

Capítulo 1

Un mundo de ciudades

Introducción

1. Un planeta urbano
2. Definición de la ciudad
3. Funciones urbanas
 - *Funciones de dirección y mando*
 - *Funciones productivas*
 - *Funciones de servicio*
4. La ciudad es un espacio heredado
 - *Entorno geográfico*
 - *Morfología urbana*
 - El plano
 - La construcción urbana
 - Los usos del suelo
5. Los cascos históricos
 - *Políticas de revitalización del centro*
 - *Renovación urbana*
 - *Rehabilitación urbana*
6. El urbanismo y la planificación urbana
 - *Los orígenes del urbanismo moderno*
 - *El urbanismo funcional y la ciudad orgánica*
 - *La quiebra del modelo funcional*
 - *Hacia el urbanismo de la postmodernidad*
 - *Desarrollo urbanos sostenible y calidad de vida*
7. *Teorías de estructura urbana*
 - *Teorías ecológicas*
 - *Teorías económicas*
 - *Teoría de las áreas sociales*
 - *Teoría del conflicto*
 - *Teoría marxista*
8. Diferenciación interna de la ciudad
 - *Áreas centrales*
 - *Áreas residenciales*
 - *Áreas industriales*
 - *Franjas periurbanas*
9. La ciudad, un espacio percibido
 - *El enfoque visual*
 - *El enfoque valorativo*
 - *El enfoque preferencial*
10. Conclusión: la ciudad es un espacio complejo y un paisaje cultural variado

Introducción

En la actualidad, los modos de vida urbanos y la cultura de la ciudad se imponen e invaden todos los espacios. La población tiende hoy más que nunca a vivir en ciudades debido a la variedad de medios y oportunidades que ofrecen para el conjunto de la sociedad. Y simultáneamente la forma compacta de la ciudad del pasado ha dado paso a una forma dispersa que elimina las antiguas diferencias entre el campo y la ciudad.

Todo ello comporta, además, el nacimiento de nuevos paisajes urbanos y favorece la puesta en valor de los paisajes heredados, sobre todo de aquellos que merecen el calificativo de culturales por la acumulación de valores patrimoniales, educativos y de convivencia para el conjunto de la sociedad. A través del análisis del plano, de las características de la construcción y de los usos del suelo se configuran los paisajes de las ciudades, y se observa cómo cada uno de ellos es el resultado de formas de intervenir en los espacios construidos que responde a planteamientos sucesivos a lo largo de la historia, a variables culturales y a distintos intereses económicos y sociales.

Pero, además, las ciudades son espacios interiormente bien diferenciados por los usos predominantes del suelo, por las características de la población y las actividades que predominan en unas y otras zonas. Para explicar esas diferencias se han elaborado teorías de interpretación de la estructura urbana que parten de consideraciones ideológicas y epistemológicas muy diferentes. Del mismo modo, las aproximaciones a la lectura e interpretación de la ciudad, se hacen desde análisis que priman los enfoques historicistas, sociales, económicos o funcionales. No menos importantes son las aproximaciones que consideran la ciudad ante todo como un espacio percibido, de sensaciones y sentimientos. En definitiva, son aportaciones y enfoques que contribuyen a comprender la realidad tan compleja y variante que continuamente se está haciendo y cambiando que son las ciudades.

1. Un planeta urbano

En un planeta en el que más del 75% de la población vivirá en ambientes urbanos en el año 2025, frente a sólo el 3% en 1800, la ciudad se ha convertido en tema de interés preferente para el conjunto de la sociedad y, consecuentemente, para la Geografía. En nuestros

días, podemos considerar que la urbanización del planeta constituye uno de los hechos geográficos más significativos ya que en las ciudades se concentran hombres, ideas, capitales, productos y servicios. Y desde ellas se organiza el territorio y se domina el planeta.

En la actualidad, el 73% de la población de los países más desarrollados vive en ciudades y el 34% en los países no desarrollados. Más de 1.500 millones de personas residen en aglomeraciones que han desbordado sus límites razonables de gobernabilidad y habitabilidad por su volumen demográfico. En el Tercer Mundo, las ciudades no dejan de crecer en un contexto de explosión urbana que se convierte en lo que se denomina *implosión*. Este término fue acuñado por Y. Lacoste (1983) para aludir a una ocupación residencial del suelo tan intensa que no deja libre ni el espacio de los cementerios, como ocurre en El Cairo. A la vez, los asentamientos informales son habituales en los cauces de ríos, en zonas de inundación o en laderas sometidas a derrumbamientos en épocas de lluvias. Caracas y Río de Janeiro ofrecen ejemplos representativos de este fenómeno.

Desde mediados del siglo xx, el mayor crecimiento demográfico corresponde a 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 hacinan 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.

Por otra parte, los cambios de paisaje urbano respecto al pasado histórico son muy importantes y siempre acordes a las transformaciones culturales, económicas, políticas y sociales. Durante siglos, las ciudades fueron espacios físicos bien diferenciados de sus entornos rurales, con una ocupación intensiva del suelo dentro de una muralla o de un territorio que se identificaba con un continuo densamente edificado. Ahora, por el contrario, las ciudades se configuran como espacios abiertos, cada vez más amplios y difusos, como aglomeraciones

de personas, de actividades y construcciones de características muy diversas. Los límites entre el campo y la ciudad han dejado de existir, y lo mismo sucede con los contrastes que antes había entre los modos de vida urbanos y rurales. En cambio, las diferencias de paisaje y de usos del suelo entre las distintas zonas de las ciudades se agrandan: desde las áreas centrales a las zonas suburbanas y las franjas periurbanas.

A la vez, las ciudades ejercen su influencia directa sobre territorios muy amplios, como consecuencia de sus funciones y de las corrientes inmigratorias: desde el siglo XIX en los países más evolucionados y desde los años cincuenta del pasado siglo en el conjunto del planeta. Así, se estima que alrededor de 20 millones de personas se trasladan cada año de ambientes rurales a las ciudades. Por eso la población de las ciudades del mundo pasó de 734 millones a 2.854 millones entre 1950 y 2000, y según previsiones de Naciones Unidas, esa cifra se elevará hasta 4.932 millones en el 2025 (Urban and Rural Population Projections 1950-2025, ONU). A principios del siglo XX sólo había 16 ciudades de más de un millón de habitantes pero en 2000 ya había 479 y en el 2025, habrá más de 639 localidades.

También ese tamaño poblacional, unido a la variedad e importancia de las funciones urbanas, determinan a su vez el desigual protagonismo económico y político de las ciudades dentro de sistemas regionales, nacionales y mundial. Esas diferencias demográficas y de funciones dentro de las redes urbanas explican la existencia de “ciudades dominantes” y “dominadas”. Entre todas ellas se generan relaciones de competencia y complementariedad de distinta naturaleza e intensidad que interesan a los responsables políticos del territorio y a los agentes económicos y sociales que intervienen en su construcción.

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

1950		1990		2010	
Nueva York (EE.UU.)	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 (EE.UU.)	16,1	Bombay (India)	24,4
París (Francia)	5,4	Ciudad de México	15,1	Shanghái (China)	21,7
Moscú (URSS)	5,4	Shanghái (China)	13,4	Lagos (Nigeria)	21,1
Shanghái (China)	5,3	Bombay (India)	12,2	Ciudad de México	18,0
Essen (Alemania)	5,3	Los Ángeles (EE.UU.)	11,5	Pekín (China)	18,0
Buenos Aires (Argentina)	5,0	Buenos Aires (Argentina)	11,4	Dacca (Bangladés)	19,2
Chicago (EE.UU.)	4,9	Seúl (Corea)	11,0	Nueva York (EE.UU.)	19,1
Calcuta (India)	4,4	Río de Janeiro	10,9	Yakarta (Indonesia)	17,2

FUENTE: ONU

2. La ciudad es un espacio diferenciado

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 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 estatales estadísticos 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 las 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 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. En España, El Instituto Nacional de Estadística califica de ciudades a todas las localidades mayores de 10.000 habitantes, sin tener en cuenta las actividades de la población, lo que produce cierta incomodidad. Hasta mediados del siglo xx, muchas de estas aglomeraciones no eran sino grandes pueblos. La mayor parte de sus vecinos vivían de la agricultura, de la ganadería y de la explotación forestal por lo que en realidad y en el mejor de los casos eran “agro-ciudades”. Este era el caso de gran parte de España, sobre todo de las tierras existentes al sur del Tajo, pero también de otras muchas regiones de los países de la cuenca mediterránea.

En cuanto a las posibilidades de comparar poblaciones urbanas de distintos países, la dificultad se acentúa al observar las diferencias de superficie que existen entre las demarcaciones territoriales que les sirven de asentamiento. A modo de ejemplo, la “*commune*” francesa es tres veces más pequeña que el “*municipio*” español, y la “*gemeinde*” alemana, dos veces menor que la “*commune*”.

En cualquier caso, es evidente que el criterio numérico no puede ser considerado como único 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 necesita incluir otros criterios, 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.

Todo lo anterior justifica que la Geografía y otras ciencias sociales concluyan definiendo la ciudad 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, no se dedican a esta actividad de manera principal y a tiempo completo. También se califica la ciudad de lugar central que proporciona empleo y servicios variados a la población que reside en ella y en otros lugares de su área de influencia.

3. La ciudad se caracteriza por unas funciones

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. En ese contexto, hay que comprender también que las funciones predominantes dentro de cada ciudad no son siempre las mismas; muy por el contrario, evolucionan y se modifican a través del tiempo. Entre otras razones, esos cambios se explican por la sucesión de innovaciones tecnológicas a lo largo de la historia, por las variaciones de los sistemas de producción, por las

ideologías y las corrientes de pensamiento que ha habido y que tanta influencia tienen sobre los modos de organizar y gestionar el territorio.

No obstante, en toda ciudad, de manera más o menos definida y nítida, de acuerdo con su complejidad urbana y volumen poblacional, se pueden reconocer las siguientes funciones:

3.1. Funciones de dirección y mando

Desde sus orígenes a nuestros días, las ciudades son lugares privilegiados que concentran 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, 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.

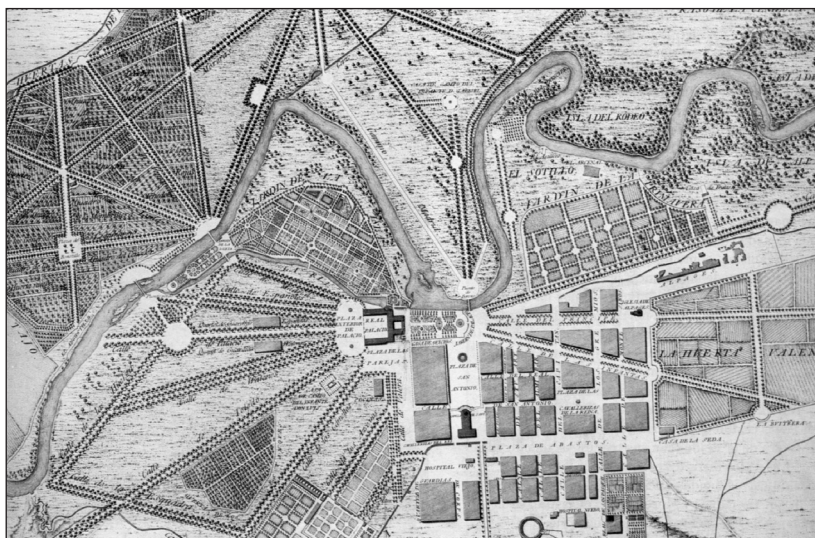


Figura 2. Plano de Aranjuez de 1775.

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 los 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 importante a definir sus características morfológicas, personalidad funcional y ambiente social.

La función religiosa también deja su huella en la estructura del plano y en el paisaje 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. En todo caso, las catedrales e iglesias son hitos paisajísticos y elementos importantes en la construcción y organización del espacio. Las catedrales de Segovia, Vitoria-Gasteiz, Toledo o Salamanca son ejemplos significativos.

3.2. Funciones productivas

Las ciudades han atraído siempre la industria por ser los mayores mercados de consumo, por sus facilidades de comunicación, la abundancia y variedad 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 concentra en fábricas, cerca de instalaciones ferroviarias y en frentes de agua, fluviales o marítimos. La industria se convirtió en el principal agente de transformación del paisaje y en motor de flujos de población. Desde el medio rural afluyeron masivamente campesinos en busca de trabajo y de 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 hizo de las urbes espacios devoradores de vidas humanas. Hoy, la calidad de los antiguos barrios obreros ha mejorado y la mayoría de las industrias se han desplazado a las periferias más recientes, originando nuevos paisajes industriales.

3.3. Funciones de servicio

Las ciudades cumplen una 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, festivales y encuentros de todo tipo, a veces de alcance mundial. La edición de libros, periódicos y revistas, impulsa la difusión de ideas e innovaciones. 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 los Alpes, hacen posible la especialización de determinadas ciudades en actividades de ocio y turismo. La planificación urbana favorece el entretenimiento y la ocupación del tiempo libre con estrategias variadas entre las que destacan la creación de “Parques Temáticos”, como los de Disneylandia en París, la Warner Bros en Madrid, Port Aventura en Tarragona, Isla Mágica en Sevilla o Terra Mítica en Benidorm.

4. La ciudad es un paisaje heredado y siempre en construcción

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, fuerzas económicas y componentes culturales y políticos 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 o paisaje 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 estructuras socioeconómicas y culturales que se han sucedido a través del tiempo.

El paisaje interviene 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 influye en el 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 el emplazamiento, el 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 la situación, 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 análisis del paisaje urbano ha ido en aumento. Gran parte de los estudios preocupados por la forma urbana se interesan por la producción social del entorno, la percepción del paisaje y su calidad medioambiental. Tampoco faltan los enfoques prospectivos que combinan aspectos físicos y sociales mediante técnicas cualitativas y cuantitativas que van desde descripciones subjetivas a la utilización 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.

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 de la ciudad. 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.

4.1. Los factores geográficos

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 pre-ocupación 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 necesidades defensivas (colinas) o comerciales (orillas de ríos o frentes marítimos). 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. 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-Gasteiz, en lo alto de una colina, contribuyen al aislamiento de sus respectivos cascos históricos en el marco de la ciudad actual por los condicionantes que suponen para sus respectivas formas urbanas. Para resolver estos problemas, en ambas ciudades se han construido remotes mecánicos.

4.2. El plano, un elemento de permanencia del paisaje

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

Las grandes vías que confluyen en plazas en torno a edificios de alto valor simbólico (Palacio de Versalles o de Aranjuez, Capitolio en Washington, el Vaticano en Roma, el Palacio Real en Turín) 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 de las ciudades aparezcan como palimpsestos donde se reconocen diferentes modelos urbanos, todos ellos respondiendo a criterios concretos y motivaciones culturales determinadas.

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

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

Las franjas o cinturones de expansión son las zonas de crecimiento que surgen bajo la presión demográfica y la actividad constructora en espacios periféricos, donde había líneas de fijación que dejan ahora 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 abrieron los túneles que hacen posible la comunicación de la ciudad con su hinterland (Granollers y la aglomeración Sabadell-Terrassa).

Los planos son estructuras complejas en continuo cambio (Pelletier y Delfante, 1989), con zonas diferenciadas interiormente. Su trazado se ajusta a unas grandes tipologías (Dickinson, R.E., 1950): planos ortogonales o en cuadrícula, planos radioconcéntricos y planos irregulares.

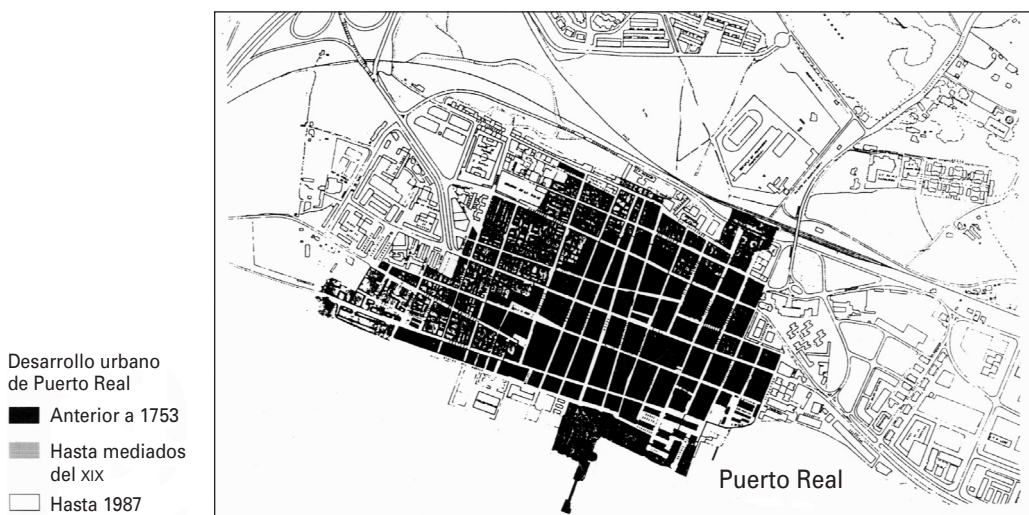


Figura 3. Plano ortogonal. Puerto Real (Cádiz).

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 los más recientes espacios urbanos de nuestras ciudades (PAU o Programas de Actuación Urbanística).

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-Gasteiz, Milán, Moscú y Ámsterdam son algunos ejemplos.

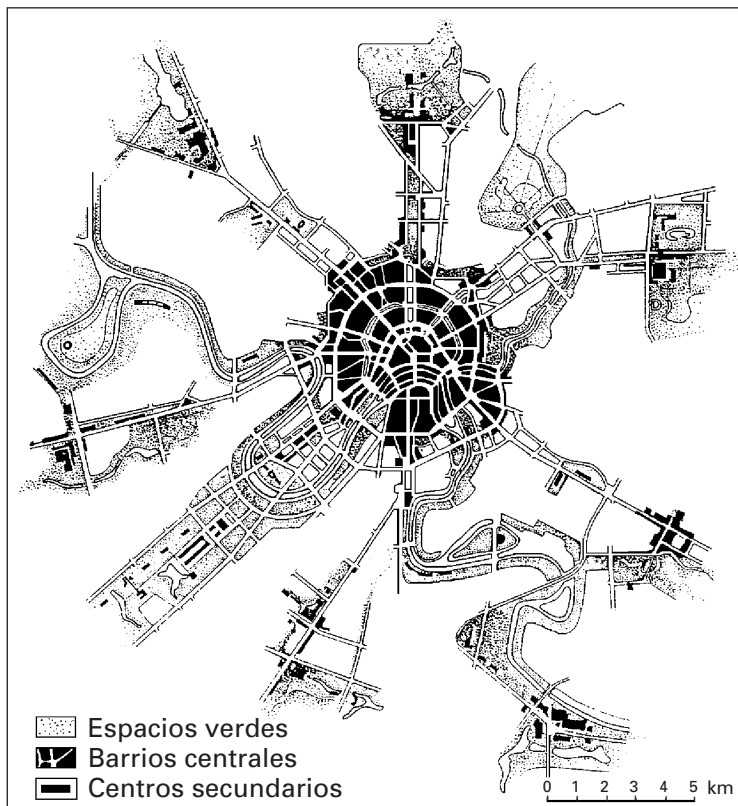


Figura 4. Plano radioconcéntrico (Moscú).

Los planos irregulares no obedecen a un trazado preconcebido. Entre ellos se encuentran los de las ciudades islámicas y los planos medievales de ciudades cristianas que responden a un crecimiento espontáneo a lo largo de caminos (el Madrid de los Austrias o las ciudades del Camino de Santiago son ejemplos). Los planos correspondientes al esquema de la ciudad funcional (la mayoría de las áreas urbanas construidas en las décadas de los años 1960 y 1970) ofrecen una apariencia irregular, pero el trazado de su viario responde a un planeamiento previo y a una clara intencionalidad.

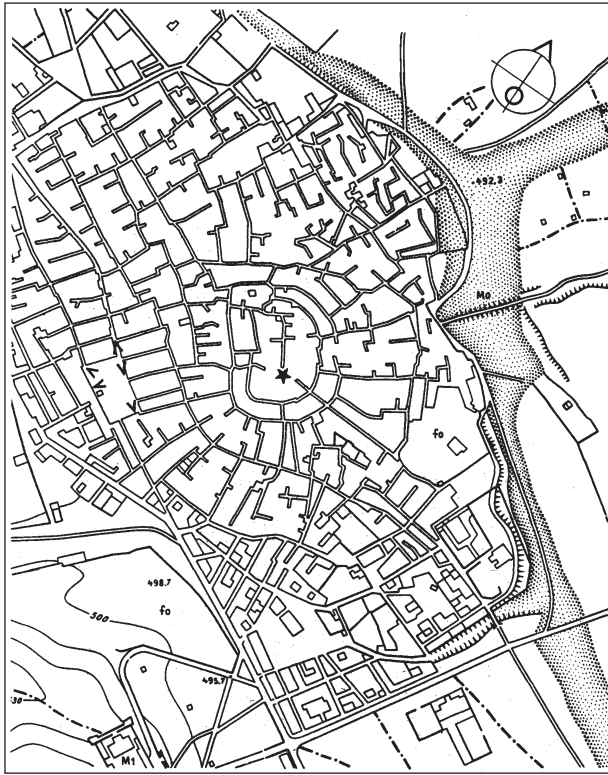


Figura 5. Plano irregular. Gardaiia, Argelia (modelo de ciudad islámica).

En la ciudad funcional, cada polígono residencial y zona industrial disponen de su propio viario jerarquizado, según un plan 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.

4.3. La construcción urbana

El entramado, las tipologías edificatorias y el volumen arquitectónico integran la construcción como un segundo elemento del paisaje de la ciudad. Sus enfoques de análisis pueden ser muy variados, puesto que en la construcción urbana intervienen variables medioambientales, factores culturales, de tipo económico, social y político, y niveles de desarrollo tecnológico.

Lavedan (1936-1959), Reys (1965), Morris (1972) o Burke (1976) pusieron de relieve como 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. Todo ello de acuerdo con una secuencia temporal marcada por las distintas fases del proceso de urbanización (preindustrial, industrial y posindustrial). De esas circunstancias deriva también 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 símbolos que encierra cada uno de ellos, justifican los estudios de paisaje que se interesan por las relaciones 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, 1976).

Cada vez son más 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 ciudad y su planificación, se afirma que los espacios estéticamente confusos y amenazadores visualmente crean ambientes que desalientan la interacción social e impulsan los comportamientos desviados. Desde postulados deterministas, se sostiene que las conductas desviadas son respuestas patológicas al entorno social y físico de la ciudad o de ciertas zonas (Wirth, 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 corresponden la mayoría de los polígonos residenciales españoles de los años 1960 y 1970 del pasado siglo.

Se denomina entramado urbano a la forma en que se disponen las construcciones dentro 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 modernos, se impone el entramado u “orden cerrado”. Los edificios se sitúan unos al lado de otros y ocupan el suelo de forma más o menos continua y siempre muy intensiva. En los centros medievales, de los que Vitoria-Gasteiz 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, plazas y 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 equipamientos colectivos para facilitar idealmente la entrada del campo en la ciudad, según la propuesta de lo que Le Corbusier denominaba la “*ciudad verde*”, como respuesta a los inconvenientes de la ciudad industrial. Las “*new towns*” inglesas, los “*ensembles*” franceses y los “*polígonos residenciales*” españoles son ejemplos de este tipo de entramado

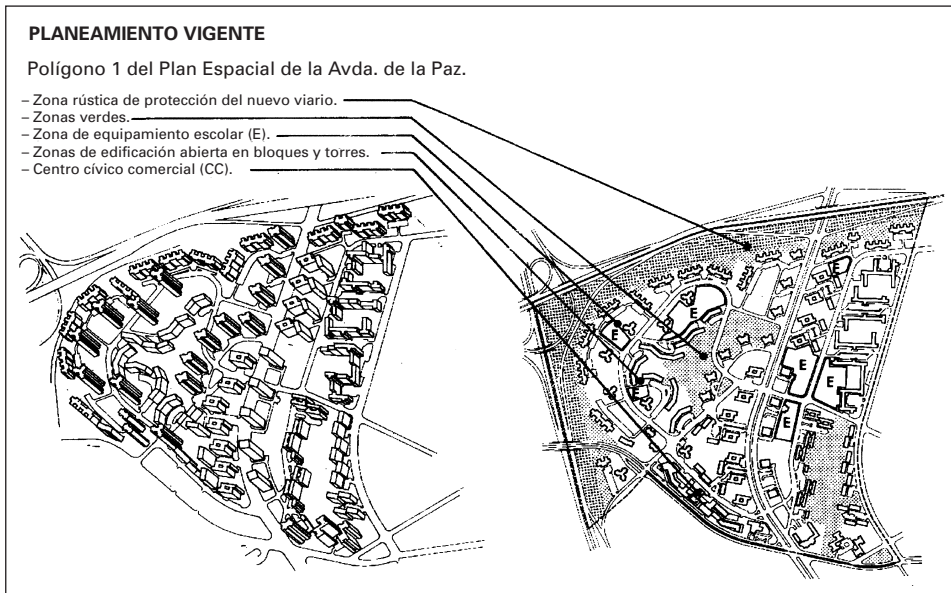


Figura 6. Orden abierto en un polígono residencial madrileño.

El volumen de la construcción, resultado de la combinación del entramado (forma de agruparse los edificios) y de la tipología de la edificación, contribuye a incrementar los contrastes paisajísticos entre la ciudad histórica y las formas urbanas recientes, la ciudad posterior a mediados del siglo XX.

En cuanto a las características edificatorias de cualquier ciudad, las diferencias son notorias entre el núcleo histórico (los cascos medievales, los ensanches del XIX y las propuestas higienistas del tipo ciudad jardín) y los espacios construidos después de mediados del pasado siglo: la ciudad funcional y la ciudad postindustrial.

En la ciudad histórica, los edificios responden a los estilos arquitectónicos del pasado y tanto sus formas como los materiales empleados están condicionados por la cultura y exigencias de adaptación al medio natural: cubiertas planas o a dos aguas, según se trate de climas secos o lluviosos. Los muros gruesos y los escasos huecos al exterior son característicos de los medios mediterráneos mientras que los grandes ventanales y balcones acristalados lo son en los medios húmedos.

Las viviendas unifamiliares rodeadas de pequeño jardín, tan frecuentes 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 triunfo del urbanismo de 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 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 una construcción característica 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 una localización central.

En la ciudad postindustrial (la que surge a partir de los años 1980, tras la crisis del petróleo, con la globalización y el triunfo del modelo de producción “postfordista”), caracterizada por la forma dispersa y extensa, las áreas residenciales más densas 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, difundidos por la globalización, impulsan la proliferación de urbanizaciones de viviendas unifamiliares con tipologías muy variadas: adosados, pareados, exentos. De este modo, surgen nuevos paisajes culturales urbanos.

La calidad del diseño se hace presente en muchos de 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 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 vivienda. En todos aquellos países los porcentajes representados por las viviendas prefabricadas y los bloques por módulos son muy altos, el 70% en Rusia en 1958 y el 80% en lo que fue la República Democrática Alemana en 1977 (Segre, R., 1988).

4.4. Los usos del suelo, un elemento cambiante del paisaje

Las diferentes utilizaciones del suelo en relación con las necesidades y actividades de la población que reside y trabaja en la ciudad, contribuyen decisivamente a la configuración del paisaje urbano. Edificios de viviendas, instalaciones industriales, jardines y zonas verdes, equipamientos colectivos, espacios de ocio, superficies comerciales, intercambiadores de transporte, infraestructuras urbanas modelan el paisaje de las ciudades y determinan diferen-

cias morfológicas en sus interiores, sobre todo desde que la planificación urbana asumió la zonificación funcional como criterio principal de organización del territorio.

De todos los elementos del paisaje de la ciudad, los usos del suelo son los más dinámicos, ya que existen “*fuerzas centrifugas*” y “*fuerzas centrípetas*” que actúan de manera constante dentro de la ciudad según la naturaleza de las funciones urbanas:

- a) Las clases sociales de rentas altas, las fábricas y las grandes superficies comerciales son impulsadas hacia las periferias por fuerzas centrifugas. 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.
- b) Por el contrario, deseosos de libertad, de movilidad social, de anonimato y diversión actúan como fuerzas centrípetas que atraen al centro a segmentos de población de comportamiento “*urbanitas*”, la mayoría de ellos personas de alto nivel cultural y rentas elevadas o jóvenes. El vaciamiento de los barrios del centro de peores condiciones medioambientales favorece su ocupación por inmigrantes y poblaciones de escasos recursos económicos. No obstante, 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 los paisajes del interior de la ciudad a través de la desigual “*densidad de ocupación*” que origina cada uno de ellos, entendiendo por esa densidad el número de personas que viven o trabajan por unidad de superficie en cualquier zona espacial y a la escala que se considere: manzana, sección, distrito o barrio. 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 cambiante a través del tiempo y con importantes diferencias de unas a otras ciudades.

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 dispone de suelo urbano utilizable en abundancia, lo que permite disponer de amplias parcelas para los diferentes usos.

Los otros factores que inciden en los cambios de 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 se hayan producido en los usos residencial e industrial.

A partir de los años 1950 en Europa y desde antes en Estados Unidos, el descenso de densidad residencial de las áreas centrales ha sido un fenómeno generalizado. Entre sus causas destacan 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 constante; sólo en ciertas áreas y sobre todo en algunas ciudades, ha habido un ligero descenso de esta densidad por la creación de grandes centros comerciales en las zonas suburbanas. Lo más frecuente es la sustitución de unos usos comerciales por otro.

5. La acción sobre el paisaje a través del urbanismo y la planificación

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 al urbanismo y la planificación urbana desde el siglo XIX. 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 y provocaría daños económicos y políticos que harían imposible el normal desarrollo de la actividad económica. En esas circunstancias, el malestar social podría estallar en formas violentas de lucha urbana.

La planificación responde así y ante todo a la necesidad de evitar los daños e inconvenientes de una urbanización descontrolada y al deseo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Su instrumento principal es una legislación que refleja siempre intereses económicos, necesidades sociales, ideologías dominantes, corrientes culturales y de pensamiento, y planteamientos ambientalistas. En España, la Constitución ha transferido (artículo 148.1.3.) 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 (Leyes de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística, LOTAU, entre otras), aunque siempre dentro del marco básico de la legislación estatal.

5.1. 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, en Italia, o Charleville, en Francia (Bonet, 2009). Ya en el siglo XIX, coincidiendo con el triunfo político del nuevo régimen y las transformaciones sociales y económicas que acompañaron la revolución industrial, nació la planificación moderna con propuestas vinculadas a planteamientos culturales e 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, uno de ellos el de “*Red Bank*”, en Nueva Jersey, desaparecido en 1939.
- Los proyectos higienistas de ciudad-jardín del inglés Ebenezer Howard y de ciudad-lineal del español Arturo Soria y Mata, que proponían el acercamiento del campo a la ciudad con fórmulas de urbanización distintas. Howard (1898) propugnaba la construcción de pequeñas ciudades-jardín para 30.000 habitantes alrededor de una unidad central de 250.000 a 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 numerosos “*Planes Generales de Ordenación Urbana*” del mundo.

- 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), Madrid (1860) y tantas otras ciudades españolas (Vitoria-Gasteiz, Santander, Bilbao, Gijón, Valencia, etc.), han originado los espacios de mayor calidad urbanística y medioambiental de nuestras ciudades.

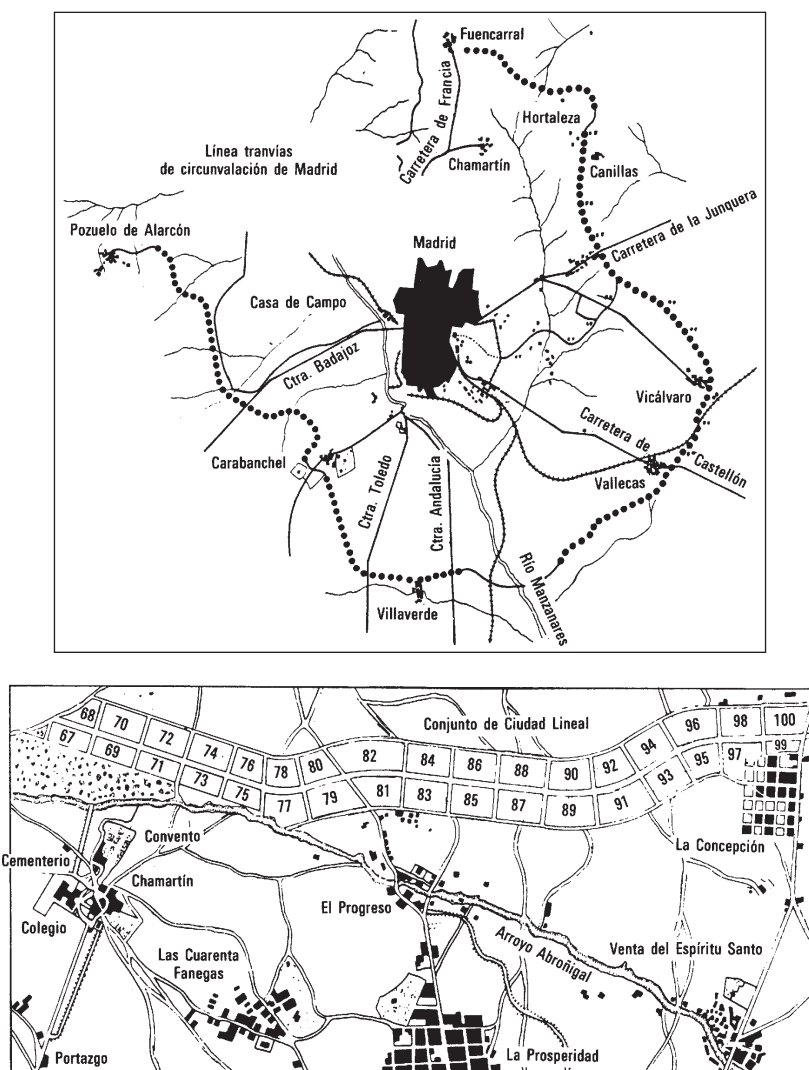


Figura 7. Proyecto de Ciudad Lineal de Madrid de Arturo Soria y Mata.

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 de *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 y de Ordenación Urbana” de 1956 y de los “Planes Generales de Ordenación Urbana” (Capel, H., 1975).

5.2. El urbanismo funcional y la ciudad orgánica

Los planteamientos urbanísticos de la ciudad funcional son fruto del pensamiento de Le Corbusier y de Gropius. Sus ideas se divulgaron a través de la publicación de la Carta de Atenas (1943), de los Congresos de Arquitectura Moderna y de su aplicación por el planeamiento oficial de todos los países a partir de los años cuarenta. Se propugna un modelo de ciudad que ha de ser capaz de resolver las necesidades de las funciones y actividades que se realizan en ella, siempre desde criterios de eficacia inspirados en las formas de producción industrial, la cadena

de montaje y la especialización en las tareas. Para alcanzar esos objetivos, el suelo urbano debe ser segregado en zonas especializadas atendiendo a sus usos: residenciales, industriales y de servicios. Además, se separa la circulación rodada de la peatonal y se asegura la comunicación entre las distintas zonas mediante la jerarquización del viario: vías rápidas de acceso, vías de circunvalación y de vías de penetración.

La realización de Brasilia a partir de 1958, resultado de la asociación del urbanista Lucio Costa, del arquitecto Oscar Niemeyer y del paisajista Roberto Burle, responde a los ideales de la ciudad funcional, hasta el punto de 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, totalmente separada de la peatonal.

Por otra parte, las propuestas de “ciudad orgánica y comunitaria”, que en la práctica actuaron como complemento de las formulaciones funcionalistas, fueron defendidas principalmente por el norteamericano Clarence Perry (1929). En España, estas ideas tuvieron su principal 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.

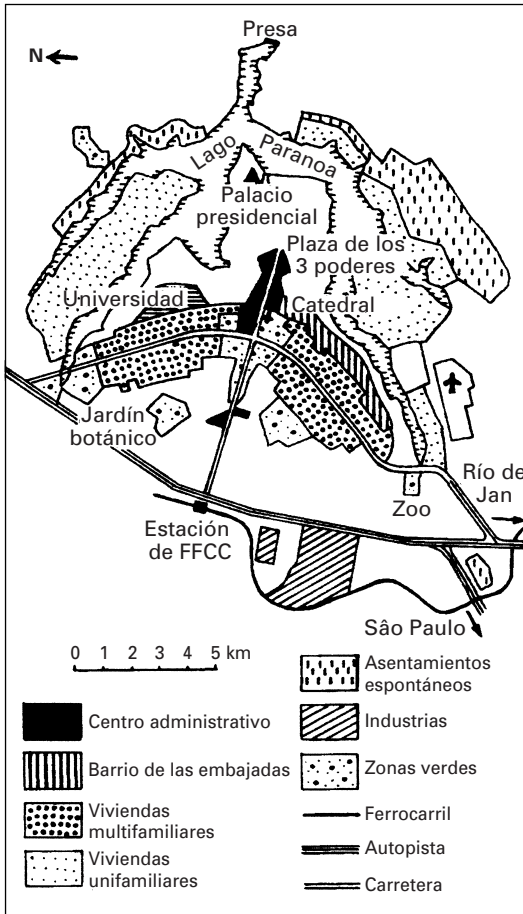


Figura 8. Brasilia, modelo de ciudad funcional.

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 habían ido desapareciendo poco a poco 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.

5.3. 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 intentó elevar el planeamiento a categoría científica.

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 la lógica 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, 1994). Por eso abundan las actitudes de rechazo al planeamiento científico y consecuentemente a los modelos de ciudad funcional y orgánica desde los años 1980 del siglo XX. Frente al urbanismo despilfarrador, ahora se apuesta por el “*urbanismo de la recuperación*” y un “*urbanismo integrador*”, que 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 recuperar todos los elementos que fueron más característicos de la ciudad tradicional y, de manera muy especial, de la ciudad mediterránea.

La urbanización en manzana cerrada se ha convertido en el elemento más representativo de los nuevos ensanches, de los que se ejecutan en los PAU madrileños entre otros, aunque no se utiliza de manera mimética respecto al siglo XIX. Mediante la manzana cerrada 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, en las urbanizaciones posteriores a la década de los ochenta proliferan los asentamientos de viviendas unifamiliares, desde construcciones exentas a adosados y pareados. Estas tipologías predominan de manera absoluta en ciertas áreas residenciales y en otras comparten espacios con la manzana cerrada.

En cualquier caso, las bajas densidades residenciales, de vivienda unifamiliar, dan respuesta a un modo de estilo de vida difundido por los medios de comunicación de masas desde los países anglosajones, sobre todo desde Estados Unidos.

5.4. El urbanismo postmoderno

En consonancia con lo señalado anteriormente, para corregir disfunciones territoriales heredadas y las que resultan de la globalización urbana, se imponen fórmulas de planeamiento y 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 propugna operaciones puntuales dentro de los espacios construidos y estrategias de reequilibrio metropolitano para mejorar los entramados y el tejido social de la ciudad. A partir de estas propuestas, se multiplican las actuaciones de rehabilitación y recuperación de paisaje de los centros históricos, se crean áreas de descentralización periféricas y se ejecutan programas de remodelación de barrios, con erradicación del chabolismo. Todo ello va acompañado de la construcción de infraestructuras que buscan la mejora de la movilidad y la superación de carencias acumuladas en equipamientos y dotaciones colectivas. En este sentido resultan modélicas las actuaciones ejecutadas en la Comunidad de Madrid, entre ellas la ampliación de la red del Metro (284 km de vías y 294 estaciones), extendiéndose hasta municipios fuera de la ciudad de Madrid.

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 urbano en ámbitos regionales conforme a esquemas policéntricos como fórmula más adecuada para potenciar el desarrollo económico 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. En este contexto, se incluyen actuaciones que van de la escala de barrio y distrito a actuaciones del conjunto de las localidades que integran las áreas metropolitanas o regionales, siempre dentro de un urbanismo preocupado por resolver de manera prioritaria los problemas de comunicación y transporte.

La atención concedida desde la planificación y la ordenación del territorio a las comunicaciones es consecuencia del protagonismo que en las sociedades actuales adquiere el funcionamiento en red de lugares. El estilo de vida y los comportamientos de la cultura reciente determinan que podamos decir que, al menos en cierto sentido, la geografía de los flujos y los intercambios se impone a la geografía de los lugares. El planeamiento policéntrico del Gran Sur Metropolitano de Madrid y, en definitiva, los objetivos de Las Estrategias Territoriales de la Comunidad de Madrid, responden al nuevo modelo de ciudad metropolitana y regional (Zárate, M. A., 2003).

Las propias dinámicas de la globalización impulsan también 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 fenómenos sociales y económicos de exclusión, inseguridad, miseria, segregación, violencia e incomunicación.

Poco a poco se impone un urbanismo que lucha contra la exclusión y los desajustes que provoca la globalización. Para ello se impulsan estrategias de naturación urbana y políticas de desarrollo sostenible que han de conseguir que nuestras ciudades se transformen en espacios más habitables y capaces de garantizar la supervivencia de toda la población en las mejores condiciones posibles de calidad de vida. Sólo así se alejaran tensiones internas e internacionales que ponen en situación de riesgo a nuestras sociedades y se crearán condiciones objetivas para una existencia más feliz y próspera de las futuras generaciones.

En las ciudades de los países menos desarrollados, todavía son prioritarios los esfuerzos para garantizar los derechos a la salud y la educación de millones de pobladores que se hacen en sus asentamientos informales. 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.

En definitiva, en todas las aglomeraciones del planeta, el urbanismo postmoderno se inserta en estrategias políticas orientadas a 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. Hay que evitar la marginalización de ciertos sectores de la población, especialmente de los inmigrantes extranjeros, y hay que frenar la exclusión que comienza por el empleo y sigue con carencias de vivienda digna y dificultades de educación.

6. Dinámicas del paisaje

En cualquier caso, la ciudad, que sobre todo en el pasado fue definida como lugar sagrado y de representaciones simbólicas, se configura como un 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 las transformaciones contemporáneas del sistema productivo, con difusión de nuevas tecnologías e internacionalización del capital, añade complejidad a un espacio tan variado en sí mismo como es el de la ciudad. Los asentamientos urbanos traducen a través de sus paisajes estructuras heredadas e intereses sociales y económicos que han intervenido en su construcción a lo largo del tiempo y que siguen haciéndolo siempre, desde el siglo XIX en el marco del capitalismo.

6.1. La fuerza del modelo de producción del suelo capitalista

La ciudad es un territorio modelado durante siglos por agentes sociales con intereses contrapuestos. Estos agentes, y la intensidad con la que interviene cada uno de ellos, varían en el tiempo y el espacio según los modos de producción dominantes, si bien los que más han contribuido a la configuración de la ciudad actual son los vinculados al modo capitalista, entre otras cosas por la dimensión alcanzada por los procesos de urbanización a partir del siglo XIX. Incluso, en los antiguos países de socialismo real, la herencia del modo de producción capitalista anterior a la toma 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 ha producido en casi todos ellos, con la vuelta al pluralismo de partidos y a la economía de libre mercado, ha determinado el resurgimiento de los actores sociales del pasado, la vuelta a las dinámicas del capitalismo en la producción y uso del suelo, y la aparición de problemas semejantes a los que existen en la mayoría de las ciudades del planeta.

Las estructuras urbanas actuales reflejan en todo el mundo los efectos de un modo de producción cuyo principal objetivo es asegurar la circulación y acumulación de capitales dentro de un marco de estabilidad política y social que se construye sobre relaciones de clase. En este contexto, la acción de los poderes públicos, obligados a atender las necesidades de “*consumo colectivo*” (escuelas, viviendas, equipamientos de ocio y salud, etc.), es decisiva para el mantenimiento y reproducción de la fuerza laboral. A su vez, la división de los trabajadores en agrupaciones locales con idénticos hábitos de consumo y de conducta fragmenta la conciencia y solidaridad de clase, y refuerza la autoridad de grupos de élite y de poder que se manifiesta, entre otras cosas, por el simbolismo del entorno construido.

En todos los casos, los mecanismos del capitalismo son los principales responsables no sólo de la construcción y uso del suelo urbano sino de sus constantes cambios de paisaje, sobre todo desde el siglo XIX. La búsqueda del máximo beneficio transforma el suelo de bien escaso y de uso necesario para el conjunto de la sociedad en bien de cambio, sobre todo después de aplicársele capital y trabajo mediante la urbanización y la construcción. Los elementos de la ciudad (suelo, edificios, viviendas, etc.) se convierten así 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.

Como consecuencia de estas dinámicas, se entra de manera generalizada en unos procesos de especulación del suelo y de enfrentamiento entre los intereses contrapuestos de los agentes sociales que comparten el uso de las ciudades e intervienen en su construcción. Los pequeños propietarios son despojados por los grandes y las grandes corporaciones económicas, con frecuencia multinacionales, acaparan los terrenos de más valor y expulsan de ellos a las clases sociales de rentas más bajas. Mientras el capital favorece el desarrollo de usos del suelo intensivos en las localizaciones más favorables, la falta de inversiones en otras zonas provoca su progresivo deterioro y ruina hasta su sustitución por edificios para oficinas, así como 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, 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, especialmente en situaciones de déficit y crisis, surgen movimientos de protesta que pueden alcanzar gran intensidad. Con frecuencia, estos movimientos operan fuera de los canales políticos ortodoxos y se convierten en una de las principales fuentes de cambio real, tanto en las ciudades de los países desarrollados como en las del Tercer Mundo.

En los antiguos países socialistas, la supresión de la propiedad privada de los medios de producción traspasó durante varios decenios el protagonismo en la construcción de la ciudad al Estado y al partido único en el poder. La primacía de la política sobre la economía y las relaciones entre sociedad, partido y Estado, definieron la organización, forma y paisaje de las ciudades (Castells, 1974). 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, 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, 1999).

La caída del socialismo a finales de los años ochenta y la vuelta a la economía de libre mercado en los países del antiguo bloque comunista han desencadenado procesos de expansión y renovación en todas sus ciudades. A ellas acude ahora un capitalismo nacional e internacional favorecido por la globalización que efectúa importantes inversiones en busca de la obtención de rápidos beneficios.

Un caso excepcional es el de la China, donde es el propio Estado, las empresas nacionales que allí surgen y las empresas multinacionales, las que se lanzan a operaciones de renovación y de expansión de dimensiones auténticamente espectaculares. Shanghái se convierte así en la fachada de éxito del modelo económico y político de China y en la expresión más emblemática de la ciudad del siglo XXI.

6.2. Los actores sociales de la ciudad y de producción del suelo

En el marco de los mecanismos dominantes de construcción urbana y cambio del paisaje, los “propietarios del suelo”, los “grandes empresarios” y los “promotores de las inmobiliarias” resultan determinantes. Todos ellos anteponen sus intereses y criterios económicos a cualquier otra consideración. Su objetivo es rentabilizar al máximo y en el menor tiempo posible sus propiedades y 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 y uso de la ciudad en beneficio propio: en general, los pequeños propietarios son despojados por los grandes, mientras los agentes y grupos dominante acapara los terrenos más valiosos (los más centrales y los más accesibles), expulsando hacia 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 en ese contexto como árbitro de los conflictos y tratan de poner 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.

En todo caso, 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 entonces a actuar al margen de los canales políticos ortodoxos y, en situaciones extremas, pueden llegar a convertirse en elementos capaces de subvertir el orden establecido.

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 dentro de la ciudad. Así, las actividades de dirección y gestión y los comercios de mayor calidad se localizan en el centro, sustituyendo allí a los usos menos intensivos y menos especializados que son desplazados a otras zonas. A su vez, los usos extensivos del suelo, los que corresponden a industrias, grandes superficies comerciales o infraestructuras de equipamiento, no dispuestos a pagar mucho precio por el suelo y necesitados de grandes espacios, se trasladan a las periferias.

7. Los centros históricos, paisajes culturales

Los espacios construidos antes de los años 1950 del siglo xx constituyen las áreas centrales de cualquier localidad, con características morfológicas bien diferenciadas y problemas sociales y funcionales distintos del resto de la ciudad. Coincidiendo generalmente con esas áreas centrales se encuentran los *centros históricos*, siempre paisajes culturales de especial valor y 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.

A diferencia de los espacios difusos e impersonales que corresponden a casi todas las expansiones urbanas posteriores a la década de los cincuenta, los núcleos centrales a los que pertenecen o, lo que es lo mismo, sus centros históricos, presentan patrimonios urbanísticos heredados de las etapas preindustrial e industrial que merecen protección. Sus entramados y estructuras arquitectónicas muestran tipologías cuya originalidad y personalidad dependen del significado histórico alcanzado en el pasado por la ciudad de la que se trate. Dentro de estas tipologías, figuran: recintos medievales, expansiones barrocas, ensanches decimonónicos, suburbios industriales y barriadas *ciudad jardín*.

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 son siempre espacios físicos, morfológicos, funcionales y sociales bien diferenciados de las áreas más recientes de expansión. El pasado histórico explica su singularidad paisajística, su riqueza patrimonial, sus valores simbólicos y educativos, y su papel como lugares de encuentro y atracción turística (Zárate, 1992).

Vestigios urbanísticos y arquitectónicos del pasado muestran la historia de cualquier ciudad. Sobre ellos las personas construyen básicamente sus imágenes colectivas, aunque también la modernidad más reciente crea nuevos símbolos paisajísticos y mentales. En el caso de la aglomeración madrileña, su representación mental por el conjunto de sus habitantes se asocia en primer lugar a hitos del pasado que encierran una fuerte carga simbólica (Palacio de Oriente, Puerta de Alcalá, fuente de Cibeles, Plaza Mayor) y al frente paisajístico de la cornisa del Manzanares (el núcleo fundacional immortalizado por grandes pintores, como Goya, Haës, Pérez de Villaamil, Beruete). Pero también, y cada vez más, las imágenes colectivas de la ciudad se vinculan a elementos nuevos relacionados con los procesos recientes de globalización, como las torres de la Puerta de Europa, los rascacielos de la prolongación de la Castellana o el conjunto del Parque de las Naciones. Todos ellos son elementos visuales y simbólicos que proporcionan a los ciudadanos sentimientos de respeto, seguridad e identificación con el lugar que habitan.

Los núcleos históricos encierran valores de centralidad vinculados al poder político y económico acordes con su tamaño y el lugar de cada localidad dentro de la jerarquía urbana (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 en su interior por su coincidencia en el tiempo y en el espacio, sobre todo cuando se trata de grandes aglomeraciones urbanas. A estos desplazamientos, se añaden los motivados por el turismo y las oportunidades que generan las funciones de ocio y entretenimiento, especialmente durante la noche y los fines de semana.

En Madrid, el centro de la aglomeración está constituido morfológica y funcionalmente por el territorio comprendido dentro de la almendra que forma la Calle 30. En su interior se

encuentran el casco antiguo, el ensanche del siglo XIX, más de 80 colonias tipo ciudad-jardín de principios del siglo XX y desarrollos urbanos espontáneos al otro lado del cinturón de rondas, siguiendo las antiguas carreteras de salida de la ciudad.

El primero de los espacios definidos por el Ayuntamiento como “Centro Histórico” a efectos de conservación y protección ha coincidido en Madrid con su distrito Centro, el espacio delimitado en el pasado por la cerca construida con fines fiscales en 1625, en tiempos de Felipe IV, 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 dentro del anillo de rondas que delimita el ensanche del siglo XIX. En su interior, quedan plena o parcialmente incluidos los distritos de Centro, Retiro, Chamberí, Arganzuela y Latina.

A finales de los años setenta, el interior del espacio delimitado por la cerca de 1625 se encontraba en avanzado estado de deterioro morfológico y caminaba hacia una fuerte segregación funcional y social del resto de la ciudad. Poco después, la modernización de la economía y de la sociedad, la incorporación de España a la Unión Europea, las transformaciones del sistema productivo y los efectos de la globalización desencadenaron procesos contrapuestos de “gentrificación” y segregación, y de cambio funcional en su interior que llegan hasta nuestros días (Zárate, M. A., 2003).



Figura 9. Necesidades de rehabilitación de viviendas en el distrito Centro de Madrid.

Los contrastes dentro del distrito Centro se han acentuado y sus diferencias con los distritos de Salamanca, Chamberí y Moncloa han aumentado. Con un entramado más abierto, construcciones de mayor calidad y mejores condiciones medioambientales, estos últimos resultan más atractivos para operaciones de “renovación” y “rehabilitación” asociadas a los intereses del terciario superior y a sus necesidades de suelo para oficinas en localizaciones

centrales (Paseo de la Castellana, Raimundo Fernández Villaverde, Avenida de 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 2009, casi el 60% de las empresas establecidas en Madrid prefieren este espacio para instalar su sede.

7.1. Políticas de revitalización del centro

Los fenómenos de “suburbanización” a partir de los años 1950 y 1960, 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 tercerización, 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. En general, estas actuaciones vienen impulsadas por razones de distinta índole:

A) *Razones estructurales*

Resultan del envejecimiento demográfico del centro de las ciudades, lo que motiva la desaparición de sus actividades características, el deterioro progresivo de sus edificios y el vaciamiento de su población. A partir de finales de los años 1990, la llegada masiva de inmigrantes de escasos recursos provoca un incremento demográfico y un relativo rejuvenecimiento que se deja sentir con fuerza en el paisaje social de los centros históricos.

La falta de confort de los inmuebles antiguos, la escasez o ausencia de zonas verdes, la insuficiencia de equipamientos y las dificultades de circulación y aparcamiento figuran entre las razones que han forzado la puesta en marcha de planes de rehabilitación integral por parte de los poderes públicos.

B) *Razones económicas*

En el contexto del capitalismo, las razones económicas tienen una fuerte incidencia en la transformación del paisaje, en los cambios demográficos y en las modificaciones de funciones y usos del suelo dentro de 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 intervienen en la remodelación de los centros urbanos, pero de muchas maneras y de forma distinta, según se trate de antes o después de mediados de los años 1970, coincidiendo por entonces con el paso del denominado urbanismo *despifarrador* 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 ciudadanos. 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 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 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 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 revitalización de los centros urbanos, las operaciones de renovación y reforma en su interior resultan tan complicadas que los problemas que suscitan, pueden llegar a paralizarlas o, al menos, a ralentizarlas. Precisamente, esos problemas fueron también los que recrudecieron el activismo de los movimientos vecinales a finales de los años 1960 y en la década de los 1970.

La defensa del valor histórico o 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 propietarios del suelo y promotores urbanísticos, por un lado, y vecinos y comerciantes, por otro, ha habido siempre una dialéctica de enfrentamiento que terminaba casi siempre con el triunfo de los intereses de los primeros en los años 1960 y 1970. 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 dos modalidades básicas de intervención y revitalización en los centros urbanos: la *renovación* y la *rehabilitación*.

7.2. 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

acometieron proyectos de renovación 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.

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 máximo responsable político (alcalde, gobernador o jefe de Estado).

A los años 1960 pertenecen las principales actuaciones de renovación en todas las ciudades (transformación del eje de la Castellana y apertura de la Gran Vía de San Francisco en Madrid, terciarización de Montparnasse en París o del centro de Londres). El resultado siempre ha sido el mismo: la destrucción de la trama antigua, con liberalización de suelo, reunión de parcelas y reordenación de usos de suelo; la edificación de inmuebles nuevos, con aumento de alturas y volúmenes; la sustitución de usos poco intensivos por otros más intensivos, entre ellos comercios de calidad y servicios especializados; y el desplazamiento de la población tradicional por otra nueva, de mayor poder adquisitivo.



Figura 10. Proyecto de la Gran Vía de San Francisco (Madrid).

7.3. Rehabilitación urbana

A partir de la década de 1970, 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 anteriores 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 del denominado *urbanismo de la recuperación*, que contraponía la reorganización de los espacios existentes a la expansión indefinida de la ciudad.

Frente a la apropiación del centro por las clases dominantes, la segregación residencial y la zonificación de usos propia del racionalismo funcionalista, surgieron planteamientos que reivindicaban el uso comunitario del suelo a través de nuevos “Planes Especiales” en el caso español y en el marco de la vigente legislación del suelo. Ahora se subrayaba la dimensión colectiva de la ciudad y se insistían en la importancia de mantener la mezcla social y la diversidad funcional en las áreas centrales.

El denominado *planeamiento de la austeridad*, difundido desde Italia por arquitectos, urbanistas e historiadores del arte (Aymonino, Campos Venutti, Aldo Rossi o Leonardo Benévolo), propugnó estrategias de rehabilitación integral para hacer frente a los problemas del interior de las ciudades. La “Declaración de Ámsterdam” (25 de octubre de 1975) y las “Conclusiones del Coloquio de Quito sobre la preservación de los Centros Históricos” (11 de marzo de 1977) impulsaron este un nuevo tratamiento de los espacios construidos.

La rehabilitación integral, asociada en principio a ideologías de izquierdas, se ha convertido en una práctica generalizada de intervención en las áreas interiores, también justificada y utilizada por las opciones políticas liberales y conservadoras. Los principales objetivos de la rehabilitación son los siguientes: frenar la despoblación y la segregación residencial, conservar el entorno y recuperar el parque residencial de los barrios antiguos, abandonados y depreciados durante muchos años. Las áreas centrales han pasado a ser consideradas por todos como espacios singulares y paisajes frágiles 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 las estrategias de renovación, las políticas de rehabilitación se preocupan por los residentes y se interesan por la conservación del patrimonio construido 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 necesaria la concertación, el diálogo y la colaboración entre los poderes públicos, los vecinos, los propietarios de las zonas afectadas y los agentes económicas de la ciudad.

8. Teorías de estructura urbana, un esfuerzo de aproximación objetiva a la ciudad

Las relaciones espaciales que existen entre los usos del suelo, las actividades económicas, las necesidades y características de la población, contribuyen a configurar el paisaje de las ciudades y determinan lo que se denomina su estructura urbana. El espacio interior de las ciudades aparece así diferenciado en grandes zonas: el centro, áreas residenciales, zonas industriales y franjas periurbanas.

El centro está compuesto por el núcleo fundacional y el ensanche, coincide casi siempre con la ciudad construida hasta los años cincuenta. En su interior, están los monumentos, que representan la memoria colectiva. Sus zonas de mayor calidad medioambiental funcionan como centros de actividad o “Central Business District” (CBD), ya que concentran la mayoría del comercio de lujo, gran parte de los servicios y de las actividades de negocio. El centro proporciona la mayoría del empleo terciario de la ciudad y es la zona más accesible para el conjunto de la ciudad. El número de residentes ha disminuido durante décadas en todo ese espacio, y sus zonas más antiguas y de peores condiciones medioambientales se convierten en entornos de deterioro material y degradación social, ocupadas por grupos de bajos niveles de renta e inmigrantes recién llegados y de primera generación.

Alrededor del centro, han surgido nuevas áreas residenciales, bien diferenciadas socialmente por los niveles de rentas familiares y la calidad de la edificación, sobre todo desde que la “Carta de Atenas” y los “Planes Generales de Ordenación Urbana” difundieron por todo el mundo después de la Segunda Guerra Mundial el modelo de ciudad funcional, organizada en zonas especializadas y diferenciadas de usos del suelo.

En los bordes de lo que eran las ciudades construidas a mediados de los 1950, proliferan también las zonas industriales, planificadas y espontáneas (distritos del sur de Madrid y alrededores de Barcelona a modo de ejemplo). Unas y otras se apoyan en las carreteras de acceso, en las instalaciones ferroviarias, en los puertos y aeropuertos. Más allá se extienden las franjas periurbanas, las zonas más recientes de expansión, donde todavía se mezclan los usos rurales y urbanos del suelo.

Las regularidades que se observan en la diferenciación interna de la ciudad desde los puntos de vista de sus paisajes, de composición social y funcional, han dado lugar a la elaboración de diversos modelos de interpretación de la estructura urbana. Su análisis se aborda a través de teorías que parten de diferentes aproximaciones: ecológicas, económicas, sociales y políticas. La formulación de todas estas teorías se hace con aportaciones de los distintos campos de las ciencias sociales (geografía, sociología, economía, política) que se preocupan e interesan por la organización interna de las ciudades.

8.1. Teorías ecológicas

Influídos por el Darwinismo social, los ecólogos de Chicago consideraban que la diferenciación interna de la ciudad era resultado del libre juego de las fuerzas económicas y sociales que en ella actúan y de la influencia sobre el comportamiento de los mismos principios que rigen las relaciones entre los seres vivos en el mundo de la naturaleza: *competencia impersonal, dominación, invasión-sucesión, asimilación-segregación y áreas naturales*.

Como consecuencia de todo ello, los usos del suelo forman *áreas naturales* (Zorbaugh, 1929; Wirth, 1928). Por esas *áreas naturales*, se entienden espacios de características funcionales, sociales y morfológicas o de paisaje semejantes. Su disposición en el espacio se efectúa según distintos modelos interpretativos: en zonas concéntricas (Burgess, 1920), en sectores (Hoyt, 1933) o en núcleos múltiples (Harris y Ullman, 1945).

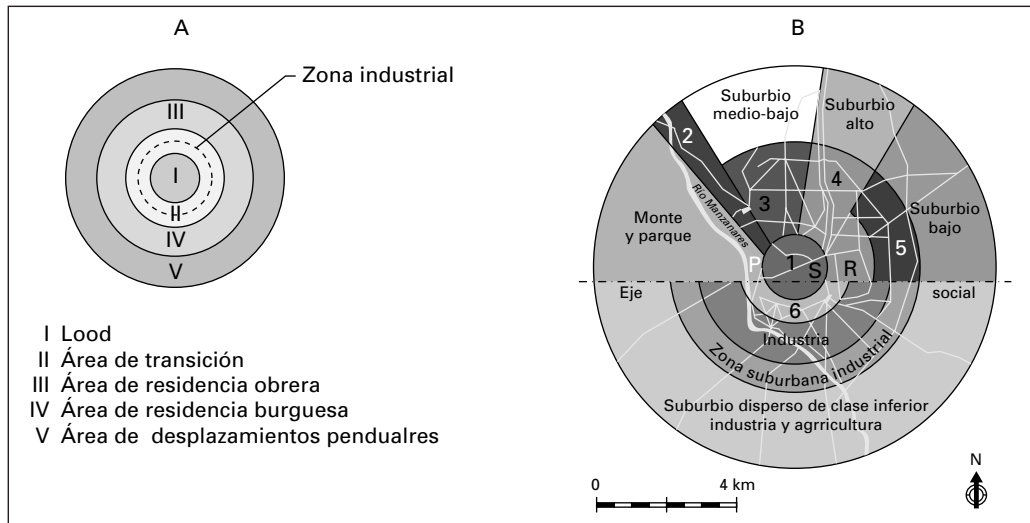
En todos los modelos ecológicos de distribución espacial, el CBD y las áreas residenciales de clases altas son las piezas fundamentales de organización territorial y vertebración de la diferenciación funcional. La apropiación de los espacios de mayor accesibilidad por el CBD y de los de mayor calidad medioambiental por las clases altas se explica por los principios de *competencia impersonal, dominación, invasión-sucesión y asimilación-segregación*. Estos principios, que determinan el comportamiento de los agentes sociales que intervienen en la construcción y organización de las ciudades, son los mismos que rigen en la naturaleza para todos los seres vivos.

8.1.1. Modelo concéntrico

Fue formulado por Ernest Burgess (1920) a partir de los estudios de Von Thünen y de la aplicación de los planteamientos ecológicos al análisis de la ciudad de Chicago. Se considera que los usos del suelo y las áreas residenciales de diferente categoría social se disponen en forma de anillos concéntricos alrededor del espacio central, ocupado por el C.B.D., en fun-

ción de relaciones de competencia impersonal, dominio, invasión-sucesión y segregación. Todo ello es consecuencia de la desigual capacidad económica de las distintas actividades y grupos sociales para hacer frente a un precio del suelo que disminuye regularmente desde el interior a la periferia.

A partir de esos principios y con la referencia de Chicago, Burgess distingue las siguientes zonas:



A. Modelo. **B.** Esquema geométrico expresivo de la estructura ecológico-social de Madrid, según F. Chueca (1970): 1) Centro comercial dominante; 2) Clase alta; 3) Clase media; 4) Clase alta; 5) Clase media; 6) Viviendas humildes; R) Retiro; S) Puerta del Sol, y P) Palacio Real.

Figura 11. Teoría concéntrica de la estructura urbana, según Burgess (1925) y Chueca Goitia (1970).

1. CBD o Distrito Central de Negocios. Es el centro financiero, comercial y social de la ciudad; es, además, el espacio más accesible para todos los habitantes de la aglomeración, porque en él convergen las vías, flujos de circulación y sistemas de transporte.
2. Zona de transición. Es el espacio más complejo, por la gran diversidad de usos del suelo que están representados en él: comercios, almacenes e industrias ligeras, en la zona más próxima al CBD, y áreas residenciales degradadas socialmente y deterioradas morfológicamente, hacia su borde exterior. En las áreas residenciales de esta zona se concentran las minorías étnicas y los grupos de población marginal.
3. Zona residencial de rentas medias. Está integrada en su mayor parte por edificios antiguos de viviendas, ocupados por obreros y empleados del comercio, servicios e industrias de las áreas centrales. Predomina una población socialmente estable, integrada por familias consolidadas. Muchos de sus habitantes descienden en segunda o tercera generación de inmigrantes que trasladaron aquí su residencia desde el anillo anterior.
4. Zona residencial de rentas altas. Está ocupada por familias de clase acomodada y origen americano; residen en viviendas unifamiliares o en bloques de apartamentos de gran calidad. En puntos estratégicos y de fácil acceso para el automóvil, se ubican grandes superficies comerciales y centros de servicios.

5. Zona suburbana. Se extiende entre los 30 y 60 minutos de distancia del centro. Constituye una zona dormitorio y de movimientos pendulares, pues la mayor parte de la población activa trabaja en el centro y sólo regresa a sus domicilios durante la noche. La vida familiar gira en torno a la mujer; la madre y la esposa son el eje del hogar, por lo que esta zona es considerada como el dominio de la familia matriarcal. En su interior, se distinguen *áreas naturales* diferenciadas: desde comunidades de alto nivel social, junto a carreteras y autopistas, a viejos pueblos incorporados a la ciudad por el proceso de expansión urbana.
6. Otras zonas. Todavía en 1930, Burgess añadió dos anillos más a su modelo de estructura urbana: uno, constituido por las tierras de labor que rodean la ciudad, y otro, por lo que se denomina el hinterland de la aglomeración, las tierras que se extienden hasta donde llega la influencia de las funciones urbanas.

A pesar del éxito de esta modelo teórico, las críticas que ha sufrido son numerosas, destacando las que hacen referencia a su falta de universalidad y anacronismo. Se considera que el modelo sólo es válido para ciertas ciudades y pronto quedó anticuado. Elaborado en un contexto político y socioeconómico de liberalismo extremo, el modelo de Burgess no pudo tener en cuenta la evolución política, económica y social posterior, que dio lugar a una intervención creciente de los poderes públicos en la ciudad.

El modelo correspondía a la sociedad estadounidense de los años 1920, en el que la producción de suelo urbano para los diferentes usos respondía plenamente al principio ecológico de *competencia impersonal* y al libre juego de la iniciativa privada. Sin embargo, la Gran Depresión de 1929 transformó aquella situación. El Estado se vio obligado a asumir un protagonismo creciente en la producción de la ciudad, como lo hizo en el conjunto de la economía siguiendo planteamientos keynesianos. En el caso de la ciudad, ese protagonismo se ejerció a través de la planificación urbana y la actuación directa, mediante mecanismos variados entre los que destacan la creación de áreas residenciales de rentas bajas en la periferia y la promoción de polígonos industriales en los bordes urbanos.

Otro cambio importante ha sido la pérdida de peso del CBD respecto al conjunto urbano. Este hecho se explica, sobre todo, por la aparición de nuevos centros de actividad en diferentes localizaciones de las ciudades y la proliferación de grandes superficies comerciales, hoteles y edificios para oficinas y apartamentos de lujo en las periferias.

En 1970, Fernando Chueca Goitia aplicó los principios del modelo de Burgess a Madrid pero las diferencias se hicieron evidentes. En el esquema resultante, las clases de renta alta siguen una estructura sectorial y actúan como elemento condicionante de toda la estructura urbana madrileña. Además, el propio desarrollo de la capital ha introducido otras modificaciones respecto a la teoría radioconcéntrica. Las más importantes son el nacimiento de nuevos espacios de centralidad frente a la existencia de un sólo y la proliferación de áreas residenciales de clases altas en las periferias más recientes; en el caso de Madrid, no siempre dentro del sector noroeste.

8.1.2. Modelo sectorial

Fue formulada por Hoyt en 1939, como resultado del estudio que la “Administración Federal de la Vivienda” le encargó sobre características y tendencias de crecimiento de las áreas residenciales de las ciudades de Estados Unidos.

Tras rechazar que el CBD sea siempre el único centro de negocios, y la distribución concéntrica de la industria y de las distintas áreas residenciales, como proponía el modelo

anterior, Hoyt sostuvo que los contrastes en los usos del suelo originados en el centro se perpetuaban hacia el exterior. La distribución espacial de los usos del suelo se hacía desde el centro a la periferia a manera de cuñas o sectores, siempre por las vías principales.

Los precedentes de este modelo pueden rastrearse en Von Thünen (1826), que defendió la idea de que los usos del suelo se disponían en bandas longitudinales a lo largo de los ríos (el principal sistema de transportes entonces). Por su parte, Hurd (1903) fue el primero en justificar el crecimiento axial de la ciudad y la distribución de los valores del suelo siguiendo las líneas de transporte.

Hoyt partía de planteamientos ecológicos semejantes a los utilizados en la teoría concéntrica, pero hacía depender la diferenciación interna de la ciudad de la localización y crecimiento de las áreas residenciales de mayor rango social hacia la periferia. En torno a ellas, y a modo de sectores, se disponían las áreas residenciales de niveles sociales medios y bajos. Por eso resulta fundamental conocer en esta teoría los factores que definen la localización y la expansión de las áreas residenciales de mayor nivel social. Estos factores son los siguientes:

1. La atracción ejercida por el CBD y otros centros comerciales y de servicios.
2. El prestigio de los lugares de residencia de los líderes políticos.
3. La accesibilidad representada por las líneas de transportes.
4. La calidad ambiental de cursos y frentes de agua, como ríos, lagos y mares, siempre que estos espacios no estén ocupados por industrias.

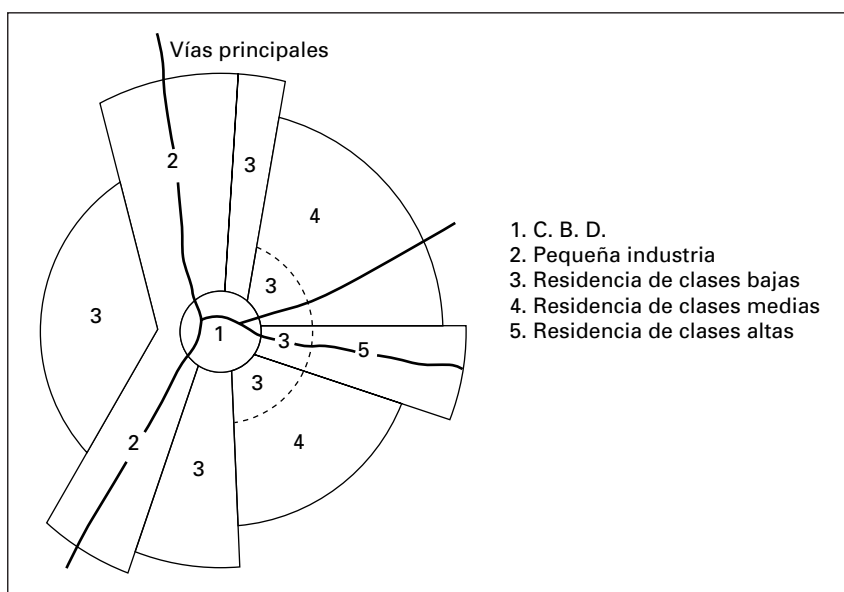


Figura 12. Teoría sectorial, según H. Hoyt (1939).

Definidas las líneas de crecimiento de las áreas residenciales, se considera que su expansión hacia el exterior se mantiene constante durante mucho tiempo, aunque ciertos agentes sociales, como promotores de construcción e inmobiliarias, las pueden modificar y de hecho así lo hacen en todas las ciudades.

Este modelo también ha sido objeto de duras críticas por su falta de universalidad, anacronismo y por no tener en cuenta factores sociales y culturales que también intervienen en la organización y distribución espacial de los usos del suelo.

8.1.3. Modelo polinuclear

Elaborada por los geógrafos Ch. Harris y E. Ullman (1945), esta teoría afirma que los diferentes usos del suelo se disponen alrededor de núcleos de crecimiento separados entre sí, cuyo origen se debe a la actuación conjunta de toda una serie de factores:

1. Cada actividad tiene exigencias concretas de localización: el comercio, las finanzas y las oficinas se concentran en los lugares de máxima accesibilidad para el conjunto de la ciudad; las fábricas, en aquellos lugares donde se puede disponer de amplios espacios abiertos y cerca de puertos u otros sistemas de transportes.
2. Las actividades semejantes tienden a agruparse en unos mismos lugares para favorecer relaciones de complementariedad entre ellas. También buscan la proximidad para beneficiarse de las ventajas de reducción de costes y de las mayores facilidades de distribución que se derivan siempre de las economías de aglomeración.
3. Las actividades que se perjudican entre sí, buscan localizaciones separadas. De este modo, las áreas residenciales de mayor categoría social difícilmente se asientan cerca de instalaciones industriales.
4. Muchas actividades no pueden pagar elevados precios por ocupar los lugares más accesibles y deseables de la ciudad; por ejemplo, las grandes superficies comerciales, que necesitan grandes espacios para aparcamientos y almacenar sus mercancías, difícilmente pueden sufragar los altos precios del suelo en las áreas centrales.

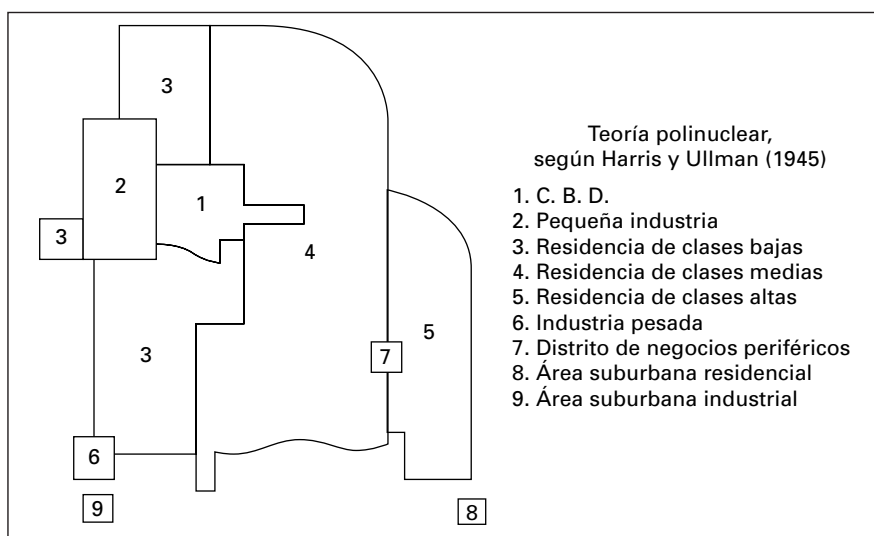


Figura 13. Teoría polinuclear, según Harris y Ullman (1945).

De este modo, se explica la aparición de una ciudad “multinuclear”, con áreas especializadas funcionalmente que ocupan localizaciones concretas: el CBD o los posibles centros secundarios de negocio, en los lugares más accesibles; las áreas especializadas de venta al por mayor y de industrias ligeras, a lo largo de los ejes ferroviarios o carreteras de acceso; las áreas de industrias pesadas, en los bordes de la ciudad; las áreas residenciales de alto rango social, en los espacios de mayor calidad ambiental; las áreas residenciales de menor categoría social, en los emplazamientos menos favorables, cerca de fábricas e instalaciones ferroviarias.

El número de núcleos es variable, resulta de la evolución histórica de cada ciudad y de la forma en que actúan y se combinan en cada una de ellas los factores de localización señalados. Es fácil reconocer como se forman núcleos nuevos de crecimiento en torno a focos recientes de actividad: aeropuertos, centros comerciales periféricos, zonas industriales exteriores, y centros culturales y de ocio dispersos.

Sin variar los planteamientos ecológicos de los modelos urbanos anteriores, la teoría polinuclear es la que mejor responde a las características generales de las ciudades actuales y a los cambios introducidos en ellas por la revolución tecnológica y los modernos sistemas de transporte.

8.2. Teorías económicas

Otras teorías explican la estructura de la ciudad por variables económicas, como son los precios del suelo, la desigual capacidad de renta de las actividades urbanas y los costes de transporte. Algunas de estas teorías incluyen también consideraciones de tipo social, cultural y político.

El modelo de distribución de usos agrícolas del suelo de Von Thünen (1826), en círculos concéntricos de intensidad decreciente, es el precedente de la aproximación económica a la diferenciación del interior de la ciudad. Las diferentes utilidades del suelo adoptan una disposición en círculos concéntricos dentro de las aglomeraciones urbanas, según sus desiguales capacidades para hacer frente a los costes del suelo.

Las teorías económicas parten de un comportamiento completamente racional de los individuos, que corresponde al modelo de “*homo oeconomicus*”, y de la consideración de la ciudad como un espacio uniforme y monocéntrico.

El deseo de optimizar las actuaciones a partir del conocimiento del mercado y de la libertad plena de elección dentro de un sistema perfecto de competencia origina una distribución concéntrica de los usos del suelo. Los condicionantes son el coste de los transportes y la diferencia en los niveles de rentas para pagar unos precios del suelo que disminuyen regularmente del centro a la periferia.

Industrias, comercios, servicios y ciudadanos compiten por las localizaciones más acordes a sus necesidades. Las diferencias de ubicación espacial son la consecuencia de sus desiguales potenciales económicos y de la capacidad de renta de cada una de las actividades para asumir los costes sobreañadidos que siempre suponen los desplazamientos.

Estudios posteriores (Seyfried, 1963, y Yeates, 1965) reconocen la existencia de picos de altos valores del suelo a lo largo de las vías principales, en los cruces de las calles más importantes y en núcleos urbanos secundarios. De ese modo, la distribución de los usos del suelo adquiere componentes sectoriales y polinucleares conforme a los modelos propuestos por Hoyt y por Harris y Ullman.

La ilustración muestra algunos de los modelos de estructura urbana desde enfoques económicos a los que se ha hecho anteriormente referencia. En los modelos recogidos se pueden apreciar los efectos de la importancia económica de la distancia al centro y de la accesibilidad en la distribución de los diferentes usos urbanos.

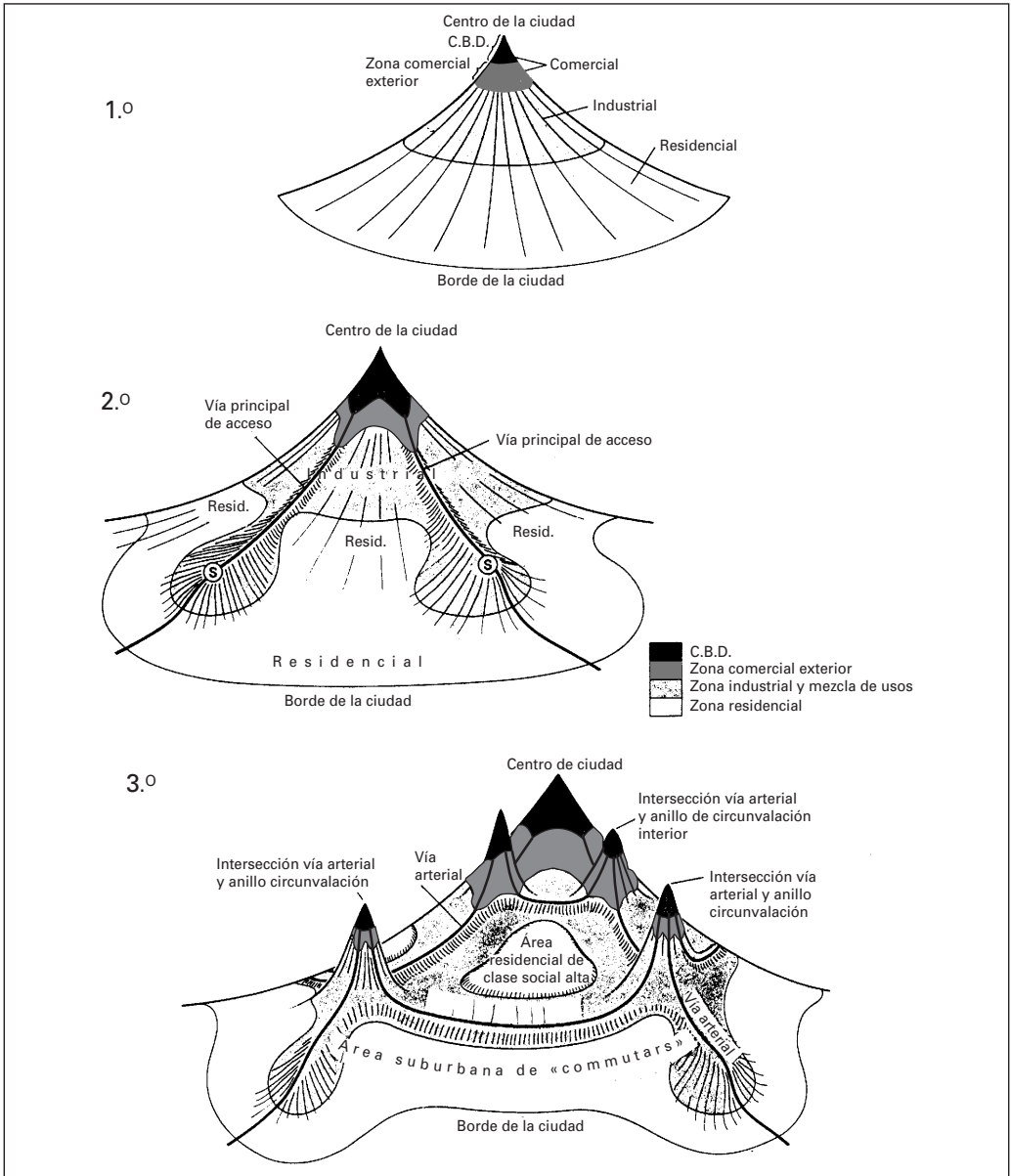


Figura 14. Modelos de estructura urbana desde enfoques económicos, en función de la distancia al centro y de la accesibilidad.

8.3. Teoría de las áreas sociales

Los estudios de Shevky y Williams sobre la diferenciación social en Los Ángeles (1949) y de Shevky y Bell sobre San Francisco (1955) dieron lugar a una teoría de carácter macrosocial. En este caso, la diferenciación residencial se relaciona con lo que se consideran los tres ejes fundamentales de estructuración social: el estatus económico, el estatus familiar y el estatus étnico. McElrath (1968) añadió posteriormente el estatus migratorio como otro eje de diferenciación social. La representación cartográfica de estas variables y la utilización del análisis factorial definen en cualquier ciudad áreas sociales bien diferenciadas y permiten establecer comparaciones entre ellas dentro de criterios de objetividad.

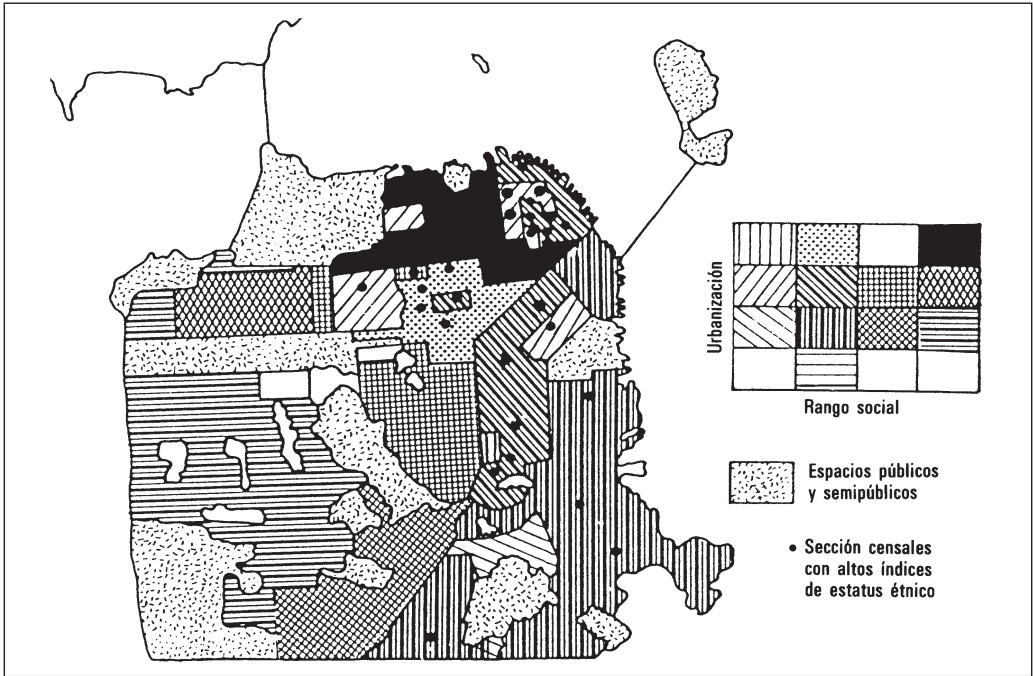


Figura 15. Áreas sociales de San Francisco, según Shevky y Bell (1955).

- El *estatus socioeconómico* proyecta una distribución sectorial de la población y de los usos del suelo a lo largo de las vías radiales de acceso, desde los lugares centrales de mayor riqueza y pobreza hacia el exterior.
- El *estatus familiar*, en relación con el estadio de ciclo de vida y las desiguales posibilidades económicas de acceso a la vivienda, dibuja círculos concéntricos. Las personas de mayor edad o que viven solas, residen en el centro, mientras que las familias jóvenes, con niños, lo hacen en la periferia.
- El *estatus étnico y de migración*, en función de diferencias culturales, origina agrupaciones de minorías étnicas o de inmigrantes en núcleos dispersos. La lengua, la religión y las costumbres constituyen principios de segregación social.

8.4. Teoría del conflicto

Los sectores y escalas de toma de decisión que existen en la ciudad, desde los individuos y las familias a los responsables del gobierno local, tienen intereses contrapuestos y manejan recursos distintos para conseguir las localizaciones más acordes a sus necesidades y actividades con vistas a maximizar su utilidad. La estructura urbana es entonces el resultado de los conflictos entre individuos y sectores antagónicos que conviven dentro de la ciudad. Así, las preferencias residenciales vienen determinadas por el dinero que las familias destinan a gastos de alojamiento y transporte. También intervienen en esas preferencias y consecuentemente en la distribución espacial de los grupos sociales el deseo de alejarse de instalaciones industriales y de otros usos potencialmente perjudiciales, como autovías y aeropuertos, o que son valorados emocionalmente de manera negativa para el entorno y la colectividad. Esto último es lo que sucede, por ejemplo, con centros tutelares de menores, prisiones, locales de lucha contra la droga, etc.

Las desigualdades ante la riqueza y el impuesto llevaron a Bunge (1975) a distinguir dentro de la ciudad tres grandes zonas perfectamente diferenciadas: la ciudad de la muerte, la ciudad de la necesidad y la ciudad de la abundancia.

- La *ciudad de la muerte* está constituida por los espacios centrales. Sus habitantes corresponden a los grupos de menores niveles de rentas. Se considera que estas personas se hallan explotadas por el resto de la ciudad, porque, además de pagar los impuestos y una tasa oculta en forma de explotación de trabajo por su diferencia salarial con las remuneraciones medias, satisfacen precios superiores por la vivienda, los alimentos y los servicios colectivos. Estos sobrecostes se explican por la centralidad.
- La *ciudad de la abundancia* está formada por los entornos residenciales de mayor calidad de la zona suburbana. Las personas que viven aquí (poderosas élites profesionales, altos funcionarios, empresarios y políticos) son los propietarios de la “*máquina de impuestos*”; pagan menos que el valor de su trabajo y se benefician de los flujos de capital que llegan de “las otras dos ciudades”.
- La *ciudad de la necesidad* es la zona intermedia entre las dos anteriores. Está ocupada por clases medias que actúan como barrera de separación entre los anteriores grupos sociales. Esta ciudad se caracteriza por un flujo monetario positivo y por deficiencias en la provisión de servicios sociales.

8.5. Teoría marxista

Desde el análisis marxista (Harvey, 1973, y Castells, 1974), la diferenciación interna de la ciudad refleja las contradicciones de la estructura social y del modo de producción capitalista. La distribución de los usos del suelo y las áreas residenciales de distinto rango son consecuencia directa del proceso de apropiación del territorio por las clases sociales dominantes y de la naturaleza económica del suelo como valor de uso y de cambio.

Dado que el suelo es un bien escaso y una mercancía indispensable para el individuo, los propietarios manipulan las rentas y los alquileres en su beneficio mediante mecanismos como la concentración de la propiedad, la retención de suelos o edificios y la reducción de los gastos de mantenimiento y la conservación de las estructuras hasta provocar situaciones de ruina física. La consecuencia es que los usos del suelo adoptan una disposición concéntrica semejante a la que precedían los modelos económicos de libre mercado.

Los mayores precios del suelo se registran en el centro y esos precios sólo pueden ser sufragados por los usos más intensivos y especializados, como los comerciales, de gestión y dirección, o los residenciales de lujo. Por el contrario, los precios más bajos corresponden a las periferias, por eso se localizan en ellas las actividades más extensivas (la industria y los grandes equipamientos urbanos) y los asentamientos residenciales de escaso nivel social o de rango social alto que buscan la disponibilidad de viviendas de gran tamaño.

El afán de maximizar la rentabilidad de las inversiones efectuadas por el capital en la ciudad acelera el deterioro, el envejecimiento y el abandono de los espacios construidos de poca calidad hasta convertirlos en “*barbechos urbanos*”, a la espera de utilidades más rentables como edificios de oficinas o bloques de apartamentos de lujo. De ese modo, las zonas más deprimidas constituyen la más clara expresión de un orden socialmente injusto y la consecuencia inevitable del modo de producción capitalista. No obstante, también las ciudades del antiguo bloque socialista reflejaban contrastes espaciales y áreas deprimidas que traducían las diferencias resultantes de la desigual distribución y disponibilidad de suelo como recurso siempre escaso.

9. Diferenciación interna de la ciudad

El interior de nuestras ciudades está compuesto por áreas de paisaje y usos predominantes del suelo, a veces bien definidas y diferenciadas desde los puntos de vista funcional y social. Estas áreas se distribuyen espacialmente a modo de un verdadero mosaico y constituyen lo que se denomina de manera estricta la “*estructura urbana*”: el centro, áreas residenciales, zonas industriales y franjas rururbanas o periurbanas.

La mayor o menor homogeneidad de esas áreas depende del periodo en que se formaron dentro de la historia de la localidad o aglomeración de la que se trate, dado que la segregación de funciones era mucho menor en el pasado, en tiempos de la ciudad concentrada, que en la actualidad, con el modelo de ciudad difusa. También hay que tener en cuenta que los paisajes, usos comerciales, residenciales e industriales, son cortados e interrumpidos muchas veces bruscamente por las arterias principales de circulación. En otras ocasiones, se ven distorsionados o modificados por peculiaridades del emplazamiento y de su situación geográfica.

Además, dentro de las áreas funcionales actuales perviven “*enclaves*” de paisajes residuales y formas de actividad que son una herencia del ayer. Su resistencia a desaparecer bajo la lógica de las fuerzas del mercado se debe a razones muy variadas, entre ellas, la poca flexibilidad para el traslado de ciertas actividades y la existencia de calificaciones de conservación de paisaje, como sucede con las zonas de protección de paisaje, las zonas verdes o los espacios declarados “Patrimonio de la Humanidad” por la UNESCO o “Conjuntos Histórico-Artísticos” por sus valores monumentales, medioambientales, simbólicos, educativos y de lugares de encuentro para el conjunto de los ciudadanos.

9.1. Áreas centrales

Son espacios complejos por sus funciones, por la dinámica de sus fenómenos de cambio social y por la riqueza de su patrimonio urbanístico y arquitectónico. En la mayoría de los casos, los límites de las áreas centrales son imprecisos y los procesos de transfor-

mación son especialmente fuertes según los factores que determinan el crecimiento de las ciudades.

Dentro de las áreas centrales se encuentran el centro histórico y el centro de actividad o CBD (Central Business District). En las ciudades pequeñas ambos espacios coinciden, pero en las de mayor rango, los centros de actividad se ubican en los ambientes de mayor calidad ambiental heredados del pasado, entre los que figuran los ensanches del XIX o las expansiones urbanas de principios del XX. También proliferan los nuevos centros de actividad en localizaciones más recientes y periféricas. Generalmente son respuestas a actuaciones planificadas dirigidas a la creación de nuevas zonas de centralidad, como la Défense en París o el Parque de las Naciones en Madrid.

El centro, auténtico corazón funcional de las ciudades, concentra el grueso del empleo terciario y del cuaternario, incluidas las actividades comerciales, de gestión y dirección, de servicio y negocio. El centro de actividad o CBD (Central Business District) es el polo de atracción para toda la ciudad por la naturaleza de sus funciones y la confluencia en su interior de las redes de transportes urbanos. La población residente es muy escasa y el creciente valor del suelo por las ventajas de centralidad determina una tendencia a la densificación de la edificación y un aprovechamiento intensivo en altura que alcanza su mayor expresión en los “*downtowns*” norteamericanos. La actividad industrial es casi inexistente.

Actualmente, las áreas centrales son verdaderos espacios problema por la acumulación de dificultades derivadas de la competencia de actividades muy numerosas y diversas por un uso del suelo escaso. Los flujos diarios de trabajo o por otros motivos hacia el centro congestionan el tráfico, sobre todo en las horas punta, acentuando deseconomías de escala que reducen el atractivo del centro para la mayoría de los ciudadanos y para muchas de las actividades que se desenvuelven en él. La excesiva terciarización y el deterioro material del patrimonio residencial heredado favorecen su vaciamiento demográfico y la ruina de los sectores de peores condiciones medioambientales hasta convertirlos en “*tugurios*” o sectores de degradación material y deterioro social.

Los bordes de las áreas centrales configuran los denominados “*pericentros*”. Sus paisajes y usos del suelo revelan las huellas de un pasado en el que estos espacios fueron periferias urbanas. Los edificios de viviendas corresponden a formas de alojamiento populares, a implantaciones burguesas degradadas por el paso del tiempo y a construcciones nuevas de uso residencial y terciario que buscan las ventajas de la proximidad al centro.

El traslado de antiguas fábricas, instalaciones militares o equipamientos urbanos a las nuevas periferias, explica la existencia de grandes solares y “*barbechos industriales*” en los “*pericentros*”. Todos estos suelos actúan en el conjunto de las ciudades como espacios de reserva, a la espera de su recalificación para usos más intensivos y rentables como los terciarios o residenciales. En momentos de prosperidad económica y expansión urbana se ocupan rápidamente, al contrario de lo que ocurre en etapas de estancamiento económico y menor crecimiento de las ciudades.

9.2. Áreas residenciales

Las áreas residenciales ocupan la mayor parte del espacio urbano, con contrastes sociales y de paisaje acentuados por los presupuestos urbanísticos del funcionalismo. En todas las ciudades, las áreas residenciales constituyen piezas bien diferenciadas según factores socioeconómicos, étnicos, culturales y de etapa dentro del ciclo de vida.

La preocupación por la problemática social de la ciudad ha motivado la elaboración de teorías que pretenden revelar con valor universal los principios de diferenciación residencial:

1. La “*teoría subsocial*”, inspirada en los trabajos de los ecólogos clásicos y neoclásicos de Chicago (Burgess, Park, McKenzie, Wirth y Zorbaugh), vincula la diferenciación residencial a comportamientos de tipo económico-biológicos que se explican por el principio de “*competencia impersonal*” y por los “*valores del suelo*”. La consecuencia es una estructura residencial en zonas concéntricas cuyo rango social aumenta de dentro afuera. Los individuos deciden sus lugares de residencia por intereses personales y familiares que se resuelven según su capacidad económica y los precios del suelo en el mercado.
2. La “*teoría de los valores sociales*”, acuñada por Firey (1947), hace depender la diferenciación residencial de los sentimientos que determinan el comportamiento humano. Los contrastes residenciales se justifican por diferencias de creencias religiosas y políticas, por desiguales concepciones sobre la organización familiar y por el efecto demostración que juegan las élites dirigentes y las ideologías de los profesionales sobre el conjunto de la sociedad.
3. La “*teoría del análisis de áreas sociales*”, planteada por Shevsky, Williams y Bell (1949 y 1955) y ya recogida al estudiar los modelos de estructura urbana, relaciona los contrastes residenciales con los ejes de diferenciación existentes en la sociedad: el *estatus social*, la *etapa dentro del ciclo familiar* y el *lugar de origen*. A estos tres ejes de diferenciación social, McElrath incorporó un cuarto, el *estatus de migración*, al someter a revisión esta teoría en 1968.

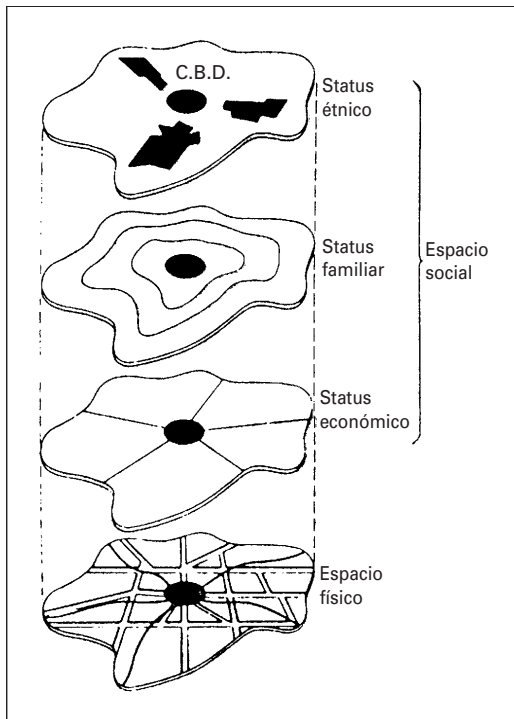


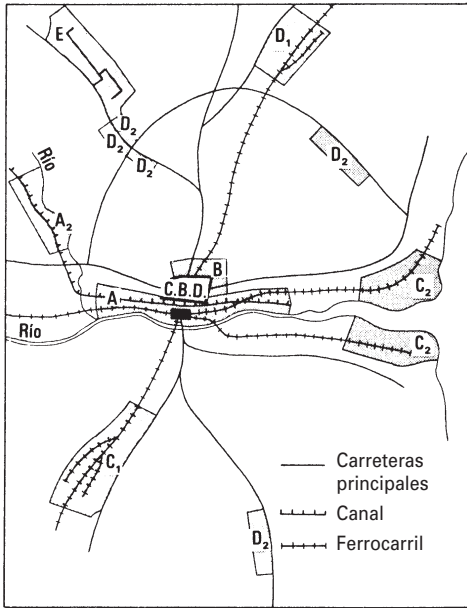
Figura 16. Modelo de estructura residencial de la ciudad, según R. A. Murdie (1969).

Desde el punto de vista espacial, las variables que integran los ejes de diferenciación residencial se distribuyen de manera distinta, conforme a los modelos clásicos de localización de los usos del suelo dentro de las ciudades. Las variables relacionadas con el estatus social adoptan una disposición sectorial, las correspondientes a la etapa dentro del ciclo familiar lo hacen en círculos concéntricos, y las variables referidas a factores étnicos y de migración se disponen en núcleos dispersos.

El modelo adjunto de estructura residencial de la ciudad de R. A. Murdie (1969) representa de manera gráfica la distribución espacial de cada uno de los ejes de diferenciación social.

9.3. Áreas industriales

La atracción ejercida por la ciudad sobre la industria (Alfred Weber, 1909) ha originado implantaciones industriales intraurbanas cuyas características de paisaje y factores de localización se han modificado a través del tiempo, según las circunstancias concretas del proceso de urbanización, las condiciones tecnológicas dominantes y las fuentes de energía utilizadas. De ese modo, cabe diferenciar entre zonas industriales espontáneas y zonas planificadas, y por su localización espacial, entre zonas de borde de agua, asentamientos próximos a instalaciones ferroviarias y zonas industriales de carretera.



FUENTE: Herbert y Thomas, 1990.

Figura 9. Modelo de localización de áreas industriales en la ciudad.

a las nuevas formas de producción, a las nuevas exigencias de la demanda y a las nuevas necesidades de mano de obra.

Las facilidades para el traslado concedidas por la administración, el deseo de disponer de espacio industrial acorde con los nuevos tiempos y las ventajas económicas representadas por las plusvalías de la venta de los suelos que ocupaban para usos más intensivos y, por lo tanto, más rentables, impulsaron el traslado de la mayor parte de las actividades industriales a nuevas localizaciones en las periferias urbanas.

Muchas de las antiguas áreas industriales portuarias, ferroviarias y de carretera se han transformado en “barbechos industriales” en las principales aglomeraciones del planeta. A menudo, han dado paso a espectaculares operaciones de renovación urbana en beneficio de usos terciarios y residenciales de calidad. El resultado es siempre una mayor densidad de edificación y una ocupación del suelo por usos más intensivos que los que había antes, los industriales (el Pasillo Verde en Madrid, los Docklands en Londres o la zona norte del borde

En general, las áreas industriales adoptan una disposición polinuclear en su localización dentro de las grandes aglomeraciones, conforme el esquema de la ilustración adjunta (L. K. Loewenstein, 1963, y Hamilton, 1967). Bastantes industrias se distribuyen de manera lineal, a lo largo de las vías de comunicación, y otras, en anillos concéntricos. Su proximidad o distancia al centro dependen de varios factores: la repercusión de los costes de transporte sobre el producto final, los precios del suelo, las necesidades de espacio y las características de la mano de obra requerida. Las iniciativas públicas o privadas juegan, por su parte, un papel fundamental en la creación de las zonas industriales planificadas y en su ubicación concreta dentro del territorio.

La revolución tecnológica y las transformaciones productivas vinculadas a la globalización y al capitalismo posfordista favorecieron la proliferación de barbechos industriales en los años 1970 y 1980 y la aparición de nuevos paisajes industriales en las periferias urbanas más recientes. Muchas industrias de la primera y segunda generación industrial tuvieron que cerrar, y las que no lo hicieron, se salvaron gracias a que pudieron modernizarse, adaptándose

del río Tajo en Lisboa, son algunos ejemplos representativos de estas actuaciones, pero se pueden encontrar en cualquier ciudad).

En el caso español, algunos polígonos industriales de la etapa de desarrollismo de los años 1960 tienen cierto interés desde el punto de vista del paisaje y de la concepción urbanística. Uno de ellos es el de Toledo, relacionado en sus orígenes con el proyecto de descongestión industrial de Madrid de 1959. La superficie de este polígono está ocupada por almacenes, pequeños talleres y grandes empresas, algunas multinacionales pertenecientes a las denominadas industrias de tercera generación. Aunque en este sentido se pueden hablar de una constante rotación y renovación de empresas en función de las oportunidades y coyunturas del mercado.

El interés desde el punto de vista del paisaje de este polígono resulta de su vinculación con el urbanismo lineal propuesto a finales del siglo XIX por Arturo Soria y difundido por los “*desurbanistas*” soviéticos durante los años 1920 y parte de los 1930, sobre todo por Miljutin, que fue uno de sus principales teóricos. Este urbanismo fue defendido en la antigua Unión Soviética como el único sistema adecuado para superar las contradicciones campo-ciudad desde un análisis hegeliano de la realidad. Mediante la disposición de los usos residenciales, industriales y recreativos en bandas paralelas, los trabajadores estarían siempre cerca del trabajo y del campo.

En Toledo, los usos del suelo de lo que se concibió como polígono mixto, industrial y residencial, se disponen en bandas longitudinales paralelas al curso este / oeste del río, aprovechando los niveles de terrazas fluviales que se suceden desde las inmediaciones del Tajo hacia el sur, por su orilla izquierda. Los usos industriales ocupan la banda de terrenos más bajos, más cercanos al ríos; a continuación, sobre otro nivel de terraza, se ha creado una banda de zona verde, recorrida por una vía de circulación rápida; por encima, aparece la zona residencial, con tipologías constructivas correspondientes a los patrones arquitectónicos y urbanísticos que se han ido sucediendo desde los años 1960 a la actualidad. Por último, se encuentra el campo.

9.4. Franjas periurbanas

Más allá del continuo edificado, se extienden las franjas “rururbanas” o “periurbanas”. Ambas denominaciones se emplean prácticamente de manera análoga y casi indistinta para analizar una misma realidad. La diferencia es que el término “rururbano” pone el acento en los usos del suelo y el término “periurbano” lo hace en la ubicación respecto a la ciudad construida o heredada. Dentro de estas zonas, los usos agrarios o rurales y de la ciudad se mezclan. Por otra parte, los cambios de paisaje, funcionales y de población que se operan en ellas son mucho más rápidos que en las áreas centrales o que en cualquiera de las otras zonas de la ciudad.

En las franjas periurbanas, de anchuras variables respecto al centro de la ciudad en función de sus dimensiones poblacionales, de pocos a muchos kilómetros, hay grandes superficies ocupadas por infraestructuras de transportes, equipamientos urbanos, industrias y servicios, y, por supuesto, todo ello alternando con suelos todavía de uso rural y agrario.

Las antiguas entidades de población existentes en estas tierras, pueblos o agrupaciones de caseríos, conocen una fiebre constructiva hasta transformarse en lo que se denominan técnicamente “suburbios” o “satélites”. También proliferan las agrupaciones de casas en torno factorías y las urbanizaciones de viviendas multifamiliares de primera y segunda residencia, a veces junto a las localidades rurales existentes y a veces, separadas de ellas.

En todo caso, la población de las franjas periurbanas se caracteriza por su juventud o relativa juventud, siempre en función de la época en que fueron surgiendo y de los procesos de invasión/sucesión funcional que se producen en ellas a medida que se consolidan y evolucionan. Como es lógico, los frentes de estas franjas se renuevan constantemente y se alejan cada vez más del centro principal de la ciudad a la que pertenecen, sobre todo cuando se trata de ciudades de fuerte dinamismo funcional. Desde el punto de vista social, las franjas periurbanas ofrecen una gran variedad, los contrastes son a menudo muy fuertes, como también resulta característico de los habitantes de estas zonas el predominio de lo que se pueden denominar comportamientos contemplativos de la naturaleza, puesto que de ella, de la proximidad al campo, sólo se consume espacio y paisaje; las formas, los estilos de vida y los empleos son totalmente urbanos.

Durante las décadas de los años sesenta, setenta y ochenta del siglo xx, su expansión corrió paralela a la importante pérdida de peso demográfico de las áreas centrales de las ciudades de los países desarrollados. A partir de los noventa, el crecimiento de las franjas periurbanas sigue, pero de manera más matizada dentro de las dinámicas que acompañan al modelo vigente de ciudad difusa o dispersa, o de lo que también se califica de metapolis (Ascher, 1995). Por otra parte, en la mayoría de los casos, las áreas centrales conocen una relativa recuperación demográfica por razones concretas que se analizan en otros apartados del libro.

9.4.1. Un paisaje en mutación

Desde el punto de vista paisajístico, aparte de la existencia de suelos de uso rural (campos de cultivo, tierras baldías y masas forestales), las franjas rururbanas y periurbanas se caracterizan por:

A) *Suburbios*

Incluyen agrupaciones importantes de casas y de núcleos de población próximos a la ciudad, pueblos pertenecientes al mismo término municipal que la ciudad principal y pueblos vinculados a otros municipios, dentro o más allá de los límites administrativos o funcionales de las áreas metropolitanas en el caso de las grandes aglomeraciones.

Victor Jones (1963), a partir de la elaboración de un “índice de residencia-empleo”, definió la existencia de tres tipos de suburbios: “*suburbios dormitorio*”, “*suburbios equilibrados*” y “*suburbios que proporcionan empleo*”.

$$I = \frac{t}{T} \times 100$$

Donde I es el Índice de Residencia-Empleo, t es el número de trabajadores empleados en el suburbio y T es el número total de trabajadores que residen en el suburbio.

Se considera “*suburbio dormitorio*” cuando los valores del índice son de 84 o menos; “*suburbio equilibrado*”, cuando los valores oscilan de 85 a 115, y “*suburbio que proporciona empleo*”, cuando los valores son de 116 o más.

Por su parte, Murphy (1974) simplificó las diferencias entre los suburbios, distinguiendo sólo “*satélites*” y “*suburbios*” propiamente dichos. Los primeros son los núcleos de la franja periurbana que poseen abundantes puestos de trabajo y son capaces de proporcionar bienes y servicios a su población y a la que procede del exterior; presentan relativa independencia

con relación a la ciudad central. Los segundos, “*suburbios*”, son verdaderas ciudades dormitorio, lugares de residencia de personas que trabajan en la ciudad central o en los satélites próximos, por lo que generan un intenso tráfico “*per capita*” de ida y vuelta a diario. El número de personas que trabajan en los suburbios es inferior al de personas que duermen en ellos, aunque pueden tener algunas instalaciones industriales y comercios.

Aplicando el “*índice de residencia-empleo*” de Jones, los “*satélites*” son las entidades cuyo índice es 166 o más, y los “*suburbios*”, los que presentan un índice de valor 84 o inferior. En ambos casos, “*suburbios*” y “*satélites*” se hallan sometidos a continuos cambios por la propia dinámica urbana. Núcleos que fueron “*satélites*” pierden sus instalaciones industriales y evolucionan hacia las características de los “*suburbios*”, mientras que antiguos “*suburbios*” se convierten en “*satélites*” al instalarse en ellos empresas industriales y superficies comerciales. También es frecuente que el crecimiento de la mancha urbana absorba entidades lejanas que antes eran independientes de la aglomeración y ahora adquieren la categoría de “*satélites*” o “*suburbios*”, formando parte de la aureola “*rururbana*” de la ciudad central.

B) *Pequeñas urbanizaciones o agrupaciones de casas en torno a factorías*

Carecen de identidad administrativa y de nombre oficial. Están en medio de suelos de uso rural y responden a la tendencia de ciertas empresas a trasladar sus instalaciones industriales fuera de la ciudad o a situar las de nueva creación en localizaciones periféricas, igual que lo hacen determinados servicios terciarios, favorecidos siempre por las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías.

C) *Proliferación de urbanizaciones de viviendas unifamiliares y bloques multifamiliares*

El paisaje residencial de la franja periurbana va unido a la proliferación de viviendas unifamiliares, casi de modo exclusivo en los países anglosajones, y de modo compartido, además de mucho más reciente, en los países mediterráneos, con bloques multifamiliares y formas intermedias de unifamiliares, adosados o pareados, en un aprovechamiento más intensivo del suelo.

Hoy, la tendencia a las bajas densidades residenciales es un fenómeno que alcanza difusión creciente en todos los países, como consecuencia del deseo de amplias capas de la población urbana de vivir en contacto con la naturaleza.

En todo el planeta, se avanza hacia una homogeneización del paisaje residencial, según modelos que se repiten en la disposición y organización espacial de las viviendas unifamiliares:

- A lo largo de las vías de acceso a los núcleos tradicionales de población o junto a canales de agua y conducciones de electricidad.
- En pequeñas urbanizaciones de varias decenas de casa, con una sola entrada y una red viaria interior de carácter privado. Generalmente, están situadas a cierta distancia de los núcleos de población existentes y las tipologías arquitectónicas de las viviendas varían considerablemente unas de otras.
- En urbanizaciones que responden a operaciones integradas de parcelación, construcción y equipamiento. Adoptan la fisonomía de “*pueblos nuevos*”, junto a entidades de población existentes. Suelen presentar una gran uniformidad en el tratamiento arquitectónico de las viviendas, en los volúmenes y en el plano. Cada casa dispone de garaje y jardín, pero las parcelas son muy pequeñas en beneficio de espacios verdes colectivos.

D) *Suelo ocupado por otros usos urbanos*

Una gran proporción del suelo de las franjas periurbanas está ocupado por infraestructuras de transportes (carreteras, autopistas y ferrocarriles) y grandes superficies pertenecientes a servicios y equipamientos urbanos (depósitos de agua, depuradoras, fábricas de gas, etc.).

9.4.2. Una población heterogénea

Desde el punto de vista poblacional, las franjas “rururbanas” se caracterizan por:

A) *Aumento de las formas y modos de vida urbanos*

El estilo de vida urbano y el trabajo en actividades propias de la ciudad se imponen progresivamente. Por una parte, los antiguos campesinos abandonan de modo parcial o por completo sus actividades tradicionales y se emplean en las empresas industriales o de servicios que se instalan aquí, o que existen en la ciudad central. Por otra, es creciente la proporción de trabajadores de la ciudad que trasladan su residencia a la franja rural por un deseo de gozar del contacto con la naturaleza y por encontrar viviendas más baratas y adecuadas a sus necesidades familiares.

B) *Fuerte movilidad de su población*

Aparte de las familias de origen campesino, en estas franjas se instalan numerosas familias jóvenes que proceden de las áreas centrales o que llegan de fuera del propio municipio, sobre todo en las ciudades que atraen contingentes de inmigrantes. Todo ello da lugar a un aumento de población en estas zonas muy superior al de las áreas residenciales interiores. Otra consecuencia es el predominio de los matrimonios jóvenes o de mediana edad, con niños o adolescentes.

C) *Variedad social*

Frente a la homogeneidad social de las primeras áreas residenciales suburbanas, con neto predominio de las clases medias; en la actualidad, aparece en ellas una diversidad social creciente, con expresión en la variedad morfológica o de paisaje, sobre todo en las ciudades europeas, y fuertes contrastes entre áreas residenciales de alto rango social y otras de bajos niveles de rentas.

Un elemento común a todas estas áreas residenciales es la intensidad que alcanzan en ellas los desplazamientos cotidianos por imperativos de trabajo o para satisfacer diferentes demandas de servicios, bien en la ciudad central o dentro de la propia franja periurbana. De este modo, el automóvil constituye una primera necesidad y es frecuente que cada familia disponga de más de un vehículo, sobre todo en las áreas residenciales de mayores niveles de rentas.

D) *Comportamiento social diferenciado frente a los otros ciudadanos*

El individualismo, el aislamiento y la indiferencia hacia el vecino, sentimientos generalizados en el interior de la ciudad, dejan paso a una vida de relación más intensa, aunque ello depende mucho de los diferentes grupos sociales, de la edad y la cultura. Las familias

jóvenes con niños y las que tienen un nivel cultural semejante, son las que entablan relaciones sociales con más facilidad.

E) *Valoración contemplativa de la naturaleza*

No existe integración de la mayor parte de los habitantes con el campo. El espacio abierto y la naturaleza, más o menos presente en las franjas “rururbanas”, son valorados por oposición a la ciudad. Dentro de esos valores, se destacan sus ambientes tranquilos, la calidad del aire, la ausencia de contaminación y las condiciones paisajísticas.

El comportamiento económico es ciudadano, sólo se consume espacio y naturaleza del medio rural; todo lo demás se obtiene en la ciudad, a la que se accede fácilmente gracias a su proximidad y buenas comunicaciones.

Los comportamientos de los individuos son predominantemente “rururbanos”, con un consumo contemplativo de la naturaleza y una preferencia por las formas de hábitat unifamiliares (adosados, exentos, de una o varias plantas). Las actividades y los modos de vida son urbanos, puesto que las personas que residen aquí, trabajan casi en su totalidad en la ciudad.

10. La ciudad, un espacio percibido

La ciudad no es sólo un espacio objetivo, compuesto por piezas de usos diferenciados que se analizan a través de teorías de estructura urbana, sino también un espacio de vida y comportamiento que se percibe a través de representaciones mentales condicionadas por las características sociales de las personas y medioambientales del entorno. La ciudad es un espacio de sentimientos, cargado de símbolos, que condiciona la acción de los ciudadanos y se valora diferencialmente según impresiones individuales y colectivas.

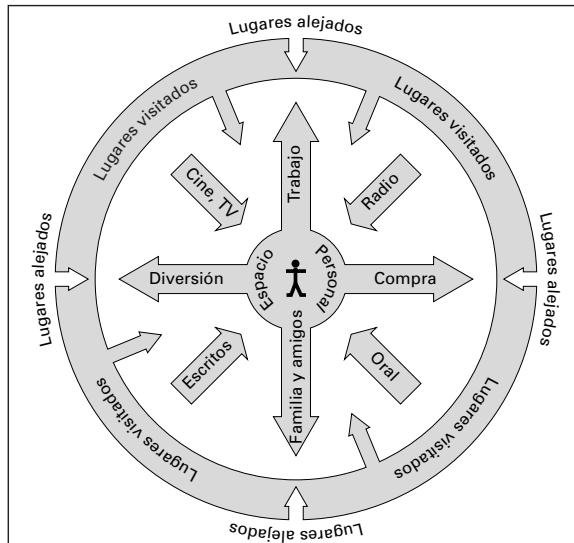


Figura 18. La percepción del espacio, según B. Goodey (1973).

La elección del lugar de residencia, la decisión de acudir a comprar y a divertirse a unos u otros lugares, las oportunidades de trabajo son resultado en gran parte de las imágenes que las personas se forjan del medio y no de la influencia directa del medio sobre él, como se afirmaba tradicionalmente desde presupuestos apoyados en la teoría del estímulo-respuesta. El “hombre toda razón” o el “hombre todo sentimiento” deja paso al “hombre de racionalidad limitada” (Simon, 1957). Es evidente que se actúa dentro de un conocimiento restringido por la complejidad del proceso de percibir, sentir y pensar, por el volumen y la calidad de la información que se recibe, por las experiencias

personales, el nivel cultural que se tiene y las distintas etapas en que se está dentro del ciclo de vida.

Diferentes modelos de percepción, como los de Dawns (1970) o Goodey (1973), ponen de relieve los mecanismos que intervienen en la construcción de las imágenes mentales. Para Goodey, las imágenes individuales se forman a partir del entorno personal en que se vive (la habitación, el mobiliario, el hogar) y de los desplazamientos habituales que se realizan a los lugares de trabajo, compra, ocio y relación. De ese modo, se conocen localizaciones, se identifican conexiones entre lugares y zonas, y se obtienen noticias sobre el paisaje y las características sociales y funcionales de las áreas recorridas. Todo ello se completa con la información de los lugares visitados ocasionalmente y con la información de los espacios más alejados que proporcionan los medios de comunicación.

10.1 El enfoque visual

Las imágenes mentales de los ciudadanos sobre las áreas urbanas determinan realmente sus decisiones y comportamientos. Por eso el análisis espacial se preocupa cada vez más por conocer los mapas mentales que las personas elaboran individual y colectivamente de sus localidades. Según Kevin Lynch (1960), la imagen de la ciudad y, consecuentemente, sus mapas mentales se elaboran a partir de cinco elementos singulares del paisaje: *sendas*, *bordes*, *distritos*, *nodos* e *hitos*. Los mapas adjuntos de Los Ángeles y Boston son dos ejemplos significativos.

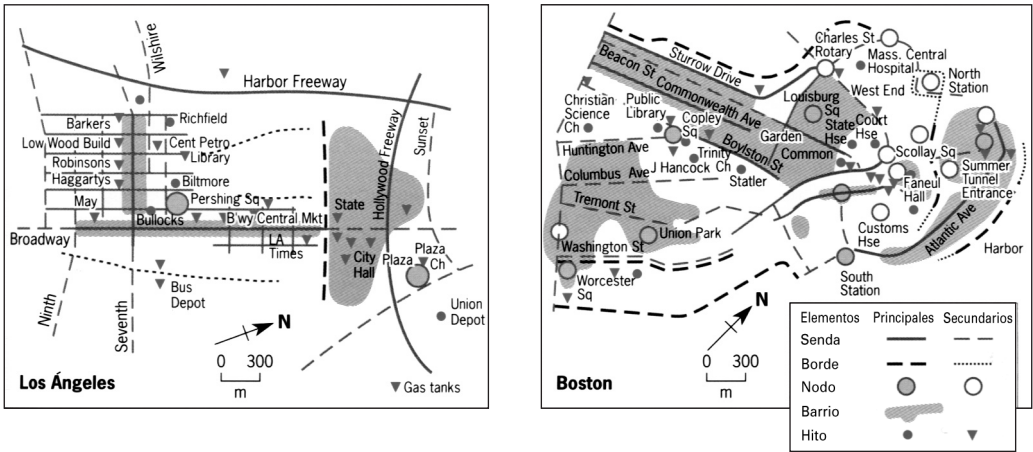


Figura 19. Mapas mentales de Los Ángeles y Boston, según Lynch.

Las *sendas* son las vías o caminos que cualquier persona sigue normal, ocasional o potencialmente cuando se desplaza por la ciudad. Las sendas pueden ser calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Para muchas personas, estos elementos son los puntos de referencia principales de la ciudad y entorno a ellos estructuran sus representaciones mentales.

Los *nodos* son lugares de confluencia de circulación o de ruptura de transporte, como plazas, estaciones de ferrocarril o aeropuertos. Muchos de estos puntos encierran un valor

simbólico y de representación colectiva. En las plazas, predominan los usos intensivos del suelo y se concentran las actividades centrales.

Los *barrios* se definen como espacios bien diferenciados mentalmente por cualquier observador respecto a otros semejantes, ya que poseen rasgos peculiares que los personalizan dentro del conjunto de la ciudad.

Los *hitos* son componentes del paisaje fácilmente visibles. La mayoría de los ciudadanos los utilizan como puntos de referencia y guía para orientarse dentro de la ciudad: la torre de una iglesia, el edificio del ayuntamiento, un monumento, un accidente de relieve, un frente de agua.

Los *bordes* son elementos lineales que separan espacios diferenciados morfológica o socialmente. Unas veces, son límites físicos, como líneas de ferrocarril, murallas, ríos, frente de costa, zonas de contacto de suelos de usos urbanos y rurales; otras, son límites percibidos, como áreas residenciales de características sociales contrastadas.

La “*legibilidad*” de las ciudades depende de la naturaleza de esos elementos, de su número y de la facilidad con que son reconocidos. Todos ellos configuran las imágenes mentales de los individuos, actúan como puntos de referencia para la organización de las actividades, facilitan la movilidad dentro de la ciudad y proporcionan seguridad emocional a sus habitantes, pero, además, son la base de la organización cognitiva del espacio y resultan necesarios para que las personas se orienten dentro del entorno en que se mueven. Por eso, desde el urbanismo, se recurre frecuentemente a estudios de percepción mental como etapa previa a la formulación de propuestas concretas de actuación. A través de la incorporación de elementos nuevos o de la modificación de los existentes, el planeamiento puede transformar la imagen o imágenes de la ciudad y es capaz de influir sobre el comportamiento de los ciudadanos (Zárate, 1996).

En ese sentido, son interesantes las palabras del arquitecto norteamericano Philip Johnson, coautor con John Burgee de las torres inclinadas “Puerta de Europa” de Madrid, de 115 metros de altura y 24 plantas útiles, cuando señalaba, en una entrevista recogida por el diario “El País” (7 de mayo de 1996), la necesidad de colocar “*hitos*” o “*marcas*” capaces de permitir la identificación de los lugares y facilitar la orientación de los ciudadanos frente a las “*ciudades aburridas*”.

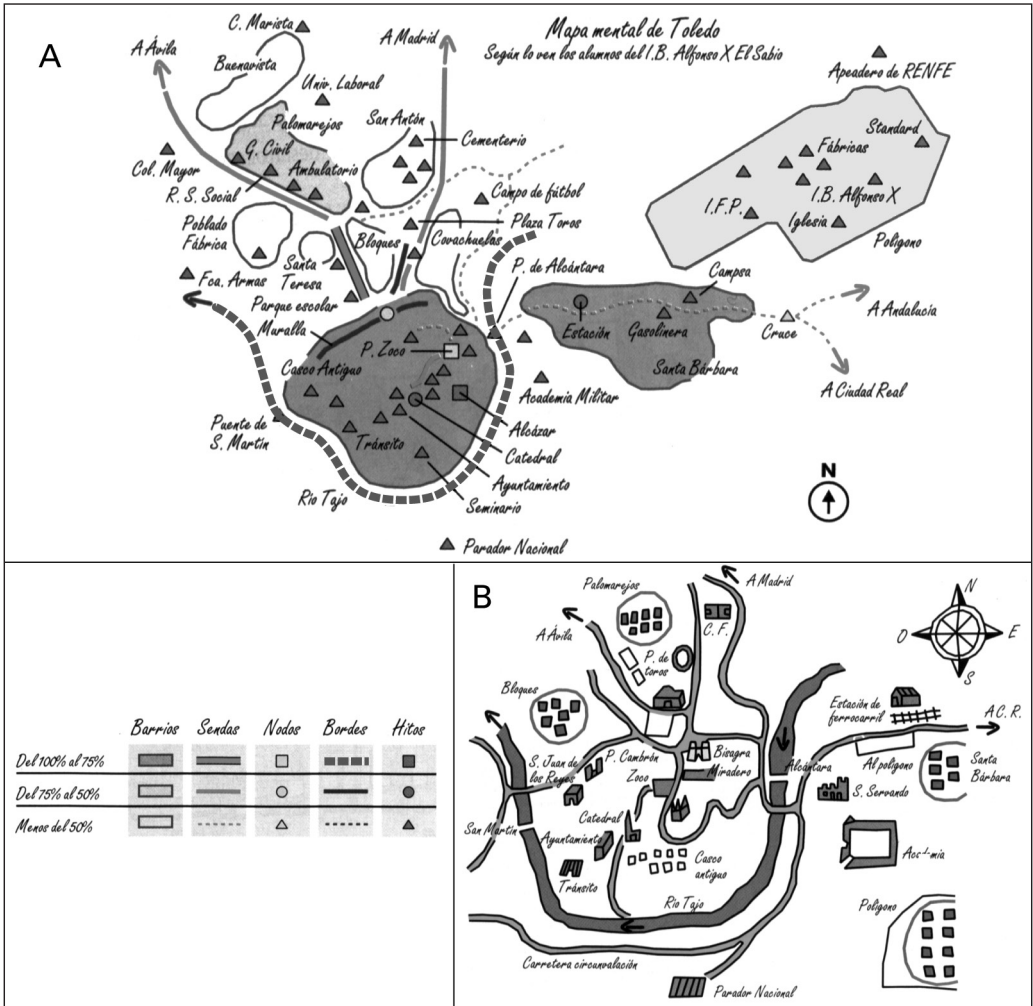
10.2. Un ejemplo, la imagen mental de Toledo

La imagen mental colectiva de Toledo, como la de cualquier otra ciudad, aparece caracterizada por una serie de sendas, nodos, hitos, bordes y barrios, cuya percepción no difiere mucho de unas a otras personas (Zárate et al., 1983). En todo caso, las diferencias parecen encontrarse más relacionadas con la ubicación del lugar donde se realizan los estudios y con el barrio en el que se reside, que con variables socioprofesionales, culturales y de ambiente familiar.

La imagen que tienen las personas de la ciudad en la que residen es siempre parcelada e incompleta, como se demuestra por cualquier encuesta que se haga en cualquier ciudad y a cualquier colectivo de individuos que se seleccione. En Toledo, la mayoría de los encuestados en 1983 sólo percibían con nitidez y de manera diferenciada el Casco Antiguo, el Polígono Industrial y los barrios de Santa Bárbara, Bloques-Reconquista y Palomarejos; los restantes barrios eran reconocidos de manera insuficiente y con escasa intensidad. Lo mismo sucede con los otros elementos que definen visualmente la imagen de la ciudad según

la terminología utilizada por Lynch, puesto que se observa una fuerte concentración en la identificación de unos cuantos rasgos que sobresalen sobre los demás.

Entre las sendas destacan: la avenida de la Reconquista, la calle Ancha, dentro del Casco Antiguo, y las principales carreteras de salida. Entre los hitos: el Alcázar, la Catedral, el Ayuntamiento y San Juan de los Reyes en el Casco Antiguo, y fuera, el viejo edificio renacentista del Hospital Tavera, los puentes de Alcántara y de San Martín, el Ambulatorio y la Residencia de la Seguridad Social, la Academia de Infantería, el castillo de San Servando y la Estación de ferrocarril. Entre los nodos: la plaza de Zocodover, la puerta de Bisagra y la Estación de ferrocarril. Por último, entre los bordes figuran: el río Tajo, la Vega y, muy de lejos, la muralla.



FUENTE: A. Zarate y otros (1983).

Figura 20. A) Mapa mental colectivo de Toledo. B) Mapa personal de preferencias espaciales.

No obstante, la imagen colectiva que los toledanos tienen de su ciudad, resulta más completa que la que poseen otros habitantes de Castilla-La Mancha de las suyas, de aquellas en las que residen. La explicación se encuentra en la potencia de las imágenes visuales de Toledo, en la singularidad de sus paisajes, que ofrecen multitud de elementos de referencia procedentes de su viejo pasado, sobre todo en el Casco Antiguo. Además, las particulares circunstancias que determinan la expansión reciente de esta ciudad, han incidido en la creación de un espacio urbano articulado en áreas interiores bien diferenciadas y de fuerte singularidad, con sus propios paisajes, lo que facilita la lectura de su imagen.

A través de la descripción que los propios habitantes hacen de su localidad, se deduce también que sus imágenes colectivas están especialmente condicionadas por elementos de referencia de carácter histórico y artístico. La mayoría de estos elementos son los mismos que aparecen recogidos y representados de forma expresa en los mapas mentales individuales.

Prácticamente todos las personas encuestadas definen Toledo como una ciudad monumental, de fuerte valor artístico e histórico. Esta imagen se construye mentalmente a partir de la identificación espacial de múltiples edificios singulares que proceden de un largo y rico pasado, y de la presencia de un entramado urbano muy influido por la huella islámica. Plazas, calles, corrales, adarves, cobertizos y murallas dan singularidad al paisaje del Centro Histórico. Las descripciones hacen también referencia expresa a lo artístico y monumental del conjunto urbano, a la historia y a la importancia cultural que esta ciudad tuvo en el pasado. Tampoco faltan las descripciones que se apoyan en determinados estereotipos mentales: “*Ciudad Imperial*” o “*Capital de España*”. Guardando relación con estas descripciones, figuran aquellas que insisten en el protagonismo de elementos de la morfología urbana referidos al casco histórico; así, la ciudad es caracterizada por el predominio de calles estrechas, la existencia de murallas y la antigüedad de sus casas y viviendas.

Por el contrario, son pocas las descripciones que se fundamentan en aspectos vitales o existenciales. Tan sólo unas cuantas definen la ciudad por calificativos como “*aburrida*” y “*tranquila*”, o por frases como “*la ciudad donde vivo y estudio*”, “*la ciudad donde he nacido*”, o simplemente por “*no me gusta*” o “*la mejor*”.

Otras descripciones recogen elementos físicos: el clima, el emplazamiento y, sobre todo, el Tajo. Merece la pena destacar que se hacen referencias a la suciedad del río y a la contaminación de sus aguas, mucho mayor entonces que hoy puesto que aún no se había desarrollado el plan de depuración y saneamiento de los vertidos urbanos de Madrid.

Los elementos funcionales apenas aparecen en las descripciones; sólo unos pocos aluden al turismo, a pesar de su fuerte incidencia en la vida de la ciudad, a la artesanía y el esparcimiento, aunque matizando en este caso que es una ciudad de pocos lugares de diversión para la juventud. Algunos describían de manera muy crítica la ciudad como bonita, pequeña y sucia.

En cualquier caso, está claro que la imagen colectiva de esta ciudad, pero lo mismo ocurre con cualquier otra, más en contextos culturales y paisajísticos como los españoles, se elabora sobre la percepción del casco antiguo. Todos sus elementos visuales, hitos de paisaje, nodos, sendas y barrios, contribuyen de modo decisivo a la construcción de las imágenes colectivas de la ciudad. En cambio, las características de los barrios nuevos tienen una mínima incidencia, lo que tampoco resulta extraño, inmersos como están en unos procesos de homogeneización de paisaje a escala planetaria que justifica la aplicación a ellos del término “*urbanización*” (Muñoz, 2008).

10.3. El enfoque valorativo

Tan importantes como los aspectos estructurales o descriptivos de las imágenes mentales son los aspectos valorativos o apreciativos, puesto que los comportamientos de las personas dependen no sólo de la percepción y localización referencial de los elementos del paisaje sino de como son sentidos e interpretados. Unos nodos o unos barrios específicos, por ejemplo, pueden provocar sentimientos contrapuestos de atracción o repulsa, de calma o inquietud, que mueven a comportamientos distintos. Además, hay que tener en cuenta la importancia que deriva del hecho de que también los organismos oficiales, las empresas y las instituciones privadas valoran desigualmente las distintas áreas urbanas para establecer servicios o efectuar inversiones.

La consideración de la imagen de la ciudad desde un enfoque valorativo resulta del interés que tiene conocer la relación existente entre el comportamiento y la manera en que la población percibe y valora determinados aspectos espaciales y paisajísticos. De ese modo, el análisis espacial pretende superar las insuficiencias que se puedan achacar a la percepción de la ciudad sólo por la imagen visual. Los trabajos de Lynch y sus seguidores en esta dirección han sido precisamente muy criticados, debido a que la construcción de las imágenes mentales no es fruto sólo de elementos y factores visuales de la estructura urbana (sendas, nodos, mojones, bordes y barrios) sino también de otros muchos. Dentro de estos otros factores, se encuentran la experiencia personal, las actividades que se realizan, la incidencia de variables socioeconómicas y profesionales y el grado de conocimiento y familiaridad con el medio urbano del que se trate.

También intervienen en la elaboración personal de las imágenes mentales, los estereotipos de comportamiento social, el nivel cultural y educativo, la información que se recibe y, por supuesto, los efectos de la dimensión “espacio-temporal” que acompaña a todas las personas. Parkes y Thrift (1980) recogieron esta última consideración en un esquema que se hecho clásico dentro de la geografía urbana, el correspondiente a los desplazamientos que realizan a diario una familia sueca. A través de este gráfico, aplicable en cualquier otro contexto nacional, se muestran los diferentes recorridos que realizan a lo largo de las horas del día los integrantes de una unidad familiar, siempre condicionados por “roles” que en el modelo se consideran distintos para cada uno de ellos. Dependiendo de esos “roles” y del trabajo que se realiza fuera del hogar, los desplazamientos que efectúan los integrantes de la familia son distintos y, consecuentemente, la disponibilidad de tiempo libre de cada uno de ellos también es diferente.

En cualquier caso, teniendo en cuenta los componentes valorativos de la imagen mental y la dimensión espacio-temporal de los individuos, la geografía urbana de las representaciones cognitivas resulta muy variada. No obstante, también es cierto que se pueden señalar algunas tendencias comunes en la percepción de todas las ciudades y en los comportamientos de las personas.

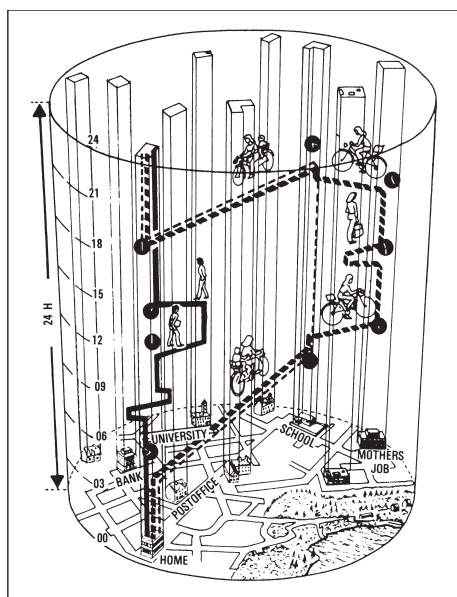


Figura 21. Desplazamientos de una familia sueca en el espacio y en el tiempo, según Parkes y Thrift (1980).

- Las áreas urbanas son valoradas en función del conocimiento que se tiene de ellas, y de los criterios y fines que impulsan a la acción. Así, los individuos tienden a valorar las áreas residenciales por la calidad de vida que pueden ofrecer, cuando se trata de buscar vivienda. En cambio, esas mismas áreas pasan a ser valoradas por sus condiciones de mayor o menor seguridad cuando hay que desplazarse por ellas a altas horas de la noche.
- Las preferencias residenciales son decididas, entre otras razones, por variables físicas, sociales y de ubicación dentro del conjunto urbano, lo que en este sentido hace de las imágenes mentales un verdadero reflejo de las características del espacio objetivo. Dentro de las variables que condicionan la imagen de la ciudad y el comportamientos de las personas intervienen también: aspectos estéticos referentes al paisaje de los barrios, la limpieza, el colorido, la espaciosidad; aspectos de vecindario, con atención a amabilidad, ayuda, seguridad; aspectos relacionados con el ruido ambiental; aspectos de localización, accesibilidad y movilidad; aspectos de seguridad frente a peligros de tráfico y de seguridad de la población y de defensa de la propiedad frente al robo; aspectos referidos a molestias como falta de intimidad, incidencia de vendedores ambulantes, presencia de perros.
- Ciertos barrios, identificados con el peligro de robos, atracos, drogadicción o prostitución, se configuran como verdaderos puntos negros en el mapa mental de la ciudad, de tal modo que, en cualquier gran ciudad, cabe observar auténticos mapas mentales del temor. En muchos casos, esas imágenes se modifican a lo largo de las distintas horas del día; por ejemplo, los parques, que son percibidos como lugares seguros durante las horas del día, se convierten en lugares considerados peligrosos durante la noche.
- Algunas áreas de las grandes aglomeraciones son descalificadas desde el punto de vista residencial y social por estereotipos mentales más o menos intencionados, de tal manera que son marginadas por el resto de la ciudad. Como consecuencia de ello, estos espacios ven limitada su capacidad de competencia en la oferta de viviendas del mercado libre, y sus habitantes son asociados a malas reputaciones o comportamientos sociales desviados. En circunstancias extremas, los residentes en estos barrios llegan a encontrar, incluso, dificultades de empleo en otras zonas de la ciudad.
- Determinadas áreas son valoradas prioritariamente por cargas simbólicas que resultan de contextos culturales y se hacen presentes a través del subconsciente de las personas. Es el caso de los centros históricos, que representan la herencia cultural y la memoria colectiva de la ciudad; o el caso de los barrios administrativos y de negocios, que reflejan los valores autoritarios de las instituciones y organismos de poder político y económico que albergan a través de sus construcciones, del comportamiento y signos externos de sus usuarios. A otro nivel, también se puede incluir dentro de estas consideraciones, el simbolismo sentimental que encierran para las personas los barrios en los que han vivido durante su infancia.

A modo de ejemplo, en Toledo, la valoración de sus diferentes barrios se hace fundamentalmente por las actividades o funciones que predominan en cada uno de ellos según la imagen mental de los ciudadanos, y por el rango social predominante con el que se les asocia. Así, figuran en primer lugar el Casco Antiguo, los Bloques-Reconquista, Santa Teresa y Palomarejos, siendo definidos todos ellos, casi por unanimidad, como barrios comerciales. Son los barrios que han constituido la principal zona de expansión de esta ciudad desde mediados de los años 1960. Su origen se encuentra en los bloques de casas levantados por la “Dirección General de Regiones Devastadas” en los años 1940, en lo que sería Avenida de la Reconquista, y en las viviendas unifamiliares del borde de la carretera de Ávila, construidas por el Instituto Nacional de Previsión a comienzos de la década de los 1950.

Desde el punto de vista social, la mayor valoración corresponde a los barrios de la Avenida de Europa, Santa Teresa y Buenavista. Por el contrario, perduran las imágenes de barrios de niveles de rentas bajas para los barrios de San Martín, San Antón, Covachuelas y Antequeruela. El Casco Antiguo no puede ser caracterizado socialmente como una zona homogénea por su gran extensión y complejidad poblacional, a pesar del proceso de vaciamiento demográfico. Y algo parecido ocurre con el barrio de Palomarejos, puesto que las diferencias sociales entre sus habitantes son muy grandes, siempre en estrecha relación con los contrastes morfológicos, también muy fuertes, de sus edificios.

El Polígono de Santa María de Benquerencia y Santa Bárbara son definidos como barrios de clase media, aunque también las diferencias son muy considerables, entre unas y otras zonas. El paso del tiempo ha dado lugar a una diferenciación social creciente dentro de estos barrios, en función de la naturaleza de las promociones urbanísticas que se han acometido en su interior y del nivel de rentas de las personas que residen en ellos.

10.4. El enfoque preferencial

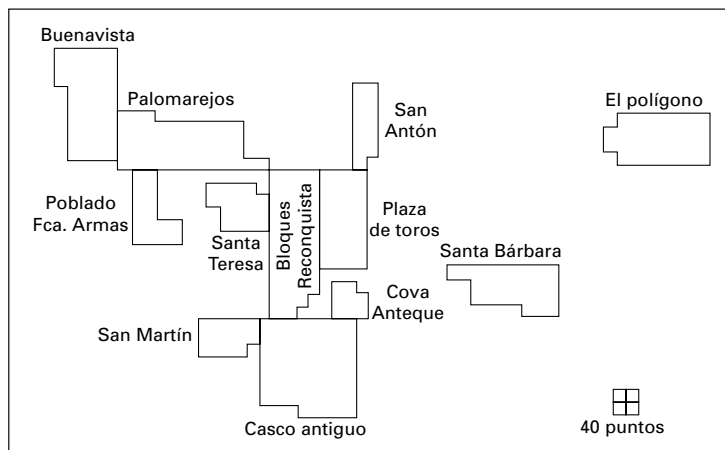
Dentro del análisis geográfico de la ciudad desde el punto de vista de las representaciones mentales, se incluyen, en términos de R. M. Downs (1970), dos dimensiones que aparecen estrechamente relacionadas: una, *valorativa*, y otra, *preferencial*. La *dimensión valorativa* hace referencia a la consideración del medio real por los individuos con vistas a adoptar un determinado comportamiento. La segunda, la *dimensión preferencial*, alude a la mayor o menor estimabilidad que generan los elementos del paisaje o las áreas urbanas en las personas.

Ambas dimensiones de la imagen son investigadas a través de técnicas variadas. El método del diferencial semántico, utilizado por Osgood, Suci y Tannenbaum (1957), y desarrollado, entre otros, por R. M. Downs (1970), mide la carga valorativa a partir de las probabilidades de asociación de características definidas semánticamente y de la aplicación de técnicas del análisis de correlaciones y del análisis factorial para revelar interrelaciones significativas.

Para elaborar mapas topológicos de preferencias de los barrios de cualquier ciudad, se recurre al sistema de encuestas y a la utilización para su vaciado de técnicas estadísticas muy sencillas o muy complejas, de análisis factorial. Uno de los procedimientos más simples para realizar estos mapas consiste en el empleo de una escala ordinal, de 1 a 10, para definir los espacios mentalmente más valorados. La puntuación que merecen los distintos lugares o barrios, se hace de manera inversa al orden de preferencia con que son citados por las personas encuestadas: el máximo de puntos, 10, se aplica a los espacios indicados en primer lugar, y el menor número, 1, a los reseñados en último puesto. Una vez sumadas las puntuaciones de cada uno de los lugares, los cómputos totales se representan de manera cartográfica, estableciendo una relación entre el tamaño de los lugares y la puntuación obtenida por cada uno de ellos.

En el caso de Toledo, el mapa preferencial que se adjunta es uno de los dos que se elaboraron con ocasión de un estudio sobre las representaciones mentales de esta ciudad (Zárate et al., 1983). A partir de las respuestas de los alumnos de dos Institutos de Bachillerato a la pregunta sobre los barrios en que más les gustaría vivir, de acuerdo con un orden de preferencias y teniendo en cuenta que la ubicación de estos centros era distinta dentro de la ciudad y sus características sociales muy contrastadas. Los mapas construidos entonces pusieron de manifiesto como las diferencias de estimabilidad residencial de los barrios se debía a una desigual percepción del espacio urbano en función de las siguientes variables: lugar de residencia, experiencia personal, identificación con el propio barrio, contexto socio-familiar y, por supuesto, estereotipos mentales que llevan a identificar la ciudad de Toledo con su Casco

Antiguo. La repercusión del nivel educativo no resultó significativa al ser todos los alumnos de los mismos cursos de Bachillerato, pero es una variable que tiene especial importancia en la construcción de las imágenes mentales de cualquier espacio urbano que se quiera analizar.



FUENTE: A. Zárate, *et alter.*, 1983.

Figura 22. Mapa preferencial de Toledo según los alumnos del Instituto de Bachillerato «Afonso X El Sabio».

También hay que tener en cuenta que la complejidad de los mapas mentales de cualquier ciudad guarda relación no sólo con aspectos valorativos y preferenciales que derivan de la propia experiencia y de los sentimientos más íntimos de los individuos sino también con estilos y modos de vida. Así, las personas de comportamiento “*localista*”, que apenas salen del barrio, articulan construcciones mentales de carácter espacial más fragmentadas y elementales que los individuos de comportamiento “*cosmopolita*”. A su vez, el “sentido del lugar”, que deriva de las relaciones emocionales de los individuos con su espacio habitual de residencia, condiciona la naturaleza de los mapas mentales y repercuten sobre los comportamientos.

En la mayoría de los casos, el “*sentido del lugar*” es un sentimiento positivo, de identificación con el territorio que se forja durante la infancia; es un sentimiento que arranca de la propia experiencia y se relaciona con las nociones de familiaridad y territorialidad que desarrollan vínculos de identidad con los vecinos. Este sentimiento se ve potenciado, además, por la relación entre “*sentido del lugar*” y “*espacio actividad*”, representado por el entorno más próximo a la vivienda, por los lugares donde se realizan las compras, se convive con los vecinos y se coincide en las celebraciones religiosas. De ese modo, estabilidad personal y bienestar social dependen en gran medida del “*sentido del lugar*”.

Otras veces, los vínculos de identificación con el lugar son débiles, hasta el punto de aflorar tensiones y comportamientos no cívicos, incluso ocasionalmente violentos, como los que afloran en las “*banlieues*” francesas (Menanteau, 1994). Sin llegar a esas situaciones extremas, la escasa identificación con el barrio en el que se reside, es habitual en muchos entornos nuevos, carentes de señas de identidad. Por eso, desde la planificación urbana, se intenta evitar la tendencia a la despersonalización de la ciudad moderna y se efectúan esfuerzos para que el territorio no se transforme en “no lugar” (Relph, 1976). Tan importante como la provisión de servicios, la dotación de recursos y la organización del espacio, son las actuaciones dirigidas a fortalecer la legibilidad de la ciudad, su paisaje y las relaciones sociales entre sus habitantes.

Sólo así se proporcionará protección a los individuos contra el estrés y la anomía de la vida urbana. El bulevar ecológico en el madrileño PAU de Vallecas es un ejemplo significativo.

Los “*sentidos del lugar*” también varían de unos individuos a otros según la etapa del ciclo vital en que se encuentran (infancia, juventud, madurez o vejez). Otros factores que inciden en el “sentido del lugar” son los componentes psicológicos de la persona, las expectativas vivenciales que se tienen y los comportamientos más o menos “*urbanitas*”.

El geógrafo Yi Fu Tuan (1974) identificó distintos sentimientos de las personas con relación al lugar de residencia. Esos sentimientos fueron clasificados en las siguientes categorías: de *topofilia* o simpatía, de *topolatría* o sentido reverencial y mítico, de *topofobia* o aversión, rechazo y miedo, y de *toponegligencia* o desinterés. Esto último es lo que ocurre cuando el lugar carece de personalidad, de señas de identidad a través de la construcción y el paisaje.

En cualquier caso, es evidente que cada uno de los “*sentidos del lugar*” que se pueden identificar, guarda una relación muy estrecha con la naturaleza del mundo objetivo, con el paisaje y la calidad de las imágenes mentales. La carga de subjetivismo de las personas y su incidencia sobre el comportamiento se convierten así en elementos de interés para los planificadores y responsables políticos de la ciudad.

11. La ciudad, un espacio vivido

La ciudad es un espacio no sólo sentido y percibido por sus habitantes sino fundamentalmente vivido por ellos mismos, vivido por una población cuyos rasgos demográficos, socio-profesionales y de actitudes han presentado siempre considerables diferencias respecto a la población que residía en ambientes rurales. Hoy, algunas de esas diferencias se mantienen y otras tienden a desaparecer como consecuencia de la invasión del campo por la ciudad a través de los fenómenos que acompañan la globalización, sobre todo en las aglomeraciones urbanas de los países económicamente más evolucionados y más interconectados entre sí.

La forma difusa de las ciudades actuales borra desde todos los puntos de vista las diferencias campo ciudad, pero, a pesar de ello y de manera muy general, todavía se pueden señalar algunos rasgos específicos de la población urbana.

11.1. Una población abierta

Los habitantes de la ciudad constituyen una población abierta, a diferencia de los habitantes del campo, que han formado tradicionalmente poblaciones cerradas y homogéneas, ya que su estructura dependía, sobre todo en el pasado, de su propia evolución demográfica. El carácter abierto de las poblaciones urbanas se debe a que los ciudadanos siempre han estado en contactos con el exterior, bajo todos los contextos socioeconómicos, culturales y políticos y en todas las épocas de la historia. Esos contactos de la población urbana con el exterior hacen que su estructura demográfica se halle muy influida por las migraciones.

El propio carácter abierto de las poblaciones urbanas hace que las diferencias con el campo y, sobre todo, entre ciudades sean muy importantes, tanto en lo que se refiere a su estructura por grupos de edad como por sexo, origen, lugar de nacimiento y actividad. Y todavía más acusada son esas diferencias dentro de las mismas ciudades, entre unas y otras zonas.

En una primera aproximación es fácil observar como las ciudades con poblaciones más jóvenes corresponden a las que se ubican en los países en vías de desarrollo, por razones obvias en relación con las circunstancias de su comportamiento demográfico diferencial respecto al mundo desarrollado. En muchas de esas ciudades, los niños y jóvenes representan cerca del 50% de su población. Por el contrario, en los países desarrollados, los ancianos son muy numerosos, por el aumento de la esperanza de vida y las progresivas mejoras asistenciales y sanitarias. También de manera generalizada, la proporción de adultos es mayor en todas las ciudades que en el campo.

En cuanto a la composición por sexo de la población urbana, las diferencias entre hombres y mujeres se deben principalmente a desigualdades en los niveles de desarrollo económico y de urbanización, y a la influencia de las estructuras sociales, culturales y religiosas dominantes. Así, la población femenina predomina ligeramente sobre la masculina en los países más desarrollados y urbanizados, aunque siempre en una proporción que se aproxima a la distribución general de la población por sexos para el conjunto nacional. Este es el caso de los países de tasas más altas de urbanización, según datos del Estado de la Población del Mundo de la ONU de 2009: Bélgica (97%), Reino Unido (90%), Dinamarca (87%), Suecia (85%), Estados Unidos (82%), Francia (78%), España (77%) y Alemania (74 %). En todos ellos, el éxodo rural ha terminado hace mucho y el crecimiento poblacional depende exclusivamente de los propios efectivos urbanos y de los que llegan desde otros países a través de flujos migratorios.

Por el contrario, los hombres predominan sobre las mujeres en las ciudades de África y Asia, debido a tradicionales y rígidas normas sociales que dificultan la salida de la mujer del hogar para buscar trabajo, al contrario de lo que ocurre en las ciudades iberoamericanas, donde el igualitarismo cristiano de su cultura favorece la movilidad de las mujeres.

11.2. Natalidad y mortalidad diferenciales

La natalidad y la mortalidad también tuvieron en el pasado unos comportamientos diferentes entre la ciudad y el campo. Durante la mayor parte del siglo XIX, las *tasas de natalidad y mortalidad* fueron más altas en la ciudad que en el campo, después fueron más bajas en la ciudad, y hoy tienden a ser prácticamente iguales o ligeramente superiores en la ciudad en el caso de la *mortalidad* a causa de las agresiones medioambientales de la aglomeración sobre el organismo: contaminación atmosférica, ruido, tráfico, estrés... La equiparación de los modos de vida urbanos y rurales, la generalización de la atención sanitaria y la rapidez de acceso a los centros asistenciales eliminan las diferencias de mortalidad campo-ciudad en los países desarrollados. Por otra parte, han quedado muy lejos aquellas situaciones en las que las ciudades industriales eran devoradoras de vidas, sobre todo de niños y personas pertenecientes a las capas más humildes por su hacinamiento en barrios insalubres y viviendas carentes de condiciones higiénicas.

En la actualidad, la mortalidad es alta en muchas ciudades de África, Asia y Latinoamérica, debido al hacinamiento de buena parte de sus habitantes en "*tugurios*" centrales y asentamientos marginales periféricos, como resultado del éxodo rural y la movilidad entre ciudades de menor rango. La mortalidad infantil puede alcanzar tasas del 600 por 1000 en los barrios de chabolas de Calcuta y Bombay, o del 200 por 1000 en Oriente Medio, África y América Latina. A estas razones para explicar la alta mortalidad de estas ciudades, hay que añadir las que se derivan de la pobreza en que se hallan sumidos amplios sectores de la población.

La falta de recursos limita el acceso a los servicios de salud y a una alimentación suficiente, lo que se traduce en problemas subalimentación. Y el acceso al agua potable sigue siendo un problema para muchas de estas poblaciones. En la mayoría de los casos, los poderes públicos se ven desbordados por el crecimiento demográfico en su capacidad de crear

dotaciones asistenciales y prestar protección social a las familias. Esta situación empieza a cambiar en las ciudades de los países incluidos dentro de las denominadas economías emergentes, aunque las diferencias y los contrastes en su interior siguen siendo muy grandes.

Por último, las difíciles condiciones climatológicas en medios tropicales favorecen la propagación y el desarrollo de enfermedades respiratorias, tuberculosis, reumatismo, dolencias intestinales y dermatosis, sobre todo durante las estaciones de lluvias y entre los estratos sociales de menores niveles de renta que viven en los asentamientos marginales. Se estima que 900 millones sobre un total de 1.800 millones de habitantes viven en condiciones peligrosas para su salud en las ciudades más pobres del planeta.

En general, la natalidad sigue siendo más baja en los medios urbanos que en los medios rurales. El tamaño de la vivienda condiciona el número de hijos deseados, la ciudad da mayores facilidades de información sobre planificación familiar que el medio rural, la vida urbana proporciona niveles de bienestar a los que no se está dispuesto a renunciar por aumento del número de hijos, y el retraso de la edad de matrimonio y la incorporación de la mujer al mundo laboral reducen el número de descendientes. Además, los matrimonios jóvenes rechazan la pérdida de calidad de vida que les puede suponer la llegada de un nuevo hijo, al tener que detracer parte del presupuesto familiar para asegurarle un grado de instrucción y educación igual o superior al que ellos poseen.

11.3. Contrastes residenciales

Las ciudades presentan una estructura residencial muy diferenciada como consecuencia de variables sociodemográficas, de niveles de renta, de planificación urbana y herencia histórica. En las áreas centrales, predominan las personas de avanzada edad y los contrastes sociales son grandes entre las zonas rehabilitadas y de calidad ambiental, ocupadas por personas de niveles altos de rentas, y las zonas de deterioro material, ocupadas por personas de escasos recursos económicos, poblaciones marginales e inmigrantes extranjeros

En España, las periferias urbanas de los años 1960 son hoy zonas de población envejecida, de niveles económicos desiguales y en buena parte de origen extraprovincial, sobre todo en las aglomeraciones que recibieron de manera masiva el éxodo rural durante la etapa de desarrollismo económico (Madrid, Barcelona, Bilbao, Vitoria, Valencia, etc.). Las periferias actuales concentran las poblaciones más jóvenes, muchos de sus habitantes han nacido en las áreas centrales de las ciudades a las que corresponden o han llegado desde otras localidades de la propia provincia.

En los últimos años, la influencia del modo de vida norteamericano, que la globalización cultural difunde a través de los medios de comunicación de masas, (la televisión y el cine), favorece las preferencias de la población española por las urbanizaciones de viviendas unifamiliares. Sus tamaños, localizaciones y características morfológicas difieren según los niveles de renta y el rango social de sus ocupantes.

11.4. Una gran movilidad

Tal como se ha señalado antes, la estructura demográfica de las poblaciones urbanas está muy condicionada por la movilidad espacial que es uno de los rasgos más característicos de las ciudades. Por encima del 20% de la población cambia de residencia anualmente en los

países más evolucionados, y la mayoría de estos traslados se efectúa voluntariamente, por crecimiento de la familia, por ascenso de categoría socioprofesional o por afán de instalarse en áreas residenciales de características sociales semejantes. En todos cambios de residencia intervienen multitud de factores, como la información disponible, la cantidad de dinero que se puede dedicar a la vivienda, la variedad de casas y lugares adecuados a las distintas necesidades familiares.

Los movimientos pendulares, desplazamientos desde los lugares de residencia a los de trabajo, y los desplazamientos de fin de semana son otras de las manifestaciones de la movilidad de las poblaciones urbanas. Los desplazamientos de trabajo afectan a diario a millones de personas y su volumen tiende a crecer por la enorme extensión de las áreas suburbanas dentro del modelo actual de ciudad difusa, por el incremento del hábitat unifamiliar, la generalización del uso del automóvil y las mejoras de los transportes colectivos.

El desgaste energético, la fatiga mental, la disminución del tiempo de ocio y de vida familiar que provocan el elevado número de horas en el trabajo y el tiempo consumido en los movimientos pendulares explican que los ciudadanos estén ávidos de descanso fuera de la ciudad y de disfrutar fuera de los ámbitos habituales de residencia y de trabajo las oportunidades de ocio y aprovechamiento del tiempo libre que se les presentan. Estos hechos y el deseo de gozar con el contacto con la naturaleza explican el extraordinario volumen de los desplazamientos de fin de semana en todas las sociedades evolucionadas.

La movilidad de fin de semana ha ido afectando a grupos de población cada vez más numerosos desde mediados del siglo xx, a la par que se generalizaba el uso del automóvil, mejoraban las carreteras y se perfeccionaban los sistemas de transporte colectivo. Entre las numerosas consecuencias de estos desplazamientos, destacan los grandes atascos de tráfico que originan y la necesidad de efectuar grandes inversiones en infraestructuras y comunicaciones. Paradójicamente, otra consecuencia es el desconocimiento de la propia ciudad en la que se reside y que va en aumento conforme las aglomeraciones se hacen más extensas. Gran parte de la población urbana no conoce nada más que los entornos residenciales y de trabajo, y los itinerarios más frecuentes por los que se desplaza a diario. Cuando llega el fin de semana, todas las personas que pueden, abandonan la ciudad en busca de ambientes más tranquilos o para visitar ocasionalmente otros lugares.

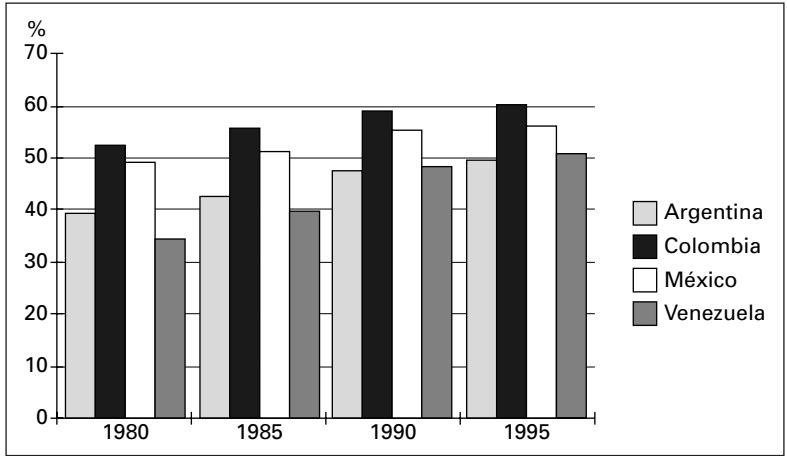
11.5. Desigualdad ante el empleo

Las ciudades constituyen las principales fuentes de empleo a través de las múltiples actividades que se realizan en ellas. La mayoría de este empleo corresponde a actividades terciarias, y en segundo lugar, a actividades secundarias o industriales, dependiendo el peso de unas y otras del grado y naturaleza de su especialización funcional. La agricultura sólo es importante en asentamientos del Tercer Mundo y cada vez menos en las pequeñas ciudades de los países desarrollados que merecieron, más en el pasado que ahora, el calificativo de “*agrociudades*”.

Dentro de las actividades terciarias, adquieren desarrollo creciente en todas las ciudades, pero sobre todo en las metrópolis nacionales e internacionales, las pertenecientes a los denominados “*terciario secundario*” (los servicios no directamente productivos de las empresas industriales) y “*terciario superior*” o “*cuaternario*” (las actividades intelectuales, de dirección, de relaciones sociales, de innovación e invención).

El sector servicios también experimenta un fuerte crecimiento en las ciudades del Tercer Mundo, pero aquí se debe fundamentalmente a la proliferación de *actividades informales*,

constituidas por servicios personales de variada índole (limpiabotas, mozos de cuerda, servicio doméstico...), talleres de carácter familiar y artesanal, vendedores callejeros y ambulantes, recogida de materiales de desecho para la venta o cobijarse.



FUENTE: PREALC, 1995.

Figura 23. El empleo en el sector informal

En cambio, el empleo proporcionado por la industria tiende a disminuir y a modificar su naturaleza como consecuencia de las transformaciones del sistema productivo mundial. Por un lado, se exige una mano de obra muy preparada y altamente especializada en tareas de innovación; por otro, una mano de obra barata y poco cualificada para labores de tipo banal. No obstante, el empleo industrial sigue siendo todavía importante en muchas ciudades y en algunas, aunque cada vez son menos, constituye el principal modo de vida de sus habitantes.

Cuadro 2. El peso del empleo informal en tres ciudades de Perú

Actividad	Arequipa %		Cuzco %		Iquitos %	
	Informal	Formal	Informal	Formal	Informal	Formal
Industria	44	56	75	25	55	45
Construcción	49	51	72	28	58	42
Comercio	77	24	82	18	81	19
Servicios no personales	8	92	10	90	12	88
Servicios personales	76	24	84	16	94	6

FUENTE: IDESI (Instituto de Desarrollo del Sector Informal), Lima, 1991.

El interés por determinar de manera objetiva dentro de cualquier ciudad lo que se denomina *empleo básico* (Hoyt, 1939), ha llevado a elaborar índices de especialización como los propuestos por Murphy (1974) y Mattila y Thompson (1955):

Por *empleo básico* se entiende aquel que guarda relación con actividades que proporcionan bienes y servicios para el exterior, que son responsables, por lo tanto, de la entrada de dinero desde fuera y de la expansión de la ciudad. Por el contrario, *empleo no básico* es el vinculado con actividades que atienden exclusivamente las necesidades de la población de la propia ciudad, como las industrias de consumo y los servicios personales y públicos.

El *índice de especialización de empleo* de Murphy relaciona la población de la ciudad y del país con los puestos de trabajo proporcionados por las distintas actividades consideradas. Se expresa del siguiente modo:

$$C = e_t - \frac{p}{P} \times E_T$$

Donde:

C = Coeficiente básico de empleo.

e_t = Número de trabajadores en las actividades consideradas en la ciudad.

p = Población total de la ciudad.

P = Población del país.

E_T = Número de trabajadores en la actividad o actividades en el conjunto del país.

Valores positivos indican que la actividad o actividades consideradas constituyen empleo básico en la ciudad, mientras que valores de 0 o números negativos señalan que esas actividades no proporcionan empleo básico.

El índice de Mattila y Thompson compara la proporción de empleo existente en una determinada actividad a escala local con el empleo generado por esa misma actividad en el conjunto del país. Se considera que una actividad proporciona empleo básico cuando su porcentaje en la ciudad supera al nacional.

Este índice, denominado "*de superávit de trabajadores*", se formula del siguiente modo:

$$I = e_i - \frac{e_t}{E_T} \times E_i$$

Donde:

I = Índice de superávit de trabajadores.

e_i = Empleo de la ciudad en la actividad de la que se trate.

e_t = Empleo en todos los sectores de actividad económica de la ciudad.

E_T = Empleo en todos los sectores de actividad económica del país

E_i = Empleo total nacional en la actividad considerada.

El índice de Mattila y Thompson arroja valores de 0, negativos y positivos. Se estima que la actividad seleccionada es básica en la ciudad cuando los valores son positivos.

11.6. Pobres y minorías étnicas

También son importantes las desigualdades dentro de la ciudad en cuanto al nivel de rentas. Las personas pertenecientes a los distintos grupos sociales ocupan barrios o sectores dentro de ellos perfectamente diferenciados por la calidad de las viviendas, el nivel de rentas y la cultura.

La huida del centro por parte de las familias jóvenes con hijos en busca de viviendas más grandes y más baratas en la periferia ha propiciado el vaciamiento de esta zona de la ciudad y la ocupación de sus viviendas, a menudo muy deterioradas materialmente, por inmigrantes y poblaciones marginales. Sólo los espacios centrales de más calidad o afectados por procesos de rehabilitación conocen una nueva ocupación por personas de rentas altas, de comportamientos “urbanitas”, o por jóvenes que encuentran aquí acceso a su primera vivienda.

A la vez, los recientes cambios del sistema productivo, responsables del aumento del desempleo, favorecen los procesos de empobrecimiento y marginalización en ciertos barrios periféricos surgidos al amparo del desarrollismo y de la industrialización masiva de los años sesenta. Entre 1975 y 2000 se estima que el número de pobres incapaces de satisfacer necesidades básicas como la salud y la educación aumentó casi en un 60% en las ciudades de Europa occidental.

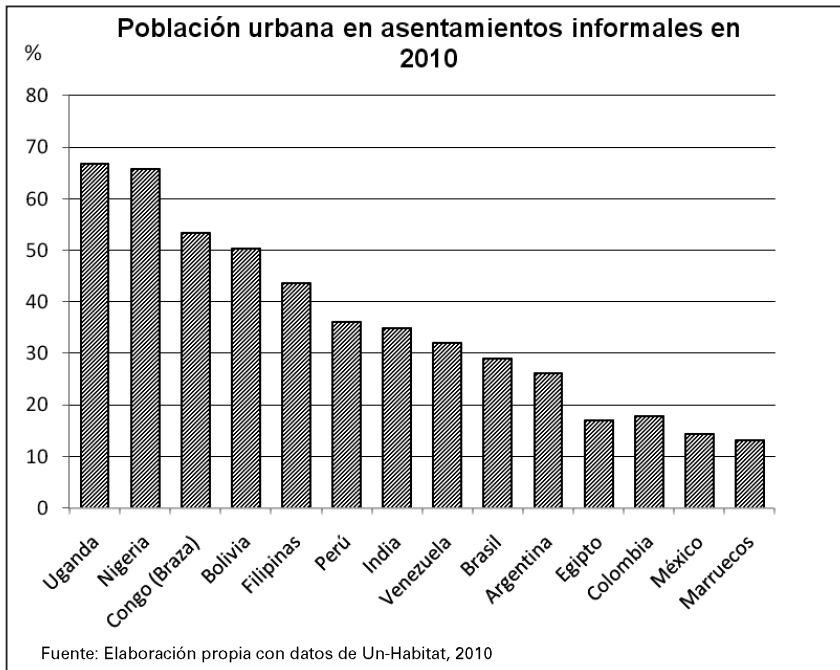


Figura 24. Población en asentamientos informales

En las ciudades del Tercer Mundo, las poblaciones de menor capacidad económica se instalan en *tugurios* o áreas degradadas del interior de las aglomeraciones y en enormes barrios de chabolas en la periferia. El carácter limitado de los recursos públicos, el fuerte crecimiento demográfico y el éxodo rural, impiden que la administración pueda proporcionar alojamientos adecuados y suficientes para buena parte de la sociedad. Además el bajo nivel

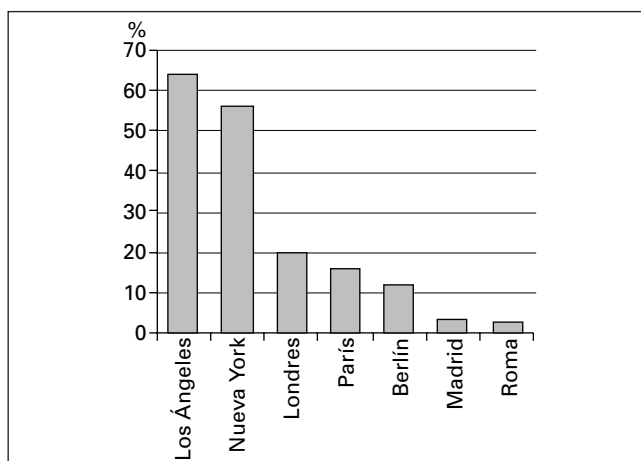
de rentas de estas poblaciones tampoco hace atractivo para la iniciativa privada la construcción de viviendas sociales. El resultado es la proliferación de los asentamientos informales, con frecuencia construidos sobre suelos peligrosos, como cauces secos de ríos y laderas de montañas, que originan frecuentes catástrofes materiales y pérdidas de vidas humanas.

En cambio, los grupos sociales de rentas altas ocupan los sectores de mayor calidad medioambiental en todas las ciudades, tanto en el centro como en la periferia, según criterios de localización puestos de relieve por las diferentes teorías de diferenciación residencial.

Por otra parte, el aumento actual de los desequilibrios económicos y sociales entre las poblaciones del mundo favorece también el incremento de las minorías étnicas en las grandes metrópolis y los procesos de exclusión en su interior, si bien no se trata de un fenómeno reciente sino de la nueva dimensión de un hecho que alcanza importancia a partir del siglo XIX (Zárate, 2006).

Tanto en el pasado como en el presente, las minorías étnicas y religiosas (judíos, chinos, árabes, negros, indúes, hispanos, según los asentamientos de los distintos medios culturales) tienden a agruparse en zonas o barrios concretos, potenciando la segregación espacial y la diferenciación residencial del interior de la ciudad (Zárate, 2003). En general, las personas de las diferentes minorías étnicas se agrupan voluntariamente porque buscan la ayuda que se proporcionan unas a otras, las ventajas de compartir los mismos gustos y aficiones, semejantes valores culturales y religiosos, aunque en muchos casos los descendientes de segunda o tercera generación acaban por integrarse con el resto de la sociedad.

Para definir las distintas áreas residenciales de cualquier ciudad y poder establecer comparaciones entre ellas, se recurre a métodos muy variados: desde los más complejos, que emplean el análisis factorial como instrumento para dinamizar multitud de variables en relación con los ejes o factores principales de segregación señalados por las teorías de diferenciación residencial, a los más sencillos, basados en el coeficiente de localización o en los índices de Murphy, Mattila y Thompson.



FUENTE: "El País", 1996.

Figura 25. Minorías étnicas

Utilizados como procedimiento para determinar el predominio espacial de unos u otros grupos sociales, el coeficiente de localización y los índices de Mattila y Thompson parten de la identificación de niveles socioeconómicos con rango o estatus social.

El coeficiente de localización se formula como sigue:

$$C. L. \left(\frac{a}{A} \times 100 \right) / \left(\frac{P}{P} \times 100 \right)$$

Donde:

C.L. = Es el coeficiente de localización.

a = Es el grupo social o socioprofesional considerado en una determinada área (sección, barrio o distrito).

A = Es el total del grupo en la ciudad.

p = Es la población de la demarcación espacial.

P = Es la población del conjunto de la ciudad.

Se estima que el grado de concentración del grupo o subgrupo considerado es tanto mayor, y por ello dominante en el espacio analizado, cuanto más elevado es el valor del coeficiente de localización respecto a la unidad. Por el contrario, el grado de concentración es tanto menor cuanto más bajo es ese valor con relación a la unidad.

Así, a partir de los datos de grupos socioprofesionales facilitados en 2009 por el Ayuntamiento de Madrid para averiguar si el distrito de Retiro puede ser definido como espacio de rango social alto, se procede del siguiente modo:

$$C.L. \text{ Retiro } \left(\frac{12.507}{183.293} \times 100 \right) / \left(\frac{128.930}{3.058.182} \times 100 \right) = 1,61.$$

El resultado indica una fuerte concentración espacial del grupo de profesionales y técnicos muy superior al resto de la ciudad, por lo que el distrito puede ser catalogado como de rango social elevado.

11.7. Desiguales densidades de población

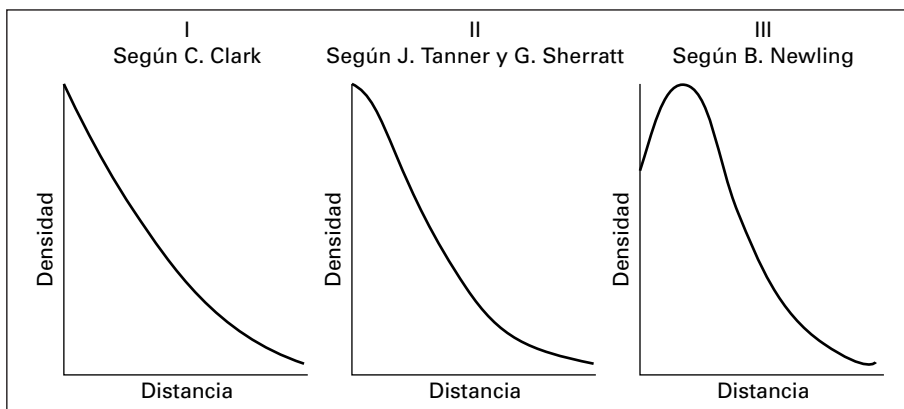
Dentro de las ciudades, la población se distribuye de forma desigual, tanto si se expresa en términos de densidad de población bruta (número de personas por unidad de superficie) como de densidad neta (personas por unidad de superficie construida con fines residenciales).

De manera general se puede afirmar que la población disminuye progresivamente del interior a la periferia urbana, debido a razones de tipo económico, social e histórico que varían en función de diferentes contextos culturales.

En las ciudades norteamericanas, las mayores densidades residenciales del centro se explican porque los grupos sociales más humildes viven en edificios multifamiliares al no poder destinar parte de sus ingresos a los gastos de transporte que les supondría vivir en la periferia, mientras que las bajas densidades residenciales de las zonas suburbanas y el predominio de usos poco intensivos en ellas se justifican por los menores precios del suelo conforme aumenta la distancia al centro.

En Europa y Latinoamérica, las áreas centrales conservan densidades relativamente altas por herencia de un pasado en el que los medios de transporte no permitían los desplazamientos

tos a grandes distancias y las clases sociales altas preferían las localizaciones interiores por razones de prestigio, ejerciendo, a la vez, un efecto demostración sobre el resto de la sociedad. A ello se añade el que los pueblos latinos han antepuesto tradicionalmente por razones culturales la ciudad concentrada y la vivienda en multifamiliares al modelo anglosajón de ciudad dispersa y vivienda unifamiliar. No obstante, la globalización favorece la generalización del modelo de ciudad difusa y, por lo tanto, la expansión de las viviendas unifamiliares en las periferias de las ciudades europeas, por lo que el modelo residencial y de densidad de población de estas localidades tiende a parecerse cada vez más al norteamericano



FUENTE: Northam, 1975, p. 340.

Figura 26. Modelos de gradiente de densidad de población.

C. Clark (1951) elaboró uno de los primeros *modelos de gradiente de densidad*, según el cual la población disminuye inversamente de forma exponencial conforme aumenta la distancia al centro. Su fórmula matemática es la siguiente:

$$e_{pd} = P_0 - md$$

P_d = Es la densidad de la distancia d del centro de la ciudad.

P_0 = Es la densidad central extrapolada.

md = Es el gradiente de densidad.

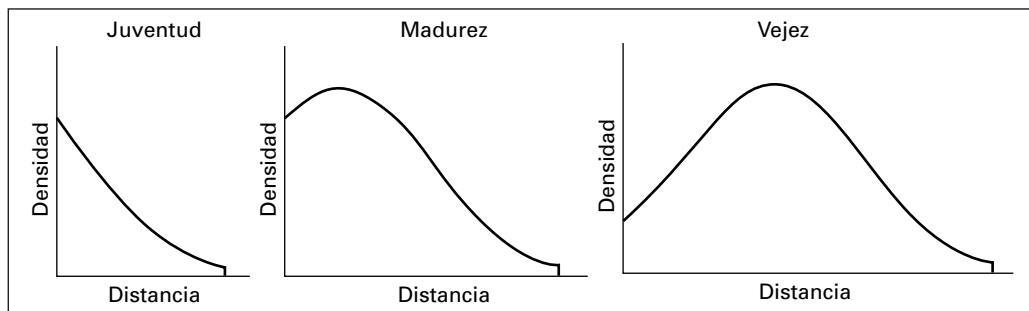
e = Es la base de los logaritmos naturales.

J. Tanner y G. Sherratt (1961) modificaron algo aquel modelo al afirmar que la densidad desciende lentamente cerca del centro, de forma brusca más lejos y suavemente junto al exterior.

Por su parte, B. Newling (1969) considera que la densidad es relativamente baja en el centro y se incrementa conforme aumenta la distancia hasta un máximo o "*cresta de densidad*" en los extremos del área central. Desde allí, la población disminuye exponencialmente de forma negativa hacia los límites de la ciudad.

Análisis posteriores de gradientes de densidad han relacionado los modelos anteriores con la distribución de la población dentro de la ciudad en diferentes etapas de su evolución

histórica. El modelo de C. Clark reflejaría la distribución espacial de la población en la etapa más joven; el modelo de Tanner y Sherratt, en la etapa de madurez, y el de Newling, en la de vejez.



FUENTE: Bruce Newling, «The Spatial Variation of Urban Population Densities», reprinted from the *Geographical Review*, vol. 59 (1969), copyright © by the American Geographical Society of New York.

Figura 27. Evolución de la densidad de población según etapas históricas de las ciudades.

En la práctica, aparte de las diferencias de tipo cultural señaladas entre las ciudades europeas y norteamericanas, las densidades varían del centro a la periferia según el modelo de urbanización, el tamaño de la aglomeración y el aprovechamiento económico del espacio. Así, las densidades son más bajas en los centros de las ciudades postindustriales que en los centros de otros modelos urbanos, ya que la terciarización de esos espacios comenzó en fechas muy tempranas y su población empezó a trasladarse a las áreas residenciales suburbanas a partir de finales del siglo XIX, coincidiendo con la mejora de los transportes.

Respecto al tamaño de las aglomeraciones, se aprecian densidades residenciales más altas en las áreas interiores de las grandes ciudades que en las de las pequeñas, y el descenso de población hacia la periferia también es más suave en aquellas que en éstas. Por último, la necesidad de aprovechar unos recursos económicos escasos y la intención de utilizar mejor las infraestructuras existentes explican las elevadas densidades del centro de las antiguas ciudades socialistas y su débil descenso hacia el exterior.

La regularidad en el descenso de densidad poblacional desde el centro a la periferia se ve también alterada en todas las ciudades por la formación de *picos* o *crestas secundarias* que corresponden a “satélites industriales”, “suburbios dormitorio” o “núcleos de población rural” absorbidos por la expansión urbana.

11.8. Conflictos urbanos

La expansión indefinida de la ciudad y su forma extensa desencadenan sensaciones de agobio psicológico y estrés. Dentro de la ciudad, los vínculos personales se debilitan, la vida social se fragmenta entre personas y lugares no relacionados: el hogar, la escuela, el trabajo y los amigos. Así, se confunden los comportamientos y se aflojan las normas, propiciando la desorganización social, el desinterés y la inseguridad ciudadana. La familia, los amigos y los vecinos pierden su papel de control social.

Los problemas de alojamiento, el reducido tamaño de las viviendas, las grandes concentraciones residenciales y la contaminación acústica incrementan el estrés personal. El desempleo y la impersonalidad urbana facilitan las actuaciones egocéntricas y no conven-

cionales. Del mismo modo, y desde planteamientos inspirados en L. Wirth (1938) sobre los efectos de la urbanización en el comportamiento de las personas, las conductas patológicas, muy frecuentes en ambientes urbanos, son interpretadas como respuestas a la dureza del entorno social y físico de la vida urbana. Así, la frialdad e impersonalidad que se vive en la ciudad llega a romper los vínculos de las relaciones interpersonales y el orden social (Body-Gendrot, 1993).

Psicólogos ambientales como A. Toffler (1970) utilizan el concepto de “*agobio psicológico*”, que es resultado de la presión de los entornos complejos y no familiares de las ciudades, para explicar situaciones de estrés y de colapso de respuesta que favorecen las conductas desviadas. Bajo esas circunstancias, las personas llegan a eliminar la percepción de lo desagradable y a sustituir el mundo real por un mundo imaginario, hecho a la medida de sus fantasías. En ese caso, los comportamientos desviados pueden ser interpretados como normales (Smith, 1977). En situaciones extremas, la falta de responsabilidad social provoca actitudes de silencio o de denegación de ayuda.

Por otra parte, el sentido de territorialidad y la necesidad que tienen las personas, al igual que otros animales, de territorio como expresión de identidad y fuente de seguridad y privacidad, determinan el comportamiento de “*tribus urbanas*” que buscan la apropiación exclusiva de ciertas zonas de la ciudad (Morris, 1972). De igual modo, actitudes críticas al modelo vigente de ciudad se plasman en el movimiento “okupa” a partir de los años setenta del pasado siglo. Los “okupas” plantean una cultura urbana alternativa, apoyada en el autoempleo, la autodeterminación del tiempo de vida y la conquista de áreas de libertad.

En cualquier caso, los conflictos urbanos que afectan en grado variable de intensidad a los ciudadanos son el resultado de factores complejos y no de uno sólo de ellos (Zárate, 1991). Entre esos factores se encuentran lo que se puede denominar el determinismo del entorno, el impacto de las muchedumbres urbanas, la influencia del diseño arquitectónico y urbanístico, los efectos de la alineación, los comportamientos como reflejo de las superestructuras sociales y la formación de subculturas urbanas

12. Conclusión: la ciudad es un espacio complejo

El impacto de los cambios sociales más recientes, derivados de la transformación contemporánea 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 siempre ha sido el de la ciudad. Definida fundamentalmente en el pasado como lugar sagrado y de representaciones simbólicas, hoy se configura, ante todo, como espacio de reproducción de la sociedad que la utiliza a diario. A ello se añaden sus significados como espacio heredado, como espacio de capital, espacio de consumo y espacio de valores simbólicos que las personas perciben y sienten de manera diferente en función de multitud de variables. Por eso, el análisis de la ciudad debe ser efectuado desde formas de interpretación que incorporan enfoques ecológicos, aproximaciones económicas, sociales y humanistas.

Asumiendo la creciente complejidad del fenómeno urbano, en un mundo cada vez más globalizado, el análisis geográfico de la ciudad debe asumir planteamientos integradores. Estos planteamientos se tienen que interesar por la estructura interna de la ciudad, por su morfología, por la sociedad que vive en ella, por los flujos que se generan dentro de las ciudades y entre localidades de distinto rango, por el comportamiento de los ciudadanos y por la valoración de los significados y símbolos que encierra la construcción urbana. La ciudad exige su estudio desde aproximaciones teóricas diferentes que centran el interés en aspectos

distintos y se relacionan con las corrientes de pensamiento que se han sucedido a través del tiempo. Cada una de las posibles formas de aproximación al análisis de la ciudad: el enfoque ecológico, el enfoque económico, el enfoque social, el enfoque político-administrativo y el enfoque marxista, proporciona instrumentos de estudio y bagaje conceptual apropiado para analizar la realidad tan compleja y variada que son nuestras ciudades.

Desde mediados del siglo xx, el excesivo crecimiento de las ciudades amenaza el equilibrio del hombre con el medio, debido a un modelo despilfarrador, basado durante mucho tiempo en la constante creación de suelo urbano y en el consumo desorbitado de energía y recursos naturales. Por eso, siguiendo recomendaciones de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, es necesario adoptar políticas de gestión capaces de controlar el crecimiento de las ciudades y de hacer compatible desarrollo sostenible y mejora de la calidad de vida, siempre dentro del contexto de la capacidad de soporte de la Tierra.

A finales de los años 1970, coincidiendo con la crisis del ciclo económico fordista y del funcionalismo, surgieron políticas urbanas que proponen la conservación de los espacios construidos y la recuperación de los centros históricos como alternativa a la expansión continua de la ciudad. Desde corrientes humanistas, opuestas a los planteamientos de “*cientificidad neopositiva*” como sistema de ordenación del territorio, se empezó a poner de manifiesto el deterioro de los centros monumentales de nuestras ciudades y la importancia de estos espacios por sus valores simbólicos, educativos y convivenciales para las presentes generaciones y las que nos sucederán en el futuro. La Carta de Ámsterdam de 1975 y el Congreso de Quito de 1977 fueron importantes aldabonazos en favor de la conservación de los centros urbanos y de la necesidad de hacer más habitables las ciudades.

La sustitución de la calle por el viario jerarquizado y la excesiva zonificación impuesta por el funcionalismo provocaron el debilitamiento de todo lo que había sido más genuino de la ciudad, la facilidad que había en ella para las interrelaciones sociales, el encuentro y los intercambios de todo tipo. La excesiva terciarización y el traslado masivo de las clases medias a las zonas suburbanas de la periferia acentuaron simultáneamente el vaciamiento residencial del centro y propiciaron en muchas ocasiones su transformación en zonas de inseguridad y repulsión, sobre todo durante las horas de la noche. Entre sus consecuencias, figuran el aumento de la insatisfacción social y la proliferación de patologías urbanas, incluidos los movimientos populares de protesta y el incremento de la marginación social. Muchos barrios se convirtieron en zonas de exclusión.

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 urbano 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 posfordista, 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 urbano 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 de la integración*” a distintas escalas, desde lo local a lo global, pasando por sus escalas intermedias. Pero, además, este urbanismo empieza a ser superado por otro que selecciona

“zonas de interés regional” y elabora “proyectos de alcance regional”, en ambos casos, como instrumentos de ordenación del territorio y del nuevo tratamiento de la ciudad.

En definitiva, el análisis de la ciudad desde enfoques pluridisciplinares y planteamientos urbanísticos de integración, en los que adquiere protagonismo la geografía urbana, se compromete en la búsqueda de soluciones y respuestas a los desafíos territoriales de la sociedad actual. Las más recientes actuaciones en medios urbanos se ven enfrentadas a la necesidad de suavizar las tensiones heredadas y las que genera el actual modelo económico posfordista. Hoy más que nunca, se imponen esfuerzos de solidaridad dirigidos a superar las amenazas para el conjunto de la sociedad que representan los fenómenos de exclusión, inseguridad, miseria, segregación, violencia e incomunicación que adquieren cada vez más protagonismo en las ciudades.

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 hacinan en los asentamientos marginales de las ciudades de los países en vías de desarrollo. 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 en las redes de saneamiento.

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 debe 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 capaces de garantizarla supervivencia de toda la población. Sólo así se podrán alejar las tensiones internas e internacionales que enfrentan a nuestras sociedades, y se podrán generar condiciones objetivas para una existencia más feliz y próspera de las futuras generaciones.

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, F. (1995): *Métapolis ou l'avenir des villes*. Éditions Odile Jacob, Paris.
- Aymonino, C. (1981): *El significado de las ciudades*. Ed. Blume, Madrid.
- Bailly, A. (1979): *La percepción del espacio urbano*. IEA. Madrid.
- Baudry, P. et Paquot, Th. (2003): *L'urbain et ses imaginaires*. Ed. Maison des Sciences de l'Homme, Pessac.
- Benevolo, L. (1993): *La ciudad europea*. Ed. Crítica, Barcelona.
- Benko, G. and Strohmayer, U (1997): *Space and Social Theory. Interpreting Modernity and Postmodernity*, Blackwell, Oxford.
- 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.

- Burgess, E. W. (1925): "The growth of the city". En R. E. Park; E. W. Burgess and R. D. McKenzie (eds): *The City*. University of Chicago Press, pp. 47-62. Reimpresión en Stewart, M. (1972): *The City. Problems of Planning*. Ed. Penguin, Harmondsworth.
- Burke, G. (1976): *Townscapes*. Ed. Penguin, Harmondsworth.
- Campos Venutti, G. (1982): *Urbanismo y austeridad*. Ed. Siglo xxi, Madrid.
- (1999): "Urbanismo, ecología y ciudad consolidada". En *Territorio y Patrimonio*. Ed. Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid.
- Capel, H. (1975): *Capitalismo y morfología urbana en España*. Ed. Los Libros de la Frontera, Barcelona.
- Capel, H. (2003): *La cosmopolis y la ciudad*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- Castells, M. (1979): *La cuestión urbana*. Ed. 6ª Ed. Siglo xxi. Madrid.
- Ciardini, F., y FALINI, P. (eds.) (1983): *Los centros históricos*. Ed. Gustavo Gili, Barcelona.
- Clark, D. (1999) 2ª 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.
- Crevoisier, O. et Camagni, R. Ed. (2000): *Les milieux urbains: innovations, systèmes de production et ancrage*. Ed. EDES, Neuchatel.
- Chueca Goitia, F. (1970): *Breve historia del urbanismo*. Ed. Alianza Editorial, Madrid.
- Denis, M. (1984): *Las imágenes mentales*. Ed. Siglo xxi, Madrid.
- Dickinson, R. E. (1950): *The West European City*, London.
- Doxiadis, C.D. (1970): *Man's movements and his settlements*. Ekistics, Vol. 29.
- Downs, R. M. (1970): "Geography 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.
- Estébanez, J. (1995): "Transformaciones recientes y repercusiones en los espacios metropolitanos". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 15.
- Fernández Güell, J. M. (1997): *Planificación estratégica de las ciudades*. Ed. Gustavo Gili, Barcelona.
- Firey, W. (1947): *Land Use in Central Boston*. Ed. Harvard University Press, Cambridge.
- Friedmann, J. (1964): "Regional development and planning", nº 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.
- Gottman, J. (1961): *Megalopolis*. Ed. Mass, Cambridge.
- Goodey, B. (1973): "Perception of environment". En *Occasional Paper*, nº 17, University of Birmingham, Birmingham.
- Harris, C.D. y Ullmann, E.L. (1945): "The nature of cities". En *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 242, pp. 7-17.
- Hall, P., Campos, G., Castells, M. y otros (1985): *Metrópolis, Territorio y Crisis*. Asamblea de Madrid / Alfoz.
- Hamilton, F.E.I. (1967): *Models of industrial location*. En R.J. Chorley y P. Haggett: *Models in Geography*, Methuen, London, pp. 361-417. Hay traducción en castellano: *La Geografía y los Modelos Socioeconómicos*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1977.
- 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.
- Herbert, D.T., y Thomas, C. J.(1990): *Cities in space: city as place*. Ed. David Fulton Publishers, London.
- Hirschman, A. (1958): *The strategic of economic development*. Ed. Yale University Press, New Haven.
- Hoyt, H. (1939): *The structure and growth of residential neighbourhoods in American cities*. Federal Administration, Washington, DC.
- Hurd, R.M. (1903): *Principles of city land values*. The Record and Guide, New York.
- Jehel, G. y Racinet, PH. (1999): *La ciudad medieval: del Occidente cristiano al Oriente musulmán (s. X-XV)*.
- 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.
- Levy, J. P.(1987): *Centres villes en mutation*. Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique. 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.
- Lynch, K. (1960): *The image of the City*. MIT Press, Cambridge, (Mass, USA). Hay traducción en castellano: *La Imagen de la Ciudad* (1966), Ediciones Infinito, Buenos Aires.
- Mazón, T. (1997): *Introducción a la Planificación Urbana*. Ed. Aguacalera, Alicante.
- Menanteau, J. (1994): *Les banlieues*. Ed. Le Monde, Paris.
- Montgomery, M.R. (et alter) (2004): *Cities transformed. Demographic changed its implications in the developing world*. Ed. Eartscan Publications Ltd, London.
- Murdie, R.A. (1971): *Internal Structure of the City*. Ed. Larry S. Bourne. Oxford University Press. Oxford.
- 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.
- Naredo, J. M. (1996): “Sobre la insostenibilidad de las actuales conurbaciones y el modo de pararlas”. *La construcción de la ciudad sostenible. Primer catálogo español de buenas prácticas*. Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, Madrid.
- Park, R. E., Burgess, E. W. y Mckencie, R.D. (1925): *The City*. Ed. University of Chicago Press, Chicago.
- Parkes, D.N. y Thrift, N.J. (1980): *Times, Spaces and Places*. Ed. Wiley, 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, 5a ed.): *La arquitectura de la ciudad*. Ed. Gustavo Gili, SA, Barcelona.
- Rueda, S. (1996): La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa. *La construcción de la ciudad sostenible. Primer catálogo español de buenas prácticas*. Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, Madrid.
- 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.
- Simon, H. (1957): *Models of Man: Social and Rational*. Ed. Wiley, New York.
- Smailes, A. (1966): *The Geography of the Towns*. Ed. Hutchinson, London.
- Smith, M. P. (2001): *Transnational Urbanism. Location Globalization*. Ed. Blackwell Publishers, Malden, Massachusetts (USA), Oxford (UK).
- Soja, E.W. (2008): *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Ed. Traficante de Sueños, Madrid.
- Sorribes, J.; Perello, S. e Izquierdo, V. (2001): *Las ciudades del siglo xxi*. Ed. Centro Francisco Tomás y Valiente, UNED, Alcira.
- Storper, M. (2002): “L’ innovation comme action collective: produits, technologies et territoires”. En J.P. Gilly et A. Torres, (Dir.): *Dynamiques de proximité*. Ed. L’Harmattan, Paris, pp. 99-129.
- 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): *Moscú et les villes nouvelles de sa région, évaluation comparative avec l’agglomération parisienne*. Ed. L’Harmattan, Paris.
- Terán, F. (1982): *El problema urbano*. Ed. Salvat, Barcelona.
- (1982): *Planeamiento urbano en la España Contemporánea (1900-1980)*. Ed. Alianza Editorial Madrid.
- Toffler, A. (1970): *Future Shock*. Ed. Bodley Head, London.
- Tuan, Y. F. (1974): *Topophilia*. Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey.
- Zárate Martín, M. A (1984): *El mosaico urbano. Organización interna y vida en las ciudades*. Ed. Cíncel, 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.
 - (2000): “Toledo, Ciudad Patrimonio de la Humanidad”. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*. Tomo CXXXVI, pp. 137 a 184.
 - (2003, 5ª reimpresión): *Ciudad, Transporte y Territorio*. Ed. UNED, Madrid.
 - (2003): “Madrid, un modelo suprametropolitano de urbanización”. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 23, pp. 283 a 304.
 - (2003): *Efectos de la globalización en la región urbana de Madrid*. Ed. UNED, Madrid.
 - (2005): “Lógicas globales en la organización del territorio madrileño”. *Geographicalia*, nº 46, pp. 5 a 20.
 - (2006): “Las ciudades en la era de la globalización”. En *El espacio geográfico español*, Ed. Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, pp. 91-132.
 - (2007): “Medio siglo de cambios en los centros urbanos españoles”. *Estudios Geográficos*. Vol. nº 2006, pp. 283 a 315.
 - (2007): “Toledo, planeamiento y especulación en ciudades históricas”. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, Vol. 27, nº 2, pp. 151 a 175.
 - (2010): “Paisajes culturales urbanos, un legado para conservar” En *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, Vol. 30, nº, pp. 187 a 210
- Nota: Muchos de estos artículos son de muy recomendable lectura y pueden descargarse libremente entrando directamente en las páginas WEB de las revistas en las que están publicados.

Material audiovisual

Es especialmente recomendable la utilización del “*Proyecto Multimedia de Geografía Humana*”. DVD-ROM Editado por la UNED (ISBN: 9788436234664). Autores: Dr. M. Antonio Zárate Martín y Dra. Mª Teresa Rubio Benito.

Este “Proyecto Multimedia de Geografía Humana” incluye textos, glosarios, imágenes vídeo, fotografías, mapas, planos, cuadros estadísticos, gráficos, actividades y bibliografía que facilitan el proceso de aprendizaje y le familiarizan con las técnicas y recursos propios del análisis geográfico.

Dada la importancia que tiene la imagen en Geografía, recomendamos la utilización de los CD-ROM que integran el “Proyecto Multimedia de Geografía Humana”, así como la colección de vídeos, ahora en soporte de DVD que forman parte de una serie de “Geografía Humana” con sus correspondientes guías didácticas.

Todos estos materiales han sido elaborados por los mismos autores y editados por la UNED.

- “*Análisis de la ciudad, un espacio heredado*”. (CD-ROM, Año 2002, ISBN: 8436247116)
- “*Análisis de la ciudad, un espacio heredado*”. (DVD, Año 2010, ISBN: 978-84-362-5591-1)
- “*Análisis de la ciudad, espacio objetivo y espacio percibido*” (CD-ROM, Año 2002, ISBN: 8436247124)
- “*Análisis de la ciudad, espacio objetivo y espacio percibido*” (DVD, Año 2010, ISBN: 978-84-362-5592-8)
- “*Centros Históricos*” (CD-ROM, Año 2002, ISBN: 8436247132)

Programa de televisión de la UNED

M. Antonio Zárate Martín: “Paisajes culturales urbanos I”, (18/09/2009). [http:// www.canaluned.com](http://www.canaluned.com)

M. Antonio Zárate Martín: “Paisajes culturales urbanos II. El Tajo soñado”, (30/10/2009). <http://www.canaluned.com>

M. Antonio Zárate Martín: “Cantones y calles gremiales en Vitoria-Gasteiz” (26/11/2010). <http://www.canaluned.com>

M. Antonio Zárate Martín y M^a Teresa Rubio Benito: “Redes urbanas” (18/03/2011). <http://www.canaluned.com>

Programa de radio de la UNED

M. Antonio Zárate Martín: “Los paisajes culturales urbanos”, (23/10/ 2009)

M. Antonio Zárate Martín: “Paisajes culturales urbanos. De la conservación a su puesta en valor”. (27/04/2011)

Nota: Los programas de televisión y radio son de acceso libre en: <http://www.canaluned.com>. Incluso, es posible bajarse esta información al ordenador personal para manejarla con toda libertad y trabajar con ella.

Recursos en internet

<http://www.spaceimaging.com> > Imágenes desde el espacio

<http://www.ine.es> > Instituto Nacional de Estadística

<http://www.viapolis.com> > Red de ciudades digitales

<http://www.unfpa.org> > The State Of World Population

<http://www.ovpm.org> > Organización de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad

<http://www.cyberspain.com/ciudades-patrimonio/ihome.htm> > Ciudades Patrimonio de la Humanidad

<http://www.geo.ign.es> > Instituto Geográfico Nacional

<http://www.igu-net.org/index.html> > Unión Geográfica Internacional

<http://www.ieg.csic.es/rsg> > Real Sociedad Geográfica

<http://www.ieg.csic.es/age> > Asociación de Geógrafos Españoles

<http://www.amergeog.org> > Sociedad Americana de Geografía

<http://www.mfom.es> > Ministerio de Fomento

<http://www.mfom.es/vivienda> > Dirección General de la Vivienda, Arquitectura y Urbanismo

<http://www.sepes.es/es.html> > Sociedad Estatal de promoción y Equipamiento del Suelo (SEPES)

http://europa.eu.int/comm/environment/urban/home_en.htm > Ciudades Europeas sostenibles

<http://habitat.aq.upm.es/cs/p1/lista.html> > Comité Habitat II España

<http://www.nationalgeographic.com/maps/index.html> > Mapas y geografía

<http://www.visualmap.com> > Mapas de las principales ciudades españolas

<http://www.mapquest.com> > Mapas y callejeros de todo el mundo

<http://www.pronatur.es/Pro/index.htm> > Pronatur