

Capítulo 2

Análisis de la ciudad, un espacio heredado

1. Introducción.
 2. Un planeta urbano.
 3. Definición de la ciudad.
 4. Funciones urbanas.
 - 4.1. *Funciones de dirección y mando.*
 - 4.2. *Funciones productivas.*
 - 4.3. *Funciones de servicio.*
 5. La ciudad es un espacio heredado.
 - 5.1. *Entorno geográfico.*
 - 5.2. *Morfología urbana.*
 6. Los cascos históricos.
 - 6.1. *Políticas de revitalización del centro.*
 - 6.2. *Renovación urbana.*
 - 6.3. *Rehabilitación urbana.*
 7. Dinámica urbana.
 8. El urbanismo y la planificación urbana.
 - 8.1. *Los orígenes del urbanismo moderno.*
 - 8.2. *El urbanismo funcional y la ciudad orgánica.*
 - 8.3. *La quiebra del modelo funcional.*
 - 8.4. *Hacia el urbanismo de la postmodernidad.*
 - 8.5. *Desarrollo urbano sostenible y calidad de vida.*
 9. Conclusión: la ciudad, un espacio social en constante cambio.
- Bibliografía.

1. 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 se convierte en tema de interés preferente para el hombre por sus implicaciones políticas, económicas, sociales, culturales y medioambientales, y por lo tanto, en 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 ya en ciudades y sólo el 34% de aquellos que habitan 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 de personas.

Desde mediados del siglo xx, 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. Aglomeraciones urbanas de más de cinco millones de habitantes.

2. Un planeta urbano

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 o de un territorio que se identificaba como un continuo edificado, ahora las ciudades se configuran como espacios abiertos, como aglomeraciones de personas, de actividades y de construcciones de características muy diversas, donde resulta difícil establecer los límites entre lo que es propiamente el campo y la ciudad, y donde desaparecen los contrastes entre los modos de vida urbanos y rurales. Por eso mismo es complicado hallar una definición de ciudad de validez universal.

En cualquier caso, 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 consideración de la ciudad como un agrupamiento continuo e importante de población y que introducen aspectos de diferenciación respecto al medio rural, como la carestía del suelo, la concentración de la actividad económica, su importancia como lugar principal de consumo e intercambio, el poder de mando y dirección sobre el entorno, y la convergencia de redes y flujos de transporte y comunicación.

Por otra parte, todos los elementos que integran la definición de la ciudad se materializan en una organización intraurbana e interurbana del espacio y se traducen en

paisajes y usos del suelo diferenciados: desde las áreas centrales a las zonas suburbanas y las franjas periurbanas. A la vez, 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 2000.

En el año 2025, más de 639 localidades serán millonarias y, como prueba de la intensidad del proceso de urbanización de la población mundial, se estima que alrededor de 20 millones de personas se trasladan cada año a las ciudades en el conjunto del planeta. Entre 1950 y 2000, la población de las ciudades del mundo pasó de 734 millones a 2.854 millones y, según previsiones de Naciones Unidas, esa cifra se elevará hasta 4.932 millones de personas en el año 2025 (Urban and Rural Population Projections 1950-2025, ONU). Actualmente, hay 22 megalópolis de más de 10 millones y 19 de las 25 mayores aglomeraciones se localizan en países del Tercer Mundo.

El tamaño poblacional de las ciudades y la variedad e importancia de sus funciones determinan el lugar que ocupan dentro de los sistemas urbanos regionales, nacionales y mundial. Esas diferencias de volumen demográfico y el distinto protagonismo de sus funciones dentro de las redes urbanas explican la existencia de ciudades dominadas y dominantes. Entre ellas se generan relaciones de competencia y de complementariedad de distinta naturaleza e intensidad.

3. Definición de la ciudad

Al abordar el estudio de la geografía urbana, el primer problema que se plantea es la definición de ciudad. Los criterios utilizados para calificar un asentamiento ocupado por

Cuadro 1. Evolución de las mayores aglomeraciones del planeta (en millones de habitantes)

1950		1990		2010	
Nueva York (EEUU)	12,3	Tokio (Japón)	25,0	Tokio (Japón)	28,9
Londres (Reino Unido)	10,3	Sao Paulo (Brasil)	18,1	Sao Paulo (Brasil)	25,0
Tokio (Japón)	6,9	Nueva York (EEUU)	16,1	Bombay (India)	24,4
París (Francia)	5,4	Ciudad de México	15,1	Shangahi (China)	21,7
Moscú (URSS)	5,4	Shangahi (China)	13,4	Lagos (Nigeria)	21,1
Shangahi (China)	5,3	Bombay (India)	12,2	Ciudad de México	18,0
Essen (Alemania)	5,3	Los Ángeles (EEUU)	11,5	Pekín (China)	18,0
Buenos Aires (Argentina)	5,0	Buenos Aires (Argentina)	11,4	Dacca (Bangladés)	19,2
Chicago (EEUU)	4,9	Seúl (Corea)	11,0	Nueva York (EEUU)	19,1
Calcuta (India)	4,4	Río de Janeiro	10,9	Yakarta (Indonesia)	17,2

FUENTE: O.N.U.

una agrupación de personas como urbano o rural son muy variados. Unos se basan en aspectos numéricos, otros, en aspectos administrativos, y otros combinan criterios distintos, que incluyen la densidad residencial, la composición de la población activa, la existencia de migraciones diarias de trabajadores y la presencia de servicios específicamente urbanos.

La mayor parte de los organismos estadísticos de los diferentes Estados definen como ciudad todo asentamiento que sobrepasa un determinado número de habitantes residiendo sobre una circunscripción o demarcación concreta. El problema es que este umbral es muy diferente de unos países a otros, lo que dificulta la posibilidad de establecer comparaciones entre las poblaciones urbanas de las diversas áreas geográficas del mundo. Los límites numéricos más altos corresponden generalmente a países en vías de desarrollo o a países donde predomina el poblamiento rural concentrado, mientras que los más bajos se registran en los países desarrollados o en aquellos donde la proporción de población rural dispersa es elevada.

En los países mediterráneos, el umbral poblacional para calificar un núcleo residencial de urbano tiende a ser elevado. Hasta mediados del siglo xx, en muchas de sus regiones, las aglomeraciones de más de 10.000 habitantes no eran sino grandes pueblos, agrocidades, donde la mayor parte de sus vecinos vivían de la agricultura, de la ganadería y de la explotación forestal. Este era el caso de gran parte de España, sobre todo de las tierras existentes al sur del Tajo. El Instituto Nacional de Estadística español denomina ciudades a todas las localidades mayores de 10.000 habitantes, sin tener en cuenta las actividades de la población que reside en ellas.

La posibilidad de comparar las poblaciones urbanas de distintos países se hace todavía más complicada si tenemos en cuenta que son muy grandes las diferencias de superficie entre las demarcaciones territoriales en las que sitúan los asentamientos. Así, la «commune» francesa es tres veces más pequeña que el «municipio» español, y la «gemeinde» alemana es dos veces más reducida que la «commune».

En cualquier circunstancia, resulta evidente que el criterio numérico no puede ser considerado como el único, y menos aún de manera exclusiva, para calificar un asentamiento de ciudad; la población urbana no debe ser definida exclusivamente por un criterio numérico, por un criterio que tan sólo tendría que ser utilizado como método de aproximación. Por eso, la definición de ciudad debe incluir otras variables, especialmente los que hacen referencia a las actividades de las personas que viven en ella y a las relaciones que se establecen entre localidades de diferente rango demográfico y distinta complejidad funcional.

Para la geografía urbana, la ciudad se define como el espacio ocupado por una agrupación continua e importante de personas que no trabajan en el cultivo de la tierra o que, al menos, esta actividad no es la principal. También se define la ciudad como lugar central que proporciona empleo y servicios variados a la población que reside en ella y en otras localidades de su área de influencia.

4. Funciones urbanas

Las ciudades son lugares centrales cuya población realiza actividades que satisfacen las necesidades de las personas que viven en ellas y en áreas de influencia variables por

su extensión y complejidad, desde las más próximas a las más distantes, en algunos casos todo el planeta, y siempre dependiendo del volumen demográfico de cada ciudad y de la posición ocupada dentro de la jerarquía urbana a escala regional, nacional e internacional. Las funciones predominantes dentro de cada ciudad no son siempre las mismas; muy por el contrario, evolucionan a través del tiempo según la sucesión de innovaciones tecnológicas que han ido teniendo lugar a lo largo de la historia, según los sistemas de producción, las ideologías y las corrientes de pensamiento que ha habido.

4.1. Funciones de dirección y mando

Desde sus orígenes a nuestros días, las ciudades constituyen lugares privilegiados donde se concentran las funciones políticas, económicas y religiosas. Estas actividades dejan su huella en el paisaje urbano y son fácilmente reconocibles para cualquier observador, como ocurre en Aranjuez (Figura 2), cuyo plano se organiza mediante vías barrocas en forma de pata de oca a partir del palacio y en calles dispuestas en cuadrícula, exactamente igual que Versalles y Washington.

En el pasado, la fortaleza o el castillo eran los principales símbolos del poder político. Hoy, la función política está representada por la residencia del Jefe del Estado y por multitud de edificios que corresponden a los organismos de la administración, entre ellos el Parlamento y el Ayuntamiento. En las capitales de Estado, los ministerios y las embajadas se concentran en determinados barrios, contribuyendo de manera muy importante a definir sus características morfológicas y personalidad funcional.

La función religiosa también deja su huella en la estructura del plano y en el paisaje urbano a través de catedrales, iglesias, mezquitas o sinagogas, y de manera muy especial en las ciudades consideradas capitales de las grandes religiones y / o centros de peregrinación, como Roma, Jerusalén, La Meca o Santiago de Compostela.

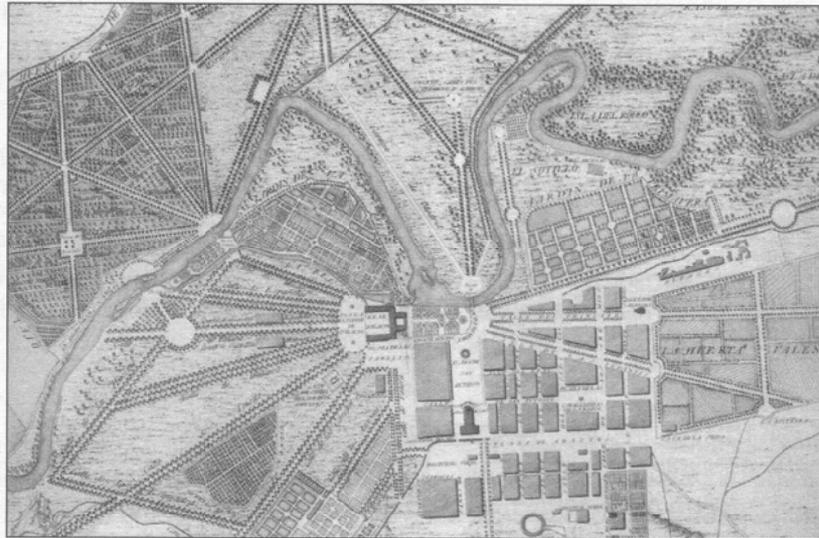


Figura 2. Plano de Aranjuez de 1775.

4.2. Funciones productivas

Las ciudades han atraído siempre la industria por ser los mayores mercados de consumo, por sus facilidades de comunicación, por la abundancia y variedad formativa de su mano de obra, la disponibilidad de capitales y las posibilidades de desarrollo de las innovaciones tecnológicas.

Antes de la revolución industrial, los talleres artesanales se mezclaban con las otras funciones urbanas por el interior de la ciudad. A partir del siglo XIX, la actividad industrial se concentró en grandes fábricas, cerca de instalaciones ferroviarias y de frentes de agua, fluviales o marítimos. La industria se convirtió en uno de los principales agentes de transformación del paisaje de las ciudades y en motor de grandes flujos población. Desde el campo afluyeron masivamente campesinos en busca de trabajo y de nuevas oportunidades de vida.

A partir de entonces, las ciudades crecieron de forma espectacular y por primera vez se separaron los lugares de trabajo y de residencia. El hacinamiento de la población en barrios faltos de higiene transformó las urbes en espacios devoradores de vidas humanas.

Hoy, la calidad de los antiguos barrios obreros ha mejorado y muchas industrias se han desplazado a las recientes periferias, originando nuevos paisajes industriales.

4.3. Funciones de servicio

Las ciudades cumplen una importante función de mercado, que va del ámbito local al internacional. Todas ellas son lugares de distribución de mercancías, de productos industriales y agrícolas, que llegan desde zonas vecinas o desde países lejanos, según el rango funcional de las urbes y las características del espacio regional en que se localizan.

Las posibilidades de encuentro facilitan el desarrollo de la función cultural. Escuelas, universidades, laboratorios, bibliotecas y museos propician la creación científica, literaria y artística. En las ciudades, se organizan congresos, seminarios y festivales, a veces de alcance mundial. La edición de libros, periódicos y revistas, impulsa la difusión de ideas e innovaciones en ellas y desde ellas. Además, las ciudades concentran los servicios asistenciales y hospitalarios.

Condiciones climáticas favorables y situaciones privilegiadas de litoral o montaña, como las de la Costa del Sol, Costa Azul o de los Alpes, hacen posible la especialización de determinadas ciudades en funciones de ocio y turismo. La planificación urbana favorece el desarrollo de las actividades de entretenimiento y ocupación del tiempo libre con estrategias muy variadas entre las que recientemente destacan la creación de «Parques Temáticos», como los de Disneylandia en París, de la Warner Bros en Madrid, Port Aventura en Tarragona, Isla Mágica en Sevilla o Terra Mítica en Benidorm.

5. La ciudad es un espacio heredado

Las ciudades son espacios materiales cuyas características resultan de las condiciones de los entornos geográficos sobre los que se asientan y de la acción combinada de los agentes sociales y las fuerzas económicas que intervienen en su producción.

El espacio físico configura lo que se denomina morfología o paisaje urbano. La morfología proporciona la imagen visual de la ciudad y desde el punto de vista del significado constituye, según Albert Levy (1965), el «continente» (la sustancia física), frente al «contenido» (la sustancia social). Por eso la morfología puede ser también definida como «el lenguaje espacial a través del cual se manifiesta el contenido», ya que el plano y los edificios reflejan estilos de vida, modelos y condiciones de organización socioeconómica que se han sucedido a través del tiempo.

El paisaje actúa en el espacio como una estructura significativa, que encierra, además, una fuerte carga de simbolismo en relación con las intenciones de los «productores» de la ciudad y con el contexto social de las construcciones. Como señaló Lasswell (1979), los elementos materiales que integran la morfología urbana, es decir, el plano, los edificios y los usos predominantes del suelo en las distintas zonas de las ciudades, pueden ser considerados la «firma de un poder» que busca la admiración, el temor o el respeto de los administrados.

El entorno geográfico determina la morfología o paisaje urbano a través de las características del emplazamiento y del factor de situación, y actúa como condicionante de la expansión urbana a lo largo del tiempo. La huella del pasado sobre las ciudades se reconoce en primer lugar mediante la observación del emplazamiento, del lugar concreto sobre el que se asienta la ciudad (una colina, las orillas de un río, lo alto de un promontorio del litoral, etc.), y de la situación, de la posición que ocupa la ciudad en el espacio respecto a grandes accidentes del relieve, valles, ríos, montañas, infraestructuras de transporte o formas del aprovechamiento del territorio.

La tipología del plano, las características de los edificios y la forma en que se distribuyen los usos del suelo expresan también la herencia de la historia en el paisaje urbano actual. El trazado de las vías, la alternancia de espacios libres y construidos, las características de estilo de los edificios y la sucesión de funciones relacionadas con las distintas fases de crecimiento de las ciudades exteriorizan las condiciones sociales, culturales, económicas y tecnológicas, e incluso los valores simbólicos que han determinado su desarrollo y han intervenido en su expansión. Todo ello permite identificar «regiones morfológicas» dentro de las ciudades, como hicieron hace ya bastantes años Emry Jones (1958) o Arthur Smailes (1955, 1964 y 1966), al incorporar aspectos de estilo, de función y trazado como variables principales de diferenciación del espacio construido.

Desde los años sesenta y setenta del pasado siglo, el interés científico por la investigación y el análisis del paisaje urbano ha ido en aumento. Gran parte de los estudios preocupados por la forma urbana se preguntan por la producción social del entorno, por la percepción del paisaje y por su calidad medioambiental. Tampoco faltan los enfoques prospectivos, que combinan aspectos físicos y sociales mediante el empleo de técnicas cualitativas y cuantitativas que van desde descripciones subjetivas a la utilización sistemática del análisis factorial.

Los elementos del paisaje urbano, el plano, la construcción o edificación y los usos del suelo, están sometidos a un constante cambio, aunque cada uno de ellos evoluciona a un ritmo diferente por razones concretas. Esta mutabilidad determina que podamos decir que el paisaje urbano no está terminado nunca; muy por el contrario, el paisaje de las ciudades es algo que constantemente se está haciendo y deshaciendo.



Figura 3. Córdoba a finales del siglo XVI.

De todos los elementos de la morfología urbana, el que cambia con más rapidez es el uso del suelo; siguen a continuación los edificios, ya que las inversiones realizadas hacen que las construcciones se mantengan en pie durante varias generaciones, y aún sin tener en cuenta las circunstancias especiales de aquéllas que poseen un valor arquitectónico, religioso o histórico; por último, cambia el plano, que es el elemento más conservador del paisaje. La perdurabilidad del plano, una vez construido, se debe, sobre todo, al capital que se ha invertido en el trazado de las calles y en los edificios, y a la rigidez que resulta de la complejidad de las distintas formas de propiedad de las parcelas dentro de la ciudad.

5.1. Entorno geográfico

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 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 través del tiempo. En la mayoría de los casos, los emplazamientos responden a necesida-

des defensivas (colinas) o comerciales (orillas de ríos o frentes marítimos). Por su parte, el factor de situación refleja preocupaciones estratégicas (confluencia de caminos o de vías naturales) y económicas (corredores de comunicaciones, zonas de contacto entre áreas de economía complementarias y distintas como son las que proporcionan el llano y la montaña).

Las condiciones naturales del emplazamiento actúan siempre como un importante elemento geográfico que favorece o dificulta las posibilidades de desarrollo urbano de cualquier ciudad. Estos factores siempre suponen un importante condicionamiento de la evolución física de la ciudad y de su estructura. Así, 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 por los fuertes condicionantes que suponen para sus respectivas formas urbanas.

5.2. Morfología urbana

Desde hace años, las diferencias campo ciudad tienden a desaparecer y se impone un nuevo modelo de ciudad caracterizado por la forma dispersa, con enormes áreas metropolitanas, fenómenos de conurbación y verdaderas megalópolis, según matices ligeramente diferenciadores que, a su vez, se integran en esquemas ideales más amplios de regiones funcionales urbanas como las propuestas por Bryant Russwurm y McLellam (1982).

La práctica y la terminología oficial han hecho de la denominación de «área metropolitana» una de las más utilizadas para expresar lo que supone sobre el territorio la forma dispersa de las urbes actuales. El origen de esta denominación se encuentra en Estados Unidos y en España se consolidó oficialmente en el planeamiento a través del Tercer y Cuarto Plan de Desarrollo Económico y Social. En cualquier caso, el área metropolitana hace referencia a una estructura urbana compleja, que casi siempre desborda los límites administrativos que constituyen el espacio de responsabilidad e intervención de las corporaciones metropolitanas, formadas por la representación de los distintos municipios existentes en su interior.

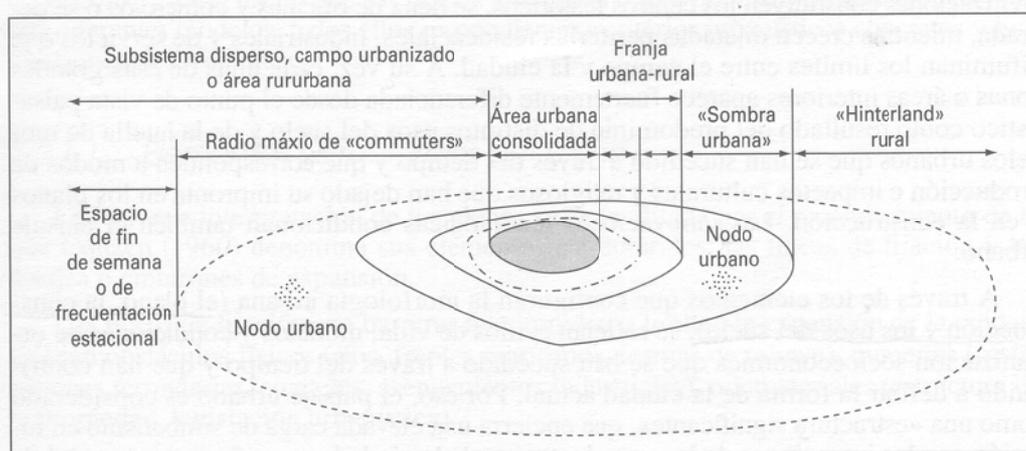


Figura 4. La forma de la ciudad regional. (Adaptación de Russwurm.)

En general, las áreas metropolitanas aparecen territorialmente estructuradas por la ciudad central, el espacio urbano más consolidado, que actúa como elemento motor y dinamizador de la aglomeración, y una periferia, que se comporta como espacio receptor de los fenómenos de difusión que llegan del centro urbano. Dentro de esa periferia, se encuentran: el área suburbana, como periferia interior, y la franja periurbana, como periferia exterior, donde se superponen usos urbanos y rurales del suelo. Todos esos espacios se hallan fuertemente integrados funcionalmente a través de relaciones mutuas de complementariedad y dependencia.

La formación de las áreas metropolitanas y su evolución hacia la ciudad regional corresponden a la etapa más reciente en la modificación de la forma de la ciudad; son el resultado de procesos de crecimiento económico acumulativo, del impacto de las nuevas tecnologías de transportes y telecomunicaciones que liman las fricciones tiempo-distancia como obstáculo a la expansión de la ciudad, y de transformaciones económicas, sociales que acompañan los cambios más recientes del sistema productivo mundial a partir de los años setenta. De este modo, tras una etapa de concentración espacial de las actividades en puntos locacionalmente privilegiados por su situación (puertos, abundancia de recursos naturales, nodos de comunicaciones), que se convierten en centros de innovación y desarrollo, como señaló Myrdal (1957) en su modelo de crecimiento acumulativo, surgen deseconomías de escala que fuerzan la descentralización de las actividades hacia periferias urbanas y espacios cada vez más distantes. La ciudad se hace progresivamente más extensa y los límites entre el campo y la ciudad se diluyen.

Las teorías de Hirschman (1950) sobre la «polarización» de las actividades y de Friedmann (1960) sobre el «modelo centro-periferia» completan la justificación del nacimiento de la ciudad dispersa, de una ciudad que se extiende cada vez más lejos del centro, con la formación de áreas metropolitanas complejas que requieren explicaciones que incluyen todos los anteriores modelos interpretativos.

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. El interior de todas estas formas urbanas, áreas metropolitanas, conurbaciones o megalópolis, sus núcleos centrales y lo que en las ciudades de viejas civilizaciones constituyen los centros históricos, se llena de oficinas y comercios o se degrada, mientras crecen dilatadas periferias residenciales, industriales y de servicios que difuminan los límites entre el campo y la ciudad. A su vez, cada una de esas grandes zonas o áreas interiores aparece fuertemente diferenciada desde el punto de vista paisajístico como resultado del predominio de distintos usos del suelo y de la huella de modelos urbanos que se han sucedido a través del tiempo y que corresponden a modos de producción e impactos culturales y religiosos que han dejado su impronta en los planos y en la construcción. Las innovaciones tecnológicas condicionan también el paisaje urbano.

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.

El plano, la construcción o edificación y los usos del suelo se revelan como un lenguaje espacial que Albert Levy (1965) denomina «continente» o sustancia física de la ciudad frente al «contenido» o sustancia social, como se indicó anteriormente. El paisaje expresa las razones que determinaron la fundación de la ciudad en un momento dado y sobre un emplazamiento concreto. Simultáneamente, los edificios, el entramado 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 la ciudad se diferencia en barrios o «regiones morfológicas», más o menos homogéneas, 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 sus distintas partes.

5.2.1. El plano

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 (Palacios de Versalles o de Aranjuez, 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, las formas cuadradas de la Roma o Pekín imperiales o de la Jerusalén bíblica se explican por variables o factores religioso-cosmológicos 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 aparezcan como palimpsestos donde se reconocen diferentes modelos, todos ellos respondiendo a criterios urbanísticos concretos y motivaciones determinadas.

5.2.1.1. Elementos estructurales del plano

La lectura e interpretación de los planos se ve facilitada por el reconocimiento de lo que Conzen (1960) denomina sus elementos estructurales: 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 an-

tes 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 es otra, sobre todo hasta que se procedió a la apertura de los túneles que hacen posible la comunicación de la ciudad con su hinterland (Granollers y la aglomeración Sabadell-Terrassa).

5.2.1.2. Modelos de planos

Los planos son estructuras complejas en continuo cambio (J. Pelletier y Ch. Delante, 1989), con zonas diferenciadas interiormente cuyo trazado se ajusta en grandes líneas 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 helénicas 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 surgieron 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 y los planos medievales de ciudades

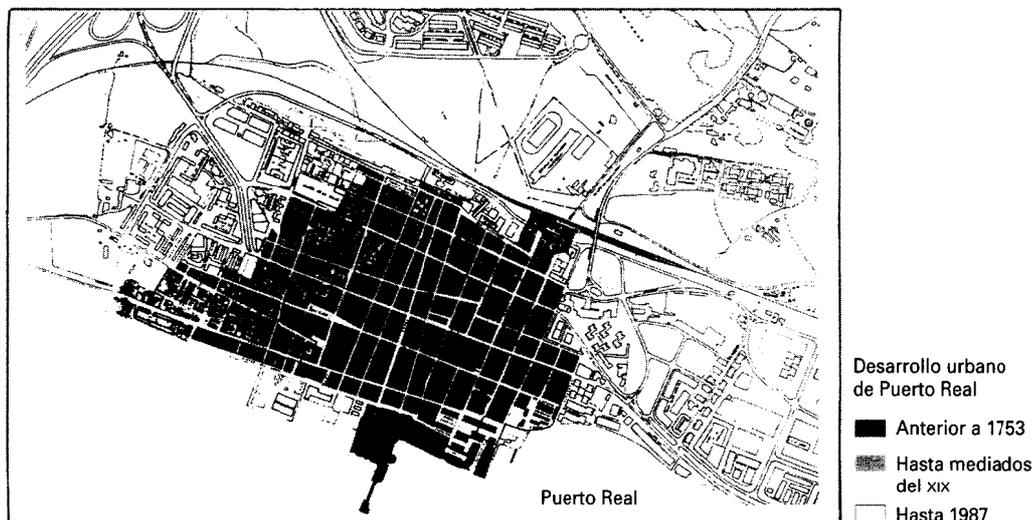


Figura 5a. Plano ortogonal. Puerto Real (Cádiz).

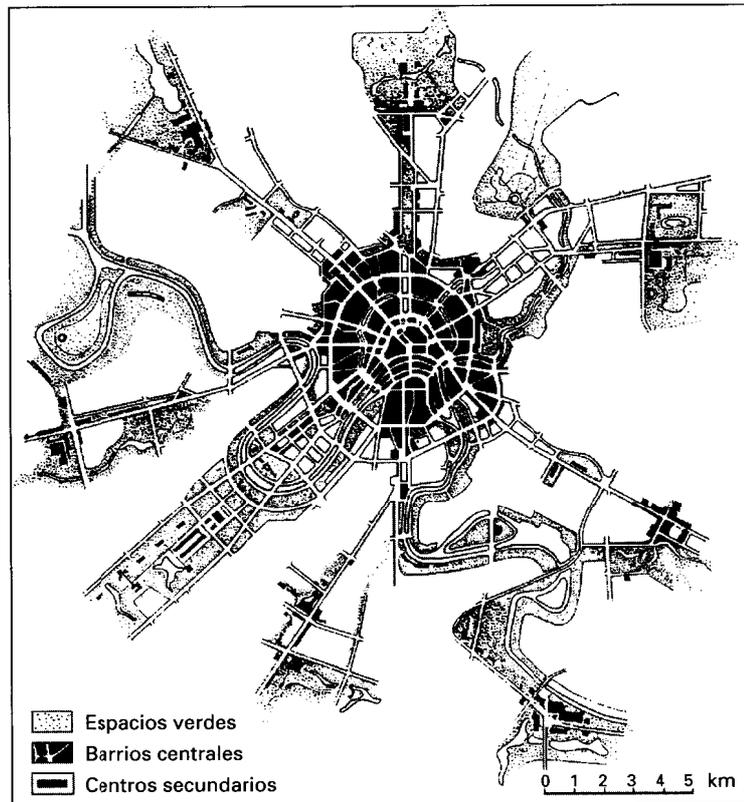


Figura 5b. Plano radioconcentrico (Moscú).

cristianas que responden a un crecimiento espontáneo a lo largo de los caminos (el Madrid de los Austrias o las ciudades del Camino de Santiago son algunos ejemplos). Igualmente, los planos correspondientes al esquema de la ciudad funcional (la mayoría de las áreas urbanas construidas en las décadas de los años sesenta y setenta) ofrecen una apariencia irregular, pero el trazado de su viario responde en este caso a un planeamiento previo y a una clara intencionalidad.

En la ciudad funcional, cada polígono residencial y zona industrial dispone de su propio viario jerarquizado, según una disposición 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.

5.2.2. La construcción urbana

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

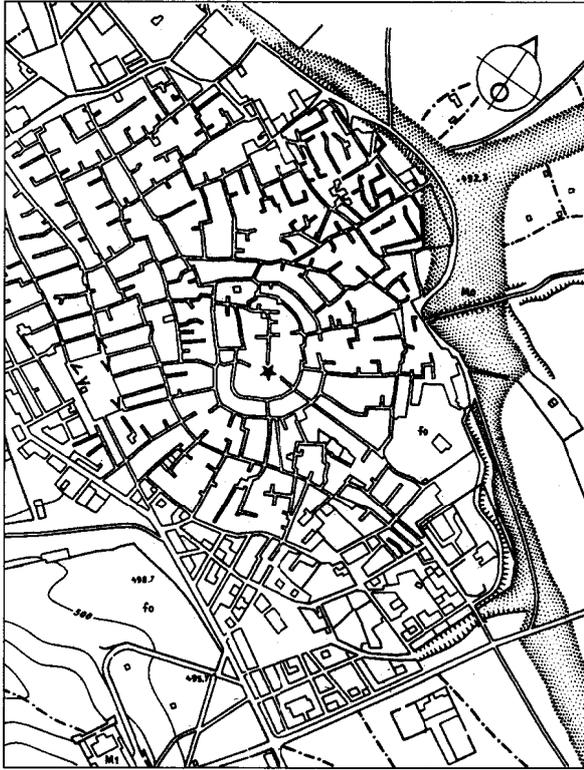


Figura 5c. Plano irregular. Gardaiia, Argelia (modelo de ciudad islámica).

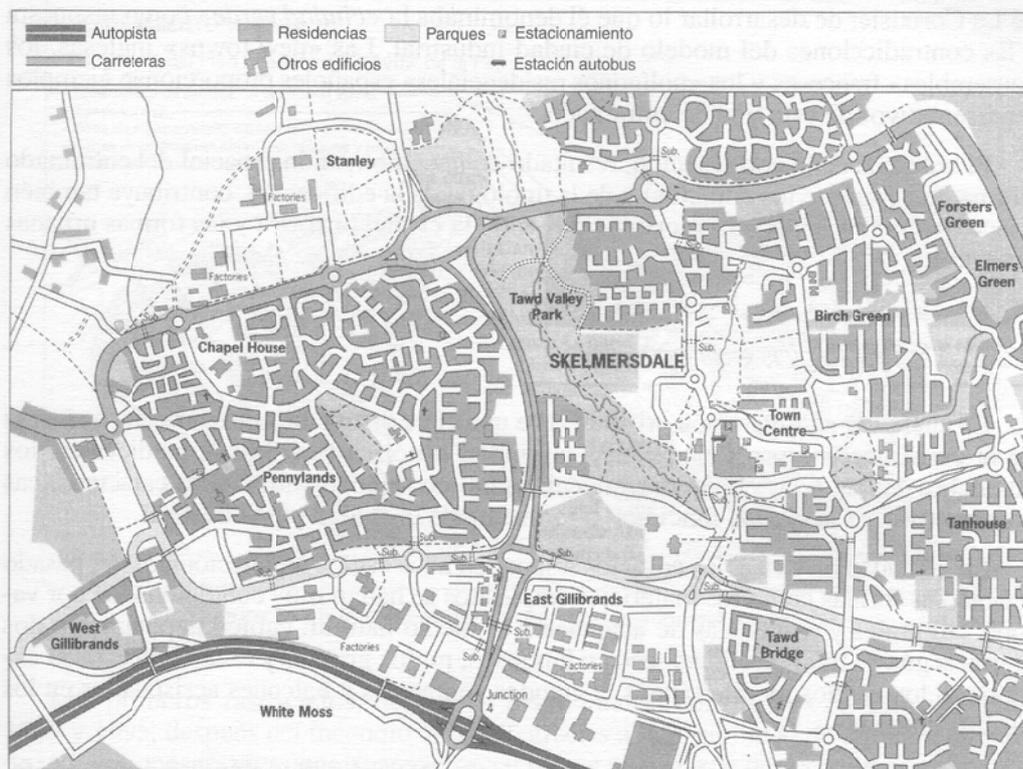
Lavedan (1936-59), Reps (1965), Morris (1972) o Burke (1976) pusieron de relieve de que manera se combinan en el espacio los estilos arquitectónicos, las tipologías edificatorias, la organización de los edificios y el volumen arquitectónico para definir paisajes urbanos diferenciados según la secuencia temporal marcada por las distintas fases del proceso de urbanización (fases preindustrial, industrial y posindustrial). De esas mismas circunstancias deriva la diferenciación del interior de la ciudad en «regiones homogéneas», que se distinguen paisajísticamente en función de la época en que fueron construidas y de los estilos arquitectónicos dominantes en cada periodo de la historia.

La desigual calidad de los entornos construidos y la carga de valores y simbolismos que encierra cada uno de ellos, justifican la proliferación de los estudios de morfología urbana que se interesan por revelar las relaciones

existentes entre los contenidos simbólicos, sus significados sociales y los modos de producción. También adquieren desarrollo creciente las formas de análisis que se preocupan por la calidad del entorno construido y la manera en que lo perciben sus habitantes (Relph, E., 1976).

Cada vez son más numerosos los que señalan los efectos negativos del diseño arquitectónico y urbano sobre el comportamiento de las personas. Desde diferentes ciencias sociales y disciplinas relacionadas con la planificación, se afirma que la construcción de espacios confusos y amenazadores visualmente crea microentornos que desalientan los modelos normales de interacción social e impulsan comportamientos desviados de varias clases. Desde postulados deterministas, se sostiene que las conductas desviadas son respuestas patológicas al entorno social y físico de la ciudad o de ciertas partes de la ciudad (Wirth L., 1938).

Jephcott (1966), Newson (1965), Rainwater y Yancey (1971) fueron los primeros en estudiar los sentimientos de inhibición y desinterés que los bloques impersonales de apartamentos de muchos pisos provocan en las relaciones sociales de los mayores y en el desarrollo afectivo de los niños. A este modelo de urbanismo corresponde la mayoría de los polígonos residenciales españoles de los años sesenta y setenta del pasado siglo.



FUENTE: A-Z Geographers' Map Co., 1996b.

Figura 6. New town inglesa, Skelmersdale.

5.2.2.1. El Entramado

Se denomina entramado urbano a la forma en que se disponen las distintas construcciones en el espacio de la ciudad. Las diferencias de entramado son muy grandes entre los modelos de urbanización que se han sucedido a través del tiempo.

En los cascos medievales, ensanches decimonónicos y ensanches modernos, se impone el «entramado u orden cerrado». Los edificios se sitúan unos al lado de los otros y ocupan el suelo de forma más o menos continua y siempre muy intensiva. En los centros medievales, de los que Vitoria proporciona un buen ejemplo, los espacios libres se reducen a los del viario público, calles y plazas, y a pequeños caños de separación entre las traseras de las construcciones. En los ensanches, los espacios libres de edificación corresponden al viario público y a los patios de manzana.

En los barrios de viviendas unifamiliares rodeadas de jardín y en los polígonos residenciales de la ciudad funcional, edificados conforme a la tipología del «*open planning*», triunfa el «entramado abierto». Los edificios se disponen de manera aislada, dejando espacios libres entre medias que se dedican a zonas verdes y a equipamientos colectivos para facilitar idealmente la entrada del campo en la ciudad, según la propuesta

de Le Corbusier de desarrollar lo que él denominaba la «*ciudad verde*» como respuesta a las contradicciones del modelo de ciudad industrial. Las «*new towns*» inglesas, los «ensembles» franceses y los «polígonos residenciales» españoles proporcionan ejemplos representativos de este tipo de entramado.

El volumen de la construcción, resultado de la combinación espacial del entramado (forma de agruparse los edificios) y de la tipología de la edificación, contribuye también a incrementar los contrastes morfológicos entre la ciudad histórica y las formas urbanas recientes.

5.2.2.2. *Tipologías edificatorias*

En cualquier aglomeración urbana existe 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.

En la ciudad histórica, los edificios responden a los estilos arquitectónicos del pasado y tanto sus formas como los materiales empleados se hallan muy condicionados 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 los medios mediterráneos, y grandes ventanales y balcones acristalados en los medios húmedos.

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.

En la ciudad funcional (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 impuso 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, torres y rascacielos, caracterizados por la sobriedad del diseño arquitectónico y la homogeneidad estilística.

Los *bloques* son edificios de forma rectangular y de varias plantas, unos denominados laminares o de doble crujía, y otros, cerrados o de triple crujía. Los primeros carecen de patios interiores y cada vivienda da a dos fachadas; los segundos poseen pequeños patios o huecos interiores que separan las viviendas que existen en cada fachada.

Las *torres* se caracterizan por su mayor altura y aparecen aisladas o agrupadas en pequeño número. Por su parte, los *rascacielos*, definidos en algunos países como construcciones de más de 28 metros, constituyen hoy la edificación en altura más representativa de la ciudad moderna. En sus orígenes fueron unas construcciones características del centro de las ciudades americanas (Nueva York tiene más de dos mil), pero hoy están presentes en todas las grandes aglomeraciones del mundo. La mayoría de ellos están ocupados por oficinas y actividades que se benefician de localizaciones centrales.

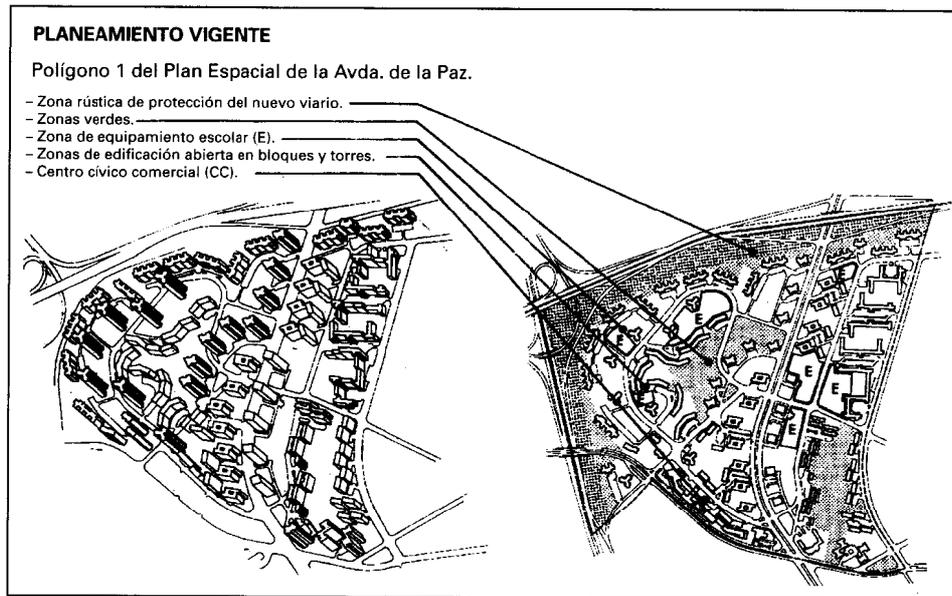


Figura 7. Orden abierto en un polígono residencial madrileño.

Los primeros rascacielos, de 8 a 19 pisos, fueron construidos en Chicago entre 1879 y 1895, después del incendio de 1870, gracias a la posibilidad de utilizar una serie de innovaciones técnicas que aparecieron entonces: el armazón de acero, el ascensor y la energía eléctrica. A partir de 1895, Manhattan superó a Chicago en la altura de sus edificios y el número de rascacielos; durante mucho tiempo el récord de altura lo ostentó el Empire State Building, con 102 pisos y 379 metros, y más tarde las desaparecidas torres gemelas del World Trade Center, de 109 pisos y 410 metros, en cuyo interior trabajaban 50.000 personas. En Chicago, la Torre Sears alcanza 443 metros, las Torres Petronas, de Kuala Lumpur, inauguradas en 1997, llegan a los 450 metros, y la Torre WFC de Shangnai, terminada en 2001, tiene 460 metros.

En Estados Unidos, antes del fatídico atentado del 11 de septiembre de 2001 que puso fin al World Trade Center de Nueva York, muchos rascacielos se estaban quedando vacíos, los alquileres disminuían alarmantemente y la tendencia era la de no construir nuevos rascacielos. Actualmente, el relevo en la fiebre por construir estos colosales ha sido tomado por las ciudades asiáticas, deseosas de mostrar al mundo su poder económico. Hace una década, los diez edificios más altos del mundo se localizaban en Estados Unidos, a principios del siglo XXI sólo quedan cuatro dentro de esta categoría en este país.

En el modelo de ciudad postindustrial (la que surge a partir de los años ochenta, tras la crisis del petróleo, con la globalización y el triunfo del modelo de producción postfordista), caracterizada por una forma cada vez más dispersa y extensa, las áreas residenciales más recientes de alta densidad se materializan en ensanches que recuperan la manzana cerrada del XIX, aunque no de manera mimética, y la calle como elemento de mezcla y diversificación funcional. En este mismo contexto, el deseo de favorecer la relación con la naturaleza y la influencia de los modelos de urbanización anglosajones di-

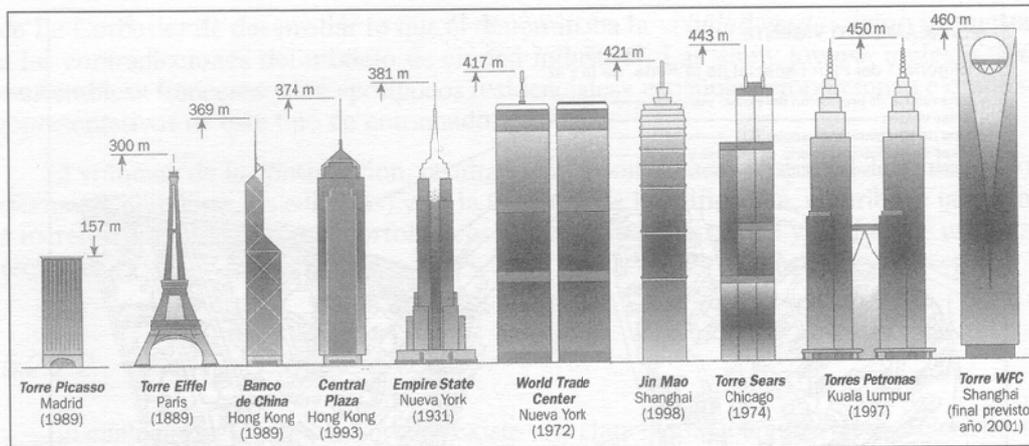


Figura 8. Rascacielos.

fundidos por la globalización impulsan la proliferación de urbanizaciones de viviendas unifamiliares con tipologías muy distintas: adosados, pareados, exentos.

La calidad del diseño se hace presente en los edificios industriales que se levantan en los polos tecnológicos, polígonos industriales y parques empresariales de última generación. De manera semejante, la arquitectura actúa como elemento simbólico y de propaganda en los centros de ocio y en las grandes superficies comerciales que surgen en las recientes periferias urbanas. A través de la grandiosidad de estas construcciones, se pretende transmitir una imagen de solidez y eficacia de las empresas allí instaladas y se desea estimular el consumo de las masas que acuden a esos espacios a efectuar sus compras o en busca de entretenimiento.

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, en los países capitalistas, se asocian a procesos de erradicación del chabolismo y a intentos de facilitar viviendas baratas a los sectores de menores niveles de renta, y en los antiguos países socialistas, durante décadas, a esfuerzos generalizados por resolver el problema de la escasez de viviendas. En todos aquellos países, los porcentajes representados por las viviendas prefabricadas y los bloques por módulos fueron muy altos, el 70% en Rusia en 1958 y el 80% en la República Democrática Alemana en 1977 (Segre, R., 1988).

5.2.3. Los usos del suelo

Las diferentes utilizaciones del suelo de las ciudades en relación con las necesidades y actividades de las poblaciones que residen y trabajan en ellas, contribuyen decisivamente a la configuración del paisaje urbano. Edificios de viviendas, instalaciones industriales, jardines y zonas verdes, equipamientos colectivos, espacios de ocio, superfi-

cies comerciales, intercambiadores de transporte, infraestructuras urbanas modelan el paisaje de las ciudades y determinan fuertes diferencias morfológicas en sus interiores, 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, estos 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 ha favorecido su ocupación parcial 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.

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

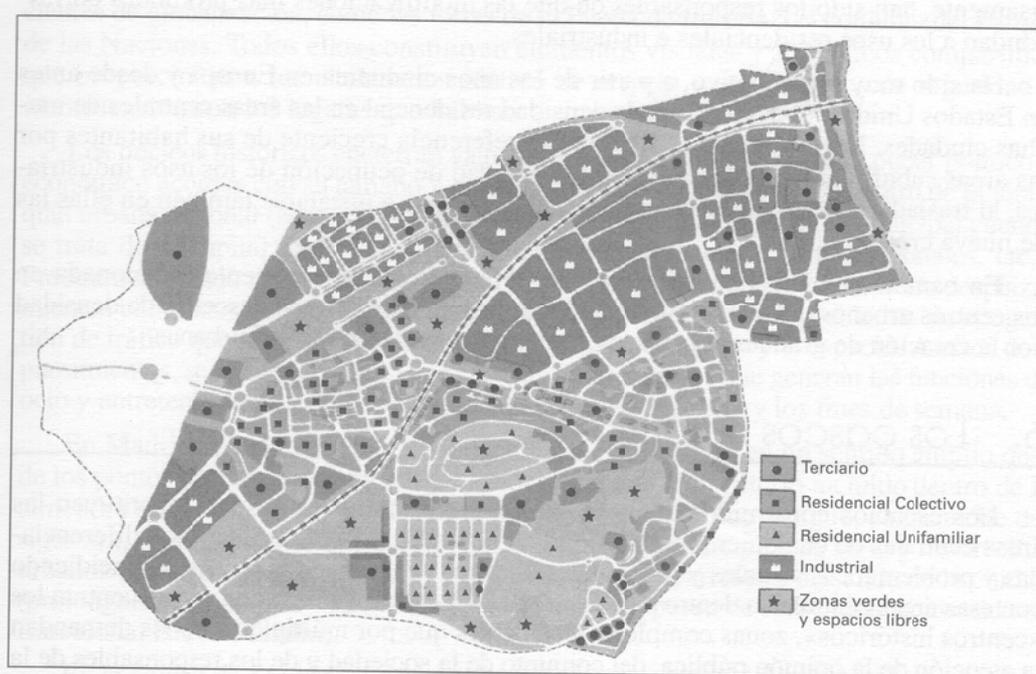


Figura 9. Usos del suelo en Coslada (Madrid), según su Plan General de Ordenación Urbana.

por esa densidad el número de personas que viven o trabajan por unidad de superficie en cualquier zona espacial que se considere. Así, las actividades residenciales y comerciales representan una intensidad de ocupación del suelo que viene a ser el doble de la que generan las actividades industriales. Además, hay que tener en cuenta que la densidad de ocupación que corresponde a cada uno de los usos del suelo no es estática sino cambiando a través del tiempo y con importantes diferencias de unas a otras ciudades.

En general, las diferencias y cambios en la densidad de ocupación de los distintos usos del suelo se explican por la intervención de varios factores.

El primero de ellos es la mayor o menor disponibilidad de suelo urbano; así, puede ocurrir:

- Que se produzcan modificaciones mínimas de densidad. Es lo característico de ciudades que crecen lentamente por expansión, anexionándose sólo los terrenos necesarios para la ampliación de los diversos usos del suelo.
- Que se produzca un aumento de la densidad. Sucede cuando la ciudad no puede aumentar su superficie, lo que obliga a intensificar la ocupación del suelo.
- Que disminuya la densidad. Se produce cuando la ciudad cuenta con suelo urbano utilizable en abundancia, lo que permite disponer de amplias parcelas para los diferentes usos.

Los otros factores que inciden en los cambios en la densidad de ocupación de los usos del suelo son las modificaciones en los modos y técnicas de producción de las empresas instaladas en la ciudad, los cambios en los estilos de vida de sus habitantes y las transformaciones en las preferencias residenciales de los ciudadanos. Estos factores, precisamente, han sido los responsables de que las modificaciones más profundas correspondan a los usos residenciales e industriales.

Ha sido muy significativo, a partir de los años cincuenta en Europa y desde antes en Estados Unidos, el descenso de la densidad residencial en las áreas centrales de muchas ciudades. Entre sus causas figuran la preferencia creciente de sus habitantes por las áreas suburbanas y el descenso de la densidad de ocupación de los usos industriales, al trasladarse las industrias a las nuevas periferias e instalarse también en ellas las de nueva creación.

En cambio, la densidad comercial ha permanecido generalmente estacionada en los centros urbanos; sólo en algunas ciudades ha habido un ligero descenso de densidad por la creación de grandes superficies comerciales en las zonas suburbanas.

6. Los cascos históricos

Los espacios construidos antes de los años sesenta del siglo XX constituyen las áreas centrales de cualquier localidad, con características morfológicas bien diferenciadas y problemáticas sociales y funcionales distintas del resto de la ciudad. Coincidiendo con esas áreas centrales o dentro de ellas, según los criterios utilizados, se encuentran los «centros históricos», zonas complejas y sensibles que por múltiples razones demandan la atención de la opinión pública, del conjunto de la sociedad y de los responsables de la política.

En medio de los espacios difusos e impersonales que corresponden a las expansiones urbanas de las ciudades españolas posteriores a la década de los cincuenta, sus núcleos centrales presentan patrimonios urbanísticos heredados de las etapas preindustrial e industrial que merecen protección. Sus correspondientes entramados urbanos y estructuras arquitectónicas muestran tipologías variadas cuya originalidad y personalidad dependen del significado histórico alcanzado en el pasado. Dentro de estas tipologías figuran recintos medievales, expansiones barrocas, ensanches decimonónicos, suburbios industriales, barriadas «ciudad-jardín» y colonias construidas en la posguerra por la Dirección General de Regiones Devastadas.

Al margen del tamaño actual de cada una de las localidades y de su desigual ritmo de crecimiento en función de factores de localización y de relación respecto a los fenómenos más recientes de globalización, los núcleos históricos constituyen en todas las ciudades espacios físicos, morfológicos, funcionales y sociales bien diferenciados de las áreas más recientes de expansión. El pasado histórico explica su personalidad y les dota de valores simbólicos, educativos y convivenciales, no sólo para sus residentes sino para toda la sociedad (Zárate, M. A., 1992).

Vestigios urbanísticos y arquitectónicos del pasado muestran la historia de cualquier ciudad. Sobre ellos las personas construyen sus imágenes colectivas, aunque también es cierto que la modernidad crea sus propios símbolos paisajísticos y mentales. En el caso de la aglomeración madrileña, su representación mental se asocia a hitos del pasado que encierran una fuerte carga simbólica (Palacio de Oriente, Puerta de Alcalá, fuente de Cibeles, Plaza Mayor), al frente paisajístico de la terraza izquierda del Manzanares (el núcleo fundacional tantas veces inmortalizado por los grandes pintores de paisaje, como Goya, Haës, Villamil, Beruete), y a elementos nuevos vinculados con los procesos recientes de globalización, como las torres de la Puerta de Europa o el conjunto del Parque de las Naciones. Todos ellos constituyen elementos visuales y simbólicos compartidos que proporcionan a los ciudadanos sentido de respeto y sentimientos de seguridad e identificación con los lugares que habitan.

Los núcleos históricos encierran valores de centralidad vinculados al poder político y económico acordes con su tamaño y el lugar que cada localidad ocupa dentro de la jerarquía urbana regional (sedes de la administración central, autonómica y municipal cuando se trata de la capital, bolsa, centrales de entidades financieras, multinacionales, etc.). Precisamente estos valores de centralidad son responsables de gran parte de los desplazamientos cotidianos que se efectúan dentro de las ciudades y de los problemas de congestión de tráfico que se originan por su coincidencia en el tiempo y el espacio. A estos desplazamientos, se añaden los motivados por las oportunidades que generan las funciones de ocio y entretenimiento, sobre todo durante las horas nocturnas y los fines de semana.

En Madrid, el centro de la aglomeración está constituido en un sentido amplio desde los puntos de vista morfológico y funcional por todo el territorio incluido dentro de la almendra que forma la M-30. En su interior se hallan el casco antiguo, el ensanche del siglo XIX, más de 80 colonias del tipo ciudad-jardín de principios de siglo y desarrollos urbanos espontáneos que surgieron junto a las antiguas carreteras de salida de la ciudad (prolongación de la calle de Alcalá, General Ricardos, paseo de Extremadura, avenida de Barcelona, Bravo Murillo).

En la ciudad de Madrid, el primero de los espacios definidos como centro histórico a efectos legales de conservación y protección del patrimonio por el Ayuntamiento coincidió

con el distrito Centro. Desde el punto de vista del crecimiento de la ciudad y de su desarrollo urbanístico, era el espacio incluido dentro de la cerca construida en 1625, en tiempos de Felipe IV, con fines fiscales, para el cobro de sisas y alcabalas. Dentro se encuentran los barrios de Embajadores, Palacio, Sol, Universidad y Justicia. En 1986, el Ayuntamiento amplió la calificación legal de centro histórico a todo el territorio existente dentro del anillo de rondas que delimita el ensanche del siglo XIX. En su interior quedan plena o parcialmente incluidos los distritos Centro, Retiro, Chamberí, Arganzuela y Latina.

A finales de los años setenta, la mayor parte del casco antiguo, el Madrid correspondiente a los límites históricos fijados por la cerca de 1625, constituía un espacio muy complejo, en avanzado estado de deterioro morfológico, que avanzaba peligrosamente hacia una segregación funcional y social cada vez más intensa del resto de la ciudad. Pocos años después, la modernización de la economía y de la sociedad, la incorporación de España a la Unión Europea, las transformaciones del sistema productivo y las manifestaciones de la globalización han desencadenado nuevos procesos de cambio social y renovación funcional en su interior (Zárate, M. A., 2003).

Los contrastes entre unas y otras zonas de los propios barrios del distrito Centro han crecido y las diferencias de todos ellos con los pertenecientes a los distritos de Salamanca, Chamberí y Moncloa han aumentado también. La existencia en estos últimos de un entramado más abierto, la presencia de construcciones de mayor calidad y la evidencia de mejores condiciones medioambientales les han hecho mucho más atractivos para operaciones de «renovación» y «rehabilitación» asociadas a los intereses del terciario superior y a sus necesidades de disponibilidad de suelo para oficinas en localizaciones centrales (Paseo de la Castellana, Raimundo Fernández Villaverde, Avenida de

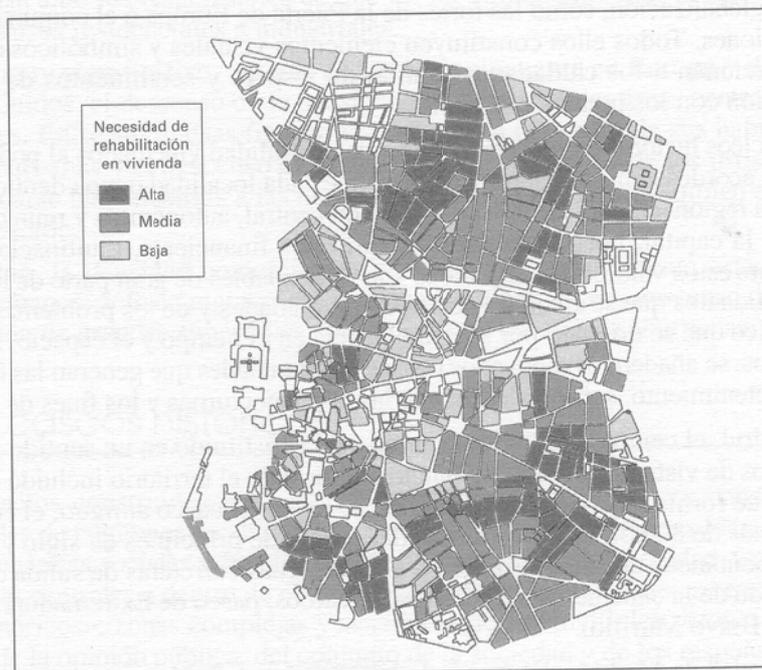


Figura 10. Necesidades de rehabilitación de viviendas en el distrito Centro de Madrid.

América, Princesa...). La importancia del eje de la Castellana para el sector servicios se pone de manifiesto si se tiene en cuenta que, según el *Directorio de Unidades de Actividad Económica* de 2003, más del 60 % de las empresas establecidas en Madrid elige este espacio para instalar en él su sede.

6.1. Políticas de revitalización 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 por la acumulación de problemas: aislamiento físico, deterioro material, degradación social, pérdida de mezcla funcional, excesiva terciarización, congestión de tráfico, vaciamiento, envejecimiento demográfico y proliferación de comportamientos desviados.

Dentro de las operaciones de planificación urbana que se realizan para adecuar los espacios construidos a las condiciones cambiantes de la vida moderna, las más complejas son las que afectan a las áreas centrales de las ciudades. Estas actuaciones vienen impulsadas por razones de distinta índole:

- a) Razones estructurales. Resultan del envejecimiento del centro de las ciudades, lo que motiva la desaparición de sus actividades características, el vaciamiento de su población y el deterioro progresivo de sus edificios. A ello se une la falta de confort de los inmuebles antiguos, la escasez o ausencia de zonas verdes, la carencia de equipamientos y las dificultades de circulación y aparcamiento.
- b) Razones económicas. En el contexto de las sociedades regidas por los principios del capitalismo, las razones económicas tienen una fuerte incidencia en la transformación del paisaje urbano, en los cambios demográficos y en las modificaciones de funciones y usos del suelo que tienen lugar en las áreas centrales de las ciudades. Las perspectivas de conseguir una plusvalía de los solares sobre los que se levantan los edificios del centro y la escasez de beneficios que obtienen muchos propietarios de viejos inmuebles por el alquiler de sus viviendas o de sus locales, explican la proliferación de operaciones de derribo que han facilitado la renovación de las áreas centrales. También desempeña un importante papel en el mismo sentido el interés de los promotores inmobiliarios y de las empresas de construcción por intervenir en las zonas de mayor calidad ambiental y de precios más altos del suelo.
- c) Razones políticas. Los poderes públicos, por su parte, intervienen en la remodelación de los centros urbanos, aunque de muchas maneras y de forma distinta según se trate de los años anteriores o posteriores a mediados de los setenta. Fue precisamente por entonces cuando, por razones concretas vinculadas a las circunstancias económicas, sociales y políticas del momento, se pasó del denominado «urbanismo despilfarrador» al «urbanismo de la austeridad».

En unos casos, la administración se limita a dejar hacer a la iniciativa privada; en otros, la estimula, y todavía en otros, es ella misma la que impulsa las operaciones de renovación urbana y rehabilitación. Cuando así sucede, las acciones se justifican por los beneficios que las transformaciones deben tener para el interés general de los ciudada-

nos. En las democracias más maduras y consolidadas, los poderes públicos emprenden estrategias de revitalización de los centros urbanos que se encuentran comprometidas en los programas políticos defendidos en las campañas electorales. Además, los responsables máximos de la gestión pública, sea cual sea la esfera política y administrativa de la que se trate (alcalde, gobernador, presidente de gobierno regional o jefe del Estado), encuentran en las operaciones de reforma y renovación de las áreas centrales unos magníficos instrumentos para consolidar o mejorar su imagen pública, todavía mucho más desde que se impuso el «urbanismo de la austeridad» y desde que las políticas de recuperación de los centros urbanos dejaron de ser patrimonio exclusivo de ideologías de izquierda para serlo de todas las opciones políticas.

No obstante, a pesar de los intereses señalados y de las razones que justifican la necesidad de revitalizar los centros urbanos, la puesta en marcha y la realización de las operaciones de renovación y reforma de estos espacios resultan tan complicadas que los problemas que suscitan pueden llegar a paralizarlas o al menos a ralentizarlas. Precisamente esos problemas fueron también los que favorecieron a finales de los años sesenta y en la década de los setenta el crecimiento de los movimientos vecinales.

La defensa del valor histórico y artístico de gran parte de los edificios del interior de las ciudades levantó por aquellos años a la opinión pública contra intervenciones promovidas o toleradas por la administración que se consideraban no adecuadas o no respetuosas con el pasado. La resistencia de los vecinos para permanecer en sus propios barrios y de los comerciantes para evitar el cierre de sus locales impulsó los movimientos vecinales. Los sentimientos de territorialidad y familiaridad con el entorno en que se vive, constituyen siempre los principales motivos de oposición a operaciones de reforma interior que comportan traslado y transformación radical del interior de las ciudades.

Entre los propietarios del suelo y los promotores urbanísticos, por un lado, y los vecinos y los comerciantes, por otro, ha existido a lo largo del tiempo una dialéctica de enfrentamiento por la defensa de intereses contrapuestos que, en los años sesenta y setenta, terminaba casi siempre con el triunfo de los primeros. Desde entonces, el aumento de los problemas de los espacios construidos, sobre todo de los cascos antiguos, el juego de intereses económicos y de clase contrapuestos, las necesidades de adecuar el interior de las ciudades a las exigencias de la vida moderna y la existencia de políticas locales diferentes, han dado lugar a que se pueda hablar de dos modalidades básicas de actuación en centros urbanos: la renovación y la rehabilitación.

6.2. Renovación urbana

Desde una concepción fordista de la ciudad y desde planteamientos de eficacia, el urbanismo de mediados del siglo xx propuso la recuperación de los centros mediante su radical transformación, como si los espacios centrales fueran el corazón enfermo de un organismo que había que revitalizar al servicio de los intereses del gran capital. En todas las ciudades se elaboraron ambiciosos proyectos de renovación urbana que supusieron la apertura de grandes vías interiores y la creación de nuevos espacios de centralidad, con modificación del parcelario, alteración de los volúmenes edificatorios, incremento de las alturas, sustitución de usos del suelo y expulsión de poblaciones de sus lugares habituales de residencia.



Figura 11. Proyecto de Reforma de la Gran Vía de San Francisco (Madrid).

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

6.3. Rehabilitación urbana

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 las necesidades 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 pro del uso colectivo de la ciudad, condujo a un urbanismo alternativo. Se trata de un urbanismo, denominado de la «recuperación», que contraponía la reorganización de los espacios existentes a la expansión indefinida de la ciudad.

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 grandes propietarios del suelo se beneficiaron del proceso; las autoridades actuaron generalmente como agentes legitimadores del cambio urbano 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 los años sesenta pertenecen las principales actuaciones de renovación interior en todas las ciudades (transformación del eje de la Castellana y apertura de la Gran Vía de San Francisco en Madrid, terciarización del barrio de Montparnasse en París o del centro de Londres). El resultado siempre fue el mismo: la destrucción de la

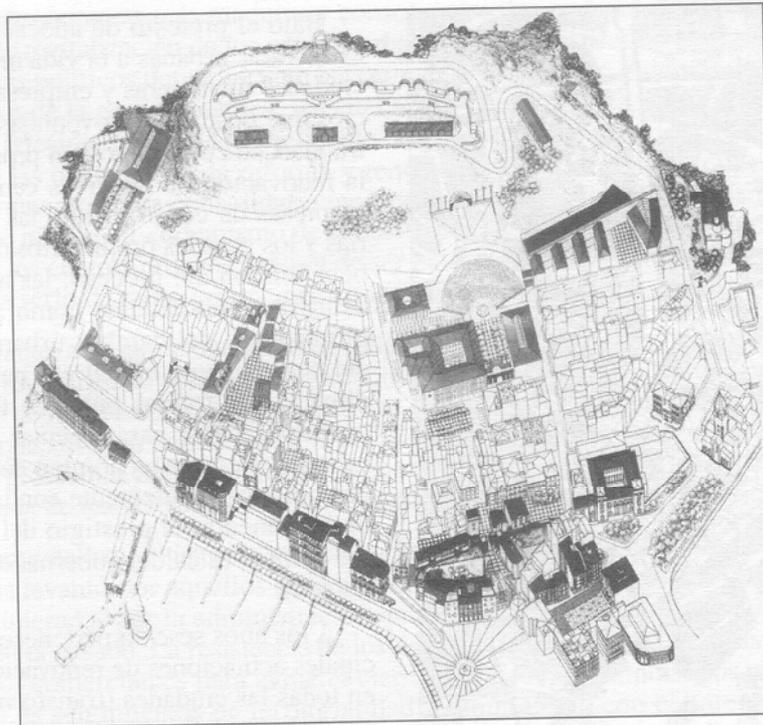


Figura 12. Plan Especial del Casco Antiguo y Cerro de Santa Catalina de Gijón.

Frente a la apropiación del centro por las clases dominantes, la segregación residencial y la zonificación de usos propia del racionalismo funcionalista, surgieron planteamientos urbanistas que reivindicaban a través de la elaboración de Planes Especiales el uso comunitario del suelo, subrayaban la dimensión colectiva de la ciudad e insistían en la importancia de mantener la mezcla social y la diversidad funcional en las áreas centrales.

El denominado entonces «planeamiento de la austeridad», difundido desde Italia por arquitectos, urbanistas e historiadores del arte (Aymonino, Campos Venutti, Aldo Rossi o Leonardo Benévolo), propugnó 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 un nuevo tratamiento de las ciudades y en especial de sus espacios cons-truidos.

La rehabilitación integral, asociada en principio a ideologías de izquierdas, se ha convertido en una práctica generalizada de intervención en áreas interiores, 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 pasan a ser 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. Además, 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 diálogo y la colaboración entre los poderes públicos, los vecinos, los propietarios de las zonas afectadas y las fuerzas económicas de la sociedad.

7. Dinámica urbana

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 con precios libres fijados por la ley de la oferta y la demanda. Sin embargo, las escuelas, las viviendas y los equipamientos de ocio y salud, son, a la vez, elementos imprescindibles para el mantenimiento y reproducción de la fuerza laboral. La atención a las necesidades de «consumo colectivo» interviene así en la construcción de la ciudad como una tarea prioritaria. Por eso, los agentes sociales, económicos y políticos 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 sus 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 las plusvalías que la colectividad genera mediante la urbanización. Se entra así en unos procesos de especulación y de 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 los más 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 entonces como arbitro 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 obligatoriamente 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 o adquieren protagonismo

los movimientos ciudadanos. Determinados grupos de la sociedad pasan a operar fuera de los canales políticos ortodoxos y, en situaciones extremas, pueden llegar a convertirse en inquietantes agentes de cambio real.

Desde el punto de vista espacial, la diferente capacidad de actuación de los agentes sociales se traduce en un modelo concéntrico de distribución de los usos del suelo. 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 también 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 convertirlas en «barbechos urbanos». Muchos terrenos quedan entonces a la espera de procesos que les hagan aumentar su valor y permitan su recuperación o 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 sociedad, partido y Estado, definieron la organización y forma de las ciudades (M. Castells, 1974). Durante aquella etapa, los edificios y áreas urbanas existentes adquirieron funciones y significados diferentes de los que habían tenido antes. En todas las ciudades, se construyeron espacios nuevos que traducían los valores e ideales del marxismo.

La caída del socialismo a finales de la década de los años ochenta del pasado siglo y la vuelta a la economía de libre mercado en los países del antiguo bloque comunista han desencadenado procesos de expansión y de renovación urbanas en todas sus ciudades. Estas prácticas se ponen al servicio de un capitalismo nacional e internacional que acude ahora favorecido por la globalización y atraído por las expectativas de obtener rápidos beneficios en poco tiempo.

8. El urbanismo y la planificación urbana

Para evitar los conflictos derivados de los intereses contrapuestos que intervienen en la construcción de la ciudad y para asegurar los mecanismos de reproducción de las fuerzas productivas, los agentes sociales dominantes recurren sistemáticamente desde el siglo XIX al urbanismo y la planificación urbana. De ese modo, se pretenden resolver problemas como la escasez de viviendas, la pobreza, la delincuencia, la congestión de tráfico, la contaminación ambiental, etc. Si no fuera así, la urbanización espontánea multiplicaría los desequilibrios funcionales, provocaría daños económicos y políticos que harían imposible el desarrollo de la actividad económica, y podría propiciar un malestar social susceptible de estallar en formas violentas de lucha urbana.

La planificación responde de este modo y ante todo a la necesidad de evitar los daños e inconvenientes de la urbanización y al deseo de mejorar la calidad de vida de los

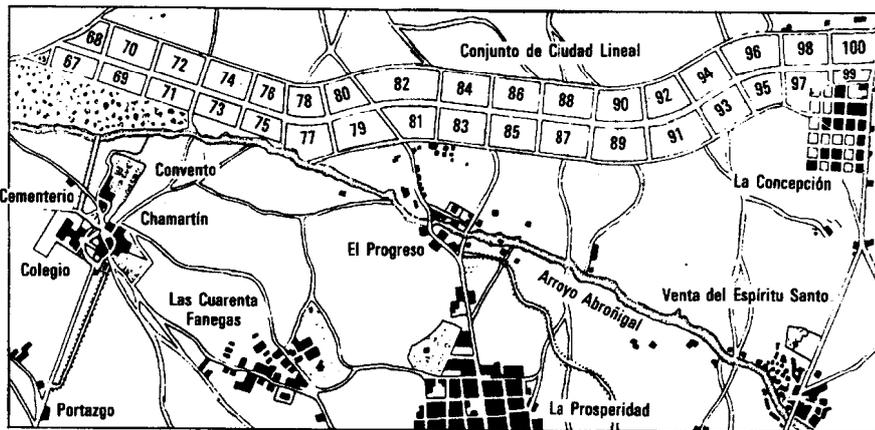
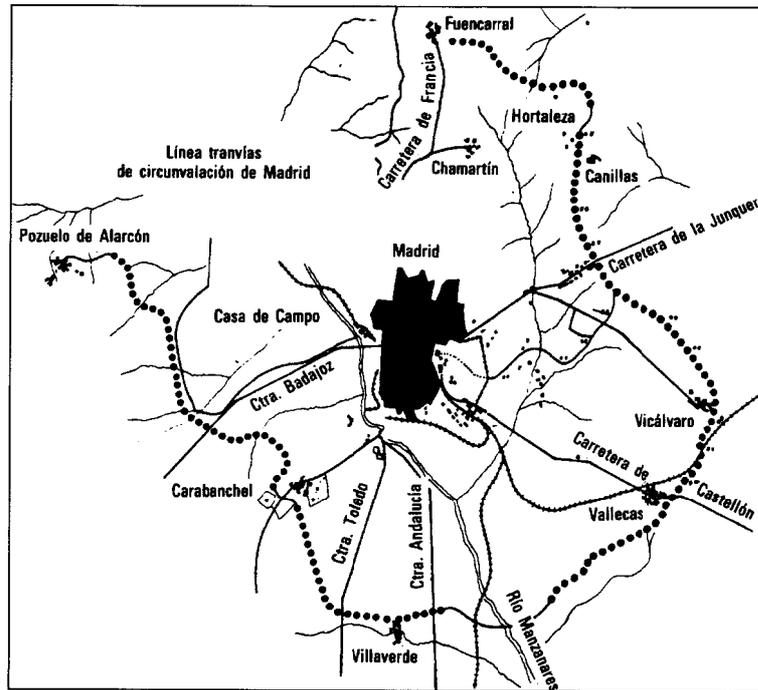


Figura 13. Proyecto de Ciudad Lineal de Madrid.

ciudadanos. Su instrumento principal es una legislación urbanística que refleja siempre intereses económicos, necesidades sociales, ideologías dominantes, corrientes culturales y de pensamiento, y planteamientos ambientalistas. En España, la Constitución vigente ha transferido las competencias de urbanismo a las Comunidades Autónomas, por lo que todas ellas tienen capacidad de legislar en materias de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda, aunque siempre dentro del marco básico de la legislación estatal.

8.1. Los orígenes del urbanismo moderno

Antes del siglo XIX, el urbanismo respondía básicamente a estrategias de organización y control del territorio por los poderes políticos y religiosos que se materializaron en la creación de ciudades, en actuaciones de reforma interior y en la elaboración de proyectos de ciudades ideales, como Palmanova (Italia) o Charleville (Francia). Ya en el siglo XIX, coincidiendo con el triunfo político del nuevo régimen y las transformaciones sociales y económicas que acompañaron a la revolución industrial, nació la planificación moderna con propuestas vinculadas a planteamientos ideológicos distintos:

- El utopismo reformista, que proponía alternativas a una realidad urbana injusta mediante la creación de ciudades nuevas, como New Lanark, edificada entre 1795 y 1799 de acuerdo con las ideas de Robert Owen, o los «falansterios» de Charles Fourier.
- Los proyectos higienistas de ciudad-jardín de Ebenezer Howard y de ciudad lineal de Arturo Soria y Mata, que propugnaban el acercamiento del campo a la ciudad mediante fórmulas de urbanización distintas. Howard (1898) propugnaba la construcción de pequeñas ciudades-jardín para 30.000 habitantes alrededor de una unidad central para 250.000 o 300.000 habitantes. Arturo Soria (1882) defendía las ventajas de la urbanización a lo largo de un eje lineal que debería envolver la ciudad de Madrid. Unos y otros planteamientos perviven en el urbanismo del siglo XX y ejercen una gran influencia sobre muchos Planes Generales de Ordenación Urbana.
- Los programas burgueses de reforma interior, como el de París de Haussmann y el de transformación del «ring» de Viena, de mediados del siglo XIX, y los planes de ensanche, como los de Barcelona (1859) y Madrid (1860), o de tantas otras ciudades españolas (Vitoria, Santander, Bilbao, Gijón, Valencia, etc.). Estas actuaciones constituyen en general los espacios de mayor calidad urbanística y medioambiental de nuestras ciudades.

La mayor importancia por la repercusión que ha tenido hasta nuestros días en la planificación y la organización espacial de la ciudad contemporánea corresponde a las propuestas de ciudad funcional y ciudad orgánica que surgen y se desarrollan a lo largo del siglo XX. Sus formulaciones fueron asumidas oficialmente por el planeamiento español a través de la Ley General del Suelo de 1956 y los Planes Generales de Ordenación Urbana (Capel, H., 1975).

8.2. El urbanismo funcional y la ciudad orgánica

Los planteamientos urbanísticos de la ciudad funcional son fruto del pensamiento de Le Corbusier y Gropius. Su divulgación a través del mundo entero procede de la publicación de la Carta de Atenas (1943), de los Congresos de Arquitectura Moderna y de la influencia en el planeamiento oficial de todos los países a partir de los años cuarenta. Desde su óptica, la ciudad debe satisfacer las necesidades de las funciones y actividades que se realizan en ella con criterios de eficacia inspirados en las formas de producción industrial, la cadena de montaje y la especialización en las tareas. Así, el suelo de la ciu-

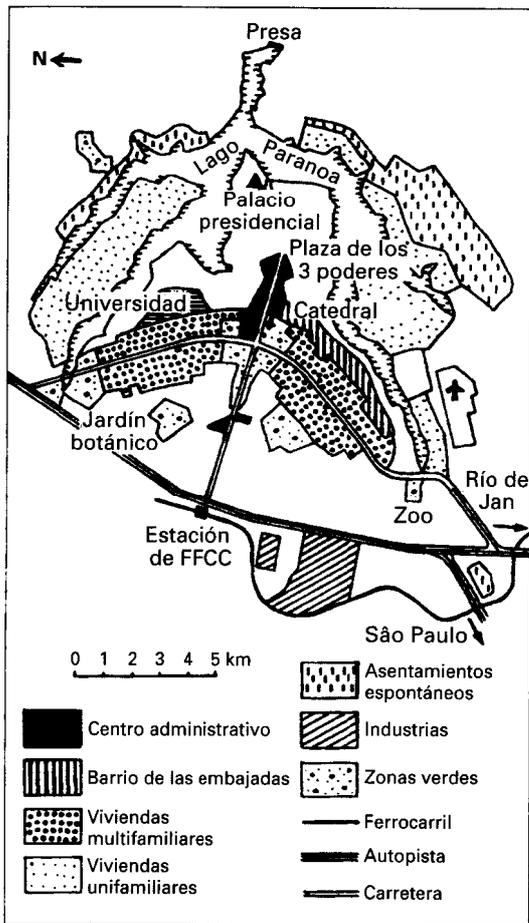


Figura 14. Brasília, modelo de ciudad funcional.

nación Urbana de la época. De acuerdo con el organicismo, la ciudad es concebida como una superposición jerarquizada de comunidades, cada una de diferente rango poblacional y con una dotación de servicios ajustada a las necesidades de su número de habitantes: la unidad vecinal, el barrio, el distrito y la ciudad. De este modo, se pretendía facilitar la recuperación de las relaciones de vecindad que poco a poco habían ido desapareciendo en los modelos urbanos de ciudad industrial, caracterizada, entre otras cosas, por el hacinamiento del proletariado en barrios insalubres y la concentración de la burguesía en los nuevos ensanches residenciales.

8.3. La quiebra del modelo funcional

Los intentos de mejora de la realidad urbana, con una elevada carga de contenido social, representados por la ciudad funcional y la ciudad orgánica, fueron asumidos por el planeamiento oficial de todos los países desde los años cuarenta del siglo XX, a la vez que se quería elevar el planeamiento a categoría científica.

segregado en zonas especializadas atendiendo a sus usos: residenciales, industriales y de servicios. La circulación rodada se separa de la peatonal y las comunicaciones entre las distintas zonas son aseguradas mediante la jerarquización del viario: vías rápidas de acceso, vías de circunvalación y vías de penetración.

El diseño de Brasília, de L. Costa (1957), responde a los ideales del funcionalismo y esta ciudad puede ser considerada como su modelo más completo y cerrado. Rodeada en uno de sus frentes por un gran lago, los diferentes usos del suelo aparecen perfectamente zonificados y la circulación rodada queda totalmente separada de la peatonal.

Por otra parte, las propuestas de ciudad orgánica y comunitaria, que en la práctica actuaron como un complemento de las formulaciones funcionalistas, fueron defendidas principalmente por el norteamericano Clarence Perry (1929). En España, estas ideas tuvieron su mejor representante en Gabriel Alomar (1947) y fueron recogidas tempranamente por el planeamiento oficial desde los años cincuenta, a través de los Planes Generales de Ordenación Urbana de la época.

En la práctica, la planificación ha conseguido alcanzar íntegramente sus objetivos en pocas ocasiones. Por una parte, la pretensión de hacer del planeamiento una ciencia rigurosa ha quedado reducida a mera ilusión, pues la realidad espacial no se rige por las leyes de la naturaleza sino por las lógicas del beneficio y del mercado. La objetividad no existe en la planificación y las decisiones urbanísticas se hallan condicionadas por la ideología y la política. Por otra parte, los impactos provocados en la ciudad por la crisis del petróleo de los años setenta y los efectos ocasionados en la actualidad por la globalización ponen en evidencia las deficiencias del urbanismo funcional y organicista, que es tachado de «despilfarrador» por apostar básicamente por la expansión continua de la ciudad y por un elevado consumo energético que deriva de la forma extensa de la fábrica urbana. La zonificación de usos del suelo obliga a efectuar largos desplazamientos entre los lugares de trabajo, de residencia y ocio, y las bajas densidades residenciales priman el uso del transporte privado sobre el público.

La desaparición de la calle como lugar de encuentro y de mezcla social y funcional ha originado insatisfacción y ha propiciado patologías sociales que se materializan en movimientos de protesta (Menanteau, J., 1994). Por eso, desde los años ochenta del siglo XX, abundan las actitudes de rechazo al planeamiento científico y consecuentemente a los modelos de ciudad funcional y orgánica. Frente al urbanismo despilfarrador, se apuesta por lo que se denomina el urbanismo de la recuperación y por un urbanismo integrador. Los dos defienden la acometida de actuaciones puntuales en el tejido urbano, la inserción de la toma de decisión en la sociedad y la recuperación de los elementos de convivencia, de mezcla funcional y social. En definitiva, se trata de la recuperación de todos los elementos que fueron más característicos de la ciudad tradicional y, de manera muy especial, de la ciudad mediterránea.

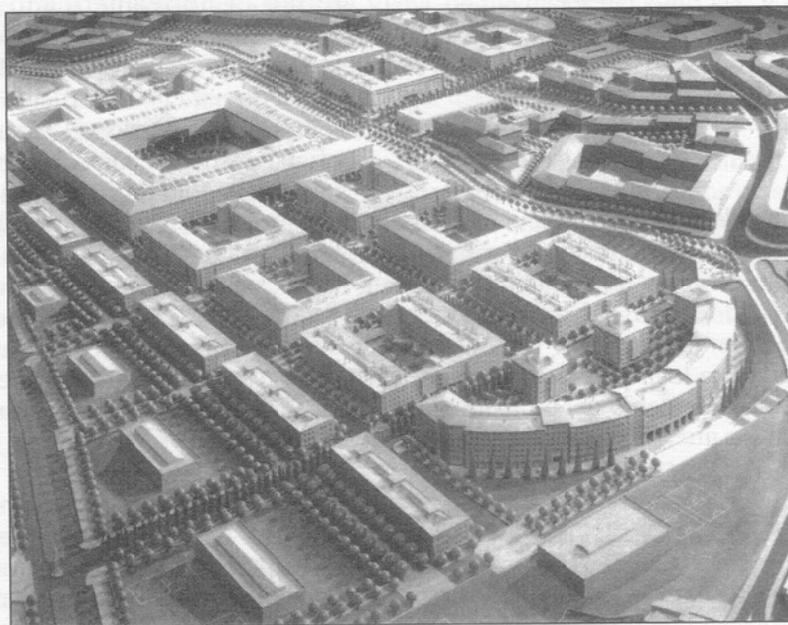


Figura 15. Recuperación de la manzana cerrada en el polígono residencial de Fontiñas (Santiago de Compostela).

La urbanización en manzana cerrada se ha convertido en el elemento más representativo de los nuevos ensanches, aunque no se utiliza de manera mimética respecto al siglo XIX. Mediante esta forma de urbanización se recupera la calle y con ella los valores tradicionales de la ciudad: la mezcla funcional, la variedad social, los lugares de encuentro y convivencia. Alternando con la manzana cerrada y variantes de la misma, proliferan formas de viviendas unifamiliares, desde construcciones exentas a adosados o pareados, unas veces predominando de manera absoluta en ciertas áreas residenciales, y otras, compartiendo espacios con la manzana cerrada en unos mismos desarrollo residenciales. En este caso se trata de la respuesta a estilos de vida difundidos por los medios de comunicación de masas desde los países anglosajanes, sobre todo desde Estados Unidos.

8.4. Hacia el urbanismo de la postmodernidad

En consonancia con lo señalado anteriormente, para corregir las disfunciones heredadas y las que resultan de la globalización urbana, se imponen fórmulas de planeamiento y de gestión capaces de apoyar procesos de reurbanización y gentrificación de las áreas centrales y de reestructuración de las periferias. Se llega así a un urbanismo nuevo que emprende operaciones puntuales y estrategias de reequilibrio metropolitano para mejorar el entramado y el tejido social de la ciudad. A través de estos procedimientos, se acometen actuaciones de rehabilitación de los centros históricos, se crean áreas de descentralización periféricas, se ejecutan programas de remodelación de barrios, con erradicación del chabolismo, y se construyen infraestructuras que buscan la mejora de la movilidad y la superación de carencias acumuladas en equipamientos y dotaciones colectivas.

La naturaleza descentralizada del modelo urbano postfordista, con estrecha complementariedad entre ciudades pequeñas, medias y grandes aglomeraciones, sobre todo en el ámbito geográfico de los países más evolucionados, obliga a un planeamiento en ámbitos regionales conforme a esquemas policéntricos como fórmula más adecuada para potenciar el desarrollo y corregir desequilibrios sociales y territoriales. Se plantea así un urbanismo metropolitano o suprametropolitano de la integración a distintas escalas, que va de lo local a lo global, pasando por sus escalas intermedias, desde actuaciones de barrio y distrito a actuaciones del conjunto de las localidades que integran los espacios metropolitano o regionales, siempre dentro de un urbanismo preocupado por resolver de manera prioritaria los problemas de comunicación y transporte. Esta importancia de las comunicaciones es consecuencia del protagonismo que en las sociedades actuales adquiere el funcionamiento en red de los lugares, donde la geografía de los flujos y los intercambios se impone a la geografía de los lugares, tal como sucede con el planeamiento policéntrico del *Gran Sur Metropolitano de Madrid* y, en definitiva, con las *Estrategias Territoriales de la Comunidad de Madrid* (Zárate, M. A., 2003).

Las propias dinámicas de la globalización impulsan este «urbanismo de la integración» que supera lo que hasta hace poco era dominante y que bien podía calificarse de «urbanismo de la intervención». Ahora el urbanismo selecciona «zonas de interés regional» y elabora «proyectos de alcance regional» como instrumentos de ordenación del territorio y de un nuevo tratamiento de la ciudad dentro del espacio de redes al que se ha hecho antes referencia. El objetivo principal de todo ello es suavizar tensiones heredadas

y reducir las que genera el actual modelo económico postfordista, entre otras y de manera muy especial, las que derivan de los fenómenos sociales y económicos de exclusión, inseguridad, miseria, segregación, violencia e incomunicación.

8.5. Desarrollo urbano sostenible y calidad de vida

Finalmente, hay que tener en cuenta que la globalización de la economía requiere un esfuerzo de solidaridad de todas las sociedades para compatibilizar desarrollo urbano y calidad de vida. Sólo a través de la solidaridad internacional se podrá hacer frente a los problemas de crecimiento incontrolado de las ciudades del Tercer Mundo y de deterioro medioambiental del planeta. Todavía hoy resultan prioritarios los esfuerzos para garantizar los derechos a la salud y a la educación de millones de pobladores que se hacen en los asentamientos marginales de las ciudades de los países menos evolucionados. En esas aglomeraciones, las fiebres tifoideas son aún endémicas y el cólera no ha sido erradicado, debido a la falta de higiene, a graves deficiencias en los sistemas de abastecimiento de agua potable y a carencias importantes en las redes de saneamiento.

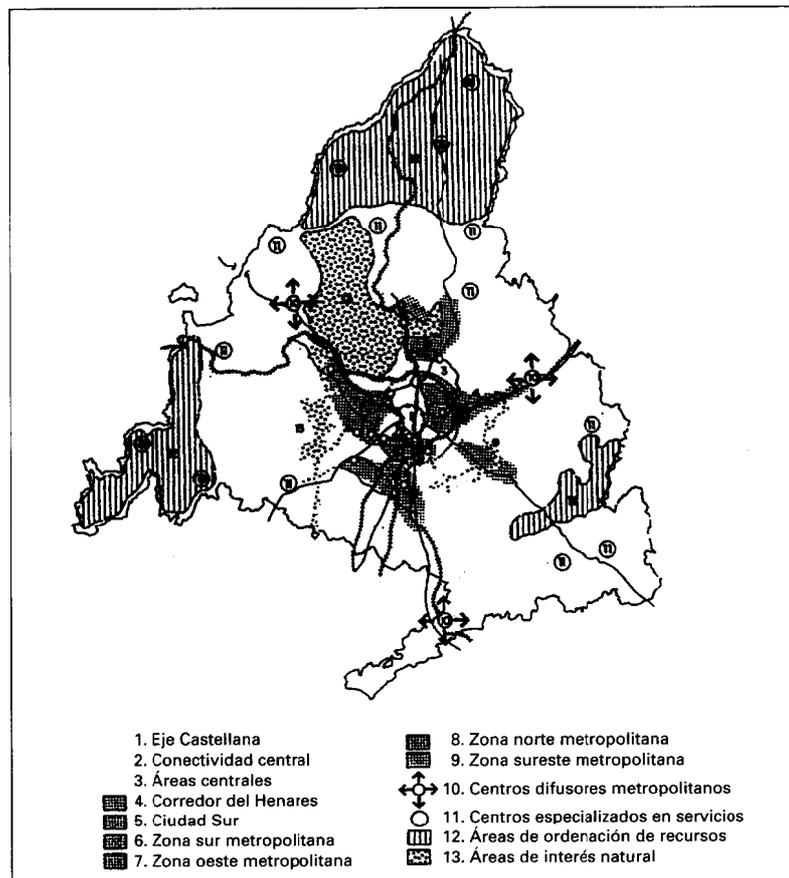


Figura 16. Estrategias territoriales de la Comunidad de Madrid.

En las sociedades postindustrializadas, hay que redoblar los esfuerzos para impedir que se impongan de forma absoluta los intereses que anteponen la utilización exclusiva de la ciudad como bien de cambio y no de uso. La marginalización de ciertos sectores de la población, especialmente de los inmigrantes extranjeros, tiene que ser corregida, y la exclusión, que comienza por el empleo y sigue con carencias de vivienda digna y dificultades de educación, debe ser frenada.

La lucha contra la exclusión, la contención de los desajustes que provoca la globalización, las estrategias de naturación urbana y las políticas de desarrollo sostenible tienen que conseguir que nuestras ciudades se transformen en espacios más habitables y que sean capaces de garantizar la supervivencia de toda la población en las mejores condiciones posibles de calidad de vida. Sólo así se alejarán las tensiones internas e internacionales que enfrentan a nuestras sociedades y se crearán condiciones objetivas para una existencia más feliz y próspera de las futuras generaciones.

9. Conclusión: la ciudad es un espacio social en constante cambio

Definida fundamentalmente en el pasado como lugar sagrado y de representaciones simbólicas, la ciudad se configura, ante todo, como espacio de reproducción de la sociedad que la utiliza a diario. El impacto de los cambios sociales más recientes, derivados de la globalización de la economía y de las transformaciones contemporáneas del sistema productivo, con difusión de nuevas tecnologías e internacionalización del capital en un mundo empequeñecido, añade complejidad a un espacio tan variado en sí mismo como ha sido siempre la ciudad. Los asentamientos urbanos traducen a través de la forma urbana estructuras heredadas e intereses de fuerzas sociales y económicas que han intervenido a lo largo del tiempo y que siguen haciéndolo en el momento presente.

La ciudad es un territorio modelado por distintos agentes y fuerzas sociales con intereses contrapuestos. Estos actores, y la intensidad con la que intervienen cada uno de ellos, varían en el tiempo y el espacio según los modos de producción dominantes, pero los que más han contribuido a la configuración de la ciudad actual son los vinculados al modo capitalista. Incluso en los antiguos países de socialismo real, la herencia del modo de producción capitalista anterior a la conquista del poder por los partidos comunistas permaneció presente hasta la caída del muro de Berlín y la desaparición de la Unión Soviética. Por otra parte, el giro político que se produjo en casi todos ellos tras los acontecimientos políticos señalados antes, con una vuelta al pluralismo de partidos y a la economía de libre mercado, ha determinado el resurgimiento de los actores sociales del pasado y la aparición de problemáticas sociales semejantes a las que dominan en la mayoría de las ciudades del planeta.

Morfologías y estructuras urbanas reflejan en todo el mundo los efectos de un modo de producción cuyo principal objetivo es asegurar la circulación y acumulación de capitales en un marco de estabilidad política y social que se construye sobre relaciones de clase. En este sentido, resulta decisiva la acción de los poderes públicos que atienden las necesidades de «consumo colectivo» (escuelas, viviendas, equipamientos de ocio y

salud, etc.) para el mantenimiento y reproducción de la fuerza laboral. No menos importante es la división de los trabajadores en comunidades locales que propician idénticos hábitos de consumo y de conducta, fragmentan la conciencia y solidaridad de clase, y refuerzan la tradicional autoridad de los grupos de élite y de poder que se manifiesta, entre otras cosas, por el simbolismo del entorno construido.

El mecanismo esencial de producción de la ciudad aparece constituido por el funcionamiento de los principios económicos del capitalismo que en su búsqueda del máximo beneficio convierten el suelo, bien escaso y de uso necesario para todos, en bien de cambio, al aplicársele capital y trabajo mediante la urbanización y la construcción. Los elementos de la ciudad (suelo, edificios, viviendas, etc.) se convierten en mercancía que se intercambia en el mercado, como cualquiera otra, a través de precios libres fijados por la ley de la oferta y la demanda. De esta manera, la propiedad privada, fundamento del modo de producción capitalista, se beneficia del valor de cambio y se apropia de los valores añadidos que la colectividad crea en la ciudad a través de la urbanización para satisfacer sus necesidades. Se entra así en un proceso de especulación del suelo y de enfrentamiento entre intereses contrarios que pugnan por la construcción de la ciudad. Los pequeños propietarios son despojados por los grandes, mientras que las principales corporaciones económicas, con frecuencia multinacionales, acaparan los terrenos de más valor y expulsan de ellos a las clases sociales de rentas más bajas.

Las continuas transformaciones del paisaje urbano, también, son resultado de la tendencia del capital a la acumulación del máximo beneficio. Mientras el capital favorece el desarrollo de usos del suelo intensivos en las localizaciones más favorables, la falta de inversiones en las viviendas privadas del interior provoca su progresivo deterioro y ruina hasta su sustitución por edificios para oficinas, y la disolución de las comunidades que residen en el centro. La consecuencia es la proliferación de conflictos entre quienes buscan incrementar los valores de cambio del espacio urbano, como los propietarios del suelo y los promotores de la construcción, y los que defienden sus valores de uso, los ciudadanos.

En todas partes, la mayoría de los conflictos son tolerados y asumidos por la estructura política institucional, pero cuando los poderes públicos no son capaces de cubrir las necesidades básicas de infraestructura urbana y los componentes fundamentales del consumo colectivo, sobre todo en situaciones de déficit y crisis, surgen movimientos de protesta que operan fuera de los canales políticos ortodoxos y constituyen una de las principales fuentes de cambio real en las sociedades capitalistas de los países desarrollados y del Tercer Mundo.

En los antiguos países socialistas, la desaparición de la propiedad privada de los medios de producción traspasó el protagonismo en la construcción de la ciudad al Estado y, a través de él, al partido en el poder. Como afirma Castells (1974), la primacía de la política sobre la economía y las relaciones particulares entre sociedad, partido y Estado, definieron la organización y las formas espaciales de la ciudad. Los resultados fueron: por una parte, el predominio de unas formas urbanas muy homogéneas y la ausencia de las desigualdades extremas impuestas por la riqueza, el ingreso y la vivienda (Stretton, H, 1978); por otra, una constante sucesión de innovaciones urbanísticas que intentaban plasmar en la práctica la ciudad ideal, siempre bajo la presión de los cambios políticos y económicos del propio sistema socialista (Talatchian, M., 1999).

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, Paris.
- ASCHER, E. (1995): *Métapolis*. Ed. Odile Jacob, Paris.
- 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, Paris.
- BORJA, J., y MUXI, Z. (2003): *Espacio público. Ciudad y ciudadanía*. Ed. Selecta, Barcelona.
- BRUNET, R. (1990): *Géographie universelle: Nouveaux mondes*. Ed. Hachette, Paris.
- BURKE, G. (1976): *Townscapes*. Ed. Penguin, Harmondsworth.
- CAMPOS VENUCCI, 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, pp. 1-122.
- DICKINSON, R. E. (1950): *The West European City*, London.
- DOXIADIS, C.D. (1970): *Man's movements and his settlements*. Ekistics, vol. 29.
- DOWN, R. M. (1970): «Geograph space perception: past approaches and future prospects». En *Progress in Geography*, vol. 2. Ed. Edward Arnold, London, pp. 68-108.
- EMRYS JONES (1992): *Metrópolis*. Ed. Alianza Editorial, Madrid.
- ESTÉBANEZ, J. (1989): *Las ciudades. Morfología y estructura*. Ed. Síntesis, Madrid.
- (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.
- JEHEL, G. y RACINET, Ph. (1999): *La ciudad medieval: del Occidente cristiano al Oriente musulmán (s. X-XV)*.
- LACOSTE, Y. et al. (1977 y 1988): «Números especiales sobre el paisaje». En *Rev. Hérodote*, n.º 7 y 44.
- LAVEDAN, P. (1936): *Géographie des villes*. Ed. Gallimard, Paris.
- LASSWELL, H. (1979): *The Signature of Power*. Ed. Transaction Books, New Brunswick.
- LEVY, A. (1966): *Psychologie sociale*. Ed. Dunod, Paris.
- 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, Paris.
- MORRIS, A. E. J. (1972): *History of Urban Form*. Ed. Godwin, London.
- MOYA, Luis (Ed.) (1994): *La práctica del planeamiento urbanístico*. Ed. Síntesis, Madrid.

- 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, Paris.
- 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.
- 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'agglomeration 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, 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, pp. 321-359.
- (1996): *Ciudad, Transporte y Territorio*. Ed. UNED, Madrid.
- (2003): *Efectos de la globalización en la región urbana de Madrid*. Ed. UNED, Madrid.