

1. Introducción

«La «explosión urbana», como la «explosión demográfica», a la que está unida, es algo sensacional y formidable» (A.J. Toynbee, 1971.7). Y, podría añadirse, la ciudad, protagonista de esa «explosión», es una de las obras más esenciales y revolucionarias de la Humanidad. Así como la que más ha contribuido - y sigue contribuyendo - a la transformación - y deterioro - del medio físico. Nada hay tan distinto y diverso como una ciudad, cualquiera que sea su tamaño y su función, del espacio natural en el que está asentada y en el que nació.

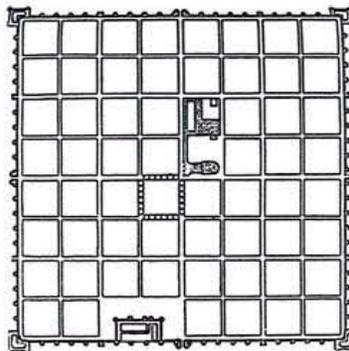
Asimismo, como tal obra humana, tiene un objetivo básico, la supervivencia de la Humanidad. Con lo que plantearse el que la ciudad sea o no «habitabile» puede parecer superfluo y peyorativo. Elemento principal en la vieja y lenta ocupación y uso de la Tierra por los hombres, cumple determinadas funciones, todas en principio relacionadas con la función primaria de la especie humana, su supervivencia y multiplicación. Así lo expresa la Biblia. Ese cumplimiento es consustancial con la esencia de la urbe, servir de alojamiento y utilización del medio físico para y por los hombres.

Por ello, la ciudad, vieja forma de hábitat del hombre, nacida con el Neolítico, y su más importante refugio en la actualidad, es «habitabile» por definición. Si no lo fuese, ¿cómo podría justificarse su existencia? Pero, por otra parte, ¿hasta qué punto la ciudad es «habitabile» para todos sus habitantes de igual manera? Y, más aún, ¿lo ha sido siempre en las distintas etapas por las que ha pasado a lo largo de su historia? Quizás se encuentre aquí el fundamento de la cuestión de la «habitabilidad» urbana.

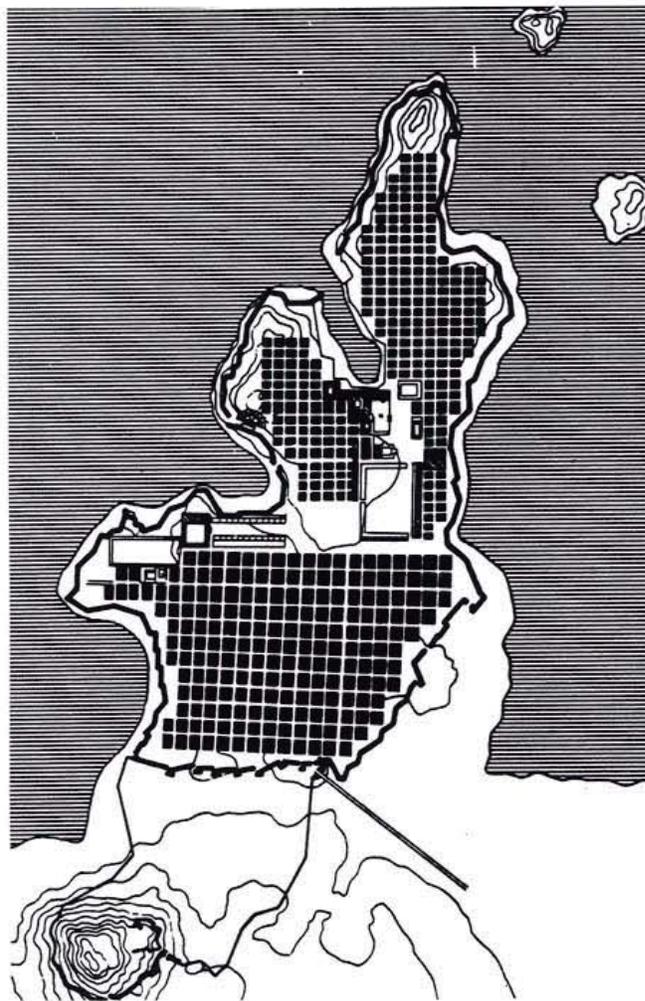
Y así, hoy como en el pasado, el hombre se ha planteado con frecuencia, y a veces con acritud las ventajas y los inconvenientes de la ciudad, o mejor aún, su «habitabilidad». La constancia, en casi todos los tiempos y en la mayor parte de las culturas, del contraste y la oposición entre la ciudad y el campo, la sempiterna cantilena sobre «el menosprecio de la corte y la alabanza de la aldea», recogido en el Siglo de Oro español por Fray Luis de León.

Una controversia, ya presente, antes de Cristo, en el romano Horacio, recuérdese su «Beatus ille», y tan vivo en los poetas del Siglo de Oro español, en Lope de Vega o en San Juan de la Cruz, como también en la misma literatura anglosajona, en las novelas de Carlos Dickens o en los poemas de Walt Whitman. Aunque nunca quizás como hoy esta pregunta, esta inquisición se ha hecho tan viva y tan urgente. Y ha provocado toda una vasta y varia literatura, científica o no, acerca de la ciudad.

Estas críticas - a menudo feroces - explican que, también, desde muy antiguo el hombre se haya planteado la reforma y la mejora de la ciudad. Y que, entre los filósofos y pensadores de todos los



Ciudad ideal de Francesc Eximenis (hacia 1383).



Plano de la ciudad griega de Mileto, trazada en el siglo V a.J.C. por Hipodamo.

tiempos, haya sido una preocupación constante la búsqueda de una «ciudad ideal», ¿de una «utopía»?

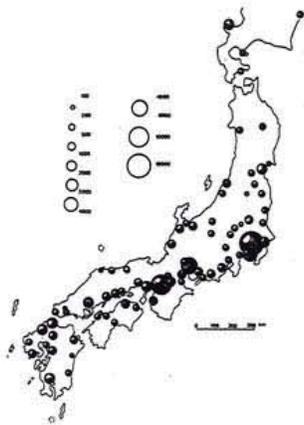
Utopía que ha hecho posibles descripciones como la legendaria «Atlantis» de Platón, la paradigmática «urbs» de Vitruvio, las numerosas concepciones medievales del teólogo franciscano y catalán Francesc Eximenis o del obispo castellano Sánchez de Arévalo, o las más conocidas del Renacimiento, de Juan Bautista Alberti, Filarete, Tomás Moro, Campanella, y tantos otros (H. Rosenau, 1986 y R. Goycoolea, 1996).

También, a su lado, no hay que

olvidar el desarrollo ya en el siglo III antes de Cristo de la planificación urbana, del urbanismo como arte de hacer ciudades. Y así, desde el plano en ajedrez de Hipodamos de Mileto, a través de los «castros» celtas, las «bastidas» medievales y la «cuadrícula» hispánica, se ha podido llegar hasta el «falansterio» de Fourier, las «newtowns» de Ebenezer Howard y la «ville radieuse» de Le Corbusier. Frente a la realidad de cada momento, la utopía permanente (F. Terán, 1969).

2. Los factores cuantitativos

A todo ello ha contribuido sin duda - está contribuyendo - el



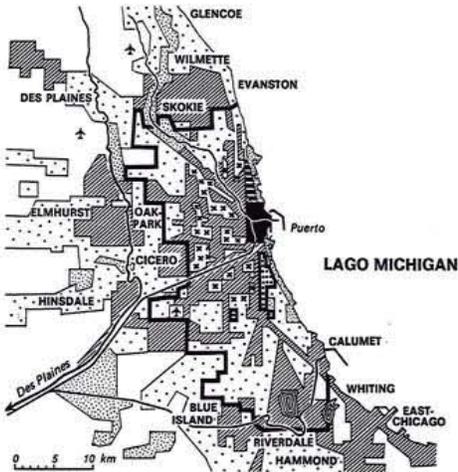
La megalópolis japonesa.



Megalópolis del Nordeste de los Estados Unidos. Entre Boston (Mass.) y Norfolk (Virg.) reunía en 1995 casi 50 millones de habitantes.



Evolución urbana de la ciudad de Barcelona, España.



Estructura urbana de Chicago.

imperio de la ciudad y de sus habitantes sobre el espacio terrestre y sobre el conjunto de la Humanidad. Según las estadísticas de las Naciones Unidas, en el año 2000 la población del planeta podía estimarse en 6.055 millones de almas - frente a los 650 estimados de mediados del siglo XVII -, con un incremento anual de unos 75 millones de habitantes, en torno al 1,5 por 100 de promedio, en su mayor parte - 95 por 100 - correspondiente a los países en desarrollo. Pero, en esa «explosión» demográfica las más beneficiadas han sido - lo están siendo - las ciudades, que han acogido por término medio el 80 por 100 de ese

aumento anual (Naciones Unidas, 1992 y 2000).

De aquí el extraordinario cambio sufrido por el hábitat mundial en los últimos siglos y, aún más, en los postreros decenios. En 1950, sólo veinte personas de cada cien formaban la población urbana en toda la Tierra, lo que significaba que nada más 734 millones de habitantes sobre 3.150 vivían en ciudades, sólo cinco urbes superaban los cinco millones y únicamente tres, Nueva York, Tokio-Yokohama (Fig. 3) y Londres albergaban a más de ocho millones de personas, pudiéndose así calificarlas de «megaciudades» (P. Hall, 1966).

Por el contrario, en 1981, treinta años después, sobre un total de 4.453 millones de habitantes, los urbanitas se habían casi triplicado hasta alcanzar un total de 1.781 millones y, al menos, 40 personas de cada ciento vivían en las ciudades de todo el mundo. Y téngase en cuenta que las urbes a las que nos referimos son nada más las aglomeraciones humanas superiores a 20.000 almas (Naciones Unidas, 1992).

Una tendencia mantenida en las dos últimas décadas. A comienzos del siglo XXI, con una población mundial estimada en el 2000 en 6.060 millones, los ciudadanos residentes en las aglomeraciones con más de 20.000 almas pueden estimarse ya en unos 2.727 millones, en torno al 45 por 100 del total (Naciones Unidas, 2000).

Un ascenso que ha favorecido, en especial, a las grandes urbes mundiales mayores de ocho millones de habitantes (Megaciudades) que, a comienzos de los años noventa, habían pasado de las tres existentes en 1950 a nada menos que 20 en 1981, cuya población total de 292 millones significaba alrededor del 10 por 100 de la población urbana (Naciones Unidas, 1992). Y que a finales de ese decenio superaban las treinta con una población estimada en unos 400 millones de almas, casi el 15 por 100 de los urbanitas.

Aunque también es creciente el número de las ciudades de volumen medio. En 1950, las aglomeraciones superiores a 100.000 habitantes y menores de un millón eran 946, en 1981 sumaban 1.886 y en 1999 superaban los dos millares. Por su parte, las áreas urbanas entre uno y cuatro millones eran 65 en 1950, en 1981 ascendían a 187 y en 1999 llegaban posiblemente a 230.

Un incremento que ha sido especialmente notable en los países en desarrollo, la periferia de Wallerstein (1984). En la actualidad, según las Naciones Unidas, del total de las primeras veinte «megaciudades» existentes en 1999, 17 se encuentran en el llamado Tercer Mundo. Que también cuenta con algunas de las mayores urbes de la Tierra; por ejemplo, las áreas metropolitanas de México, con más de 20 millones de almas, y Sao Paulo, que rebasa, al menos, los 18 millones. A las que se pueden añadir, Calcuta, 16,6 millones; Bombay, 16, Seúl, 13,5, El Cairo, 13,5, Shanghai, 13,3, Río de Janeiro, 13,3, Delhi, 13,1, Buenos Aires, 13, Bagdad, 12,8 y Teherán, 12,7.

En el Primer Mundo, aunque no faltan las «megaciudades», sólo el complejo Tokio-Yokohama-Osaka (37,2) supera en población a México y Sao Paulo; Nueva York tiene poco más de 16 millones y el resto de las «megaciudades» occidentales se mueven en torno a los diez millones: Los Angeles (12,4), Londres (9,8), París (9,52) y Moscú (9,2) (Naciones Unidas, Urban Agglomerations, 1996).

Y hay que tener en cuenta que en 1950 sólo Shanghai (6,9), Buenos Aires (6,8), Calcuta (6,3), Pekín (5,4), México (5,0), Bombay (4,7), Río de Janeiro (4,7) y Sao

Paulo (4,4), ocho urbes en total, se encontraban, y no en los primeros lugares, entre las veinte primeras aglomeraciones urbanas. Entonces, la cabeza estaba ocupada por Nueva York (14,8), Tokio-Yokohama (13,6) y Londres (11,5).

El desequilibrio se mantiene en el caso de las ciudades medias, entre 100.000 y un millón de almas: 868 en 1950, 1.664 en 1981 y más de 2.000 hacia 1999. El Tercer Mundo cuenta con unas 1.100 en 1999 frente a 816 en 1981 y 355 en 1950. Mientras, el «centro» no llega al millar en 1999, frente a las 848 de 1981 y las 513 en 1950. Evolución similar ofrecen las aglomeraciones mayores de un millón e inferiores a cuatro: 39 (1950), 90 (1981) y 115 (1999) en los países más desarrollados y 26, 97 y 145 en los menos desarrollados (Atlante Agostini, 1998).

3. Los factores cualitativos

Los cambios no son - y sobre todo no han sido - estrictamente cuantitativos ni formales. Aun más frecuentes y quizás más demolidores son las transformaciones sociales, tecnológicas, psicológicas habidas a lo largo de la historia en los modos de vida de cualquier sociedad y, más aún, de los propios de cualquier ciudad, antigua y/o moderna.

Pléñese en la tensión, nacional por ejemplo en la península Ibérica, de una «urbs» romana - éste es el origen de la mayor parte de las ciudades ibéricas -, afectada por el Islam, transformada por el Renacimiento y el Barroco y sometida a las sucesivas «revoluciones» socioeconómicas - hasta tres - de los siglos XIX y XX (J.G. Estébanez, 1989). Por ejemplo, Barcelona.

Un hecho también presente, y a menudo con más intensidad, en el continente americano, como es visible, aunque no con tantos impactos históricos, en cualquiera de las casi dos mil «cuadrículas» coloniales. Ciudades de origen hispano, dispersas desde San Antonio de Texas o Santafé en los Estados Unidos hasta Valdivia, en Chile, o Río Negro, en Argentina, y nacidas entre 1492 y 1812 (F. Terán, 1989).

En todo caso, la ciudad ha sido siempre, desde su nacimiento en el Neolítico (G.V. Childe, 1965) y sus diferentes momentos de cambio, con la ciudad «preindustrial» (Sjoberg, 1960), pero no menos con la «industrial» y la «postindustrial» (M. Castells, 1991), una realidad profundamente revolucionaria aunque abundante en matices en función de los diferentes momentos y sociedades en que se ha producido (P. Claval, 1981).

Pero nada en el pasado ha afectado a la ciudad como en el presente inmediato. Actualmente, desde la II Guerra Mundial, estamos presenciando y protagonizando una «tercera revolución» socioeconómica, con transformaciones científicas, tecnológicas e informacionales (Milton Santos, 1996), origen y causa de fuertes cambios en la estructura de la sociedad y del hábitat mundiales y que, en definitiva, están crean-

do y/o recreando un nuevo modelo de ciudad.

Un nuevo modelo urbano inmerso, sobre todo, en un «nuevo orden mundial» (R. Méndez, 1997) caracterizado por una creciente uniformidad socioeconómica y tecnológica, que Milton Santos (1993, 69) ha considerado «el estadio supremo de la internacionalización», o, como dice últimamente, de la «globalización» de la vida en la Tierra.

Sin duda, en esa «globalización» uniformadora, tan necesitada de una reestructuración que la haga más justa (Milton Santos, 2000) y en la que no faltan importantes y diversos matices regionales, el papel desempeñado por las ciudades, especialmente por las «megaciudades», es clave y prevalente (J. Bosque Maurel, 2000).

Recuérdese, al efecto, los casos de la «megalópolis» estadounidense tan magistralmente estudiado por Gottmann (1961) o los no menos significativos del Randstadt holandés o la gran «conurbación» nipona de Tokio-Yokohama, divulgados por Peter Hall (1965) y otros autores (W. Robson y R. Degan, 1972, y M.P. Smith y J.R. Feagin, 1987).

3. El problema de la «habitabilidad» urbana

En este protagonismo, a menudo asfixiante de la ciudad, en especial de las grandes ciudades del mundo, de las «megaciudades» o «ciudades gigantes» de la UNESCO (M. Dugan y J.D. Kasarda, 1988) o las «metrópolis» de Peter Hall (1965 y 1985) y Emrys Jones (1990), los problemas son abundantes y a menudo agobiantes, pero en síntesis tienen sobre todo que ver con la «habitabilidad» de nuestras ciudades, de todas nuestras ciudades.

Una «habitabilidad» que ya a mediados del pasado siglo hacía decir a Herman Melville, «No me gusta vivir en la ciudad, Pedro, y mucho me temo que llegue el día en que toda la tierra esté cubierta de asfalto». Y que generó la dura denuncia de Friedrich Engels del tremendo deterioro vital de los barrios obreros de las ciudades industriales de la Inglaterra victoriana y, en concreto, de Manchester (1845).

Y que, más recientemente, ha dado lugar a toda una literatura crítica con la creciente urbanización de la Tierra y, más aún, con su modelo de nueva ciudad, literatura que podría personalizarse en libros como Vida y muerte de las grandes ciudades americanas, de Jane Jacobs (1961 y 1969) o, mejor aún, en la conferencia internacional acerca de La patología de las ciudades de 1987 (Dogan y Kasarda, 1988).

Una literatura que, incluso, permite contemplar a las ciudades como sujetas a un ciclo vital de juventud, madurez, decadencia y, finalmente, muerte, «necrópolis» en la escalofriante versión de Lewis Mumford (1961), expresión ratificada más tarde por Peter Hall (A. Sutcliffe, 1984) en un párrafo final de su trabajo titulado «Hacia la Necrópolis».

Por ello, «Hoy en día conside-

ramos constantemente a la metrópoli desde el punto de vista de sus problemas. No hay nadie que haya conducido a paso de tortuga a través de Londres, ya tarde para una cita y sin garantía de un sitio para aparcar al final del trayecto, sin que despotrique contra el sistema vial; ni nadie que se haya dirigido a Caracas o Río de Janeiro a través del horror de sus barrios de chabolas, sin que se pregunte la razón por la cual son tolerados; o visto las personas que duermen en las calles de Calcuta - o aquellas bajo el puente de Charing Cross, para lo que es el caso - que no esté convencido de que el hombre ha construido su propio infierno» (Emrys Jones, 1992, 240-241).

4. Los grandes problemas urbanos

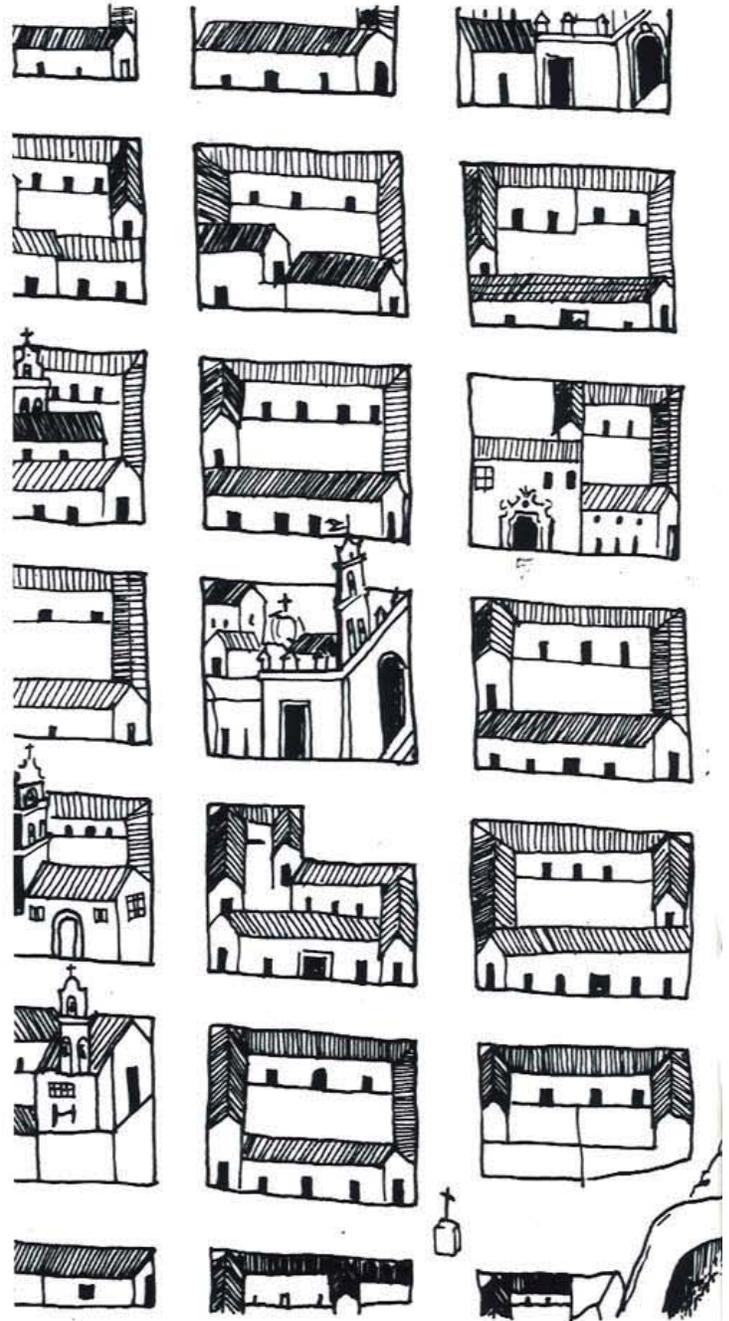
La problemática urbana - la de la ciudad «habitabile» -, muy varia sin duda, cabe percibirla desde dos líneas fundamentales, las relacionadas con el entorno urbano y las dedicadas en especial a sus habitantes, los urbanitas.

Aunque no deben olvidarse en ningún momento las profundas interrelaciones existentes entre la realidad física de la urbe y el protagonismo de quienes la hacen, los hombres. Es indudable que los problemas no faltan fuera de la ciudad, en el espacio rural, pero, con todo, parecen más agudos y su percepción más penetrante en un contexto urbano, tal vez porque constituyen la experiencia común de un mayor número de personas.

El entorno físico de la ciudad, constituido por un ámbito consolidado hecho de espacios rellenos (edificios) y vacíos (calles, plazas y zonas verdes), se caracteriza últimamente por su expansión continua y creciente que detrae sin cesar espacio al mundo agrario y tiende a una ocupación casi parasitaria de la superficie terrestre e, incluso en algunos casos, de la hidrosfera.

Una expansión que hizo que el urbanista griego Dinos Doxiadis (1968) previese la creación de una «ecumenópolis» como un estadio final de la evolución urbana producto de la fusión de todos los núcleos urbanos en un «único sistema urbano». Un único sistema urbano que no excluye una bien definida jerarquía de ciudades tanto por su tamaño como por su papel funcional y por su capacidad de uso del suelo.

La nueva ciudad se constituye en una típica alternancia, en predominio, de un núcleo central (CBD) de bloques más o menos cerrados que tienden a la vertical (rascacielos) y concentra la vida económica y administrativa, frente a una periferia residencial de casas individuales, más o menos ajardinadas, de baja altura próxima a la horizontal. El resultado es un espacio urbano consolidado que se ensancha y maciza a la vez que, alargándose, aumenta las distancias que separan sus límites y aleja su centro del cinturón exterior. Una ciudad que la llamada «Escuela de Chicago» conformó en un modelo esencialmente



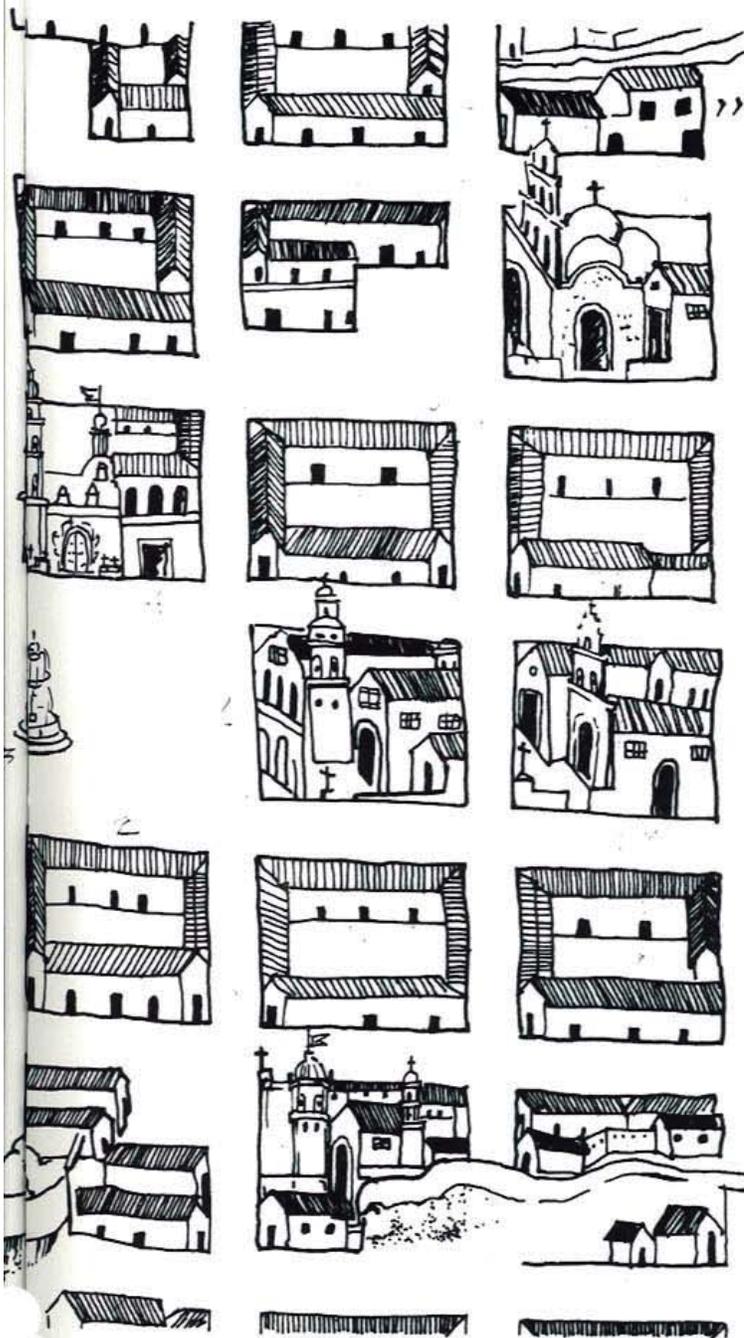
Cuadrícula ortogonal de una ciudad colonial española. Ciudad de Plata (1779).

circular y concéntrico.

Una realidad ésta heredada y hecha de siglos. La primera revolución económica destruyó, en cierta medida, la ciudad «clásica» y «preindustrial» convirtiéndola en un complejo desordenado y caótico físico y socialmente. Como oposición y solución a estos iniciales y discutidos frutos del capitalismo, a comienzos del siglo XX, el modelo racionalista y funcional desarrollado, sobre todo, por Le Corbusier y la Carta de Atenas (1942), pretendió una ordenación interior de acuerdo con sus distintas funciones - residencial, productiva y recreativa - y procuró una cierta compenetración con

el medio natural circundante. Unos planteamientos precedidos y desarrollados paralelamente por Ebenezer Howard en Inglaterra y la Bauhaus en Alemania.

Nació así un nuevo estilo urbano, la ciudad «postindustrial», hoy dominante aunque en constante discusión, caracterizado por la transformación, e incluso demolición, del casco antiguo y central preindustrial y la ocupación masiva y diferenciada funcionalmente del espacio rural inmediato. Con lo que ha advenido un ya clásico «continuum rururbano» que amenaza cubrir la totalidad de la superficie de la Tierra (?). como vaticinaba Herman Melville y ha



afirmado Doxiadis.

En esta nueva urbe prevalece, dentro de su relativa uniformidad, una fuerte incoherencia formal y estructural, fruto sobre todo de las urgencias especuladoras constructivas de cada momento, y en consecuencia de la aleatoriedad y el desorden con que ha tenido lugar la expansión reciente del espacio consolidado.

Por añadidura, la supuesta racionalidad del funcionalismo lecorbusiano y la dictadura implacable de una economía de mercado - algunos hablarían de un capitalismo salvaje - sólo presidida por los beneficios inmediatos al mínimo costo, han hecho de la

ciudad una suma inconexa y mal articulada de cascos antiguos, a menudo en acelerado deterioro físico y social, y modernas urbanizaciones en continua remodelación formal, incluso deterioro, y frecuentes cambios demográficos.

Las relaciones entre unas y otras partes aparecen dictadas por series de ejes circulatorios a veces mal avenidos, a los que se adosan áreas residenciales no bien articuladas entre sí, complejos centrales de negocios públicos y privados (CBD) y núcleos varios y dispersos de servicios comerciales y de ocio - las llamadas «grandes superficies» - nacidos

y emplazados según las necesidades y los intereses más inmediatos y no siempre fruto de la reflexión y la lógica espacial.

La exigencia de superar las cada vez mayores distancias intraurbanas y las consiguientes pérdidas de tiempo para acortarlas, ha convertido a los medios de transporte y comunicación en la gran razón ser de las nuevas ciudades. Junto a ellos desempeñan un importante papel complementario los diferentes espacios funcionales especializados: negocios, mercantiles, recreativos, político-administrativos, universitarios, sanitarios. Las vías de comunicación determinan esta diferenciación espacial aunque no siempre facilitan su uso. A menudo lo esclavizan y limitan.

Y ello a pesar de que los restos de las viejas urbes se adaptan mal a esas exigencias y que tampoco el enlace entre las nuevas barriadas y entre éstas y los cascos antiguos se ha pensado con pausa y medida. Así, en un urbanismo en principio racionalista no es evidente el dominio de la razón (J. Jacobs, 1966 y R. Fernández Durán, 1993).

Esta relativa desarticulación espacial y funcional está facilitada por la falta generalizada de unidad de gobierno, de organización y de gestión. Algo visible sobre todo en las diferentes unidades administrativas y políticas que casi siempre conforman las grandes áreas metropolitanas y las «megaciudades».

Es el caso, por ejemplo, de la aglomeración madrileña, constituida por 17 municipios independientes (J. G. Estébanez, 1990), del Gran San Juan (Puerto Rico), formada por 18 unidades administrativas (J. Seguinot, 1997), del Gran Londres, con 76 condados (Ch. Chaline, 1968) y/o del área metropolitana granadina, con sus 31 municipios metropolitanos (J. Bosque Maurel, 1999).

Así, la ciudad postindustrial parece no estar hecha para permanecer en ella, para vivirla, sino para pasar a su través, para recorrerla. Automóviles y autopistas se han convertido en los emperadores de los nuevos espacios. Brasilia podría ser su más fiel prototipo (A. Paviani, 1985).

Y la congestión vial y la contaminación atmosférica, sus consecuencias más generalizadas. Cualquier ciudad de cualquier parte del mundo podría ser un excelente ejemplo. Aunque con indudables diferencias, por ejemplo, entre el Primer Mundo (Los Angeles y Londres) y el Tercero (Santiago de Chile y/o Calcuta).

Todo ello favorece en las cada vez mayores masas de población urbana el individualismo, el aislamiento, la insolidaridad casi patológica, hasta la hostilidad y el enfrentamiento (L. Rojas Marcos, 1992). Una realidad que, para muchos autores, implica un nuevo modelo de hombre muy diferente al propio de un urbanismo tradicional, esencialmente rurbano, enunciado por Louis Wirth en 1938.

La ciudad, afirma Manuel de Terán (1982, 189), implica «un

modo o estilo de vida que supone una psicología colectiva en la que entran como componentes ideas y creencias, preferencias estéticas y valores morales, reacciones emotivas y modos que los hombres tienen que entender y habérselas con el mundo en el que se encuentran instalados».

Un modo o estilo de vida que, en todos los casos, tiene mucho que ver con el origen de los habitantes de la ciudad. El crecimiento de la población urbana, en plena aceleración, ha estado siempre ligado a la inmigración, al éxodo de los habitantes de su entorno mediato e inmediato, mucho más que a su incremento natural, estrictamente vegetativo.

En la etapa preindustrial dependía, sobre todo, del éxodo próximo. Actualmente, está ligado al fenómeno en pleno desarrollo de una emigración al menos continental y, cada vez más, mundial. Por ello, las ciudades de hoy, y sobre todo las «megaciudades», constituyen un complejo multiracial, muy diverso cultural, social y económicamente.

Así lo prueban someros análisis de, por ejemplo, Nueva York, un «meltingpot» de anglosajones varios, judíos, hispanos diversos y negros y amarillos muy distintos (N. Glazer y D.P. Moynihan, 1963) o París, con importantes minorías de norteafricanos, otros mediterráneos europeos, además de eslavos varios (polacos y rusos) y caribeños de estirpe francesa (J. Bastié, 1984). Y no son muy diferentes Buenos Aires, donde conviven, con los criollos, españoles, italianos, judíos y germanos, y la mayor parte de las grandes ciudades iberoamericanas, en las que, al menos, la complejidad de su origen ibérico, amerindio y africano es evidente.

En todos los casos, en mayor o menor medida, el mestizaje es el rasgo más común y con mayor futuro de las ciudades, especialmente de las «grandes ciudades» que hoy dominan la Tierra y determinan su «globalización».

La diversidad de origen - y de manera de ser - favorece que estos varios colectivos que forman hoy la ciudad, tiendan a unirse y aislarse - espontánea o imperativamente - en espacios bien definidos étnica y socialmente y en los que una economía muy controlada y también matizada por las nuevas tecnologías y su creciente y específica jerarquización laboral, tiene una intervención precisa e impuesta.

La formación de enclaves etnoculturales, de auténticos «ghettos» humanos cerrados y aislados, es su consecuencia más inmediata y uno de los elementos más significativos, por su segregación y la violencia que a veces se deriva de la ciudad actual.

Los «riots» que, por ejemplo, han afectado hasta la destrucción de los mismos espacios segregados y la intervención militar a muchas ciudades de los Estados Unidos - recuérdense los sucesos de Los Angeles en 1992 o de Cincinnati en 2001 -, son uno de sus frutos más concretos.

Sin olvido, como más perma-

nente, de la distancia más mental que física que separa a unos «ghettos», los más pobres, y peor acondicionados, los más numerosos, y casi siempre emplazados en las áreas centrales urbanas, de los otros, los más favorecidos en cuanto a riqueza y poder, a menudo «encerrados» tras nuevas «murallas» de cemento, hierro y electricidad, con puertas enrejadas y guardias armados, que dominan a menudo las periferias urbanas.

Una distancia que implica profundos contrastes físicos y sociales. Frente a las ríseñas y confortables áreas residenciales de las clases pudientes, minoritarias, los arrabales superpoblados, sucios y mal acondicionados de «favelas», «chabolas», «villas miseria», que manchan la periferia urbana o deterioran los centros históricos. Y de lo que resulta la percepción de una «topografía del miedo» más o menos desarrollada en la generalidad de las «megaciudades».

Así ha nacido lo que Castells ha denominado, inmersa en su *Informational City* (1991), la «ciudad dual»; dual formalmente pero sobre todo laboral y socialmente, y también espacial. Aún siendo fundamental la creciente disparidad regional de los nuevos procesos de crecimiento y declive socioeconómicos, probablemente «la más significativa expresión espacial de la reestructuración del trabajo está teniendo lugar en las grandes áreas metropolitanas como Nueva York y Los Angeles» (Castells, 1991, 203).

En general, la sociedad urbana tiende hoy a diferenciarse en dos colectivos enfrentados y contrapuestos. Uno, minoritario en volumen y caracterizado por sus elevados ingresos, su control de la vida económica y su poder político, ofrece una cierta homogeneidad en origen y en desarrollo cultural.

El segundo, una mayoría creciente en volumen y en claro declive económico y político, se caracteriza por su muy varia procedencia étnica y su pobre significado social. En definitiva, están naciendo de manera acelerada unas clases bajas típicamente ciudadanas.

Añaden complejidad a esta emergente estructura urbana tres fenómenos muy interrelacionados. Primero, la reducción de los índices de participación de la fuerza laboral definida oficialmente, fruto del exceso de población empleada en las actividades formales. Después, la explosión de una economía «sumergida», resultado de actividades no reguladas frente a otras bien controladas gubernativamente.

Finalmente, la proliferación de una economía ilegal o criminal particularmente relacionada con el tráfico de drogas y la prostitución, y que constituye el fundamento del empleo de una parte creciente de los jóvenes de las minorías étnicas.

En consecuencia, en la ciudad «postindustrial», algunas de las ventajas del viejo urbanismo, como centro cultural, científico y

económico, se han visto superadas y minusvaloradas a una vez alcanzado cierto umbral de población por el crecimiento urbano acelerado y, sobre todo, al introducirse determinadas nuevas pautas de comportamiento individual y colectivo.

Con el añadido de algunos de los efectos más importantes y destructivos, aunque no los únicos, del creciente desarrollo socioeconómico que está afectando a la Humanidad, como el efecto «invernadero» a que está sometida la Tierra y la destrucción de la capa de ozono a que está sometida su cobertura atmosférica.

Aparte, el creciente y peligroso impacto a que están siendo sometidos espacios naturales tan modélicos como el Amazonas, el Congo y el Caribe.

Todo lo cual constituye una de las causas, no única por descontado, de «Nuestro (problemático) Futuro Común» y de la exigencia de un «desarrollo sostenible» ya planteado pero todavía no muy atendido (G.H. Brundtland, 1992)

5. A manera de conclusión

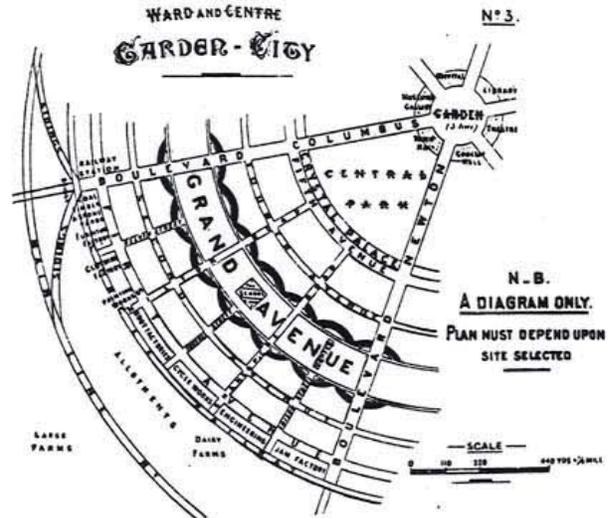
La nueva urbe constituye, en fin, un complejo espacio ciudadano diferenciado y especializado funcional y socialmente y, en cierta forma, producido y sometido a una nueva forma de cultura regida por las novísimas tecnologías punta, en concreto las relacionadas con los flujos inmateriales y el proceso informático (Milton Santos, 1996).

Pero con el inconveniente de la extensión y generalización de un talante y un comportamiento singular y colectivo derivados del dominio de los grandes números, de la sobrevaloración de lo económico y de un exacerbado individualismo y tribalismo corporativista fruto de la competencia casi enfermiza, el aislamiento egoísta y la insolidaridad acelerada dominantes en la sociedad actual y, más aún, en los ámbitos urbanos.

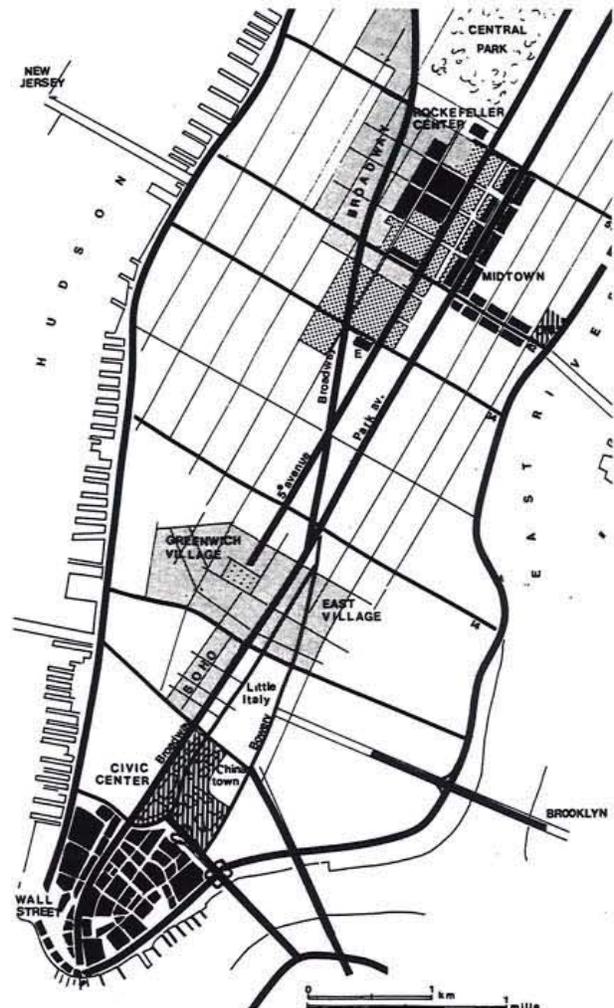
Sin embargo, «sería ingenuo pensar, afirma Emrys Jones (1992, 309), que la «metrópolis» es o enteramente buena o enteramente mala. Nunca es más que la expresión de la sociedad que la origina, aunque la íntima yuxtaposición de todas sus cualidades ahonde ciertamente el contraste entre lo mejor de la sociedad y lo peor. Es la ambivalencia la que levanta apasionados sentimientos a favor o en contra».

La ciudad es la expresión última y mejor definida de la historia de la Humanidad. O como también se ha dicho, constituye el apogeo de la civilización. Y quizás incluso del progreso.

En fin, no puede ni debe olvidarse que «Hay mucho que amar y admirar en una gran ciudad. Es el hogar de los más elevados logros del hombre en el arte, la literatura y la ciencia: la fuente de la que han manado las fuerzas de la libertad y la emancipación. Es el lugar donde el espíritu del humanismo y la democracia han crecido y florecido, donde la búsqueda del hombre en pro del conocimiento y la justicia ha sido perseguida con la mayor constancia y



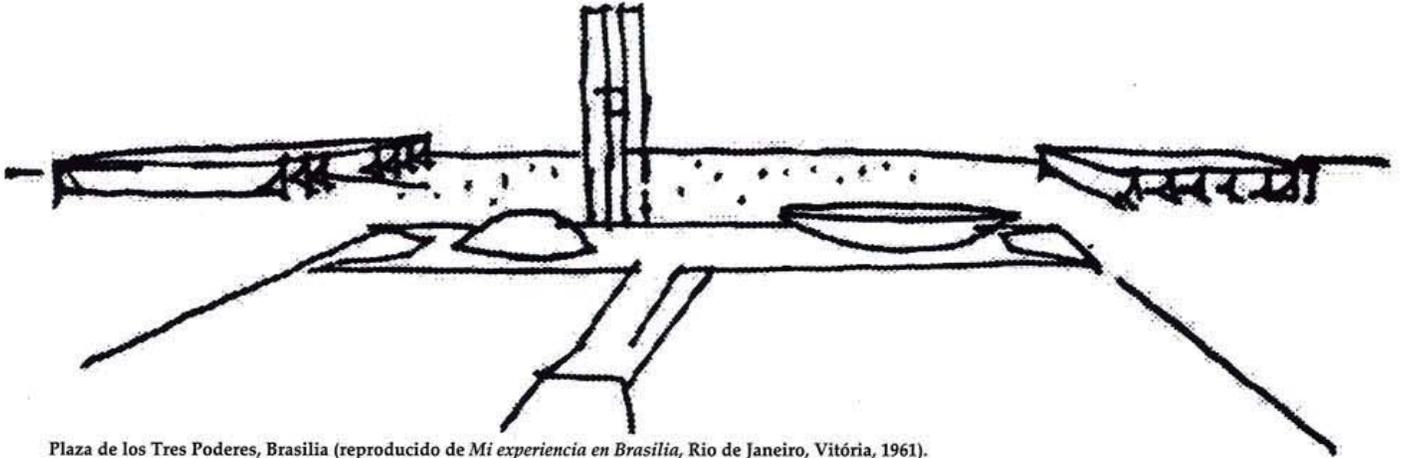
Ebenezer Howard: Esquema de la Ciudad Jardín.



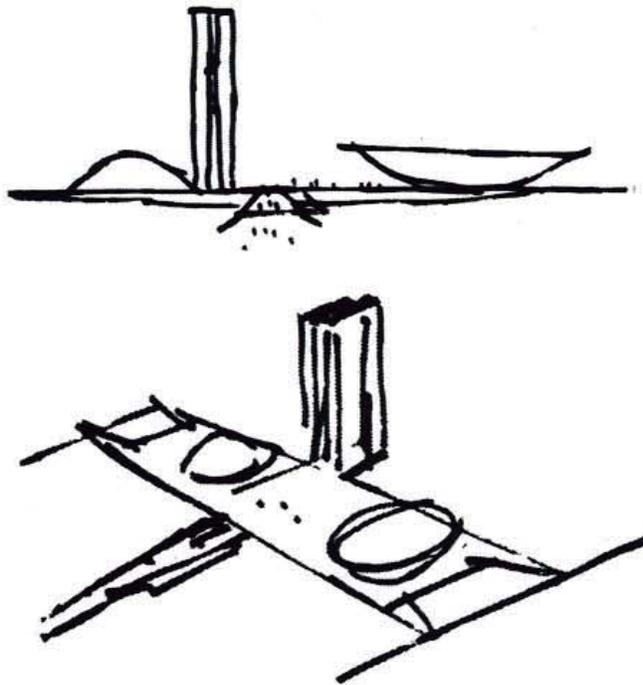
Áreas funcionales y vías de comunicación de Manhattan, Nueva York.

donde la Verdad se reveló con la mayor lealtad y audacia» (Robson y Regan, 1972, 127).

Si a todo ello se pudiera agregar una «habitabilidad» abierta a todos los urbanitas sin limitación de origen, clase y riqueza, qué más se pudiera pedir. Se habría llegado a la utopía. Pero ¿es eso posible?



Plaza de los Tres Poderes, Brasilia (reproducido de *Mi experiencia en Brasilia*, Rio de Janeiro, Vitória, 1961).



Edificio del Congreso Nacional, Brasilia (reproducido de Niemeyer, Bolmont-Sur-Lausanne, 1977).

BIBLIOGRAFIA

BASTIE, J. (1984). - Géographie du Grand Paris. Col. Géographie, Masson, 208 págs.
 BOSQUE MAUREL, J. (1992). - «Crecimiento demográfico, revolución urbana y nuevas tecnologías», en GRISOLIA, S., *En el umbral del tercer milenio*, Madrid, Exposición Universal Sevilla 1992, pp. 321-328.
 BOSQUE MAUREL, J. y FERRER RODRIGUEZ, A. (1999). - Granada. La tierra y sus hombres. Monográfica Tierras del Sur, 22. Granada, Publicaciones de la Universidad, 669 págs.
 BOSQUE MAUREL, J. (2000). - «Ciudad y globalización». *Anales Geografía Universidad Complutense*, 20, pp. 33-48.
 BRUNDTLAND, G.H. (Direct.) (1992). - *Nuestro Futuro Común*. Comisión Mundial del Medio Ambiente y del Desarrollo. Madrid, Alianza Editorial, 460 págs.
 CARRERAS I VERDAGUER, C. (Direct.) (1993). -

Geografía dels Països Catalans. 4. Les Ciutats. Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 373 págs.
 CASAR PINAZO, J. y otros (1989). - *Claves para conocer la ciudad*. Madrid, Akal, 190 págs.
 CASTELLS, M. (1991). - *The Informational City*. Information, Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process. Oxford, Basil Blackwell, 402 págs. Edición en español, *La ciudad informacional*, Madrid, Alianza Editorial, 1995, 410 págs.
 CATER, P. y JONES, I. (1987). - *A Social Geography. The great issues of the city*. Londres, 300 págs.
 CLAVAL, P. (1981). - *La logique des villes*. Paris, Litec, 633 págs.
 CHALINE, Cl. (1968). - *Les Grandes Villes du Monde*. Londres, La Documentation française. Notes et Etudes Documentaires, 3.466. Paris, 64 págs.
 CHILDE, G. (1965). - *Los orígenes de la civilización*. México, Fondo de Cultura Econó-

ca, 200 págs.
 DAVIS, K. (Edit.) (1975). - *Cities. Their origin, growth and Human Impact*. San Francisco y London, Scientific American Inc. Trad. castellana, *La ciudad. Su origen, crecimiento e impacto en el hombre*. Madrid, H. Blume Ediciones, 341 págs.
 DOGAN, M. y KASARDA, J.D. (1988). - *The Metropolitan Era. I. A World of Giant Cities. II. Mega-Cities*. Newbury Park, California
 DOXIADIS, C.A. (1968). - *Ekistics: an Introduction to the Study of Settlement*. Londres
 ENGELS, F. (1845). - *Die Lage der arbeitenden Klasse in England, 1845*. Trad. castellana, *El problema de la vivienda y las grandes ciudades*, Barcelona, Gustavo Gili, 1974
 ESTEBANEZ ALVAREZ, J. (1989). - *Las Ciudades. Morfología y estructura*, en PUYOL, R. *Geografía de España*. 13. Madrid, Síntesis, 192 págs.
 ESTEBANEZ ALVAREZ, J. (Edit.) (1990). - *Madrid, presente y futuro*. Madrid, Akal Universitaria, 264 págs.
 FERNANDEZ DURAN, R. (1993). - *La explosión del desorden. La metrópoli como espacio de la crisis global*. Madrid, Edit. Fundamentos, 412 págs.
 GLAZAR, N. y MOYNIHAN, D.P. (1963). - *Beyond the melting pot*. Cambridge (Massa.), The M.I.T. Press, 360 págs.
 GOTTMANN, J. (1961). - *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. Cambridge-London, The Milt Press, 810 págs.
 GOYCOOLEA PRADO, R. (1995). - «La ciudad circular: ¿mito o realidad?». *Anales Geografía Universidad Complutense*, 14, pp. 33-51.
 HALL, P. (1966). - *The World Cities*. London, World University Press. Trad. española, *Las grandes ciudades y sus problemas*. Madrid, Guadarrama, 1965, 256 págs.
 HALL, P. (1988). - *Cities of Tomorrow*. Cambridge, Basil Blackwell, 473 págs. Edición en español *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Colección «La Estrella Polar». Madrid, Ediciones del Serbal, 1996, 494 págs.
 JACOBS, J. (1962). - *The Death and Life of Great American Cities*. Londres, Cape, 458 págs. Trad. española, *Vida y muerte de las grandes ciudades americanas*. Barcelona, 1966, 400 págs.
 JENCKS, C. y PETERSON, P.E. (Edits.) (1991). - *The Urban Underclass*. Washington, D.C., The Brookings Institution, 490 págs.
 JONES, Emrys (1990). - *Metropolis. The World's Great Cities*. Oxford University Press. Trad. española, *Metrópolis. Las grandes ciudades del mundo*. Madrid, Alianza Editorial, 1992, 333 págs.
 LE CORBUSIER (1957). - *La Charte d'Atenas*. Col. *Forces vivas*. Paris, Editions de Minuit. Trad. española, *Principios de Urbanismo*. Barcelona, Ariel, 1971, 154 págs.
 MENDEZ, R. (1997). - *Geografía económica. La lógica espacial del capitalismo dual*. Ariel Geografía. Barcelona, Ariel, 384 págs.
 MUMFORD, L. (1966). - *La ciudad en la Historia*. 2 vols. Buenos Aires, Edit. Infinito.
 NACIONES UNIDAS (1992 y 2000). - *Informes sobre el Estado de la Población Mundial*. New York, Fondo de Población de las Naciones Unidas (FNUAP), 80 y 76 págs.

PAVIANI, A. (Coord.) (1985). - *Brasilia. Espaço urbano em questao*. Sao Paulo, Projeto Editores, 258 págs.
 REITSMA, H.A. y KLEINPENNING, J.M.G. (1985). - *The Third World in perspective*. Assen/Maastricht, Van Gorkum, 420 págs.
 ROBSON, W. y REGAN D. (Edits.) (1972). - *Great Cities*. London.
 ROSENAU, H. (1983). - *The Ideal City. Its Architectural Evolution in Europe*. London. Trad. española *La ciudad ideal. Su evolución arquitectónica en Europa*. Madrid, Alianza Editorial, 1986, 197 págs.
 SANTOS, Milton (1993). - «Los espacios de la globalización». *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 13, pp. 69-77.
 SANTOS, Milton (1994). - *Técnica Espaço Tempo. Globalização e meio técnico-científico informacional*. Sao Paulo, Editora Hucitec, 190 págs.
 SANTOS, Milton (1996). - *A Natureza do Espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. Sao Paulo, Editora Hucitec, 308 págs. Edición española, *La Naturaleza del Espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Ariel Geografía. Barcelona, Editorial Ariel, 348 págs.
 SEGUINOT BARBOSA, J. (1994). - *San Juan, Puerto Rico: la ciudad al margen de la bahía. Una visión geocológica y jurídica*. San Juan, Puerto Rico, Editorial Geo, 142 págs.
 SJOBERG, G. (1960). - *The Preindustrial City. Past and Present*. Glencoe, The Free Press, VII-353 págs.
 SMITH, M.P. y FEAGIN, J.R. (Edit.) (1987). - *The Capitalist City. Global Restructuring and Community Politics*. Oxford, Basil Blackwell, 393 págs.
 TERAN, F. de (1969). - *Ciudad y urbanismo en el mundo actual*. Madrid, Blume Ediciones, 600 págs.
 TERAN, F. de (Editor) (1989). - *La Ciudad Hispanoamericana. El Sueño de un Orden*. Madrid, CEHOPU, 302 págs.
 TERAN, M. de (1982). - «La ciudad como forma de ocupación del suelo y de organización del espacio», en J.BOSQUE MAUREL, *Pensamiento geográfico y espacio regional en España*. Varía geográfica, Madrid, Editorial de la Universidad Complutense, pp. 187-199.
 TOYNBEE, A.J. (1970). - *Cities on the Move*. Oxford University Press. Trad. española, *Ciudades en marcha*. Madrid, Alianza Editorial, 1973, 296 págs.
 WALLERSTEIN, I. (1984). - *The Politics of the World-Economy*. New York, Cambridge University Press, 191 págs.
 WIRTH, L. (1938). - «Urbanism as a way of life». *American Journal of Sociology*, 44, pp. 1-24. Traducción española (1962). *El urbanismo como modo de vida*. Buenos Aires, Ediciones 3, 1962, 20 págs.
 ZARATE MARTIN, A. (1991). - *El Espacio Interior de la Ciudad*. Col. *Espacios - Sociudades*, 12. Madrid, Síntesis, 253 págs.