

El proceso de urbanización

Cuando alguien nos habla de ciudad, no parece raro que, inmediatamente, la asociemos a grandes aglomeraciones de población y, a su vez, con la contaminación, la congestión, grandes edificios, administración pública, centros comerciales y un largo etcétera. Elementos que muchas veces tiene un carácter más bien negativo. Curiosa connotación, puesto que aquellos que hemos estudiado la historia de la humanidad hemos podido observar que la ciudad aparece, hasta los inicios de la Edad Contemporánea, como un elemento enriquecedor de las sociedades en su avance técnico. Muchos expertos, además, afirman que el proceso urbanístico en los países en vías de desarrollo ha sido y es fundamental para impulsar mejoras de la calidad de vida para buena parte de la población de estos. En realidad, lo que parece una paradoja no lo es tanto.

Las sociedades contemporáneas continúan, más que nunca, en un proceso de urbanización complejo de estudiar –bien sabe esto la Geografía, que ha convertido a la ciudad en un amplio campo de estudio desde principios del siglo XX-, tanto como determinar qué es una ciudad, tema que abordaremos después de trazar la evolución del proceso urbanístico desde su más remotos orígenes hasta la actualidad. El problema también radica en que el proceso de urbanización no se reduce únicamente al crecimiento y evolución urbana, es decir, de la ciudad, sino que este también es un proceso social de cambio.

No es para menos la importancia de este tema si observamos las cifras mundiales de población urbana y la propia evolución en los dos últimos siglos. En 1800, según cálculos estimados, únicamente un 3% de la población vivía en ciudades. En 1900, después de un siglo de intensa industrialización, los habitantes urbanos eran un 13%. En 1960, un 27%. En 1980, el 33%.

En la primera década del siglo XXI, más de la mitad de la población mundial, según las Naciones Unidas, ha pasado a residir en áreas urbanas a una velocidad vertiginosa. En el año 2000, era el 47% de los humanos, mientras que una década después, en el año 2011, se encontraba en el 52%. El porcentaje es mayor en los países más desarrollados, en donde el 77% de la población es urbana, mientras que en los países menos desarrollados es de un 46%. En general, en todos los países se ha elevado la tasa y, en el futuro, será precisamente los países que hasta ahora se están considerando en vías de desarrollo los que aumentaran este tipo de población, mientras que la de los países desarrollados, que seguirá creciendo, se ralentizará –lo que no implica que disminuya, ni mucho menos-.

La evolución de la ciudad: del neolítico a la Edad Moderna

La aceleración del proceso de urbanización corresponde a la época contemporánea, pero el proceso en sí es tan antaño como las propias civilizaciones. Nadie puede dudar de que una gran parte de las ciudades se crearon hace milenios –en concreto las europeas-, lo que convierte a estas en grandes monumentos que recuerdan a través de sus construcciones o restos arqueológicos la propia evolución de las mismas. Bien sabemos esto en España y buena parte de la cuenca del Mediterráneo, cuyas principales ciudades, en su mayoría, se remontan precisamente a época romana o griega.

El arranque del proceso urbanizador se puede remontar hasta el Neolítico, momento en que las sociedades descubren la agricultura y la ganadería, y, por tanto, la necesidad de asentamientos fijos. Así, estos asentamientos, muchos de los cuales no perduraron a lo largo del tiempo, fueron creciendo, tanto en número como en población, hasta que finalmente la complejidad y amplia población permiten hablar del nacimiento de la ciudad. Antes del tercer milenio antes de la Era, en Egipto y Próximo Oriente ya existían grandes ciudades. El mismo proceso ocurrió en otras zonas del planeta, en concreto en las tierras del Mediterráneo, ya

sea por influencia de las zonas comentadas anteriormente o por un desarrollo paralelo o, incluso, por ambas a la vez –no entraremos ahora en estas teorías-.

La necesidad de especialización de la población en pro de unas producciones mayores provocó que en los núcleos de población se instalara toda una serie de población que ya no se dedica a la agricultura o a la ganadería de forma única, sino que lo hacen en diversos trabajos que permiten a unos y otros, mediante el intercambio, sobrevivir –la ciudad se vincula así a la producción artesanal-. Esto no implica, claramente, que buena parte de los habitantes de estas ciudades, de hecho hasta el siglo XIX, mantengan como actividad la agricultura-. Surgen, además, los poderes que organizan estos centros y el territorio que las rodea.

Se considera que fue la civilización clásica, Grecia y Roma, la que sentó las bases del sistema urbano europeo. Ambos eran mundos urbanos y fundaron a lo largo del Mediterráneo una amplia cantidad de ciudades –especialmente Roma- que vertebraron el territorio. Las nuevas ciudades poseían planificación de su urbanismo, leyes, órganos de gobierno, monumentos públicos, concentraban la economía de la zona, gestionaban el territorio, y todas ellas conformaban un amplio entramado de comunicaciones.

El retroceso de las ciudades, en cualquier caso, se comenzó a dar en el siglo III d.C., y con el final del Imperio romano muchas desaparecieron o redujeron su población, y surgieron núcleos rurales dispersos. Se entiende que para que una ciudad sobreviva requiere de una capacidad para abastecerse; de esta manera, una vez roto el comercio por diversas razones, los habitantes de la ciudad no podían seguir sobreviviendo. Un buen ejemplo suele ser Roma, que, de haber llegado al millón de habitantes, quedó con una población de 20.000 al inicio de la Edad Media. Así, la Alta Edad Media fue, ante todo, un mundo totalmente rural en donde las ciudades que sobrevivieron lo hicieron con una población muy reducida. Debemos exceptuar, en todo caso, a las tierras islámicas, en donde la ciudad experimentó de nuevo un gran auge al darse las circunstancias necesarias.

Cuando el comercio se volvió a reactivar en el siglo XI en Europa, las ciudades volvieron a ser el centro de este y a crecer de nuevo, en concreto durante la Edad Moderna. Precisamente fue en estas ciudades, la mayoría de ellas libres, es decir, no pertenecientes a la jurisdicción de ninguno de los señoríos feudales, donde aparecerá un grupo social de hombres libres frente a los vasallos de los feudos, compuesto por artesanos, comerciantes, mercaderes y burguesía en general. Estas se convirtieron, de nuevo, en los centros del comercio y la economía. No debemos olvidar, tampoco, que estas fueron siempre sedes de las monarquías y los poderes eclesiásticos.

No obstante, el porcentaje de población que vivía en ciudades era muy reducido en unas economías en donde la agricultura ocupaba un alto porcentaje de la población.

Las morfologías de estas ciudades, y estamos hablando ante todo de Europa, se caracterizaban por un plano irregular. Las ciudades romanas construidas ex novo presentaban un plano regular u octogonal, con calles perpendiculares y paralelas, pero, a lo largo del medievo, estos planos comienzan a difuminarse como consecuencia de la destrucción y construcción de edificios sobre el mismo terreno. Las ampliaciones del casco urbano, como los arrabales que se van adosando a las antiguas murallas o en torno a los cascos de origen romano fueron totalmente irregulares en la mayoría de los casos. De cualquier modo, de nuevo toda la ciudad quedaba englobada dentro de un nuevo perímetro amurallado. Así, es usual que, hasta el siglo XVIII, la definición de la ciudad fuera la de un recinto acotado por murallas.

El Renacimiento comportó un intento por recuperar el orden urbano, aunque en realidad de forma limitada. Únicamente en algunas ciudades se construyeron nuevos barrios que denotaban la regularidad de las calles, en especial las plazas, en donde se construyeron los ayuntamientos y edificios públicos de acuerdo a la arquitectura de la época. También en ese momento se llenaron de palacios construidos por mercaderes y prestamistas, así como la nobleza que abandonó a lo largo de estos siglos de la Edad Moderna sus castillos

medievales y buscó en la ciudad un nuevo estilo de vida al amparo de la cultura que se genera en esta gracias al Renacimiento.

El barroco y la ilustración, por su parte, intentó el embellecimiento de las ciudades: se levantaron monumentos y edificios tanto religiosos como civiles, se crearon grandes espacios ajardinados y se establecieron servicios como hospitales y hospicios.

Debemos hacer mención, por otra parte, que no todas las ciudades del planeta poseen un pasado tan longevo. Las ciudades de Sudamérica, por ejemplo, tienen su origen en las décadas siguientes al descubrimiento de América, pero presentan cascos históricos planificados. Algo muy similar a las ciudades del continente africano, que tienen su origen en la época colonial, es decir, el siglo XIX o, en su caso, anteriores. China y Japón, por su parte, al ser imperios milenarios poseían ya una red urbana propia.

La ciudad industrial: del proceso de aglomeración a la suburbanización

No fue hasta finales del siglo XVIII cuando se comienza a denotar que la población urbana aumenta. Esto se debe al comienzo de la Revolución industrial. Las fábricas se instalaron en las periferias de las ciudades ya existentes, de tal forma que se puede decir que la industria fue el principal factor de desarrollo del proceso urbanístico, frente a otros factores, que también veremos, como el de las funciones administrativas, religiosas y culturales que puede ejercer una determinada ciudad, que también son un foco de atracción de población.

No obstante, no todas las ciudades se industrializaron o no lo hicieron con la misma intensidad. Las ciudades que prontamente sufrieron un proceso industrial fueron las que más población ganaron, y algunas de ellas eran las urbes más pobladas del planeta en las primeras décadas del siglo XX: París, Londres, Berlín, Nueva York, Chicago, Filadelfia, Manchester, San Petersburgo y Tokio. Otras que habían sido importantes centros comerciales y que no lograron establecer una importante industria perdieron vitalidad en relación a las primeras. Fue el caso de Sevilla, Nápoles, Amberes, Lisboa, Palermo, Ámsterdam, entre otras muchas. No se quiere decir con esto, claramente, que con el paso del tiempo no se establecieron en ellas industrias, especialmente cuando los sectores industriales se diversificaron.

Que fueran en las ciudades en donde se instaló la industria fue porque en ella estaban los recursos financieros. Pero que no fuera en todas se debe a que las primeras industrias se implantaron en las ciudades en donde existía recursos para hacer funcionar los ingenios mecánicos, entre ellos agua y carbón, en especial cuando se creó en 1776 la máquina de vapor, así como otros recursos mineros como el hierro. Del mismo modo, el acceso a los mercados era fundamental, por lo que era necesario que estas ciudades contaran con puertos o buenas comunicaciones que las conectaran a los principales itinerarios comerciales.

Algunas ciudades, en cualquier caso, pudieron desarrollarse al amparo de la minería, que aunque no es una actividad industrial, esta se incrementó ante la demanda de las industrias. Del mismo modo, otras se convirtieron en centros de comunicaciones, lo que acrecentó también su población.

A partir de 1870, el inicio de la Segunda Revolución industrial permitió prescindir en muchos casos de estos factores de industrialización, así que otras ciudades comenzaron también a tener cierto desarrollo industrial, especialmente cuando la electricidad comenzó a sustituir al carbón.

La ciudad, en cualquier caso, crecía en población y, por tanto, se expandió por el territorio circundante. Desbordaba las antiguas murallas medievales y el perímetro urbana invade las zonas hasta ahora rurales. Las industrias se instalaron en las periferias de las ciudades, pero junto a estas industrias se establecieron las residencias de los obreros que se habían trasladado a la ciudad. Surgían, de esta manera, una serie de barrios periféricos, en muchos casos sin ningún tipo de unión y continuidad. No poseían ningún tipo de infraestructuras para

el saneamiento ni tampoco una regulación urbanística –de hecho, estos elementos también eran desconocidos en los propios centros de las ciudades-. En ocasiones estos barrios aparecían a lo largo de las vías de comunicación que salían desde la ciudad, lugar donde, por otra parte, se habían instalado de igual modo la industria.

La ciudad comenzó a ser entendida como densidad de población y mortalidad. En concreto la salud de estas comienza a ser de gran importancia debido a epidemias como el cólera que se hicieron usuales a lo largo del siglo XIX, ya que tanto los barrios obreros como el centro de la ciudad poseían amplias densidades de población –esto hacía que las enfermedades se extendieran con mayor facilidad-. No es extraño que la ciudad comenzara a tomar un cariz negativo, mientras que el campo se idealizaba.

Las ciudades debieron tomar medidas para prevenir este tipo de enfermedades. Se realizaron canalizaciones para la expulsión de las aguas residuales y las calles se pavimentaron. Se dieron ordenanzas diversas en este mismo sentido, entre ellas las prohibiciones de enterramientos dentro de la ciudad y la habilitación de cementerios en las afueras. También con este fin se abrieron grandes avenidas, puesto que se consideraba que el movimiento de aire a través de ellas era saludable y las construcciones se dotaron de grandes ventanales.

La apertura de las grandes avenidas fue un elemento que no solo perseguía la ventilación de la ciudad, sino también la ordenación de las mismas. En muchas ciudades como Londres, aunque especialmente se dio en ciudades francesas e italianas, lo que se hizo fue la de reordenar el plano urbano siguiendo los modelos que el barón Haussmann había diseñado para París. Este rasgó el tejido urbano del casco histórico parisino para crear grandes avenidas –Boulevard- jalonadas de majestuosos edificios, así como la creación de grandes plazas que unían estas avenidas. Estas avenidas, además, permitían conectar el centro con la periferia, especialmente con los municipios que se habían integrado al propio París en su expansión y, permitían también diseñar un crecimiento más lógico de la ciudad en el futuro.

En otros lugares se siguieron parámetros como los de Haussmann, en concreto los sistemas de grandes avenidas y plazas. En España, más que una remodelación de los centros históricos, lo que se hicieron fueron ensanches para el asentamiento de la burguesía y clases acomodadas en general. Así, estos ensanches abarcaban dimensiones mucho más grandes que la de los propios centros históricos de la ciudad. Estos poseían planos regulares y octogonales, y para facilitar la movilidad por ellos se crearon grandes avenidas transversales. La gran vía madrileña, en cualquier caso, supone una reorganización del casco urbano siguiendo el modelo de Haussmann.

Las ciudades anglosajonas de América son también un buen ejemplo de planificación, las cuales no presentaban prácticamente el inconveniente de contar con entramados irregulares debido a la juventud de las mismas y que nacieron de una forma u otra con una planificación regular como es el caso de Washington y Nueva York. En el caso de la primera prepondera más bien la estética, en un movimiento conocido como City Beautiful Movement, el cual siguieron otras ciudades como Chicago y San Francisco.

En estas remodelaciones y ensanches se tendía a realizar una arquitectura elevada, un gran ejemplo desde luego es Nueva York, aunque claramente en la mayoría de las ciudades de Europa estos eran mucho más modestos. De cualquier manera, aparecieron en estos nuevos sectores de la ciudad edificios destinados a albergar sedes de bancos y empresas, pues estas últimas dividieron la localización: la producción, que se realizaba en la periferia, y la dirección y oficinas, que se trasladaba al centro de las ciudades.

La amplia población y crecimiento de las mismas hizo necesario cada vez más que las ciudades se dotaran de planes estratégicos de ordenación, ampliación y comunicación del territorio urbano, aunque es cierto que esto, al igual que todo el proceso que estamos viendo, depende de cada ciudad y país. Muchas ciudades únicamente realizaron planes parciales y dejaron a los barrios obreros que siguieran expandiéndose y surgiendo sin ningún tipo de regulación. No faltaron, desde luego, las iniciativas para dotar a los obreros de zonas saludables para habitar, tales como las llamadas ciudad-jardín y que llegaron a realizarse en

ciertos lugares como Inglaterra. Allí se construyeron varias de estas ciudades con el fin de descongestionar otras ciudades como Londres. Estas ciudades se basaban en un equilibrio entre la zona habitada y la industria, y rodeadas por extensas zonas verdes.

En cualquier caso, la necesidad de dotar de una infraestructura de comunicaciones a la ciudad fue patente y no faltaron los particulares que vieron negocio en este hecho. Así, se comenzaron a tender los primeros transportes colectivos tales como el tranvía y, más adelante, el metro, que conectaban los diversos sectores de la ciudad. También las comunicaciones terrestres entre las ciudades se incrementaron gracias al ferrocarril. Con la invención del vehículo, se dio paso a la construcción de carreteras con el mismo fin a principios del siglo XX. Estos, al mismo tiempo, incrementaron la movilidad por la ciudad y la capacidad de crecimiento de la misma. Conforme el vehículo fue asequible para buena parte de la población, ya no se hacía necesario residir cerca de los lugares de trabajo.

Después de la Segunda Guerra Mundial —e incluso antes de la misma—, la industria se aceleró y con ello las ciudades, en donde la población crecía al dedicarse cada vez más al sector industrial, al tiempo que los servicios que estos requerían generaban, del mismo modo, empleos en las ciudades. Un claro elemento fue en España, que comenzó una amplia emigración de las zonas rurales a la ciudad en donde existían muchas más oportunidades para prosperar.

Para aquel entonces, la antigua periferia industrial fue poblándose cada vez más y ante la necesidad de albergar a una cada vez mayor población se empezaron a construir los grandes bloques de apartamentos. Estas zonas aumentaron su valor y acabaron convirtiéndose en los lugares en donde residían las clases medias. Las industrias abandonaron estas zonas —principalmente porque el espacio era cada vez más escaso para las nuevas infraestructuras que requerían— y se desplazaron a una periferia más lejana, con polígonos adaptados para estas. Del mismo modo, la llegada de nueva población a la ciudad hizo también que la ciudad creciera todavía más y que se construyeran nuevas barriadas en esta nueva periferia.

No solo la nueva periferia fue ocupada por las gentes procedentes de las zonas rurales. Muchos sectores de la misma se destinaron a zonas periurbanas dedicadas al ocio, como centros comerciales. También debemos hacer mención al surgimiento en las periferias de sectores totalmente deprimidos que, en ocasiones, escapan a la propia regulación urbana de los Ayuntamientos y que tienen, más bien, un carácter chabolista.

Del mismo modo, se crearon otras zonas residenciales para las clases medias y altas. Estos comenzaron a abandonar, en un proceso que todavía hoy se mantiene, los centros de las ciudades, y se trasladaron a estas periferias en donde muchas veces se trata de urbanizaciones de lujo en donde prima las zonas ajardinadas y las casas unifamiliares, que toman, en muchos casos, la idea de la ciudad-jardín y que tuvieron desde los años treinta una amplia difusión en Estados Unidos, así como en Inglaterra, lo que era una especie de vuelta al campo. En España, en cambio, el fenómeno ha sido mucho más reciente. En cualquier caso, el abandono del centro de las ciudades es también un fenómeno típico de la ciudad postindustrial como veremos a continuación.

El abandono de la antigua burguesía de las zonas centrales de las ciudades y de las clases medias inició un proceso de suburbanización. Dicho de otra manera, el núcleo central de la ciudad que había sido el que más había crecido en población en el pasado, comenzó a perderla. De esta forma, los centros quedan sin población que viviera en ellos. Unos sectores quedan poblados de clase baja, deprimidos y deteriorados, y otros se especializan en sectores terciarios como negocios y comercio, que únicamente cobran vida durante las horas del día. Este último es el Central Business Distric (CBS) o Distrito Central de Negocios.

La corona periférica es, por tanto, la que crece. En este proceso de crecimiento, se crean las áreas metropolitanas, pues al ser el crecimiento de la ciudad central tan amplio acaba por englobar a otra serie de municipios de su entorno, que en muchas ocasiones acaban por estar administrativamente bajo dominio de la ciudad central. Así, en esta área se encuentra una ciudad importante que actúa como ciudad central cuya actividad económica se proyecta

hacia el exterior. Mientras la ciudad central proporciona empleo y servicios a la población del área, el resto se convierte en lugares de residencia, en donde, claramente, también se instalan industrias y servicios, aunque de rango inferior. Madrid y Barcelona son dos grandes ejemplos en España. El término, en cualquier caso puede tener diferentes sentidos de unos países a otros.

En este amplio proceso de crecimiento, dos áreas urbanas pueden llegar a unirse, lo que produce una conurbación, en donde cada ciudad central sigue manteniendo su independencia como sucede en Málaga y Marbella. Mayor ejemplo es la región Rin-Ruhr que une de forma continuada ciudades como Colonia, Bonn, Düsseldorf y otras tantas ciudades menores.

La ciudad postindustrial

A partir de 1975, la crisis económica que se produjo, que afectó a las industrias y en concreto a la de los sectores más maduros, dio lugar a una transformación de las ciudades, lo que ha hecho que se hable de ciudad postindustrial. La crisis inició un proceso de desindustrialización de los sectores más maduros, que perdían peso a nivel local y regional, tales como el sector siderúrgico y la industria del automóvil. Por otra parte, las mejoras de la comunicación permitían que todo el proceso de producción no se concentrara en un único lugar, es decir, se producía una relocalización hacia lugares que hasta entonces no habían contado con industrias. De esta manera, cualquier punto del planeta se convertía, en potencia, en lugar susceptible para el establecimiento de industrias. Las nuevas tecnologías, además, permitían deslocalizar muchos servicios, especialmente cuando se generó el uso de internet.

Las áreas urbanas centrales e incluso las áreas metropolitanas fueron abandonadas por muchas industrias, y se repartieron por el territorio, llegando a lugares que hasta entonces tenían carácter rural. Ciudad y producción dejaron hacia 1990 de ser conceptos que iban unidos. Y al mismo tiempo los elementos que hasta ahora se habían considerado como propios de la ciudad se comienzan a encontrar por las zonas que se habían mantenido al margen de la misma. De esta manera, se comenzó a denotar no solo existía una pérdida de población de la ciudad central, sino que las propias áreas metropolitanas bajaban su intensidad de crecimiento en habitantes. Se produce por tanto una desurbanización.

Este último término de ninguna manera significaba la disminución de población urbana, puesto que lo que se produjo fue un traslado de la población de las grandes metrópolis a ciudades de menor rango o a zonas rurales que acabaron por urbanizarse. No parecía extraño que algunos hablaran de la desaparición de la gran metrópoli tanto como aglomeración humana, como centro productivo. Un claro elemento de todo esto es Detroit, una ciudad que ha perdido a más de la mitad de su población al mismo ritmo que perdía la industria automovilística que la sostenía.

Pero, en realidad, exceptuando casos concretos como el que acabamos de mencionar, las grandes metrópolis han seguido siendo centros industriales. Aunque parece paradójico de acuerdo a lo expuesto en los párrafos de arriba, la explicación es sencilla. En primer lugar, las redes de comunicación se habían construido en torno a las metrópolis, por lo que seguían siendo igualmente atractivas para la instalación de nuevas industrias que no tenían nada que ver con la de los sectores tradicionales que son, en definitiva, los que entraron en crisis. En segundo lugar, pese a la dispersión y deslocalización comentada, en la metrópoli queda o se instala el aparato central de toma de decisiones, es decir, las sedes de las industrias, todo el elemento terciario gerencial-decisional, así como las áreas con un nivel de cualificación tecnológica. En el resto del territorio y los núcleos menos importantes, incluidas las que hasta entonces eran zonas rurales, se instalan las factorías menos tecnificadas y el terciario no estratégico. Las medias y pequeñas ciudades han vivido un proceso de crecimiento y zonas hasta entonces rurales se han urbanizado, lo que ha dado lugar a la "urbanización difusa" o "dispersión de la urbanización".

Por otra parte, la deslocalización en el resto del territorio, en muchos casos, no se aleja en demasía de las grandes ciudades o, en su caso, se produce un entramado de comunicaciones lo suficientemente densa como para crear una movilidad intensa entre unas zonas y otras. Además, estas son necesarias puesto que existe una dependencia total de la ciudad central. Una gran parte de la población se desplaza a zonas rurales, en un proceso de reruralización, pero con la capacidad de desplazarse diariamente a trabajar a la ciudad central. Así, la ciudad central crea un hinterland que se conoce como región metropolitana. De nuevo Madrid puede ser un claro ejemplo, en donde a veces se incluye en ella a Toledo y a Guadalajara, de tal forma que salta las propias divisiones administrativas.

A veces se producen amplias zonas con carácter suprarregional en donde se pueden encontrar varias áreas metropolitanas, conurbaciones, regiones urbanas y pequeñas ciudades, lo suficientemente intercomunicadas lo que hace que prácticamente todo el territorio se considere urbano: se las conoce como megalópolis. Así, por ejemplo en España, desde Cartagena hasta la frontera francesa se produce este caso, puesto que queda interconectado todo este territorio, especialmente las áreas metropolitanas de Barcelona, Valencia y Alicante. Prácticamente todo el territorio se encuentra de una forma u otra urbanizado, especialmente la costa.

La región urbana es, por tanto, una amplia área discontinua integrada por ciudades dispersas, una nebulosa urbana, que es lo suficientemente densa como para que todo el territorio posea unas características urbanas.

Las grandes ciudades industriales han perdido el ritmo de crecimiento que tuvieron en el pasado, pero el proceso de urbanización no ha disminuido como bien muestran los datos que se han aportado al principio. No obstante, parece que en la actualidad se está produciendo un nuevo fenómeno, el de reurbanización, de tal forma que los sectores centrales de la ciudad vuelven a ser acondicionados para ser lugares de residencia.

¿Qué es una ciudad?

Determinar lo que es una ciudad y los límites de la misma se ha ido haciendo más complejo con el tiempo. Para este fin existen muchos criterios que se podrían tomar, pero parece que ninguno de ellos se adecua correctamente, especialmente en la actualidad.

Desde que comenzó la industrialización, se entendió la ciudad como oposición a lo rural. De esta manera, el paisaje urbano se convirtió en un criterio para definir la ciudad. En esta última existe un predominio de la creación artificial sobre la naturaleza, mientras que en el medio rural predomina la naturaleza. La ciudad se corresponde con grandes edificios y bloques de viviendas, en lo rural son casas unifamiliares y de poca altura. En cuanto a su economía, la ocupación de la población urbana se basa en la industria y el sector servicios, mientras que los habitantes rurales trabajaban en el sector primario. Socialmente, la estratigrafía social y la movilidad son mayores en la urbe que en el municipio rural. Además, podemos añadir, como veremos más tarde, que la ciudad posee unas funciones y servicios que no se encuentran en la zona rural.

En la actualidad, sin embargo, parece que ya no se puede realizar esta contraposición de una forma tan clara. Definir lo que es la ciudad y establecer los límites entre lo que es una ciudad y no lo es se encuentra hoy en un amplio debate entre los geógrafos. Veamos, por tanto, qué criterios podrían utilizarse para este menester.

Al pensar en una ciudad es normal que consideremos que son aquellos lugares que tienen una amplia población. Desde luego la ciudad siempre había sido entendida como una aglomeración de habitantes superior a la del campo. De hecho, muchos países son los que toman esta variable para considerar qué localidades son ciudades y cuáles no. Es decir, se fija un número de habitantes –que no es igual para todos los países– sin tener en cuenta otras variables. Una cifra que la Geografía suele manejar suelen ser los 100.000 habitantes para considerar que una población es ciudad. Del mismo modo, se suele también usar la

densidad de población como criterio. Pero no parece que ninguno de los dos valga. Primero, porque tendríamos que fijar una cifra mínima, lo que sería aleatorio o subjetivo y, como hemos dicho, cada país fija la suya propia. Además de ello, la ciudad postindustrial se caracteriza por ciudades centrales que prácticamente carecen de población residente allí, así que implicaría que estas ciudades no serían tales, lo que sería totalmente absurdo. Del mismo modo, la densidad de la misma sería muy baja.

En los dos casos anteriores, requeriría que conociéramos los límites de la ciudad y esto parece más bien complejo. Una forma de hacerlo sería tomar los límites administrativos, pero estos son aleatorios o, en su caso, la ciudad los ha desbordado, por lo que no parece que sirva. Una forma que algunos geógrafos han determinado ha sido fijar los límites de acuerdo a la propia densidad, de tal forma que esta se mediría en el centro y, en el momento en que la densidad varía considerablemente, consideraríamos que la ciudad acaba allí. Si este sistema podría haber funcionado a principios del siglo XX, los centros de las ciudades arrojan menos densidad que las zonas periféricas en la actualidad como hemos dicho. Además, muchas ciudades poseen densidades muy bajas de población debido a que en vez de aglomerarse mucha población en un territorio limitado, la ciudad se expande por un amplio territorio.

Otra delimitación de la ciudad se basa en la consideración morfológica, es decir, el espacio construido sin solución de continuidad. Este es un sistema sencillo, pero para el que se han debido dar igualmente parámetros que pueden ser criticados fácilmente. Según el Atlas of European agglomerations, sería una ciudad un espacio construido que no presenta soluciones de continuidad superiores a los 200 metros. Entonces, deberíamos considerar que Central Park no forma parte de Nueva York. De la misma manera, muchas ciudades presentan amplios espacios ajardinados. Además, las dinámicas urbanas integran espacios construidos que no tienen continuidad física entre ellos como hemos visto.

Podríamos hacer una delimitación de acuerdo a áreas funcionales. Estas se basan en dibujar redes de movilidad de personas, mercancías, flujos de información sobre el territorio, y observar la intensidad de las mismas. De tal forma que en donde la intensidad varía, se acota la ciudad. Pero este sistema tampoco es bueno, ya que incluso cada sector de la ciudad tiene su función. No es lo mismo la movilidad laboral que los desplazamientos por compras. De esta forma, las redes únicamente pueden ser tomadas como un elemento más en la definición de la ciudad.

Volviendo a los criterios para definir la ciudad, podríamos tomar como tal la estructura económica. De esta forma, se ha dicho siempre que la ciudad está relacionada con el sector secundario y el terciario. Este criterio sería en principio válido, puesto que, por tanto, al extenderse estos sectores a zonas que eran rurales, podríamos decir que estas zonas se han urbanizado. Pero esto podría ser también falso, puesto que se dan situaciones en que las zonas rurales únicamente viven del turismo rural y, por tanto, es el sector servicios el que prima. Además, incluso en economías agrarias, hoy en día mucha de la población rural se dedica a una actividad terciaria dependiente de la agraria. Otra población de las zonas rurales, en donde se ha producido la ya mencionada reruralización, hace que estas zonas no tengan ningún tipo de estructura económica, más allá de la ocupación de sus habitantes que no trabajan en la zona donde residen. Esto último si consideramos que residen durante todo el año, puesto que en muchas ocasiones se trata de segundas viviendas. Tampoco nos serviría las rentas medias per capita de los habitantes. Si antes las zonas rurales presentaban rentas mucho más bajas que las urbanas, hoy en día existe una homogeneización.

Económicamente solo sería plausible hablar de ciudad si consideramos que la ciudad es un artefacto productivo complejo que, gracias a la acumulación de actividades, permite aumentar la eficiencia y reducir los costes. Pero el problema es que la dispersión de empresas por el territorio implica que la dinámica de las ciudades se ha perdido, puesto que muchas zonas se han especializado.

Si introduyéramos el comportamiento social, de nuevo ya no existirían muchas diferencias entre unas zonas y otras. Una persona ya no vive en una zona urbana y desarrolla todas sus

actividades allí: puede vivir en una ciudad y trabajar en otra o puede realizar sus compras en otras tantas, o pasar su tiempo de ocio en lugares de segunda residencia. Así, las ciudades se encuentran constantemente con un amplio tránsito de población, tanto residentes como no, que impide fijar unas fronteras clara a la ciudad.

En cuanto a los servicios y su jerarquía, dejando a un lado la producción y tomando el factor del consumo, se definiría la ciudad de acuerdo a sus equipamientos y servicios. Walter Christaller formulo en 1933 una de las teorías que todavía hoy se están usando, la cual intenta dibujar el umbral en que una localidad puede o no ser considera ciudad y cuál es su ámbito de influencia. Este definía a la ciudad como un lugar central que ofrece bienes y servicios especializados a un área mucho más amplia que la propia ciudad. Así, creó una estructura espacial regular homogénea basada en hexágonos en torno a los municipios. Donde termina uno de estos hexágonos, comienza la influencia o hinterland de otra ciudad. A su vez, dentro de los mismos, existen otras ciudades de menor rango que, de nuevo, poseen otros hinterland de menor extensión. En realidad, la extrema rigidez de su sistema es imposible que se dé más allá de la teoría, pero es cierto que la ciudad posee un hinterland o, dicho de otra manera, traza una serie de redes de distinta naturaleza en torno a ella. De hecho, la ciudad postmoderna se basa más que nunca en esto. Así, por ejemplo, los núcleos urbanos que ya eran importantes durante la época industrial han adquirido con la globalización de los flujos económicos una condición de sobrecentralidad, de tal forma que son centros neuronales de redes económicas que superan las fronteras nacionales –esto debido gracias a los medios de comunicación y transporte-. De esta forma, da igual que exista una dispersión de la producción por el territorio, porque los que toman las decisiones sobre esta producción residen en los centros urbanos más importantes. De esta forma, la gran metrópoli, que ya no es una aglomeración de población, posee amplios hinterlands que abarcan el planeta entero: “el planeta ciudad”. El criterio, por tanto, tampoco nos valdría en realidad.

Hay que aclarar que estas orbes globales o, en su caso, trasnacionales, están muchas de ellas especializadas en un mercado o una función concreta, de tal forma que, a su vez, depende jerárquicamente de otras ciudades. Así, la definición del hinterland de la ciudad es variable en muchos aspectos, lo que hace que haya que definir una multitud de redes.

Autores como David Harvey y Manuel Castells consideran que buscar lo que es la ciudad es prácticamente imposible. Como hemos visto, hay muchos criterios y parámetros. Ni siquiera la combinación de los mismos nos solucionaría nada. De esta manera, estos autores consideran que lo más importante no es la ciudad, sino el proceso de urbanización, dicho de otra manera, se trata de analizar como el territorio queda enlazado en redes de relación, lo que hace que todo el territorio se convierta, por tanto, en ciudad, a lo que algunos autores han llamado la “ciudad difusa” o “ciudad sin fronteras”

Las múltiples fronteras de la ciudad

Esta ciudad que parece no tener, por tanto, confines, en realidad los tienes en su aspecto social. La ciudad no da igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos a la hora de acceder a la renta, los equipamientos y los servicios. Por una parte, la ciudad difusa tiene efectos positivos puesto que disminuye la densidad de población de las áreas urbanas centrales y homogeniza el resto del territorio en infraestructuras, equipamientos y servicios. Pero esto esconde elementos negativos. La salida de población de las ciudades hacia otras áreas no es similar, puesto que no todos los grupos sociales tienen la capacidad para ello. Como ya se empezó a notar a partir de la década de los setenta, los centros de las ciudades, en concreto algunas zonas de estas –esto sucede en España con las partes más antiguas de la ciudad- han quedado abandonados a las clases menos pudientes, mientras que aquello que pudieron permitírselo se fueron a las nuevas periferias o abandonaron la ciudad.

También, respecto a esto, existe amplias diferencias de edad. Mientras que han sido los más jóvenes los que han cambiado el sector de residencia de la ciudad o han cambiado de ciudad, los más mayores han permanecido en estas, haciendo que muchas ciudades o sectores de la misma se encuentren envejecidos.

De la misma manera, las áreas hasta entonces rurales no tienen el mismo nivel añadido, puesto que la industria y el sector servicio suele ser auxiliar y se requiere de poca cualificación, lo que crea una división en la especialización y función del territorio.

Tampoco en el propio seno de la ciudad todas las áreas poseen unas mismas actividades. Amplias áreas se dedican únicamente al ocio, otras tantas al comercio, a negocios, administración pública, etc.

A esto debemos añadir el problema administrativo. Áreas metropolitanas, conurbaciones y regiones urbanas quedan divididas por una multitud de administraciones. Esto crea una disparidad entre unas zonas y otras, así como en graves problemas de organización.

La ciudad socialista y la ciudad del Tercer Mundo

La ciudad postindustrial puede ser, en cierta medida, un fenómeno a nivel global, pero en realidad el proceso de urbanización ha sido muy diferente en las ciudades del Tercer Mundo o en las ciudades socialistas.

El marxismo había realizado un ataque a la ciudad, entendida esta como una amplia aglomeración que, como producto del capitalismo, fomentaba, todavía más, la diferenciación social. Se consideraba que la ciudad industrial era, por tanto, una ciudad con carácter burgués. Se entendía, según la lógica marxista, que una vez que el capitalismo destruyera esta ya no sería necesaria. Uno de los objetivos, además, era eliminar la diferencia entre la ciudad y el campo. Por tanto, el marxismo era favorable a la ciudad pequeña.

Con la creación de la URSS, la población rusa que había sido ante todo rural experimentó la urbanización bajo los parámetros del marxismo, aunque muchas de las propuestas que se realizaron se inspiraron en los movimientos vanguardistas europeos y americanos. En cualquier caso, se consideraba que las ciudades no debían sobrepasar los 60.000 habitantes, cuyos habitantes, claro están, debían poseer el mismo acceso a los servicios de consumo y culturales.

Es paradójico, en cualquier caso, que en un país prácticamente rural y bajo una ideología que en principio rechazaba la ciudad, al final acabara con un proceso de urbanización sin precedentes. Esto se debe a que existía una necesidad de vivienda y, además, el desarrollo industrial en los tiempos de Stalin llevó a aglutinar la industria en unos espacios concretos. Por tanto, la población fue desplazada a las ciudades, aunque es cierto que se intentó limitar el tamaño de las mismas.

Estas ciudades se caracterizaban por un centro ideológico carente del papel comercial y de negocios, sino que los edificios siempre tenían una actividad administrativa y política. La vivienda se producía por parte del Estado –lo que hace que estos edificios sean homogéneos- y se repartía a los ciudadanos. En dicho reparto se tenía en cuenta el lugar de trabajo, de tal forma que los desplazamientos desde la residencia hasta este fueran mínimos. Los trazados de estas ciudades son regulares, y la disposición de los edificios, rodeados por espacios verdes, se realizaba de tal forma que permitiera la creación de comunidades vecinales y, por tanto, de una interacción social fuerte.

Pese a todo, la población urbana rusa, que era de 16% en 1917, pasó a ser del 65% en 1959. En dicha fecha, pese a la normativa inicial –así como las trabas de movilidad que establecía el Gobierno-, la URSS poseía tres ciudades que superan el millón. Cuando el Estado soviético se hundió, ya eran una veintena.

Los países del Tercer Mundo o en vías de desarrollo han entrado en la dinámica económica global y, por tanto, en el inicio urbanizador en el momento en que estos consiguieron sus respectivas independencias. Hasta aquel entonces, las ciudades, que en muchos casos habían sido fundadas por las propias potencias colonizadoras, eran ante todo ciudades administrativas del territorio. Pero una vez que tomaron la independencia, estas ciudades tomaron, claro está, un cariz económico de acuerdo a las nuevas necesidades de los nuevos Estados. Por tanto, las nuevas actividades económicas de estas hicieron que la población creciera.

El problema es que la población aumentó por encima de la capacidad de creación de empleo. Se trata de un fenómeno que podemos bautizar como sobreurbanización, y que se debe por la entrada repentina en los flujos y redes económicos globales, que han destruido la capacidad de vida artesanal y agraria con los que había sobrevivido la población y, por otra parte, no han generado otros tipos de trabajo para sostener a una población en continuo crecimiento. Este último problema se agrava debido a que el proceso urbanizador ha permitido, en cierta medida, unas condiciones de vida que han rebajado la mortalidad, pero sin que la natalidad haya descendido.

De esta forma, el traslado de la población rural a las ciudades ha hecho que, además de no existir trabajo en ellas, tampoco existan suficientes viviendas –ni tampoco capacidad de una mayoría para permitírsela-. Es por ello que enormes áreas chabolistas se encuentran en las periferias de las mismas sin que exista ningún tipo de servicios, incluidos la carencia de agua, luz, alcantarillado y suministro hídrico. Este fenómeno es típico en ciudades de América, África y Asia. Por otra parte, no suele existir una planificación en los usos del suelo, de tal forma que industria y zona residencial se entremezclan.

Se puede observar que mientras las ciudades del mundo desarrollado sufren un proceso desurbanizador y la población se extiende por el territorio, en estos países sucede todo lo contrario. En 1960, las primeras ciudades por población se encontraban en el territorio de las grandes potencias, es decir, el mundo desarrollado (Nueva York, Tokio, Londres, Rin-Ruhr, Moscú, París, Osaka-Kobe, Shanghai, Chicago, etc). En el año 2000, las mayores aglomeraciones se encontraban y se encuentran en países con un menor potencial económico. Es el caso de México, Sao Paulo, Calcuta, Bombay, Río de Janeiro, Nueva Delhi, El Cairo, Yakarta, Bagdad, que dejan a las tradicionales grandes urbes, como Londres y París, fuera del ranking de las veinte más pobladas.

La estructura urbana

Los modelos clásicos urbanos, pese a las muchas teorías, eran bastante sencillos de entender a principios del siglo XX, los cuales relacionaban las actividades y funciones y el espacio urbano. Así, Hurd, en 1903, consideraba que, del centro a la periferia, el precio de las rentas se abarata, las cuales se calculan en función del tamaño de la ciudad, y, como no, la facilidad del transporte y la accesibilidad al suelo. En cuanto a los usos de este suelo, el centro de la misma se convertía en el Central Business District o Distrito Central de Negocios (CBD), en donde se encontraban las actividades económicas y sociales de alto rango, el comercio y profesionales liberales, los servicios especializados, las actividades culturales, la residencia de calidad, mientras que en la periferia se encontraban las clases obreras y medias, así como la industria.

Burgess, en 1925, daba el modelo concéntrico. Este creó una serie de conceptos que se han mantenido hasta el momento y que eran el CBD, zona de transición, zona residencial y commuters, un modelo demasiado rígido que no se da, y que más allá de algunas ciudades de la América anglosajona no parece que pueda exportarse de forma genérica.

Otro de los modelos que tuvieron difusión fue el de Hoyt, dado en 1939, y que lleva el nombre de modelo sectorial –basado en el de Burgess –que sigue manteniendo un lugar central y una periferia con menos valor. Este sustituye los anillos concéntricos, y establece los tipos de residencia en función de la clase social, siendo las más altas las que organizan

el espacio urbano. Sigue existiendo un sector central el cual ejerce una atracción sobre estas, pero las líneas de crecimientos del resto de sectores no tienen por qué ser totalmente concéntricas ni homogéneas.

Harris y Ullman dieron el modelo de los núcleos múltiples. Estos cuentan con una multitud de variables. Consideraban que en la ciudad existen diversos núcleos que se van erigiendo y expansionando de forma relativamente separada a partir de los cuales se irradian las funciones y las disposiciones espaciales, los cuales se van desarrollando y mutando con el tiempo. Este sistema se puede aplicar bien a las ciudades del mundo menos desarrollado en donde, junto a la zona de la antigua ciudad colonial, aparecen toda una serie de zonas según estratificación social, y que deja a una gran parte de ella en un crecimiento descontrolado y sin ningún tipo de planificación como acabamos de ver.

Publicado en: <http://historicodigital.com/el-proceso-de-urbanizacion.html>

Bibliografía

D'ENTREMONT, A (1997): "Sector terciario y proceso de urbanización, en D'ENTREMONT, A.: Geografía económica, Cátedra, Madrid, pp. 317-410

ESTÉBANEZ, J. (1992): "Los espacios urbanos", en PUYOL, R.; ESTÉBANEZ, J. y MENDEZ, R.: Geografía humana, Cátedra, Madrid pp. 357-584

NEL LO, O. y MUÑOZ, F. (2004): "El proceso de urbanización", en ROMERO, J. (coord.): Geografía humana, Ariel, Barcelona, pp. 255-332