residenciales, que no constituyen por si mismos una ciudad o pueblo, pero que están alejados del centro urbano).

Numerosas ciudades post-industriales presentan grandes desequilibrios internos, los servicios no pueden atender a una población creciente y las diferencias sociales por barrios son muy marcadas. Aunque existen muchas diferencias entre las ciudades post-industriales, las tendencias actuales conducen a dos tipos de formaciones que veremos a continuación.

4.2. La ciudad y el desarrollo económico.

4.2.1. Las ciudades de los países desarrollados.

Las ciudades de los países desarrollados se caracterizan por el hecho de que el proceso de urbanización se ha ido produciendo al compás (sobre todo en las ciudades europeas) de las transformaciones técnicas y sociales. Esto no significa, por supuesto, que tal proceso haya sido armonioso. La ciudad desarrollada también sufrió el impacto de la implantación de industrias en sus proximidades, aunque en la actualidad el traslado de las fábricas a zonas de los Países en Vías de Desarrollo (deslocalización industrial), en los que la mano de obra es más barata, o a zonas periurbanas, donde el precio del suelo es menor, ha cambiado las cosas. En nuestro tiempo, las ciudades de los países desarrollados

están más vinculadas al sector terciario y al llamado sector cuaternario (servicios financieros, de investigación, etc.) que a la producción industrial. Nuevos problemas han aparecido en ellas. Uno de los problemas es el descenso de la natalidad, que no siempre se compensa con la presencia de inmigrantes. La contaminación atmosférica y el crecimiento imparable del parque automovilístico son elementos que encuentran una difícil solución en las ciudades modernas, sobre todo si tenemos en cuenta que el crecimiento espacial de las mismas y la vida en ciudades dormitorio obliga a la utilización de vehículos privados o públicos. Otras cuestiones que ocupan la atención de urbanistas y políticos son la mejora y la ampliación del transporte público, la conservación del patrimonio y el deterioro del entorno.

4.2.2. Las ciudades de los países subdesarrollados.

Actualmente, y al contrario de lo que sucede en los países desarrollados, las ciudades de los países subdesarrollados crecen a un ritmo muy elevado, tanto en habitantes como en número de asentamientos. Por lo que respecta a la población, hay que decir que el crecimiento de éstas es espectacular: una de cada dos personas vive en ciudades, con los consiguientes problemas de hacinamiento y deterioro de las condiciones de vida. Los mayores índices de crecimiento se están produciendo precisamente en las ciudades situadas en la periferia del mundo desarrollado: varias ciudades mexicanas (Ciudad de México y Guadalajara en particular), algunas ciudades del norte de África (sobre todo El Cairo), etc. Las dimensiones alcanzadas por estas ciudades las están convirtiendo en auténticas “macrociudades”.

En relación al conjunto del país, las macrociudades suelen constituir el eje del mismo, pues frecuentemente son la capital. Situadas en numerosas ocasiones al lado del mar, fueron antiguas colonias.

Más allá de la numerosa población, cabe hablar del paisaje urbano. El aspecto de estas ciudades está tremendamente polarizado, reflejo de las enormes diferencias sociales. Suele constar de un centro de origen colonial, de un área residencial lujosa, con viviendas elegantes y con mucha seguridad, en las que viven las clases altas, y de una zona periférica de barrios marginales, a veces procedentes de la autoconstrucción. Obviamente, las condiciones de vida y los servicios internos de los que constan ambos tipos de residencia son totalmente opuestos. Los barrios degradados suelen conocerse con distintos nombres, según el país del que se trate (chabolas, sampanes, ranchos, favelas, villas miseria), pero todos responden a unas mismas características de fragilidad en la construcción, carencia de servicios

(con frecuencia no disponen de agua y luz), hacinamiento y suciedad. Por lo que respecta a los recursos económicos, éstos también se encuentran desigualmente repartidos. Algunas de estas ciudades presentan un gran dinamismo económico, por su facilidad de comunicación con Occidente y en ciertos casos, tienen área industrial.

5. EL CASO ESPAÑOL.

La historia del proceso de urbanización en España ha seguido, a grandes rasgos, los pasos señalados anteriormente. Al contemplar las ciudades españolas es fácil advertir las huellas que las distintas etapas históricas han dejado en ellas. Desde las primeras, como Tartesos, España ha sido un país en el que las ciudades han constituido una realidad permanente. La herencia romana ha formado el sedimento de muchas ciudades, aunque tampoco puede obviarse la importancia del legado medieval. Sin embargo, y de cara a la época actual, las más importantes transformaciones comenzaron a producirse en el siglo XIX.

La introducción del ferrocarril supuso un cambio fundamental, pues facilitó la creación de nuevas concentraciones urbanas en los márgenes de su recorrido. Otra de las más importantes innovaciones de finales del XIX y principios del XX fue el ensanche. Ildefonso Cerdá fue el arquitecto que ideó el Plan de Ensanche de Barcelona (1859). El Plan de Ensanche trataba de regular la edificación y organizar los servicios que necesita toda ciudad. En líneas generales, el ensanche constaría de manzanas regulares que marcarían calles rectilíneas. El elevado gasto que requería la construcción de casas de calidad y la necesidad de espacio del ensanche, que contribuía a acrecentar el precio del suelo, limitó en gran medida su alcance. Las clases sociales menos pudientes se tuvieron que conformar con construcciones de escasa calidad ubicadas en suburbios que apenas disfrutaban de servicios públicos.

Durante la primera mitad del siglo XX, las ciudades españolas, y en particular todas aquéllas que conocieron un importante desarrollo industrial, apenas iniciaron procesos de remodelación. Simplemente se limitaron a introducir mejoras de saneamiento en determinadas áreas y a contemplar cómo los recién llegados se apiñaban en zonas insalubres. La gran transformación se produjo en la segunda mitad del siglo. Tras la Guerra Civil y el terrible periodo que la siguió, España comenzó su recuperación económica a finales de los años cincuenta y con ella se inició la gran expansión de las áreas urbanas con la emigración desde el campo. Obviamente, tan rápidos cambios no permitieron un crecimiento

paralelo y ordenado de las ciudades, por lo que la calidad de las construcciones y la dotación de servicios dejaron mucho que desear. Sin embargo, este proceso no es homogéneo; de hecho se ha señalado que se caracteriza por su concentración en determinadas áreas, quedando amplias zonas del país progresivamente despobladas. El desequilibrio ha dominado en todo el moderno proceso de urbanización de España.

Madrid y Barcelona se han constituido en los dos grandes núcleos urbanos. A su alrededor han generado amplias zonas metropolitanas que atrapan a pueblos cercanos actualmente convertidos en ciudades dormitorio. De menores dimensiones, aunque con características parecidas, son los casos de Bilbao y Valencia, por ejemplo. A la hora de analizar el proceso de urbanización en nuestro país no podemos dejar de lado la importancia del turismo y sus repercusiones urbanísticas. El fenómeno del turismo ha provocado que en las zonas costeras se modificara totalmente la anterior estructura de pueblos y pequeñas ciudades. El crecimiento desmesurado de algunas de ellas es buena prueba de lo aquí se comenta. Desde un punto de vista económico, estas localidades vinculadas al turismo han visto aumentar su nivel de vida y de empleo (empleos habitualmente estacionales). Por supuesto, la especulación ha sido protagonista principal en la destrucción de enclaves monumentales y naturales de primera magnitud. En la actualidad se intenta poner coto a estos desmanes propios de especuladores sin escrúpulos y sin visión de futuro.

6. REPERCUSIONES MEDIOAMBIENTALES, SOCIALES Y ECONÓMICAS.

La ciudad actual, la ciudad moderna, ha creado multitud de problemas al hombre. La contaminación, la gran cantidad de población y el crecimiento desmesurado han conducido a que muchas personas huyan de las ciudades. Esto no siempre es posible, pues en algunos países no hay alternativa económica y cultural a la vida en las grandes ciudades. De ahí que se esté convirtiendo en algo urgente repensar el papel de las ciudades en la existencia de los individuos, pues ámbitos como en los que actualmente desarrollamos nuestras vidas han resultado ser insanos y destructivos (particularmente para sectores sociales como el infantil, que carece de espacio para su libre desenvolvimiento). A continuación analizaremos las repercusiones medioambientales, sociales y económicas que ha tenido el proceso de urbanización.

6.1. Repercusiones medioambientales.

6.1.1. La contaminación.

La contaminación ha sido, y es, el resultado inevitable de la industrialización y la vida moderna. Tiene distintas procedencias: reacciones químicas sin combustión (gases lanzados por las grandes fábricas), combustiones de distinto tipo (calefacciones domésticas, diversos motores). Especialmente importante es la contaminación producida por los coches, los cuales (al igual que otro tipo de motores de combustión interna) cuando no queman de forma correcta la gasolina, agravan el problema de la contaminación. La contaminación se ha constituido en una de las grandes cuestiones urbanas por los problemas de salud que provoca.

6.1.2. El tráfico.

La circulación automovilística se ha complicado extraordinariamente en las ciudades modernas. Por una parte, responde a la necesidad de movilidad en unos ámbitos urbanos cada vez más extendidos, y por otra, a la lógica ineludible del sistema económico en el que vivimos, basado en el consumo. La adquisición de coches aumenta sin cesar, y si bien la fabricación de automóviles es un elemento productivo de primer orden, lo cierto es que la ciudad tiene un límite de saturación. La congestión que provocan los coches contribuye en gran manera a aumentar los índices de contaminación y de ruido. La construcción de aparcamientos, túneles y vías de circunvalación, así como los intentos de mejorar el transporte público son sólo soluciones temporales.

6.1.3. El centro histórico.

El deterioro del centro histórico de las ciudades modernas es uno de los problemas más graves por lo que al medio urbano se refiere. El interés por conservar el patrimonio comenzó en el siglo XIX, con el romanticismo. Para algunos defensores (como Viollet-le-Duc), lo más adecuado era reconstruir los monumentos y edificios; para otros, lo mejor era dejarlos como estaban, para que fueran una huella del pasado en el presente. Tras la segunda mitad del siglo XX, y sobre todo con la Ley Malraux en Francia, la reconstrucción del patrimonio histórico se imbuyó de un nuevo espíritu: el patrimonio y su cuidado es tarea de toda la ciudad, pues toda la ciudad es heredera del pasado del espacio en que se está viviendo. Desde esta perspectiva, y hasta la actualidad, los trabajos acometidos al respecto han tratado de reconstruir el centro histórico y darle valor por sí mismo, lo que a veces ha servido para evitar que cayera en manos de los especuladores.

Sin embargo, decidirse por determinadas opciones a la hora de rehabilitar el centro es harto dificultoso. Si se admite su función cultural, no se puede dejar actuar a los especuladores, pero tampoco puede dejarse caer en manos de una élite cultural solvente económicamente; y, obviamente, tampoco puede abandonarse a marginados carentes de recursos y educación que degraden el espacio histórico. En la actualidad, se opta por una rehabilitación que sea capaz de integrar distintos sectores sociales.

6.2. Repercusiones sociales y económicas.

6.2.1. Efectos sobre el ser humano.

Los efectos de la actual configuración de la ciudad moderna sobre el hombre son múltiples. Ya hemos mencionado anteriormente los problemas de salud provocados por la contaminación. Congestionamientos respiratorios y alimentos contaminados se juntan al aumento del cáncer de piel provocado por la destrucción de la capa de ozono a causa de la contaminación. Todo ello unido a los cambios climáticos a los que el calentamiento de la atmósfera no es ajeno. Y esto sin hablar el deterioro de las aguas marinas y de los bosques, de la muerte de animales y plantas, sustento de nuestra alimentación y complemento de nuestra vida en la Tierra. El panorama parece lo suficientemente sombrío como para que la población, que parece creer que la solución del problema corresponde sólo a las autoridades, se haga cargo de una vez de la parte de responsabilidad que le corresponde.

La vida urbana genera además otros problemas de salud que están relacionados con los niveles de ruido y el exceso de estímulos visuales e informativos. El ruido continuo actúa como telón de fondo de la vida urbana y agrava de forma paulatina enfermedades ya existentes o crea otras, especialmente psicológicas. La aceleración de la vida, las prisas y el stress constituyen otros de los elementos inseparables de la vida en las ciudades modernas.

Como vemos, la vida en las grandes ciudades daña de forma seria el equilibrio psicológico del individuo. Las enormes distancias y dimensiones de la ciudad moderna se unen (tal vez de forma paradójica) al hacinamiento, a la pequeñez de espacio del que dispone cada persona. La necesidad natural de espacio genera tensiones difícilmente solucionables. Otro apartado en el capítulo de los efectos psicológicos lo constituyen las relaciones humanas en la ciudad. Se caracterizan éstas por la superficialidad, el anonimato y la desconfianza. El hombre urbano vive en bloques de viviendas iguales, utiliza vehículos

iguales y es tratado de forma funcional. Esta alienación choca irremediabilmente con el deseo de individualidad (aprovechado de forma ventajosa por las marcas comerciales que “venden” originalidad de diseño de forma masiva).

Una última cuestión relacionada con las repercusiones sociales de las grandes urbes es la creación de barrios o áreas de marginación y de delincuencia, zonas que en unas ocasiones están dentro de la ciudad, y en otras, en el extrarradio, pero que en cualquier caso, constituyen focos de tensión añadidos a los que de por si ya existen en cualquier aglomeración humana.

6.2.2. La especulación.

El deterioro del medio urbano ha venido acompañado por la acción especuladora de muchos constructores y banqueros. El impacto que sus actuaciones han creado en el medio urbano no es precisamente uno de los elementos menos importantes.

La construcción de casas de baja calidad, la elevación excesiva de los bloques de viviendas y la manipulación para hacer de zonas verdes, zonas construidas forman parte de un proceso imparable en las ciudades modernas. Su labor, consistente en obtener más beneficios, se concretado en la disminución de los espacios verdes, en construir edificios que estéticamente dejan mucho que desear, en lograr a toda costa la recalificación de los espacios libres y en romper la relación entre los edificios para viviendas y los lugares que articulan la vida ciudadana (plazas, calles, etc.). Particularmente vergonzosa ha sido la especulación en el centro histórico de las ciudades. La declaración de ruina de los edificios histórico-artísticos ha sido el arma con el que han contado los especuladores para edificar en el centro. Sólo con una legislación que potencie criterios de conservación del patrimonio puede frenarse la destrucción de tan importante espacio ciudadano.

6.2.3. La necesidad de recursos.

Todo espacio habitado necesita unos recursos para su automantenimiento. La ciudad actual se haya requerida por muchos frentes para poder conservar el nivel óptimo de habitabilidad. Un grupo de estos gastos corresponden al propio desenvolvimiento diario de la vida en la ciudad: limpieza, transporte, seguridad, etc. Pero, como se ha podido ver anteriormente, las repercusiones de la gran urbe sobre el medio y sobre el individuo exigen que ese nivel de gasto aumente hasta proporciones difícilmente sostenibles. Por una parte, los mencionados

problemas de salud causados por la contaminación, demandan medidas para controlarla. Por otro lado, el tráfico, en constante complicación, necesita de más túneles, vías de circunvalación y aparcamientos que no son más que soluciones temporales. Lo mismo puede decirse con respecto al cuidado del centro histórico de las ciudades y a la extensión de la red de transporte público. En definitiva, la situación actual de la ciudad y de la vida urbana ha de obligarnos al replanteamiento de muchas cuestiones acerca del futuro que tenemos por delante.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- Chueca Goitia, F., Breve historia del urbanismo, Alianza Editorial, Madrid, 1992.
- Estébanez Álvarez, J., Las ciudades, Morfología y estructura, Madrid, Síntesis, 1990.
- Estébanez Álvarez, J., La dimensión espacial en el estudio de la ciudad, Barcelona, 1995.
- Hall, T. y Barrett, H., Urban Geography, Londres, Routledge, 2011.
- López Gracia, Jesús, Geografía urbana, Madrid, Akal, 1991.
- Miles, M. y Hall, T., Urban futures: critical commentaries on shaping the city, Nueva York, Routledge, 2003.
- Pacione, M., Urban Geography: A Global Perspective, Londres, Routledge, 2009.
- Racionero, L., Sistema de ciudades y ordenación del territorio, Alianza Editorial, Madrid, 1981.
- Terán, F. de, Planeamiento urbano en la España contemporánea, Alianza Editorial, Madrid, 1982.
- Terán, F. de, El problema urbano, Editorial Salvat, Barcelona, 1985.
- UN-HABITAT, State of the World's Cities 2010/201, Bridging The Urban Divide, Londres, Earthscan, 2011.

Webs de consulta:

- UN-HABITAT: www.unhabitat.org

NOTAS