

Historia y Ciencias Sociales

La Ciudad Contemporánea

Programa de Estudio

Tercer o Cuarto Año Medio

**Formación Diferenciada
Humanístico-Científica**



GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE EDUCACION

Presentación	5
Objetivos Fundamentales Transversales y su presencia en el programa	8
Objetivos Fundamentales	10
Contenidos Mínimos Obligatorios	11
Unidades, contenidos y distribución temporal	12
Aprendizajes esperados transversales	14
Unidad 1: El fenómeno urbano	16
Actividades genéricas y ejemplos	17
Unidad 2: La ciudad en la historia	20
Actividades genéricas y ejemplos	22
Unidad 3: El proceso de urbanización	28
Actividades genéricas y ejemplos	30
Unidad 4: La ciudad un sistema vivo	38
Actividades genéricas y ejemplos	40
Unidad 5: Territorio y sistema de ciudades	46
Actividades genéricas y ejemplos	48
Unidad 6: La ciudad como utopía	52
Actividades genéricas y ejemplos	54
Bibliografía	56
Anexo 1: Ejemplos de actividades de evaluación	58
Anexo 2: Materiales de apoyo para la realización de los ejemplos de actividades del programa	68
2.1 Mapa de distribución de la población urbana en el mundo (actividad 1 unidad 1)	68
2.2 Población urbana en el mundo, por regiones y países (actividad 1 unidad 1)	69
2.3 La ciudad como espacio social y sagrado (actividad 4 unidad 2)	76
2.4 La ciudad medieval (actividad 5 unidad 2)	78
2.5 Fragmentos de Utopía de Tomás Moro (actividad 6 unidad 2)	84
2.6 Funciones de las ciudades en América Latina (actividad 6 unidad 2)	88
2.7 Crecimiento de la ciudad de Londres: un mapa de su población en cuatro épocas: 1784, 1862, 1914 y 1980 (actividad 7 unidad 2)	95
2.8 Crecimiento de la población total y urbana en el mundo (actividad 1 unidad 3)	96
2.9 Principales ciudades del mundo (actividad 1 unidad 3)	98

2.10 Planos del crecimiento de las ciudades de Santiago y Valparaíso (actividad 2 unidad 3)	100
2.11 Urbanización en el mundo y en América Latina (actividad 4 unidad 3)	102
2.12 Algunos conceptos relevantes (actividad 4 unidad 3)	115
2.13 Urbanización en Chile: el caso de Concepción (actividad 5 unidad 3)	117
2.14 Las externalidades aparejadas con la presencia de las ciudades (actividad 6 unidad 3)	137
2.15 Acerca del concepto de calidad de vida (actividad 1 unidad 4)	141
2.16 Ciudad y sustentabilidad (actividad 1 unidad 4)	144
2.17 Diferenciación del suelo urbano: barrios en la ciudad de Chillán (actividad 3 unidad 4)	159
2.18 Las mujeres y los niños en la ciudad (actividad 4 unidad 4)	160
2.19 Problemas sociales en las ciudades (actividad 4 unidad 4)	168
2.20 Relaciones urbano-rurales (actividad 2 unidad 5)	170
2.21 Evolución de la población urbana y rural en Chile (actividad 3 unidad 5)	173
2.22 La formación de metrópolis en América Latina (actividad 5 unidad 5)	174
2.23 El caso de una megalópolis: HongKong-Guangdong (actividad 5 unidad 5)	180
2.24 Las ciudades en la escena mundial (actividad 6 unidad 5)	182
2.25 Manifiestos sobre la ciudad ideal (actividad 1 unidad 6)	186

Presentación

EL PRESENTE PROGRAMA realiza los Objetivos Fundamentales y Contenidos Mínimos Obligatorios del módulo diferenciado del sector Historia y Ciencias Sociales: “La ciudad contemporánea”. El propósito de este curso diferenciado es que los estudiantes puedan ampliar su conocimiento de la realidad social y de su historicidad, y que aprecien que ellos pueden desarrollar en este sector un conocimiento crecientemente especializado y profundo, acotando el campo temático abordado, en este caso al estudio de la ciudad.

En la actualidad aproximadamente la mitad de los 6.000 millones de habitantes del planeta vive en ciudades, y para el año 2030 se espera que un 60% de la población mundial sea urbana. En las próximas décadas casi todo el crecimiento poblacional se concentrará en las ciudades, ya sea por la propia dinámica interna de las poblaciones urbanas, como por la continuación de las emigraciones de las áreas rurales. Además, crecientemente la población se concentrará en grandes ciudades.

En el caso de Chile las cifras muestran que en el año 1995 un 84% de la población nacional residía en ciudades; es decir, en nuestro país el modo de vida predominante es urbano, con todas las posibilidades y desafíos que esto implica.

A lo largo de este programa se analizan diversas dimensiones del fenómeno urbano. Se inicia el programa estableciendo su magnitud y su distribución a nivel mundial, y explorando inicialmente los motivos que llevan a las personas a vivir en las ciudades. Interesa en esta unidad que los estudiantes perciban la importancia del estudio de las ciudades, a la vez que las entiendan como un espacio de vida y sociabilidad.

Posteriormente, en la Unidad 2, “La ciudad en la historia”, se analiza las características que asumen las ciudades en los grandes períodos de la historia, considerando desde el surgimiento de los primeros centros urbanos vinculados a la agricultura hasta la emergencia de la ciudad industrial. En este recorrido histórico se analizan distintas formas de concebir la ciudad: la ciudad como núcleo de participación política en la Grecia clásica, la ciudad como espacio de civilización en la Roma antigua, como espacio social y sagrado para la concepción cristiana, como espacio de libertad en el medioevo, como espacio de racionalidad según la concepción moderna, y, por último, la ciudad como espacio económico, cosmopolita y multicultural en la sociedad industrial.

En la Unidad 3, “El proceso de urbanización”, se analiza el proceso de urbanización en el mundo y en América Latina en la época contemporánea. Se estudia aquí el proceso de concentración de la población en ciudades que ocurre desde el siglo XIX, pero especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XX. Se conceptualiza el proceso de urbanización, y se estudian las demandas que surgen sobre la ciudad que debe responder a los requerimientos de una población creciente.

Luego, en la Unidad 4, titulada “La ciudad un sistema vivo” se estudia la dinámica interna de las ciudades. Se busca que los estudiantes comprendan que las ciudades son más que un conjunto de construcciones y espacios de circulación; son una entidad o sistema que nace, crece y se desarrolla. Interesa en este contexto que los estudiantes analicen la organización interna de

las ciudades y los problemas y tendencias actuales de la dinámica urbana. A la vez que conozcan los mecanismos de planificación urbana que se han elaborado para conseguir una mejor organización interna, y una racionalización de su crecimiento y expansión.

Posteriormente, en la Unidad 5, “Territorio y sistema de ciudades”, se estudia la relación entre ciudades, y la relación de éstas con su territorio circundante. Lo que se espera en esta unidad es que los estudiantes entiendan que las ciudades no son entes aislados entre sí, sino que forman parte de lo que se denomina “un sistema de ciudades”, que es identificable a nivel regional, nacional y mundial. Al respecto interesa que los estudiantes perciban que las ciudades compiten entre sí por ocupar posiciones dominantes en el sistema de ciudades. Esto origina una jerarquía de ciudades de acuerdo a la posición que ocupan en el sistema, lo cual impacta a su vez en la dinámica interna de los centros urbanos y en la influencia que la ciudad ejerce sobre el territorio que la rodea. Se analiza también en esta unidad la relación urbano-rural desde una perspectiva sistémica. En este contexto se analiza la situación del medio rural, con especial referencia a la situación en Chile.

Culmina el programa con la Unidad 6, “La ciudad como utopía”, que consiste en la realización de un trabajo de síntesis y proyección. Recuperando los conocimientos históricos y geográficos trabajados durante el año se trata de que los alumnos elaboren un proyecto en torno al desafío que implica en la actualidad humanizar las grandes ciudades considerándolas como entidades sociales a escala de individuos que se relacionan y comparten.

El conjunto de las unidades apunta a que los estudiantes entiendan la ciudad como un espacio de vida, construido socialmente y a la vez organizador de la experiencias vitales de sus habitantes. En este recorrido se busca además convocar a los estudiantes a tener una aproximación activa a su ciudad, que destaque su rol de ciudadanos más que de habitantes o residentes del espacio urbano.

Es importante que este programa, centrado en el análisis de las ciudades, no sea excluyente de la experiencia de los estudiantes de origen rural. En esta línea es relevante que ellos puedan formarse una opinión sobre lo que constituye la vida en las ciudades, sin llegar a estigmatizarla o idealizarla; lo cual es válido también para los residentes urbanos respecto del medio rural. Para los estudiantes rurales un desafío relevante será pensar su ciudadanía desde el espacio rural.

Como puede apreciarse, este programa ofrece una excelente oportunidad para que los alumnos y alumnas repasen y amplíen los conocimientos de la formación general, en especial permite volver a revisar desde un tema específico la historia occidental, de América Latina, y de Chile, y la interrelación medio sociedad. Asimismo, siguiendo el enfoque de todos los programas del sector, se enfatizan los vínculos de las materias estudiadas con la realidad vivida por el estudiante, motivando un conocimiento más acabado y científicamente fundado de la propia realidad, a la vez que se la inscribe en contextos históricos y geográficos más amplios. Se promueve, también, una aproximación activa de los estudiantes a la realidad social; en este caso a la ciudad y su organización, reforzando su for-

mación ciudadana. Este nexo está presente a lo largo de todo el programa, que tiene como eje fortalecer su formación ciudadana y fomentar su participación social, recuperando la conexión primaria entre ciudad y ciudadanía.

Como en todos los programas del sector, en cada unidad se define:

- los **contenidos** que deben abordarse;
- los **aprendizajes** que se espera los estudiantes logren como resultado del proceso educativo;
- las **actividades genéricas** que deben realizarse;
- **ejemplos** para realizar las actividades genéricas, que pueden aplicarse tal y como se indican o alterarse de acuerdo a la realidad escolar específica. En varios de ellos se indican una serie de pasos, que se enumeran, y que en su conjunto dan cuenta de la actividad genérica. En algunos casos se incluye ejemplos alternativos, por los que puede optarse en reemplazo de los entregados si se estima conveniente, y ejemplos complementarios, que se pueden realizar si existe interés por profundizar algún aspecto, o si se cuenta con un mayor tiempo para el sector;
- **indicaciones al docente**, que son aclaraciones del sentido de la actividad o recomendaciones sobre los énfasis que se debe establecer.

Junto con los aprendizajes que se espera que los estudiantes logren en cada una de las unidades del programa, se pretende que durante el año logren aprendizajes vinculados con el desarrollo de las habilidades de comunicación, pensamiento crítico e investigación; y, con los

valores y actitudes que el sector fomenta. Estos aprendizajes, que tienen un carácter transversal, se puntualizan luego del cuadro de objetivos fundamentales y contenidos del año, y se integran en el desarrollo de las actividades y en la evaluación de las diversas unidades.

Para orientar la realización de un proceso de evaluación acorde con los lineamientos del programa se ofrece, en el Anexo 1, un conjunto de ejemplos de evaluación.

En el Anexo 2 se incluye una serie de materiales específicos para facilitar la realización de los ejemplos de actividades propuestos en el programa (ver anexo 2). Algunos de estos materiales son apropiados para el uso por parte de los estudiantes, otros en tanto se han incorporado pensando que les sirvan de apoyo a los docentes en la preparación de sus clases. Cabe tener presente que su uso es opcional, y pueden complementarse o ser reemplazados por otros materiales didácticos, en especial, los del Centro de Recursos de Aprendizaje del establecimiento y de la red Enlaces.

Objetivos Fundamentales Transversales y su presencia en el programa

EL PROGRAMA DE FORMACIÓN DIFERENCIADA de Historia y Ciencias Sociales de Cuarto Año Medio refuerza algunos OFT que tuvieron presencia y oportunidad de desarrollo en la Enseñanza Media y adicionan otros propios de las nuevas unidades.

- Los OFT referidos al *conocimiento y la autoafirmación personal* encuentran posibilidades de desarrollo a través de las diversas unidades del programa, en especial en la conceptualización que se hace de la ciudad como un espacio de convivencia social, en la que las personas se relacionan y comparten, afirman su identidad y el sentido de pertenencia y participación en grupos de diversa índole.
- Los OFT del ámbito *desarrollo del pensamiento*, en especial los referidos a las habilidades de investigación (selección, interpretación y organización de información aplicando metodologías de investigación social); habilidades comunicativas (exposición coherente y fundamentada de ideas, opiniones, convicciones, sentimientos y experiencias); habilidades de análisis, interpretación y síntesis de información. Muchas de las actividades planteadas en este programa, referidas a los contenidos conceptuales específicos de las diversas unidades, proponen modalidades de trabajo de alumnas y alumnos explícitamente orientadas a la comprensión de las diversas formas que existen en que una determinada disciplina construye ciencia social. El propósito fundamental es promover la reflexión, el intercambio de ideas, el pensamiento crítico.
- Los OFT del ámbito *formación ética* están presentes en las distintas unidades, sensibilizando a los estudiantes respecto los desafíos, estímulos y decisiones morales que hay que enfrentar en las ciudades como espacios de vida que presentan desarrollos y problemas. Comprende que las ciudades son construcciones sociales que requieren de la participación ciudadana democrática, respeto, tolerancia y aceptación de la diversidad, de una responsabilidad compartida, -reconociendo sus derechos y obligaciones- y el desarrollo de actitudes y actos de generosidad y solidaridad dentro del marco del reconocimiento y respeto por la justicia, la verdad, los derechos humanos y el bien común.
- Los OFT del ámbito *persona y su entorno*. El programa en su totalidad está orientado a que los y las estudiantes valoren la vida en sociedad como una dimensión esencial del crecimiento de la persona, amplíen su conocimiento respecto al espacio social-público como instancia cultural, social y económica y perciban que es posible mejorar la calidad de vida en las ciudades, a través de la regulación pública y del compromiso de todos los ciudadanos. En sus diferentes unidades existe preocupación por OFT relacionados con la protección del entorno natural y el medio ambiente, la participación ciudadana, la valoración del funcionamiento de las instituciones, la importancia de la democracia como sistema político que ofrece garantías comunes, y del trabajo como forma de desarrollo personal y social y de contribución al bien común. El programa apela a los estudiantes a tener una actitud activa frente a su ciudad que destaque su rol de ciudadanos más que de habitantes o residentes de ésta.

Junto a lo señalado, el programa, a través de las sugerencias al docente que explicita, invita a prácticas pedagógicas que realizan los valores y orientaciones éticas de los OFT, así como sus definiciones sobre habilidades intelectuales y comunicativas.

Además, el programa se hace cargo de los OFT de Informática incorporando en diversas actividades y tareas la búsqueda de información a través de redes de comunicación y empleo de software.

Objetivos Fundamentales

Los alumnos y las alumnas desarrollarán la capacidad de:

1. Comprender el desarrollo histórico de las ciudades y el proceso de creciente concentración de la población en el medio urbano.
2. Conocer las características de la ciudad contemporánea y algunos de sus principales problemas.
3. Analizar la tensión urbano rural en Chile y proyectar tendencias futuras.
4. Entender la complejidad de la interrelación espacio-sociedad.
5. Recopilar, analizar e interpretar información social, aplicando conceptos y metodologías de la Geografía y de la Historia.
6. Valorar el conocimiento especializado y sistemático de la realidad social y su carácter explicativo.

Contenidos Mínimos Obligatorios

1. La ciudad en la historia.

- a. El nacimiento de las ciudades en la Antigüedad: la agricultura y las primeras ciudades.
- b. La ciudad como espacio de la civilización por oposición a la barbarie en Griegos y Romanos.
- c. El resurgimiento urbano en la Europa medieval y su proyección hacia el siglo XVIII.
- d. La Revolución Industrial y el reemplazo de las ciudades agrarias por ciudades industriales.

2. El proceso de urbanización.

- a. La industrialización y su rol concentrador.
- b. Las relaciones campo-ciudad: migraciones; dependencia alimentaria.
- c. El crecimiento de las ciudades chilenas y latinoamericanas en el siglo XX.
- d. Estudio de caso: cambios experimentados en una ciudad chilena en la segunda mitad del siglo XX y sus repercusiones en la vida cotidiana de sus habitantes.

3. La ciudad contemporánea.

- a. Estructura interna: el uso del suelo y los barrios. La segregación social del espacio urbano. Modelos explicativos del uso del suelo urbano.
- b. Las funciones urbanas y el rol regional de las ciudades. Las jerarquías urbanas: tamaño, funciones y base económica.
- c. El trabajo en la ciudad: oferta, demanda y empleo informal. Participación de las mujeres en el mercado laboral. Los problemas del trabajo infantil. La cesantía juvenil.
- d. La formación de metrópolis y megalópolis. Ciudad y escala humana: pasajes, cités, condominios, plazas, barrios. Tendencias futuras.

4. La tensión urbano/rural en Chile.

- a. El mundo rural: la población rural y sus problemas. Importancia de la agricultura. Discusión acerca de las tendencias futuras del mundo rural.
- b. La ciudad. Problemas de equipamiento: salud, vivienda, educación, recreación, servicios básicos. La expansión de la ciudad sobre los espacios rurales.
- c. La metrópolis. Atractivos y problemas de Santiago: equipamiento, trabajo, contaminación, violencia.

Unidades, contenidos y distribución temporal

Cuadro sinóptico

Unidades		
1	2	3
El fenómeno urbano	La ciudad en la historia	El proceso de urbanización
Contenidos		
<ul style="list-style-type: none"> • Población urbana en Chile y el mundo. • La importancia del fenómeno urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> • El nacimiento de las ciudades en la Antigüedad: la agricultura y las primeras ciudades. • La ciudad como espacio de la civilización por oposición a la barbarie en Griegos y Romanos. • El resurgimiento urbano en la Europa medieval y su proyección hacia el siglo XVIII. • La Revolución Industrial y el paso a las ciudades industriales. 	<ul style="list-style-type: none"> • La industrialización y su rol concentrador. • El crecimiento de las ciudades chilenas y latino-americanas en el siglo XX. • Estudio de caso: cambios experimentados en una ciudad chilena en la segunda mitad del siglo XX y sus repercusiones en la vida cotidiana de sus habitantes. • El trabajo en la ciudad: oferta, demanda y empleo informal. Participación de las mujeres en el mercado laboral. Los problemas del trabajo infantil. La cesantía juvenil.
Distribución Temporal		
2-3 semanas	8-9 semanas	8-9 semanas

Cuadro sinóptico

Unidades

4

La ciudad un sistema vivo

5

Territorio y sistema de ciudades

6

La ciudad como utopía

Contenidos

- Estructura interna: el uso del suelo y los barrios. La segregación social del espacio urbano. Modelos explicativos del uso del suelo urbano.
- La ciudad: Problemas de equipamiento: salud, vivienda, educación recreación, servicios básicos.
- La metrópolis. Atractivos y problemas de Santiago: equipamiento, trabajo, contaminación, violencia.

- Las funciones urbanas y el rol regional de las ciudades. Las jerarquías urbanas: tamaño, funciones y base económica.
- Las relaciones campo-ciudad: migraciones; dependencia alimentaria.
- La expansión de la ciudad sobre los espacios rurales.
- El mundo rural: la población rural y sus problemas. Importancia de la agricultura. Discusión acerca de las tendencias futuras del mundo rural.
- La formación de metrópolis y megalópolis. Ciudad y escala humana: pasajes, cités, condominios, plazas, barrios. Tendencias futuras.

- La ciudad ideal como utopía.
- Aplicación de variables de organización espacial al diseño de una ciudad ideal.
- Humanización de la ciudad, a través del diseño de una ciudad ideal.

Distribución Temporal

6-7 semanas

7-8 semanas

5-6 semanas

Aprendizajes esperados transversales

A través de todas las unidades del programa el alumno o la alumna:

1. Entiende las ciudades como espacios de vida que presentan múltiples oportunidades de desarrollo, a pesar de sus problemas.
2. Comprende que las ciudades son construcciones sociales que requieren de cuidados y una responsabilidad compartida frente a ellas.
3. Se plantea caminos de solución frente a los problemas que se experimentan en las ciudades contemporáneas.
4. Establece vínculos entre lo aprendido en el transcurso de este programa y los conocimientos adquiridos durante la formación común, reforzando los aprendizajes del sector.
5. Aplica y refuerza las habilidades de investigación, comunicación y trabajo en equipo desarrolladas en la formación común.
6. Elabora opiniones propias, fundamentando sus planteamientos, reforzando su habilidad para argumentar en forma escrita y oral.
7. Vincula su propia experiencia con el análisis de los fenómenos estudiados.
8. Aplica conceptos y técnicas de la Geografía y de otras ciencias sociales al análisis de la ciudad contemporánea, sus características y problemas.
9. Comprende la complejidad del fenómeno urbano, visualizando sus múltiples dimensiones.
10. Concibe la ciudad como un espacio de participación, que da cabida a una diversidad de formas de organización social.
11. Valora los espacios públicos y la importancia de cuidarlos.
12. Dimensiona el papel que le cabe a los miembros de una comunidad en la construcción de la ciudad, reconociendo sus derechos y obligaciones sociales y haciendo uso de los espacios públicos.

Unidad 1

El fenómeno urbano

Esta primera unidad está dirigida a motivar los estudios sobre la ciudad que se realizarán en este curso. En esta introducción se realizan tres actividades principales: se dimensiona el fenómeno urbano actual en el mundo y en Chile; se reflexiona sobre las causas o motivos que llevan a vivir en las ciudades; y, finalmente, con material gráfico se expresa el significado de vivir en ciudades. El docente cierra introduciendo los estudios del año.

En esta unidad interesa, por una parte, que los alumnos y alumnas visualicen la magnitud de la población urbana hoy en el mundo, y a la vez que perciban que cuando se habla de fenómeno urbano, más que al problema urbanístico-arquitectónico, se está haciendo referencia a un modo de vida. La ciudad condensa un cúmulo de posibilidades, de desafíos y también de problemas. Algunos de ellos, surgidos justamente de la acelerada expansión que han tenido en las últimas décadas.

Contenidos

- Población urbana en Chile y el mundo.
- La importancia del fenómeno urbano.

Aprendizajes esperados

Los alumnos y alumnas:

1. Comprenden la importancia creciente del fenómeno urbano en la sociedad y época en que les corresponde vivir.
2. Perciben que los países subdesarrollados presentan menores porcentajes de población urbana que los países desarrollados, y que América Latina es la región subdesarrollada más urbanizada.
3. Visualizan el atractivo que ejerce el entorno urbano, al ofrecer a las personas múltiples posibilidades y beneficios, a pesar de los problemas que presenta.
4. Visualizan a la ciudad como un espacio de convivencia social, y no como un mero fenómeno arquitectónico o urbanístico.

Actividades genéricas y ejemplos

Actividad 1

Se informan sobre la cantidad de población urbana en el mundo y describen su distribución entre países y continentes, considerando comparativamente el caso de Chile.

Secuencia de ejemplos:

1. El profesor o profesora explica la importancia del fenómeno urbano en la actualidad, aludiendo al hecho que en el año 2000 un 47% de la población mundial reside en ciudades, pero se espera que este porcentaje aumente crecientemente hasta alcanzar un 60% en el año 2030, en tanto la población rural prácticamente se mantendrá. Se prevé que cerca del total del crecimiento de la población mundial de las próximas 3 décadas se concentrará en las ciudades, especialmente en los países menos desarrollados.
2. Apoyándose en un mapa que muestre los porcentajes de población urbana de los distintos países del mundo (ver Anexo 2.1), el profesor muestra las diferencias existentes entre países y continentes.

INDICACIONES AL DOCENTE

Es importante destacar que no todos los países tienen el mismo criterio para definir lo que entienden por población urbana. Aunque esto probablemente no altera las grandes tendencias que se pueden observar a nivel mundial, sí podría estar incidiendo en el porcentaje que presenta Chile en relación a otros países.

3. Tomando como referencia el mapa referido e información estadística sobre el porcentaje de población urbana por país y continente (ver Anexo 2.2), los estudiantes especulan sobre las diferencias existentes, comparando países desarrollados y subdesarrollados; y la situación de América Latina en relación a África y Asia.
4. Los alumnos y alumnas discuten las razones que podrían explicar la alta concentración urbana de la población en el caso de Chile.

Actividad 2

Estudian las razones que llevan a los seres humanos a vivir y a no vivir en ciudades.

Secuencia de ejemplos:

1. Los estudiantes realizan entrevistas a adultos cercanos o familiares residentes urbanos y rurales consultando por qué viven en la ciudad o en el campo respectivamente.
2. Tomando la información recogida en las entrevistas, alumnos y alumnas, reunidos en grupos, construyen un cuestionario para aplicar a un número más amplio de personas acerca de las razones para vivir en una ciudad o en el medio rural. Analizan los datos obtenidos, distinguiendo por género, grupo de edad, lugar de residencia.
3. Realizan un debate en el curso sobre las razones que llevan a las personas a vivir en ciudades; contestando la pregunta ¿por qué seguimos viviendo en ciudades? o ¿por qué las personas crecientemente buscan vivir en ciudades?

INDICACIONES AL DOCENTE

Se debe subrayar en el debate que las ciudades, y en particular las grandes ciudades como las capitales y metrópolis en expansión, se transforman en lugares de desarrollo de muy variadas actividades. De hecho son al mismo tiempo centros económicos y mercantiles al ser sedes de empresas, tiendas, bodegas, almacenes, centros de distribución y tráfico. Por otra parte se constituyen también en centros financieros al reunir los bancos, las bolsas de comercio y las compañías de seguro y financieras. Tienen funciones político-administrativas, al reunir a las instituciones públicas de varios sectores. Otorgan servicios y beneficios sociales, como salud, justicia, educación. Cumplen con tareas culturales de relieve al concentrar escuelas, universidades, bibliotecas, centros de investigación, museos, teatros, etc.

De este modo, se busca destacar los aspectos que hacen atractiva la ciudad, a pesar de sus problemas.

Actividad 3

Caracterizan la ciudad como un espacio social.

Secuencia de ejemplos:

1. Recolectan imágenes de escenas urbanas, tratando de recuperar una diversidad de situaciones y experiencias de vida urbana en torno a la idea “la ciudad un espacio de convivencia”, y construyen un collage u otro recurso gráfico (video, diaporama, diario mural) que exprese la visión de los alumnos y alumnas al respecto.

INDICACIONES AL DOCENTE

Es importante que se incluyan imágenes diversas que destaquen el carácter de la ciudad como espacio social: gente en las calles, gente en las plazas, actividades comerciales, actividades industriales, encuentros masivos de música y de deportes, expresiones de participación política, expresiones religiosas urbanas, locomoción colectiva, etc.

2. El profesor cierra esta introducción aludiendo a las unidades que abordarán durante el año, y el sentido general de este curso, destacando la importancia que ha tenido para la configuración actual de estas ciudades el desarrollo histórico y especialmente los aspectos económicos y sociales. Asimismo, subraya la idea que las ciudades son construcciones sociales que requieren de cuidados y que la búsqueda de soluciones a los problemas que presentan es un desafío abierto.

Unidad 2

La ciudad en la historia

En esta unidad se realiza un recorrido histórico analizando las características que asumen las ciudades en distintos períodos de la historia occidental, desde la revolución del neolítico, cuando se originan los primeros asentamientos urbanos, con las enormes consecuencias que este proceso tiene para el desarrollo de las sociedades y las civilizaciones, hasta el surgimiento de las ciudades industriales y polifuncionales de los últimos dos siglos.

Se inicia el trabajo apreciando la conveniencia de constituir comunidades estables con división de funciones y mayores garantías de seguridad y supervivencia de los primeros núcleos urbanos. Luego se pasa al estudio de la ciudad concebida como un fenómeno social y político, de acuerdo a la concepción griega que comprende al ser humano como el habitante de ciudades. Aquí es relevante que los estudiantes comprendan la responsabilidad colectiva implicada en el funcionamiento de las instituciones y la importancia de la democracia como sistema político que ofrece garantías comunes.

El estudio de la ciudad como espacio de civilización y las necesidades de establecer vínculos entre estos núcleos a través de diversas formas de intercambio son temas tratados a partir de la experiencia del mundo romano y su concepción de orden universal. Asimismo, se considera cómo la Iglesia Católica, retomando una tradición del pueblo judío, ve en la ciudad una expresión de orden y estabilidad que simboliza la plenitud espiritual, y se plantea el ideal celestial según el modelo de ciudad.

Avanzando en este recorrido histórico se estudia el tema de la ciudad como espacio de libertad en relación con el mundo feudal y el nacimiento de la burguesía. Luego se trabaja la ciudad en los Tiempos Modernos. Interesa aquí que los estudiantes visualicen cómo el racionalismo penetra en la visión que se tiene de las ciudades aplicándolo al diseño y construcción de centros urbanos, cada vez más considerados como una creación humana proyectable. Esto se estudia en relación al desarrollo de un modelo de ciudad ideal basado en una crítica del presente y una proyección racionalista de un orden urbano más justo, que es la tónica dominante en las utopías del Renacimiento y, al mismo tiempo, un modelo para gobernantes que desean organizar mejor sus dominios, como sucede con el imperio español.

Desde esta última consideración se pasa a revisar el desenvolvimiento de un cierto carácter funcional de las ciudades, reflejo en parte de esa concepción racionalista y

la profunda y sustancial transformación que para los centros urbanos y la sociedad en general significó el proceso de revolución industrial con su concentración de población y recursos y la asunción de características de centros polifuncionales. Con esta última fase se deja planteado el tema de la ciudad contemporánea y el proceso de urbanización moderno que se analizará en las siguientes unidades.

Contenidos

- El nacimiento de las ciudades en la Antigüedad: la agricultura y las primeras ciudades.
- La ciudad como espacio de la civilización por oposición a la barbarie en Griegos y Romanos.
- El resurgimiento urbano en la Europa medieval y su proyección hacia el siglo XVIII.
- La Revolución Industrial y el reemplazo de las ciudades agrarias por ciudades industriales.

Aprendizajes esperados

Los alumnos y alumnas:

1. Consideran la importancia que ha tenido históricamente el constituir comunidades que viven en ciudades.
2. Aprecian las ciudades como realidades sociales, como organizaciones colectivas que ocupan y comparten un espacio determinado dividiéndose tareas para beneficio común.
3. Establecen vínculos entre los conceptos de ciudadanía y política con el de desarrollo de la vida comunitaria en ciudades en el mundo antiguo.
4. Entienden que las ciudades han sido un referente simbólico para representar un orden social ideal en la tradición cristiana y en el pensamiento utópico en el mundo occidental.
5. Caracterizan el proceso de cambio de las sociedades a través de la transformación que ha tenido históricamente la forma de vivir en ciudades.
6. Comprenden que las ciudades, al adquirir carácter polifuncional, se hacen espacios más complejos con problemas y desafíos nuevos.
7. Comprenden en qué medida la historia de occidente está estrechamente vinculada a la vida en ciudades y cómo las nociones de civilización, orden y cultura se relacionan con estos espacios.
8. Toman conciencia respecto a que los elementos centrales de las ciudades son los habitantes de esos espacios y las comunidades que constituyen para buscar una vida mejor.

Actividades genéricas y ejemplos

Actividad 1

Reflexionan sobre el origen histórico de las ciudades.

Secuencia de ejemplos:

1. El profesor o profesora invita a los estudiantes a retomar conocimientos de la primera unidad de 3º Medio, y luego explica cómo durante la llamada revolución neolítica surgen los primeros asentamientos urbanos.
2. Organizados en grupos, los estudiantes buscan información sobre las primeras ciudades del Cercano Oriente. Las ubican en un mapa y escriben un informe en el cual analizan las relaciones entre estas primeras ciudades con: una división social más compleja que incluye división de tareas y jerarquías sociales, el surgimiento del Estado, la institucionalización de las religiones, el desenvolvimiento de la agricultura y de técnicas de crianza de animales, el desarrollo de la alfarería y de la cestería, y la medición del tiempo y los calendarios.

Actividad 2

Analizan la ciudad como núcleo de la participación política en la Grecia Clásica y reflexionan sobre la importancia de los espacios públicos.

Secuencia de ejemplos:

Discuten la concepción de ciudadanía según Aristóteles, tomando una frase como: “una ciudad es un cierto número de ciudadanos (...) llamamos ciudadano de una ciudad al que tiene la facultad de intervenir en las funciones deliberativa y judicial de la misma”. Y, conducidos por el docente, reflexionan sobre cómo la identidad de los atenienses se define en función de su pertenencia a su ciudad.

INDICACIONES AL DOCENTE

Es importante destacar que la polis aparece para los griegos como el espacio ordenado y delimitado, seguro y regulado, que le da sentido a sus acciones y a las relaciones con sus semejantes.

2. El profesor o profesora destaca la importancia que en Atenas y en otras ciudades griegas tenían los espacios públicos, donde se expresaban e interactuaban los ciudadanos. Hacen un croquis o plano de Atenas en tiempos de Pericles destacando en ella los espacios públicos.
3. Identifican espacios públicos en el presente y los caracterizan: quiénes los administran, cómo se accede a ellos, cuál es su relevancia. Discuten sobre la importancia de las calles y las plazas como espacios públicos en la actualidad, y sobre la importancia de los espacios públicos para el ejercicio de los derechos ciudadanos.

INDICACIONES AL DOCENTE

Se recomienda conducir a los estudiantes para que identifiquen como espacios públicos: los edificios públicos, considerando tanto los presentes en su localidad, como los que tienen un significado nacional (La Moneda, el Congreso, los Tribunales de Justicia), los lugares de encuentro masivos (teatros, estadios), los lugares abiertos (plazas, parques, calles).

Se podría ampliar esta reflexión hacia los espacios públicos en el sector rural (playas, caminos, bordes costero y lacustre).

4. Redactan un breve ensayo en el que comparan la concepción clásica y la definición actual de ciudadanía, discuten el concepto clásico de ciudad con la vivencia actual de ellos en cuanto habitantes de la ciudad contemporánea, y reflexionan sobre los grados de participación que se dan en su ciudad.

INDICACIONES AL DOCENTE

Conviene en esta ocasión retomar el trabajo de 3º Medio sobre la ciudadanía en la Grecia Clásica, y los conceptos estudiados en 1º Medio para aclarar la distinción entre participación directa y representación.

Esta actividad se presta para trabajar el OFT de valoración de la democracia.

Actividad 3

Analizan la ciudad como núcleo de la civilización según la concepción romana.

Secuencia de ejemplos:

1. Los alumnos y alumnas buscan en enciclopedias las definiciones de *civitas*, *urbe* y *orbe*, y discuten la relación entre *civitas* y civilización (*urbe* y urbanidad). El profesor o profesora explica la oposición civilización y barbarie según la concepción de la Antigüedad clásica, y la relación entre la concepción romana de vida civilizada y la fundación de ciudades en los territorios conquistados.

Ejemplo complementario:

Con la ayuda del docente, investigan sobre la prolongación de la oposición entre civilización y barbarie en el pensamiento latinoamericano.

2. El profesor o profesora explica la concepción romana de la urbe como núcleo civilizado que organiza el orbe, y muestra su concreción material en las vías romanas diseñadas como ejes organizadores del espacio civilizado.

Ejemplo complementario:

Tomando el caso de Roma Imperial, discuten sobre el concepto de ciudad capital, como centro de poder y administración de un determinado territorio.

Actividad 4

Discuten sobre la concepción cristiana de la ciudad como espacio social y sagrado.

Secuencia de ejemplos:

1. El profesor o profesora indica los lugares por donde se difunde el cristianismo en los primeros tiempos (o bien los estudiantes trabajan la información incluida en las cartas de San Pablo), destacando el hecho de que el cristianismo se fue arraigando en las ciudades, lo que se expresó en la organización de la Iglesia en diócesis encabezadas por un obispo.
2. El docente explica cómo en la tradición judeo-cristiana el espacio social y sagrado por excelencia es la ciudad, haciendo mención a la idea de la Jerusalén celestial y a la Ciudad de Dios de San Agustín.

INDICACIONES AL DOCENTE

Para trabajar esta idea puede recurrir a versículos del Apocalipsis (21, 10-14) y a algún extracto de San Agustín (XIX, 17) que dé cuenta de por qué el Reino de Dios se concibe como una ciudad celestial (ver Anexo 2.3).

3. Basándose en imágenes o planos de ciudades medievales, los alumnos y alumnas observan el lugar preeminente que tienen en ellas la catedral y las iglesias, y reflexionan sobre cómo la Iglesia Católica dinamiza la vida de las ciudades al hacerlas centro de su quehacer.

INDICACIONES AL DOCENTE

Esta noción puede reforzarse haciéndoles notar que la Iglesia adopta el latín como lengua propia en vez de las lenguas germanas que se hablaban en los campos.

Actividad 5

Reflexionan sobre la ciudad como espacio de la libertad según la concepción medieval.

Secuencia de ejemplos:

1. Organizados en grupos, los estudiantes leen sobre la ciudad medieval (ver Anexo 2.4) y discuten la frase “el aire de las ciudades hace libres”. Luego ponen en común sus conclusiones en clases.
2. Se interiorizan de la vida en la ciudad medieval a través de imágenes de pinturas o de relieves de la época, o por medio de una película.

INDICACIONES AL DOCENTE

Como ejemplo de película se sugiere “Hermano Sol, Hermana Luna” que trata sobre San Francisco de Asís. En imágenes, se recomienda considerar el arte Flamenco italiano de los siglos XIII y XIV.

3. Recogiendo lo visto en las imágenes o en la película, el docente explica cómo los orígenes de la burguesía están estrechamente vinculados con el desarrollo de las ciudades medievales y de sus actividades específicas.

Actividad 6

Analizan textos referidos a la ciudad como espacio de la racionalidad según la concepción moderna.

Secuencia de ejemplos:

1. Leen trozos de “Utopía” de Tomás Moro, y los analizan buscando en ellos la visión de la ciudad como forma ideal de organización racional de la sociedad (ver Anexo 2.5).
2. Como una forma de ejemplificar la ciudad como espacio de la racionalidad, el profesor o profesora explica los motivos que tuvo la Corona española para adoptar el plano “damero” como estructura de las ciudades americanas fundadas tanto durante el proceso de Conquista como posteriormente en los siglos coloniales. El docente destaca la importancia de la fundación de ciudades en el proceso de la conquista española de América.

INDICACIONES AL DOCENTE

Las ciudades hispanoamericanas tienen una estructura en su fase colonial que es muy representativa de la concepción del mundo, la religión y la política de la monarquía y por ello se sugiere que se trabaje sobre lo que significa la Plaza Mayor y su persistencia en el tiempo.

3. Analizan la ciudad funcional como una forma de organizar racionalmente la sociedad: organizados en grupos o en parejas, los estudiantes eligen una ciudad europea e investigan qué funciones ha cumplido a lo largo de su historia, y exponen ante la sala. El profesor recoge lo expuesto y agrupa las ciudades elegidas según sus funciones: comerciales, financieras, cortesanas, burocráticas, sacras.
4. Leen un texto sobre las funciones que han cumplido las ciudades en América Latina (ver Anexo 2.6). El profesor invita a los alumnos y alumnas a reconocer las funciones que tienen distintas ciudades de Chile. A partir de la discusión que allí se genere, da cuenta de cómo las ciudades se van volviendo polifuncionales o multifuncionales con el paso de la sociedad moderna a la sociedad contemporánea.
5. A partir de su experiencia, alumnos y alumnas discuten, con la ayuda del docente, cómo las grandes ciudades se han transformado en puntos de apoyo de diversas actividades, al constituirse en centros comerciales y financieros (bancos, compañías de seguros, bolsas de comercio), en centros culturales, políticos y administrativos, a la vez que otorgan servicios y beneficios sociales (salud, justicia, educación).

Actividad 7

Analizan la ciudad industrial como espacio económico y cosmopolita.

Secuencia de ejemplos:

1. Mostrando planos de ciudades europeas antes y después de la Revolución Industrial (ver Anexo 2.7), el profesor o profesora explica cuánto transformó a las ciudades el proceso de industrialización. Conducidos por el docente discuten sobre el crecimiento urbano, la concentración de mano de obra, el desarrollo de los medios de transporte. La profesora o el profesor explica cómo el desarrollo industrial y comercial aceleró el crecimiento de las ciudades en los siglos XIX y XX, concentrando población a la vez que abriendo nuevas posibilidades en diversas esferas de la vida.
2. Investigan sobre la calidad de vida en los barrios obreros durante el siglo XIX. Ponen en común sus conocimientos y comparan con la situación de vida en los conventillos de Santiago en el siglo XIX estudiada en 2° Medio.

INDICACIONES AL DOCENTE

Es conveniente vincular este tema con la formación común de 3° Medio en relación a las condiciones de vida obrera en el siglo XIX.

3. La profesora o el profesor explica el estrecho vínculo existente entre el espacio agrario y el urbano que se observa a lo largo de toda la historia de Occidente. Hace referencia a los procesos que mejoran la productividad agrícola que permiten que un mayor número de personas pueda desprenderse de las labores agrícolas para habitar la ciudad, lo cual se verifica en la revolución neolítica, a fines de la Edad Media y en el siglo XVIII.
4. Los alumnos y alumnas redactan un informe en el cual expresan una visión sintética acerca del desarrollo histórico de la ciudad en Occidente.

Unidad 3

El proceso de urbanización

Esta unidad está dirigida a que los estudiantes comprendan las características del proceso de urbanización en el mundo, en América Latina y en Chile, entendiendo que el proceso de urbanización ha adquirido a partir de la segunda mitad del siglo XX dimensiones y características nunca antes vistas, asociado a la mundialización del capitalismo industrial.

Por otra parte interesa que los estudiantes relacionen el acelerado ritmo que alcanzó la concentración de la población en ciudades, especialmente en los países del Tercer Mundo, con el incremento de problemas sociales en los centros urbanos debido a la incapacidad de las ciudades de satisfacer las demandas de los numerosos nuevos habitantes.

Importa que los estudiantes comprendan que la urbanización en sí implica equipamiento, dotación de servicios, espacios para el desarrollo de diversas actividades, todo lo cual se traduce en demandas sobre la ciudad. Ello lleva a la necesidad de estudiar este proceso desde la perspectiva económica y de sus repercusiones sociales y culturales, puesto que ante todo la ciudad es una construcción social y es el hábitat por excelencia del ser humano en la actual etapa de desarrollo.

Contenidos

- La industrialización y su rol concentrador.
- El crecimiento de las ciudades chilenas y latinoamericanas en el siglo XX.
- Estudio de caso: cambios experimentados en una ciudad chilena en la segunda mitad del siglo XX y sus repercusiones en la vida cotidiana de sus habitantes.
- El trabajo en la ciudad: oferta, demanda y empleo informal. Participación de las mujeres en el mercado laboral. Los problemas del trabajo infantil. La cesantía juvenil.

Aprendizajes esperados

Los alumnos y alumnas:

1. Relacionan el proceso de urbanización creciente de los siglos XIX y XX con la industrialización.
2. Comprenden las tendencias de crecimiento de la población urbana a nivel mundial
3. Se hacen conscientes de las relaciones existentes entre las características que asume la organización urbana en un determinado lugar y los elementos físicos que orientan la expansión urbana.
4. Conceptualizan el proceso de urbanización, reconociendo los motivos que inducen a la población a vivir en ciudades, destacando entre ellos la disponibilidad de equipamiento urbano.
5. Comprenden a la ciudad como un fenómeno económico, al tiempo que como un espacio de participación social y cultural.
6. Reconocen las principales características y tendencias del proceso de urbanización en nuestro país.
7. Se familiarizan con las diferentes características que presenta el trabajo en el medio urbano y reconocen los problemas que en este ámbito se presentan en las ciudades.

Actividades genéricas y ejemplos

Actividad 1

Construyen tablas, gráficos y mapas para apreciar las tendencias de crecimiento de la población urbana.

Secuencia de ejemplos:

1. El profesor o profesora presenta a los estudiantes información gráfica y numérica referida al crecimiento de la población total y la población urbana, a nivel mundial desde el siglo XIX (ver Anexo 2.8).

INDICACIONES AL DOCENTE

A través de información general se trata de que los estudiantes aprecien el ritmo de crecimiento que ha tenido la población urbana en el mundo, por sobre las tasas de crecimiento de la población total.

2. A partir de esta información, el profesor o profesora les entrega tablas conteniendo información de población total y población urbana para diferentes regiones y países del mundo, en el siglo XX. Con esta información las alumnas y alumnos confeccionan gráficos y extraen conclusiones respecto a los diferentes ritmos del crecimiento de la población urbana en el mundo.

INDICACIONES AL DOCENTE

Es conveniente trabajar con datos agregados. Por ejemplo: países industrializados o países desarrollados versus países subdesarrollados o del tercer mundo. El análisis por regiones debería tomar las grandes categorías continentales de Naciones Unidas: Africa, A. Latina y El Caribe, Asia, Europa, Norteamérica, Oceanía. Es conveniente seleccionar los datos de países teniendo también un criterio de contrastación, por ejemplo, seleccionar países desarrollados como Suecia, Alemania, Estados Unidos, Francia; países latinoamericanos con alta concentración urbana como México, Argentina, Chile, y baja, como Haití, Bolivia; países asiáticos con alta concentración urbana, como Japón, y baja, como India o China; países africanos de baja concentración urbana como Kenya, Madagascar, Etiopía, y media, como Sudáfrica o Marruecos.

3. Los estudiantes preparan mapas del mundo en que presentan la localización de las mayores ciudades del mundo en 1900 y el año 2000 (ver Anexo 2.9). Analizan la distribución de las ciudades, la comparan con sus conocimientos respecto a la distribución de la población total y las densidades a escala mundial y extraen conclusiones.

INDICACIONES AL DOCENTE

En este ejemplo se pretende que los estudiantes aprecien cómo ha cambiado la distribución de las mayores ciudades del mundo, desde los países desarrollados (Europa y Estados Unidos) a los del Tercer Mundo (América Latina, África y Asia).

4. Todo el material preparado se presenta en una exposición gráfica titulada: “El crecimiento de la población urbana en el mundo”.

Actividad 2

Analizan la expansión física de las ciudades como parte del fenómeno de urbanización.

Secuencia de ejemplos:

1. El profesor o profesora muestra a los estudiantes imágenes de ciudades como Nueva York, Barcelona y Tokio (por ejemplo) e invita a los estudiantes a compararlas con las de Santiago, Lima y Ciudad de México, apreciando las diferencias en cuanto a la densificación y construcción en altura, así como en aspectos de tipo general que a los estudiantes les resulten contrastantes.
2. El docente explica las diferentes formas en que las ciudades van traduciendo el crecimiento de población en aumento de la superficie construida, dando ejemplos con casos específicos.
3. Los estudiantes analizan la evolución del plano de la ciudad de Santiago y del plano de la ciudad de Valparaíso y comparan la forma en que han crecido (ver Anexo 2.10).

INDICACIONES AL DOCENTE

Esta actividad está dirigida a que los estudiantes perciban la influencia de ciertos elementos físicos que orientan de cierta forma la expansión urbana, por ejemplo, la línea de costa en una ciudad puerto como Valparaíso, o la expansión a lo largo de las vías de comunicación como en el caso de Santiago. El docente puede aportar otros ejemplos como las murallas en el caso de ciudades como París, o el río en el caso de Londres, o la ausencia de tierras apropiadas como en el caso de Nueva York.

Actividad 3

Distinguen el equipamiento como una de las dimensiones del fenómeno urbano.

Secuencia de ejemplos:

1. Los estudiantes mencionan qué equipamientos identifican como propios de los centros urbanos. El profesor o profesora precisa en qué consiste el equipamiento, y lo explica como una de las características de la urbanización.

INDICACIONES AL DOCENTE

Por equipamiento se entenderá la dotación de servicios básicos (electricidad, agua potable, alcantarillado); el diseño de las calles (calles pavimentadas o no, pero delineadas con aceras); servicios de salud, educación y comunicaciones; servicios públicos; comercio.

2. A partir de su propia experiencia, distinguen los diferentes niveles de equipamiento que poseen las ciudades según su tamaño y función. Discuten sobre el papel del equipamiento como fuerza de atracción para la migración desde el campo a las ciudades.

Actividad 4

Conceptualizan el proceso de urbanización.

Secuencia de ejemplos:

1. Separados en grupos, los estudiantes leen textos seleccionados sobre el proceso de urbanización a escala mundial y para América Latina (ver Anexo 2.11). Aplican lo estudiado en la unidad anterior, respecto a las razones para vivir en ciudades. Preparan un informe y lo presentan al curso.

INDICACIONES AL DOCENTE

A escala mundial, los estudiantes podrán apreciar las tendencias generales que se han presentado y que se traducen en una creciente urbanización, pero a tasas muy diferentes según los países y regiones. Destacando el caso europeo, interesa establecer lo temprano de la urbanización y su relación con el proceso de industrialización y con la tradición urbana en Europa. Para América Latina resulta de interés destacar que se trata de un fenómeno que comienza en la década de 1940-1950, pero que ha tenido un ritmo acelerado, aunque presenta diferencias entre los países. En el caso de América Latina es importante que se analicen conceptos como los de migración campo-ciudad, marginalidad, concentración demográfica, concentración económica.

Se puede obtener información actualizada en www.unfpa.org, en especial revisando el informe del año 1996 dedicado a la urbanización en el mundo.

2. En conjunto y con la guía del profesor o profesora, los estudiantes definen lo urbano, las principales características del proceso de urbanización y de los procesos asociados de crecimiento de la población urbana y expansión física de las ciudades.

INDICACIONES AL DOCENTE

Para precisar los conceptos de ciudad y urbanización ver Anexo 2.12.

Actividad 5

A través de análisis de textos y de cifras, estudian el proceso de urbanización en Chile.

Secuencia de ejemplos:

1. Los estudiantes leen y analizan el documento de Hilario Hernández "El Gran Concepción. Desarrollo Histórico y estructura urbana. Primera parte. Génesis y evolución: de las fundaciones militares a la conurbación industrial" (ver Anexo 2.13). Elaboran un informe de síntesis que considere:
 - a. Una descripción de las principales características del desarrollo urbano de El Gran Concepción, considerando las tres fases identificadas por el autor.
 - b. La identificación de los procesos históricos que se relacionan con el desarrollo urbano del Gran Concepción en cada una de la tres fases identificadas en el artículo.
 - c. Las tendencias que marcarán el desarrollo urbano futuro del Gran Concepción.
 - d. Para los alumnos de la zona, un cuarto punto puede ser que comenten el artículo de acuerdo a su visión y experiencia de vida.

Para los estudiantes de fuera de la zona, un cuarto punto puede ser considerar en qué medida los procesos, conceptos y tendencias descritas en el artículo son aplicables a las grandes ciudades de la propia región.

INDICACIONES AL DOCENTE

Se tomó este artículo sobre Concepción como un estudio de caso. Dada la calidad del trabajo y su carácter sintético, resulta muy apropiado para explicar la evolución urbana de una de las principales ciudades del país. A partir de este caso en las actividades siguientes se ampliará el análisis al proceso de urbanización en todo el país. Por cierto, el texto se puede cambiar si se cuenta con un análisis equivalente de otra ciudad del país que se considere más pertinente abordar.

Si se considera muy largo el texto, los estudiantes pueden organizarse en tres grupos, cada uno de los cuales toma una de las fases identificadas por Hernández, hace una síntesis de las principales características del desarrollo urbano en el período analizado y la expone ante el curso.

2. El profesor o profesora entrega a los estudiantes información estadística censal referida a la población de las principales ciudades chilenas. Los alumnos y alumnas elaboran gráficos y mapas con esta información y la interpretan a la luz de lo analizado en el documento sobre el proceso de urbanización en Concepción.

INDICACIONES AL DOCENTE

Se recomienda trabajar con información censal desde 1940 hasta el último censo aplicado en Chile. También pueden agregarse las proyecciones realizadas por el INE (ver página del INE: www.ine.cl).

3. Contrastando la información analizada con las actividades anteriores y guiados por su profesor o profesora, los estudiantes concluyen respecto a las particularidades y similitudes del proceso de urbanización chileno, en comparación al proceso mundial y latinoamericano.
4. Sobre la base de historias de vida, analizan el impacto del proceso de urbanización en la vida cotidiana.

INDICACIONES AL DOCENTE

El proceso de urbanización puede verse tanto desde la perspectiva de residentes urbanos como rurales, o migrantes del campo a la ciudad.

Actividad 6

Estudian a la ciudad como un fenómeno económico.

1. Los estudiantes recuerdan la importancia que han tenido los factores de tipo económico en la formación y, sobre todo, en el desarrollo de las ciudades en el siglo XX y comparan esta situación con lo estudiado para el caso de las ciudades de la Antigüedad y de la Edad Media.
2. Divididos en grupos, los estudiantes identifican actividades económicas que se realizan en las ciudades y construyen una tabla para comparar las actividades en una ciudad metropolitana, en una ciudad de tamaño intermedio y en una ciudad pequeña.

INDICACIONES AL DOCENTE

En este ejemplo se trata de que los estudiantes establezcan las múltiples actividades económicas que se desarrollan en una ciudad y las diferencias que se pueden apreciar según su tamaño.

3. Recuerdan el rol que ha cumplido la industria en el desarrollo de la urbanización y analizan la situación en que hoy se encuentra la industria en las ciudades.

INDICACIONES AL DOCENTE

Es importante que los estudiantes discutan respecto al hecho de que actualmente la industria se encuentra en un proceso de transformación y de exclusión desde las áreas urbanas, comparándolo con la importancia que tuvieron en algunas ciudades en el pasado reciente.

4. El profesor o profesora les explica en qué consisten las externalidades positivas que ofrecen las aglomeraciones urbanas (economías de escala y de aglomeración) y las negativas o deseconomías (congestión, contaminación, regulaciones), cita ejemplos y los expone como factores de la concentración industrial (ver Anexo 2.14). Guiados por el docente, los estudiantes discuten la forma en que estos conceptos se pueden aplicar a las ciudades por ellos conocidas.

Actividad 7**Investigan sobre el trabajo en las ciudades.**

1. Con testimonios de adultos cercanos residentes urbanos y rurales, caracterizan el trabajo que se realiza en el medio rural y en la ciudad considerando: formas de acceder al trabajo, tipos de trabajos, horarios, condiciones de trabajo, trabajos de la mujer, de jóvenes y niños.
2. Divididos en grupos, recolectan información sobre el trabajo en la ciudad en Chile hoy en relación a temas como:
 - tasas de empleo y desempleo comparando rural-urbano
 - tasas de empleo de la mujer
 - empleo y desempleo de los jóvenes
 - el trabajo infantil en la ciudad
 - condiciones laborales y seguridad laboral.
3. Ponen en común la información recolectada y en conjunto sacan conclusiones sobre el trabajo en la ciudad.

INDICACIONES AL DOCENTE

Esta actividad se presta para desarrollar el OFT referido a la importancia del trabajo y a la valoración de la dignidad esencial de todo trabajo. También puede ser una oportunidad para cuestionar el trabajo infantil en relación a la declaración de los derechos de los niños.

Actividad 8

Analizan la ciudad como un espacio social y cultural.

Secuencia de ejemplos:

1. Recuperando los conocimientos sobre organización política municipal trabajados en Primer Año Medio, los estudiantes analizan los espacios que se abren para la participación de la comunidad. Confeccionan un listado con las juntas de vecinos y las organizaciones sociales que existen en su comuna. Consultan en sus familias respecto a la participación que tienen en este tipo de organización. Comparten con el curso las razones que identificaron, en pro y en contra de la participación en las organizaciones.
2. De la lista de organizaciones sociales y ONG's que existen en la comuna, indagan cuáles de ellas se preocupan especialmente de la calidad de vida de los habitantes y qué aportes hacen o pueden hacer a la comunidad.
3. Desde su propia realidad de jóvenes, discuten acerca de su participación en diferentes organizaciones; sobre los espacios que pueden considerar como propios en su ciudad y sobre la importancia de transformarse en sujetos activos en la comunidad.

INDICACIONES AL DOCENTE

Como motivación a este ejemplo puede plantearse el dilema de vivir como habitantes o como ciudadanos, recuperando conceptos de la vida en las polis griegas.

4. Tomando sus propios conocimientos de la realidad de las ciudades chilenas, analizan la localización de los principales museos, bibliotecas, centros de educación superior, cines, actividad teatral, salas de concierto. Concluyen en una discusión respecto a la concentración de la actividad cultural en las grandes ciudades.
5. Los alumnos y alumnas se plantean frente al uso que ellos como jóvenes hacen de los espacios culturales disponibles en la ciudad, así como de los otros espacios públicos y áreas verdes existentes. Organizan un foro y en él analizan el acceso a estos espacios y la apropiación que los jóvenes hacen de algunos de ellos y las diferentes expresiones de cultura juvenil urbana.

Unidad 4

La ciudad un sistema vivo

En esta unidad se busca que los alumnos y alumnas entiendan que la ciudad no sólo es una estructura física conformada por espacios construidos (edificios) y espacios vacíos (calles, espacios abiertos, sitios eriazos), sino que como una entidad que nace, crece y también muere; es decir, como un sistema vivo que tiene su propia dinámica de funcionamiento. En este sentido, las ciudades son sistemas abiertos que reciben influencias desde otras ciudades e importan materia y energía, para poder funcionar, al tiempo que como producto de su actividad generan desechos que deben disponerse en lugares adecuados.

A la vez es importante que comprendan que buscando la optimización de su funcionamiento, las ciudades organizan su espacio interno, de manera de responder de mejor manera a los requerimientos de sus habitantes y para ser más eficientes en su función económica y social. Esto ha llevado al desarrollo de técnicas e instrumentos de planificación urbana, que pretenden conseguir la mejor organización interna de las ciudades, junto a la racionalización de su crecimiento y expansión.

Contenidos

- Estructura interna: el uso del suelo y los barrios. La segregación social del espacio urbano. Modelos explicativos del uso del suelo urbano.
- La ciudad. Problemas de equipamiento: salud, vivienda, educación recreación, servicios básicos.
- La metrópolis. Atractivos y problemas de Santiago: equipamiento, trabajo, contaminación, violencia.

Aprendizajes esperados

Los alumnos y alumnas:

1. Recuperan el concepto de desarrollo sostenible y sus alcances, aplicándolo a las posibilidades de sustentabilidad en la ciudad que habitan.
2. Aplican modelos teóricos a la realidad y establecen la existencia de barrios al interior de la ciudad.
3. Comprenden que dentro de la estructura interna de las ciudades se verifica una segregación social y espacial.
4. Conocen de los problemas ambientales y sociales que aquejan a las ciudades contemporáneas y proponen acciones destinadas a reducir sus efectos negativos.
5. Evalúan críticamente las condiciones de vida que presenta la ciudad de Santiago, sus virtudes y problemas.
6. Valoran los instrumentos de planificación urbana como un medio para la creación de espacios habitados de mejor calidad.

Actividades genéricas y ejemplos

Actividad 1

Describen la ciudad como un complejo natural-social.

Secuencia de ejemplos:

1. Divididos en grupos, los alumnos y alumnas averiguan la procedencia del agua potable que se consume en la ciudad, la forma y el lugar en que se procesa; indagan acerca de la disponibilidad y la calidad de los suelos para el crecimiento de la ciudad; investigan la forma en que se tratan los residuos sólidos (cantidad y tipo de residuos que produce la ciudad; lugar y estrategia de depósito; existencia de algún tratamiento); la manera en que se disponen las aguas servidas. Concluyen con una reflexión respecto a las relaciones que mantienen las ciudades con el medio natural.
2. El profesor o profesora pone en discusión el concepto de calidad de vida y solicita a los estudiantes que aporten sus ideas al respecto, enumerando los componentes que integran este concepto y enunciando una definición. Luego leen documentos que aborden este problema y los analizan y comparan con su propio punto de vista (ver Anexo 2.15).
3. Recuperando sus conocimientos respecto al desarrollo sustentable, aplican este concepto a la ciudad, entendida como un sistema. Leen los documentos de J. Lerner y de Ch. Stadel (ver Anexo 2.16) y discuten la posibilidad de hacer de su ciudad un sistema sustentable, especificando qué aspectos debería tenerse en consideración para lograrlo.

Actividad 2

Investigan sobre los problemas ambientales que aquejan a las ciudades contemporáneas.

Secuencia de ejemplos:

1. Divididos en grupos, investigan en fuentes tradicionales, electrónicas o por medio de entrevistas a científicos sociales, arquitectos, urbanistas, geógrafos, ecólogos, funcionarios municipales, para dar respuesta a los siguientes temas:

- Tendencias y soluciones existentes para el tratamiento de los residuos sólidos urbanos e industriales.
 - Diseño de viviendas energéticamente eficientes.
 - Sistemas de racionalización del consumo de agua.
 - Efectos globales de la actividad urbana: efecto invernadero, boquete de la capa de ozono.
 - Contaminación de aire, agua y suelo provocada por las actividades urbanas.
2. Preparan una exposición con los antecedentes recogidos y comparten sus impresiones.
 3. Formulan un proyecto de acción para reducir los efectos negativos sobre el medio ambiente en su ciudad o barrio.

INDICACIONES AL DOCENTE

Esta actividad puede ser útil para reforzar el OFT vinculado a cuidado del medio ambiente.

Actividad 3

Definen el concepto de barrio y lo aplican a la estructura interna de la ciudad.

Secuencia de ejemplos:

1. En un plano de la ciudad, o de parte de ella si se trata de una gran ciudad, provisto por el docente, los alumnos y alumnas colorean los diferentes barrios funcionales (comercial, industrial, residencial, financiero, deportivo-recreacional) que pueden identificar a partir de su experiencia directa. Luego, en un recorrido de terreno contrastan sus apreciaciones con la realidad y redibujan, si es necesario, el plano de los barrios urbanos.

INDICACIONES AL DOCENTE

Para la distinción de los barrios se puede usar como criterio de identificación el tipo de uso que se le da a los inmuebles (residencial, comercial, servicios, oficinas). De manera complementaria se puede incluir una diferenciación para los barrios residenciales, según el tipo de construcción (de uno o dos pisos; pareadas o aisladas; edificaciones en altura; calidad y antigüedad de la construcción). El Anexo 2.17 contiene un plano de Chillán con una diferenciación generalizada de usos del suelo.

Dado que existen diferentes acepciones del concepto barrio, en este caso se aplica la que se refiere a la función que un determinado espacio urbano tiene dentro de la ciudad.

2. Como resultado del recorrido de terreno, los estudiantes identifican la existencia de barrios marginales, o de otras formas de segregación social (barrios de condominios cerrados, barrios de minorías étnicas) y los localizan en el plano.

INDICACIONES AL DOCENTE

Si por la naturaleza del recorrido realizado no es posible identificar este tipo de barrios, ellos pueden definirse y graficarse a partir del conocimiento que los estudiantes o el profesor tiene de su existencia y localización. Por lo demás no se trata de un catastro acabado de los barrios, sino de que los estudiantes vean a la ciudad como una entidad diversa en su interior. Esta actividad se presta para trabajar el OFT referido a la no discriminación.

3. El profesor o profesora explica los principales modelos de diferenciación de barrios al interior de la ciudad. Los alumnos y alumnas los aplican a la ciudad en que ellos viven o ciudades conocidas por ellos, buscando una explicación a la forma en que se disponen los barrios.
4. Con toda la información procesada redactan un informe respecto a las características espaciales intraurbanas, agregando el plano y las imágenes que estimen adecuadas para expresar de qué manera se aprecian las diferencias internas de la ciudad.

Actividad 4

Analizan algunos problemas sociales que afectan a las ciudades contemporáneas.

Secuencia de ejemplos:

1. Leen documentos acerca de la situación de las mujeres y los niños en las ciudades (ver Anexo 2.18). En grupos discuten sobre los documentos leídos, contrastando con su propia experiencia ciudadana. Elaboran un planteamiento del grupo en relación a algunos de los problemas que aquejan a las mujeres y los niños en las ciudades.

Ejemplo complementario:

Puede recurrirse a entrevistas a dirigentes de barrios o de organizaciones de mujeres o al SERNAM y SENAME para informarse sobre problemas que aquejan a las mujeres y los niños en las ciudades de Chile.

2. El profesor o profesora describe y analiza algunos de los principales problemas de las ciudades contemporáneas en el mundo: pobreza, falta de vivienda, precariedad del empleo, acceso al agua y equipamiento, problemas de salud pública, entre otros (ver documento de apoyo en Anexo 2.19).
3. Los alumnos y alumnas construyen un afiche, collage u otro recurso gráfico bajo el título “Pobreza y condiciones de vida en las ciudades”.

INDICACIONES AL DOCENTE

Esta actividad se presta para reforzar la solidaridad social y el interés por el bien común.

Actividad 5

Se documentan sobre las condiciones de vida en Santiago y reflexionan sobre sus atractivos y problemas.

Ejemplos:

1. Divididos en grupos realizan un trabajo de investigación en la prensa escrita, en internet y en los noticiarios de televisión, recopilando las informaciones que den cuenta de los problemas ambientales y sociales que aquejan a la ciudad de Santiago.

INDICACIONES AL DOCENTE

Este trabajo lo pueden realizar a lo largo de una semana o haciendo un muestreo de los periódicos a lo largo de un mes.

2. Reflexionan colectivamente sobre los problemas que presenta Santiago y los contraponen con los atractivos que ofrece como centro político, económico y social.

INDICACIONES AL DOCENTE

Para los establecimientos ubicados fuera de Santiago, sería interesante enriquecer este ejemplo con la visión personal que cada alumno o alumna tiene respecto a dicha ciudad.

Actividad 6

Reflexionan sobre la importancia de los instrumentos de planificación urbana para la creación de un medio de mejor calidad.

Secuencia de ejemplos:

1. Se informan en el municipio y en la página web del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (www.minvu.cl) acerca de los instrumentos existentes en Chile para la planificación urbana, sus alcances, características y limitaciones.

INDICACIONES AL DOCENTE

Es especialmente recomendable revisar la DDU N° 55 del Ministerio de la Vivienda, que tiene un análisis de la planificación urbana en Chile. Este decreto se encuentra en www.minvu.cl.

2. Investigan la utilidad que representa el plano regulador comunal para la ordenación del espacio urbano y para la planificación del crecimiento urbano. Averiguan cómo se hace para planificar un centro urbano en ausencia de plano regulador.

Ejemplo alternativo:

Averiguan si en su ciudad existe plano regulador. Si existe, investigan la utilidad que representa, los problemas en su administración y su significado para la ordenación del espacio urbano. Si no existe plano regulador, investigan por qué no se tiene este instrumento y cómo se administra el espacio urbano en su ausencia. Comparten sus impresiones con el curso y discuten sobre la importancia de la planificación urbana y de la participación de los ciudadanos en estos instrumentos. Esta actividad se puede vincular adicionalmente al concepto de desarrollo sostenible.

3. Con la guía del docente investigan en biblioteca y establecen las diferencias entre el proceso de planificación urbana y la existencia de ciudades planificadas. El profesor o profesora les presenta casos de ciudades planificadas, como Brasilia, y analiza las consideraciones que se tienen presente para su diseño (disposición armónica de barrios, diseño de calles y plazas, espacios comunes, áreas peatonales).

Unidad 5

Territorio y sistema de ciudades

En esta unidad se amplía la mirada hacia una visión sistémica de las ciudades. se explora las relaciones entre ciudades, la relación de la ciudad con el territorio circundante, y las relaciones urbano-rurales.

Esta unidad se basa en el supuesto de que la ciudad no es una entidad aislada sino que por el contrario forma parte de un sistema de ciudades, a escala regional, nacional y actualmente incluso mundial. Como parte de esos sistemas, la ciudad adopta un rol funcional de manera de obtener los mayores beneficios posibles. Existe una competencia entre las ciudades por ocupar posiciones dominantes, unas respecto a otras. Esta competencia origina jerarquías de ciudades: centros de importancia mundial o continental, capitales nacionales, capitales regionales, ciudades menores. La posición y la función de cada ciudad incide en su dinámica económica y demográfica, llevando a la formación de grandes aglomeraciones en algunos casos. Según la importancia que tiene una ciudad dentro del sistema es la influencia que ella ejerce sobre el territorio que la rodea, por eso se afirma que la ciudad organiza su territorio, su área de influencia, para fortalecer su rol dominante.

Respecto a la relación urbano rural interesa que los alumnos y alumnas también se aproximen a ella desde una visión sistémica. No se trata ya de plantear una relación dicotómica y competitiva entre lo urbano y lo rural, que sea pro-urbe o anti-urbe. Lo que interesa es entender que son dos espacios en relación, siendo los flujos migratorios y económicos los vínculos más importantes entre ellos.

Contenidos

- Las funciones urbanas y el rol regional de las ciudades. Las jerarquías urbanas: tamaño, funciones y base económica.
- Las relaciones campo-ciudad: migraciones; dependencia alimentaria.
- La expansión de la ciudad sobre los espacios rurales.
- El mundo rural: la población rural y sus problemas. Importancia de la agricultura. Discusión acerca de las tendencias futuras del mundo rural.
- La formación de metrópolis y megalópolis. Ciudad y escala humana: pasajes, cités, condominios, plazas, barrios. Tendencias futuras.

Aprendizajes esperados

Los alumnos y alumnas:

1. Comprenden el papel que desempeñan las ciudades como organizadoras del territorio a través de áreas de influencia.
2. Conocen las características del medio rural y la importancia que sus actividades económicas tienen para la mantención de la sociedad.
3. Se hacen conscientes de las relaciones funcionales entre la ciudad y el medio rural.
4. Analizan críticamente las tendencias que están marcando las formas de vivir e interrelacionarse en las ciudades.
5. Aplican sus conocimientos para identificar las características o de una ciudad para los ciudadanos o una ciudad a escala humana.
6. Comprenden las tendencias de metropolización y formación de megaciudades.
7. Recuperan el concepto de globalización y lo relacionan con la estructuración de un sistema jerárquico mundial de ciudades y sus respectivas redes.

Actividades genéricas y ejemplos

Actividad 1

Identifican el papel de las ciudades en la organización del territorio regional.

Secuencia de ejemplos:

1. Se introducen al tema con una recuperación de sus conocimientos acerca de las funciones que cumplen las ciudades.
2. Con la información del censo de población (www.ine.cl) ordenan las ciudades y pueblos de la región de mayor a menor. Relacionan el rango que ocupan las ciudades con las funciones que cumplen. Con el apoyo del profesor o profesora deducen el concepto de jerarquía urbana.
3. Apoyado en la información elaborada en el ejemplo anterior el profesor o profesora explica los elementos fundamentales de la teoría de lugares centrales y destaca el papel que le corresponde a las ciudades como organizadoras del territorio a través de las áreas de influencia.

Actividad 2

Describen las relaciones funcionales entre la ciudad y el medio rural.

Secuencia de ejemplos:

1. Por medio de una pequeña encuesta a los establecimientos comerciales minoristas y a las ferias libres, los estudiantes determinan la procedencia de los productos de origen agropecuario que se comercializan en la ciudad. Establecen las distancias desde donde se traen y las características de los lugares de procedencia.
2. Los alumnos y alumnas leen el documento del Programa de Asentamientos Humanos de Naciones Unidas sobre relaciones urbano rurales (ver Anexo 2.20), y analizan la visión sistémica que allí se propone sobre las relaciones urbano-rurales, discutiendo críticamente las visiones idealizadoras y estigmatizadoras del campo y de la ciudad.

3. Recolectan imágenes o elaboran dibujos expresivos de la interrelación campo ciudad, y de la penetración de elementos de la vida rural en el espacio urbano y viceversa.

Ejemplo complementario:

Se informan sobre las políticas de asentamientos humanos de Naciones Unidas (ver: www.unchs.org).

Actividad 3

Analizan las características del mundo rural.

Ejemplos:

1. El profesor o profesora les expone un gráfico que exprese la evolución que ha tenido la población rural en Chile (ver Anexo 2.21), y conduce a los estudiantes para que lo interpreten a la luz de lo estudiado sobre el proceso de urbanización en Chile.
2. Tomando las cifras sobre población urbana en el mundo trabajadas en actividades anteriores (ver Anexo 2.2 y 2.8), discuten sobre la evolución de la población rural en el mundo y en los diferentes continentes, y sobre el impacto que pudiera tener la tendencia a la disminución de la población rural.
3. Con el apoyo de cifras estadísticas y de enciclopedias, caracterizan la agricultura como actividad económica, tanto en lo que se refiere a la producción de alimentos y materias primas, como en cuanto a la ocupación de mano de obra, considerando Chile y el mundo. El profesor o profesora les explica que además de la agricultura existen otras actividades que forman parte del mundo rural, como la pesca artesanal, la pequeña minería y algunos tipos de turismo.
4. Con todos los antecedentes, discuten acerca de las tendencias futuras probables de las actividades rurales y sobre los cambios que se están produciendo en el mundo rural.

INDICACIONES AL DOCENTE

En esta discusión es importante que se analicen aspectos como la tecnificación y modernización de la agricultura, las técnicas sustitutivas de mano de obra y de recursos naturales, la urbanización del campo (entendida como el traslado al campo de valores y formas de vida propias de las ciudades), la desaparición de las economías campesinas, el trabajo temporero.

Actividad 4

Discuten sobre las tendencias actuales de transformación en la forma de construir y habitar las ciudades.

Secuencia de ejemplos:

1. Mediante una revisión de la publicidad inmobiliaria en la prensa (existen suplementos especializados en vivienda), en páginas web de empresas, o recopilando folletos de promoción de nuevas villas, poblaciones o edificios, se analizan los elementos que destacan los vendedores para atraer a sus clientes potenciales. Los estudiantes hacen un listado de las motivaciones que se proponen por estos medios y lo contrastan con sus propios intereses y opiniones.
2. A través de la lectura de documentos alusivos al tema, se estudia la tendencia a vivir en conjuntos habitacionales cerrados. Los estudiantes complementan con su propia experiencia o, si es posible, con entrevistas a personas que vivan en este tipo de conjuntos. Se agregan además consideraciones sobre el tema de las “casas fortaleza”.
3. El profesor o profesora motiva la discusión respecto a las nuevas formas de vivir la ciudad, en torno a temas relativos a: seguridad en la ciudad; la ciudad como lugar de encuentro y participación; la ciudad como espacio compacto.
4. Divididos en grupos elaboran un cuento, comic u otra expresión artístico-literaria motivada por frases como: “países abiertos y ciudades cerradas”; “ciudades abiertas y barrios cerrados”.
5. Recuperando el sentido de ciudad como espacio político y social trabajado en la Unidad 2, discuten sobre las posibilidades de construir ciudades a escala humana y la importancia de los espacios públicos, las plazas, los parques, los barrios, y los lugares abiertos.

Actividad 5

Caracterizan la conformación de megalópolis y se forman una visión inicial del sistema de jerarquía mundial de ciudades.

Secuencia de ejemplos

1. Mediante la lectura de documentos analizan la importancia de las ciudades metropolitanas en Latinoamérica (ver Anexo 2.22). Estudian el proceso y las causas que lo explican, y concluyen con una definición de metrópolis.
2. Investigan en biblioteca y en internet sobre el fenómeno de las llamadas megalópolis y megaciudades. Leen el documento sobre la megaciudad Hong-Kong-Guandong (ver Anexo 2.23). Construyen un mapa localizando las grandes aglomeraciones urbanas en el mundo y concluyen con una estimación de los problemas que pueden existir en la vida cotidiana en este tipo de ciudades.
3. Con la guía del profesor o profesora comparan la metrópolis con la megalópolis y megaciudad, en términos de los procesos involucrados en su génesis y de las funciones que cumplen, dentro de los sistemas urbanos nacionales e internacionales.

INDICACIONES AL DOCENTE

En esta actividad se recomienda hacer referencia al incremento del parque automotriz y la mejora en los medios de comunicación y transporte, como una explicación para la expansión casi ilimitada de los espacios urbanos.

4. El profesor o profesora explica que otra tendencia que se verifica en la actualidad es la conformación de redes internacionales de ciudades (ver material de apoyo para el docente en Anexo 2.24), ejemplificando con algunas ciudades destacadas en la escena mundial.
5. Analizando la prensa los alumnos y alumnas identifican ciudades que juegan un rol preponderante en la escena mundial (político, económico o cultural) y discuten acerca del mismo, estableciendo relaciones con el proceso de globalización.

Unidad 6

La ciudad como utopía

Esta unidad tiene un fin proyectivo, busca impulsar a los estudiantes a enfrentarse a un desafío mayor para la vida en sociedad que es el de humanizar las grandes ciudades, reconvirtiéndolas en entidades sociales a escala de individuos que se relacionan y comparten; elaborando una propuesta colectiva de ciudad ideal.

Como ya se ha visto, desde el mundo clásico se ha pensado la vida en sociedad como una existencia urbana y quienes se plantearon sociedades ideales, estructuradas en torno al *deber ser* más que al *ser real* proyectaron sus ideas a través del diseño de ciudades ideales en las que físicamente se expresaban el equilibrio, la justicia y la ecuanimidad de las instituciones. Recuérdese el caso de Tomás Moro y la **Utopía**, que significa el lugar que no existe. Esta isla esta organizada de modo ideal y cuenta con ciudades como base de su ordenación espacial y social. El equilibrio y la justicia de sus instituciones se ve reflejada en la forma en que se organiza y ocupa el espacio, estableciéndose vínculos activos entre lo público y lo privado alcanzando así la ciudad su expresión humana antes que nada.

En la época contemporánea, con el surgimiento de la ciudad industrial y moderna y el desarrollo de la planificación urbana, ha resurgido el interés por la ciudad ideal planteándose el modelo ideal de estructura urbana, la ciudad como utopía. Han nacido así diversas propuestas de desarrollo urbano guiadas por criterios racionalistas e ideales, que prevén las líneas de desenvolvimiento de la economía y la sociedad y que consideran los recursos naturales, económicos y simbólicos implicados en una estructura urbana de gran tamaño.

La ciudad concebida como un territorio habitado por un conjunto de seres humanos organizados puede ser considerada como una forma de utopía realizada. El objetivo perseguido en la mayoría de las utopías concierne al mejoramiento de esta organización que es la ciudad, que es más una organización que un territorio ocupado. La ciudad se presenta esencialmente como una construcción social de varios niveles.

Es importante destacar el papel que en esta concepción de ciudad, es decir de comunidad organizada, cabe a cada componente destacándose nociones como las de civismo, autorregulación social y solidaridad.

Tomando estos elementos en consideración, esta unidad está organizada en tres actividades que se orientan a que los estudiantes se imaginen y diseñen su propia ciudad ideal, sobre la base de los conceptos históricos y geográficos que han revisado en las unidades anteriores. Interesa en esta unidad que los estudiantes culminen su formación en el sector Historia y Ciencias Sociales pensando que es legítimo seguir imaginando un mundo mejor, que aunque sea utópico puede orientar y otorgar sentido a las acciones que se realizan hoy.

Contenidos

- La ciudad ideal como utopía.
- Aplicación de variables de organización espacial al diseño de una ciudad ideal.
- Humanización de la ciudad, a través del diseño de una ciudad ideal.

Aprendizajes esperados

Los alumnos y alumnas:

1. Profundizan su comprensión del concepto “utopía”, relacionándolo con la experiencia urbana y con los procesos de planificación urbana.
2. Proyectan una ciudad ideal, aplicando variables de emplazamiento, poblamiento, funciones, transporte, sociabilidad y recreación.
3. Perciben que es posible mejorar la calidad de vida en las ciudades, a través de la regulación pública y del compromiso de todos los ciudadanos.
4. Se reconocen como integrantes de una comunidad urbana, con las responsabilidades y derechos ciudadanos que ello conlleva.

Actividades genéricas y ejemplos

Actividad 1

Se informan sobre distintas ciudades ideales en el mundo y en la historia, y las analizan críticamente.

Secuencia de ejemplos:

1. Revisan y analizan críticamente documentos relativos a proyectos de remodelación urbana del siglo XX, como la discusión del Congreso de Atenas (1933) o la declaración de Delos (1963) (ver Anexo 2.25).
2. Se informan sobre la construcción de Brasilia, y discuten sobre las ventajas y limitaciones de construir ciudades diseñadas.
3. Debaten sobre lo que ellos creen que debiese ser una “ciudad ideal” y sobre el carácter utópico que tiene el definir una ciudad ideal. Reflexionan sobre la importancia de las “utopías” en la acción política.

Actividad 2

Diseñan lo que sería la ciudad ideal para ellos.

Ejemplo:

El docente les propone que diseñen una ciudad ideal y que sigan los siguientes pasos para cumplir el objetivo:

1. En una discusión colectiva definen todos los aspectos que deben considerar para elaborar tal diseño:
 - Emplazamiento.
 - Tamaño: número de habitantes.
 - Funciones que cumplirá.
 - Espacios públicos y áreas verdes.
 - Transporte urbano.
 - Puntos de acceso y medios de comunicación al exterior.

- Organización del suelo urbano: barrios y funciones.
 - Tipos de edificaciones.
 - Características de los barrios residenciales.
 - Características de los barrios comerciales.
2. Tomando un mapa físico de Chile eligen un lugar en el cual ubicar la ciudad que construirán, y analizan las implicancias de las características físicas del lugar en la organización de su ciudad ideal.
 3. Discuten la organización política y la organización social que tendrá la ciudad ideal, y determinan la forma que esto se expresará en la organización espacial.
 4. Definen sus propios derechos y responsabilidades en la organización que adoptará la ciudad ideal.
 5. Elaboran un croquis del plano de su ciudad ideal.

Actividad 3

Se organizan para representar a través de distintos medios la ciudad ideal que han diseñado.

Secuencia de ejemplos:

1. El curso se divide en grupos para expresar materialmente y poder comunicar a otros su proyecto de ciudad ideal:
 - Unos redactan un manifiesto sobre la ciudad ideal y los principios que la organizan.
 - Otros redactan crónicas sobre la vida en la ciudad ideal como si vivieran en ella.
 - Unos escriben comentarios críticos sobre los “defectos” de la ciudad actual observándola desde la ciudad ideal.
 - Otros elaboran un plano que exprese la organización del espacio.
 - Elaboran dibujos que expresen situaciones de vida de la ciudad ideal.
 - Elaboran dibujos sobre las construcciones, los espacios públicos, el transporte.
 - Seleccionan imágenes urbanas actuales que quieren que continúen expresándose en la ciudad ideal.
 - Elaboran un folleto que invite a la comunidad a residir en la ciudad ideal.
 - Identifican acciones que podrían realizar para ir construyendo hoy la ciudad ideal.
2. Montan una exposición con el trabajo realizado, bajo un título como “Podemos soñar el lugar donde vivir”.

Bibliografía

- Bodini, Hugo. *Geografía urbana*. Colección geografía de Chile, Tomo XI. Instituto Geográfico Militar, Chile, 1984.
- Borja, J. y Castells, M. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Ed. Taurus, Madrid, 1997.
- Braunfels, Wolfgang. *Urbanismo occidental*. Alianza, Madrid, 1987.
- Candel, Francisco. *Apuntes para una sociología del barrio*. Península, Barcelona, 1972.
- Chuecagoitia, Fernando. *Breve historia del urbanismo*. Alianza Editorial, Madrid, 1979.
- Daher, Antonio. *Neoliberalismo urbano en Chile*. Estudios Públicos N° 43, Chile, 1991.
- Echenique, Marcial. *Ideas sobre el futuro de la ciudad de Santiago*. Estudios Públicos N° 48, Chile, 1992.
- Hall, Peter. *Las grandes ciudades y sus problemas*. Ediciones Guadarrma, Madrid, 1965.
- Hardoy, Jorge. *Las ciudades en América Latina*. Ed. Paidós, Buenos Aires, 1972.
- Korn, Artur. *La historia construye la ciudad*. Eudeba, Buenos Aires, 1963.
- Munizaga, Gustavo. *Las ciudades y su historia: una aproximación*. Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, 1997.
- Ortiz V., Jorge. *Población y sistema nacional de asentamientos poblados*. Colección geografía de Chile, Tomo IV. Instituto Geográfico Militar, Chile, 1984.
- Scientific American. *La ciudad*. Alianza, Madrid, 1969.
- Schorske, Carl. *Pensar con la historia*. Taurus, Madrid, 2001.
- Sennet, Richard. *Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Alianza Editorial, Madrid, 1994.
- UNFPA, The State of World Population, 1996. *Changing Places: Population, development and the Urban Future*. Naciones Unidas, 1996.
- UNCHS, *The State of World's Cities Report 2001*. Naciones Unidas, 2001.
- UNCHS, *Global report on Human Settlements 2001*. Naciones Unidas, 2001.

Sitios en internet recomendados:

www.uchile.cl/facultades/arquitectura/urbanismo/revurbanismo/: Revista virtual de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile.

www.unchs.org: sitio del Programa de Asentamientos Humanos de Naciones Unidas.

www.unfpa.org: sitio del fondo de Población de Naciones Unidas.

www.urbanred.aq.upm.es: portal español organizado por profesores de la Escuela de Arquitectura de Madrid, que conecta a sitios con información en urbanismo, diseño urbanístico y organización del territorio.

www.users.erols.com: Atlas Histórico del siglo XX.

Anexo 1: Ejemplos de actividades de evaluación

Introducción

A continuación se presentan, a modo de ejemplo, algunas actividades destinadas a evaluar el logro de los aprendizajes esperados de las unidades y aquellos que son transversales al programa.

Las actividades evaluativas sugeridas deben ser entendidas como ejemplos, utilizándose como están propuestas o siendo reemplazadas por otras modalidades que resulten más apropiadas. El propósito fundamental de ellas es ofrecer un modelo del tipo de situaciones que se deben evaluar y de la forma en que se puede diseñar la evaluación, considerando los aprendizajes esperados y definiendo los indicadores de logro de tales aprendizajes.

En todas las evaluaciones que se apliquen es sumamente importante que el docente señale al alumno o alumna los aspectos logrados y aquellos por lograr, de modo que la evaluación le aporte información útil acerca de qué se espera de él o ella y cuáles son las áreas que tiene que trabajar más.

Cabe destacar que no todas las actividades de evaluación deben traducirse en notas; incluso, en determinados casos, calificar puede ser contraproducente, especialmente cuando los estudiantes no han tenido la oportunidad de acceder a los aprendizajes involucrados. Sin embargo, la calificación se debe realizar, y muchas veces constituye un estímulo para los estudiantes el saber que su trabajo será calificado. Por esto, y considerando que el tiempo disponible para la corrección de trabajos resulta casi siempre insuficiente, todos los ejemplos que siguen pueden calificarse.

Unidad 1: El fenómeno urbano

Ejemplo 1

Evaluación de un debate en el curso

Actividad

Realizan un debate en el curso sobre las razones que llevan a las personas a vivir en ciudades; contestando la pregunta ¿por qué seguimos viviendo en ciudades? o ¿por qué las personas crecientemente buscan vivir en ciudades?

Aprendizajes esperados a observar

El alumno o alumna:

- Entiende el entorno urbano como un espacio que ofrece múltiples posibilidades y beneficios, a pesar de los problemas que presenta.
- Visualiza a la ciudad como un espacio de convivencia social, y no como un mero fenómeno arquitectónico o urbanístico.
- Elabora opiniones propias, fundamentando sus planteamientos, reforzando su habilidad para argumentar en forma escrita y oral (transversal).

Indicadores

El alumno o alumna:

- Fundamenta sus opiniones haciendo referencia a la información recolectada en los pasos anteriores de la actividad (entrevista y encuesta).
- Reconoce diversos motivos para vivir en la ciudad: personales, familiares, económicos, culturales, recreacionales, de salud, etc.
- Da argumentos referidos a la ciudad como un espacio de convivencia social, considerando a las interacciones entre las personas en la ciudad.
- Debate con respeto, aceptando las ideas diferentes a las propias.

Unidad 2: La ciudad en la historia

Ejemplo 2

Evaluación de la lectura de un texto

Actividad

Leen trozos de “Utopía” de Tomás Moro, y los analizan buscando en ellos la visión de la ciudad como forma ideal de organización racional de la sociedad (ver Anexo 2.5).

Aprendizajes esperados a observar

El alumno o alumna:

- Establece vínculos entre lo aprendido en el transcurso de este programa y los conocimientos adquiridos durante la formación común, reforzando los aprendizajes del sector (transversal).
- Entiende que las ciudades han sido un referente simbólico para representar un orden social ideal en la tradición cristiana y en el pensamiento utópico en el mundo occidental.

Indicadores

El alumno o alumna:

- Se refiere al carácter utópico del texto haciendo referencia a elementos tales como: todo funciona bien, no existe la propiedad privada, todos son cultos y afables, la organización funciona perfectamente, etc.
- Identifica elementos de racionalismo, por ejemplo, en el diseño de la ciudad y de las casas, en la organización del trabajo, en la administración de la ciudad, en el valor social del conocimiento.
- Contextualiza el texto en la Epoca Moderna haciendo referencia a los valores de humanismo, o al discutir la organización política monárquica, pero no tiránica propuesta en el texto.
- Reconoce en el texto la preeminencia que se le da a la ciudad sobre el espacio rural.
- Reconoce que la utopía se realiza en un sistema de vida urbano.

Unidad 2: La ciudad en la historia

Ejemplo 3

Preguntas para una prueba

Aprendizajes esperados a observar

El alumno o alumna:

- Establece vínculos entre lo aprendido en el transcurso de este programa y los conocimientos adquiridos durante la formación común, reforzando los aprendizajes del sector (transversal).
- Considera la importancia que ha tenido históricamente el constituir comunidades que viven en ciudades.
- Caracteriza el proceso de cambio de las sociedades a través de la transformación que ha tenido históricamente la forma de vivir en ciudades.
- Comprende que las ciudades, al adquirir carácter polifuncional, se hacen espacios más complejos con problemas y desafíos nuevos.

Pregunta

Explica la relación entre surgimiento de la agricultura y surgimiento de los primeros asentamientos urbanos.

Indicadores

El alumno o alumna:

- Explica cómo la agricultura permite un control de la producción de alimentos que le permite al ser humano mantenerse en un lugar estable.
- Hace referencia al excedente de alimentos que genera la agricultura y la complejización de la organización social que esto permite.
- Vincula el surgimiento de ciudades con formas políticas centralizadas.

Pregunta

Discute la frase “el aire de las ciudad nos hace libres”.

Indicadores

El alumno o alumna:

- Compara la organización feudal y el vasallaje rural en la edad media, con las condiciones de vida en las ciudades medievales.
- Hace referencia a las actividades comerciales que se realizan en las ciudades medievales, y a la libertad que gozan los comerciantes.
- Se refiere a las distintas disposiciones legales de la ciudad respecto a los feudos, señalando el hecho que en la ciudad todas las personas son libres.
- Se refiere a las disposiciones legales para mantener el orden en las ciudades, que son más severas que en el campo, pero afectan a todos por igual.

Pregunta

Compara las ciudades preindustriales con las industriales.

Indicadores

El alumno o alumna:

- Hace referencia a la atracción de población que ejerció la industria.
- Hace referencia a la centralidad económica que empiezan a tener las ciudades industriales.
- Explica el carácter polifuncional que adquieren las ciudades industriales.
- Explica la aceleración del crecimiento que empiezan a experimentar las ciudades industriales.

Unidad 3: El proceso de urbanización

Ejemplo 4

Evaluación de una exposición gráfica

Actividad

Presentan una exposición gráfica titulada: el crecimiento de la población urbana en el mundo (con especial referencia al siglo XX).

Aprendizajes esperados a observar

El alumno o alumna:

- Comprende las tendencias de crecimiento de la población urbana a nivel mundial.
- Aplica y refuerza las habilidades de investigación, comunicación y trabajo en equipo desarrolladas en la formación común.

Indicadores

En la exposición los estudiantes incluyen:

- gráficos de líneas que muestren el crecimiento de la población urbana en el mundo, desde el siglo XVIII
- gráficos de líneas que muestren las diferencias en la evolución de la población urbana en las grandes regiones del mundo en el último siglo
- información gráfica que muestre diferencias entre países desarrollados y subdesarrollados
- casos contrastantes: de alta población urbana y de baja población urbana
- un mapa con las principales ciudades del mundo al fin del siglo XX.
- Los mapas y gráficos representan válidamente la información de base.
- Los mapas y gráficos están bien titulados y con simbología clara.

Unidad 4: La ciudad un sistema vivo

Ejemplo 5

Evaluación de un informe de trabajo

Actividad

Con toda la información procesada redactan un informe respecto a las características espaciales intraurbanas, agregando el plano y las imágenes que estimen adecuadas para expresar de qué manera se aprecian las diferencias internas de la ciudad.

Aprendizajes esperados a observar

El alumno o alumna:

- Aplica modelos teóricos a la realidad y establece la existencia de barrios al interior de la ciudad.
- Comprende que dentro de la estructura interna de las ciudades se verifica una segregación social y espacial.
- Aplica y refuerza las habilidades de investigación, comunicación y trabajo en equipo desarrolladas en la formación común (transversal).

Indicadores

El grupo:

- Presenta un plano en que se diferencian barrios de acuerdo a un criterio funcional (barrios comerciales, residenciales, financieros, recreacionales).
- De acuerdo a sus propias observaciones y conocimientos sobre la ciudad o sector de la ciudad estudiado, establecen caracterizaciones de los barrios residenciales identificados en el plano, por ejemplo, de acuerdo a antigüedad, sector socio-económico, tipo de construcción típica.
- De acuerdo a sus propias observaciones y conocimientos sobre la ciudad o sector de la ciudad estudiado, establecen caracterizaciones de los barrios comerciales de acuerdo a las actividades comerciales predominantes en ellos.
- Sacan conclusiones sobre la forma en que están organizados los barrios en la ciudad o sector estudiado, considerando posición de los barrios en relación al centro, posición de los barrios en relación a las vías de circulación, identificación de diversos puntos que ejercen como zonas céntricas de un determinado sector, especialización de barrios en torno a determinadas actividades comerciales, etc.
- El plano que presentan es legible y tiene una simbología adecuada.
- Incluyen imágenes que refuerzan su caracterización de los barrios y sus conclusiones.

Unidad 5: Territorio y sistema de ciudades

Ejemplo 6

Evaluación de un informe de síntesis

Actividad

Con todos los antecedentes (reunidos en los pasos anteriores de la actividad), elaboran un informe acerca de las tendencias futuras probables de las actividades rurales y sobre los cambios que se están produciendo en el mundo rural.

Aprendizajes esperados a observar

El alumno o alumna:

- Aplica y refuerza las habilidades de investigación, comunicación y trabajo en equipo desarrolladas en la formación común (transversal).
- Comprende el papel que desempeñan las ciudades como organizadoras del territorio a través de áreas de influencia.
- Conoce las características del medio rural y la importancia que sus actividades económicas tienen para la mantención de la sociedad.
- Se hace consciente de las relaciones funcionales entre la ciudad y el medio rural.

Indicadores

Los estudiantes:

- Consideran la disminución progresiva de la población rural y la vinculan con aspectos como la tecnificación y modernización de la agricultura, las técnicas sustitutivas de mano de obra y de recursos naturales.
- Consideran la urbanización del campo, y la relacionan con el traslado al mundo rural de valores y formas de vida propias de las ciudades.
- Discuten sobre la desaparición de las economías campesinas, y las características que ha asumido el trabajo temporero.
- Discuten sobre las áreas rurales que más pronto mutarán hacia formas más urbanas de vida, en relación a aspectos como distancia respecto a los centros urbanos, pobreza, acceso a la tecnología.
- El informe respeta las normas de presentación concordadas con el docente.

Unidad 6: La ciudad ideal

Ejemplo 7

Evaluación de un proyecto de diseño de una ciudad ideal

Actividad

El profesor les propone que diseñen una ciudad ideal y que sigan los siguientes pasos para cumplir el objetivo:

En una discusión colectiva definen todos los aspectos que deben considerar para elaborar tal diseño:

- Emplazamiento
- Tamaño: número de habitantes
- Funciones que cumplirá
- Espacios públicos y áreas verdes
- Transporte urbano
- Puntos de acceso y medios de comunicación al exterior
- Organización del suelo urbano: barrios y funciones
- Tipos de edificaciones
- Características de los barrios residenciales
- Características de los barrios comerciales

Tomando un mapa físico de Chile eligen un lugar en el cual ubicar la ciudad que construirán, y analizan las implicancias de las características físicas del lugar en la organización de su ciudad ideal. Discuten la organización política y la organización social que tendrá la ciudad ideal, y determinan la forma que se expresará en la organización espacial. Elaboran un croquis del plano de su ciudad ideal.

Aprendizajes esperados a observar

Los estudiantes:

- Proyectan una ciudad ideal, aplicando variables de emplazamiento, poblamiento, funciones, transporte, sociabilidad y recreación.
- Perciben que es posible mejorar la calidad de vida en las ciudades, a través de la regulación pública y del compromiso de todos los ciudadanos.
- Se reconocen como integrantes de una comunidad urbana, con las responsabilidades y derechos que ello conlleva.
- Entienden las ciudades como espacios de vida que presentan múltiples oportunidades de desarrollo, a pesar de sus problemas (transversal).
- Comprenden que las ciudades son construcciones sociales que requieren de cuidados y una responsabilidad compartida frente a ellas (transversal).
- Se plantean caminos de solución frente a los problemas que se experimentan en las ciudades contemporáneas (transversal).
- Aplican y refuerzan las habilidades de investigación, comunicación y trabajo en equipo desarrolladas en la formación común (transversal).
- Comprenden la complejidad del fenómeno urbano, visualizando sus múltiples dimensiones (transversal).
- Conciben la ciudad como un espacio de participación, que da cabida a una diversidad de formas de organización social (transversal).

Indicadores

Los estudiantes:

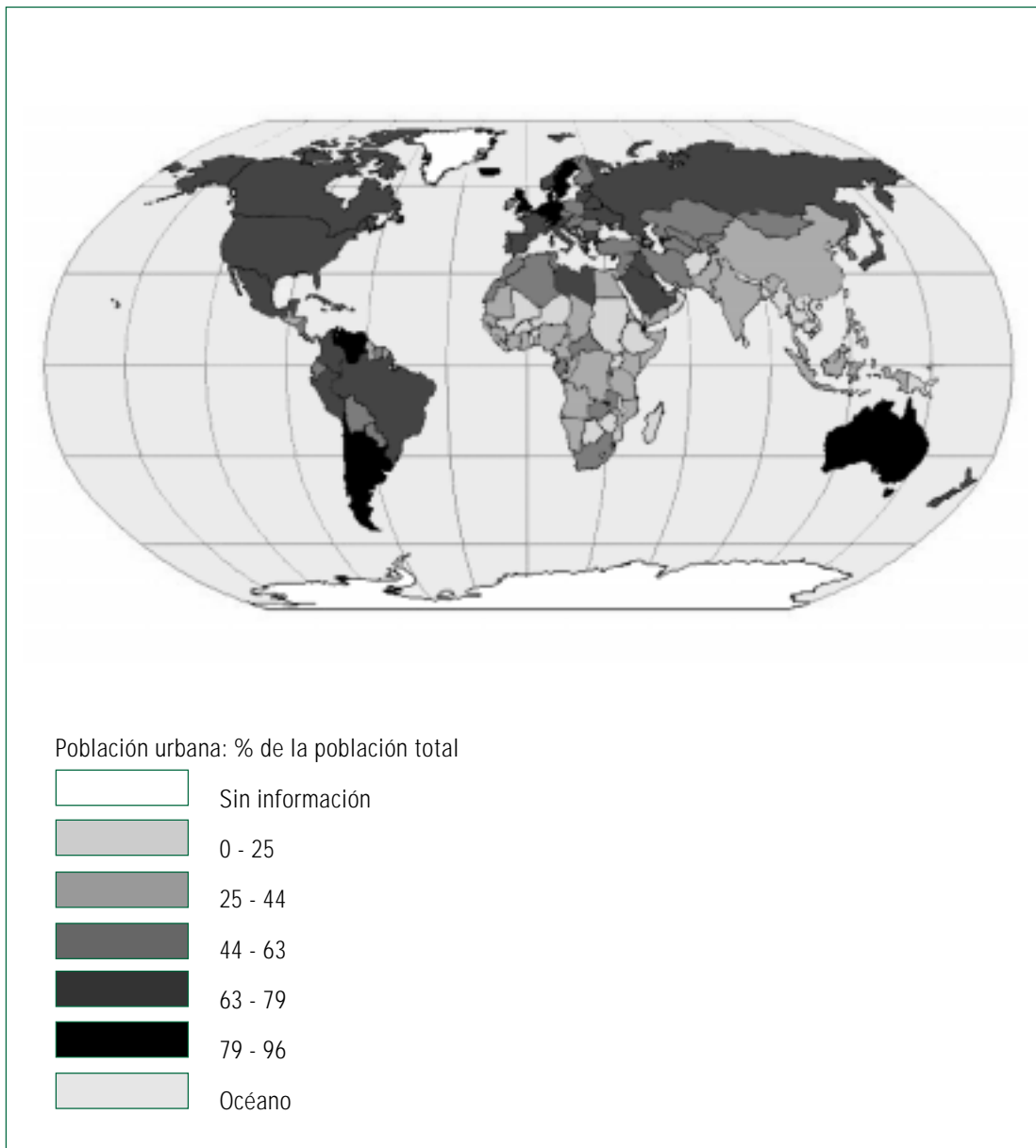
- Trabajan en grupo, distribuyendo tareas, respetando la participación de todos y cumpliendo con las responsabilidades asumidas.
- La ciudad diseñada:
 - Tiene en cuenta las características del emplazamiento (según corresponda, considera el relieve y los riesgos naturales).
 - Corresponde en tamaño a la población pensada.
 - Es polifuncional, respondiendo a múltiples necesidades de sus habitantes.
 - Contempla espacios públicos, recreativos y de encuentro político y social.
 - Es heterogénea considerando una multiplicidad de habitantes.
 - Tiene resueltos los problemas de transporte, y tiene vínculos con el exterior.
 - Contempla espacios para realizar actividades económicas, políticas, administrativas, educativas y culturales.
 - Contempla áreas verdes.
 - Tiene un sistema de recolección y procesamiento de la basura.
 - Contempla la provisión de agua potable para sus múltiples actividades.
 - Tiene infraestructura urbana moderna (electricidad, telecomunicaciones, servicios, etc.).
 - Formulan regulaciones de convivencia y administración de la ciudad.
 - Identifican responsabilidades individuales en el cuidado de la ciudad.

Anexo 2: Materiales de apoyo para la realización de los ejemplos de actividades del programa

2.1 Mapa de distribución de la población urbana en el mundo

(Material de apoyo para la actividad 1 unidad 1)

Fuente: www.faculty.de.gcsu.edu/~dvess/gissues/urbpop.jpg



2.2 Población urbana en el mundo, por regiones y países

(Material de apoyo para la actividad 1 unidad 1)

Fuente: Fondo de Población de las Naciones Unidas, Estado de la población mundial año 2000. www.unfpa.org

	Población total (millones) (2000)	Población proyección (millones) (2025)	Tasa media crecimiento demográfico% (1995-2000)	% Población urbana (1995)	Tasa crecimiento población/urbana (1995-2000)	Población/ ha. tierra cultivable y cultivada
Total mundial	6.055,0	7.823,7	1,3	45	2,5	
Regiones más desarrolladas						
		1.188,0	1.214,9	0,3	75	0,7
Regiones menos desarrolladas						
		4.867,1	6.608,8	1,6	38	3,3
Países menos adelantados						
	644,7	1.092,6	2,4	22	5,2	
África						
	784,4	1.298,3	2,4	34	4,3	
África oriental						
	247,0	426,2	2,6	22	5,3	
Burundi	6,7	11,6	1,7	8	6,4	5,2
Eritrea	3,9	6,7	3,8	17	4,7	6,9
Etiopía	62,6	115,4	2,5	13	5,1	4,6
Kenya	30,1	41,8	2,0	28	5,6	4,8
Madagascar	15,9	29,0	3,0	27	5,6	3,6
Malawi	10,9	20,0	2,4	14	4,6	4,6
Mauricio	1,2	1,4	0,8	41	1,6	1,4
Mozambique	19,7	30,6	2,5	34	7,1	4,5
Rep. Unida de Tanzania	33,5	57,9	2,3	24	5,7	6,2
Rwanda	7,7	12,4	7,7	6	4,7	4,7
Somalia	10,1	21,2	4,2	26	4,7	6,0
Uganda	21,8	44,4	2,8	13	5,4	2,4
Zambia	9,2	15,6	2,3	43	3,3	1,2
Zimbabwe	11,7	15,1	1,4	32	4,4	2,2

	Población total (millones) (2000)	Población proyección (millones) (2025)	Tasa media crecimiento demográfico% (1995-2000)	% Población urbana ción/urbana (1995)	Tasa crecimiento pobla- miento pobla- y cultivada (1995-2000)	Población/ ha. tierra cultivable
África central	95,7	184,7	2,7	33	4,5	
Angola	12,9	25,1	3,2	32	5,6	2,4
Camerún	15,1	26,5	2,7	45	4,7	1,1
Chad	7,7	13,9	2,6	21	4,1	1,7
Congo, Rep. del	2,9	5,7	2,8	59	4,2	6,3
Congo, Rep. Dem. del	51,7	104,8	2,6	29	4,3	3,9
Gabón	1,2	2,0	2,6	50	4,2	1,0
Rep. Centrafricana	3,6	5,7	1,9	39	3,5	1,3
África septentrional	173,3	249,1	2,0	46	3,1	
Argelia	31,5	46,6	2,3	56	3,5	0,9
Egipto	68,5	95,6	1,9	45	2,6	7,6
Jamahiriya Árabe Libia	5,6	8,6	2,4	86	3,9	0,2
Marruecos	28,4	38,7	1,8	48	2,9	1,1
Sudán	29,5	46,3	2,1	25	4,7	1,0
Túnez	9,6	12,8	1,4	57	2,6	0,5
África meridional	46,9	55,9	1,6	48	3,3	
Botswana	1,6	2,2	1,9	28	6,3	2,0
Lesotho	2,2	3,5	2,2	23	5,8	2,4
Namibia	1,7	2,3	2,2	37	5,3	1,0
Sudáfrica	40,4	46,0	1,5	51	3,0	0,4
África occidental	221,7	382,5	2,5	37	4,9	
Benin	6,1	11,1	2,7	31	4,6	2,0
Burkina Faso	11,9	23,3	2,7	27	8,9	3,0
Côte d'Ivoire	14,8	23,3	1,8	44	4,7	1,0
Ghana	20,2	36,9	2,7	36	4,4	2,3
Guinea	7,4	12,5	0,8	30	5,5	4,2
Guinea-Bissau	1,2	1,9	2,2	22	4,6	2,7
Liberia	3,2	6,6	8,2	45	4,5	5,1
Malí	11,2	21,3	2,4	27	5,4	1,9
Mauritania	2,7	4,8	2,7	54	4,3	2,6
Níger	10,7	21,5	3,2	17	5,8	1,7
Nigeria	111,5	183,0	2,4	39	4,8	1,2
Senegal	9,5	16,7	2,6	42	4,0	2,9
Sierra Leona	4,9	8,1	3,0	36	4,4	5,2
Togo	4,6	8,5	2,6	31	4,8	1,1

	Población total (millones) (2000)	Población proyección (millones) (2025)	Tasa media crecimiento demográfico% (1995-2000)	% Población urbana ción/urbana (1995)	Tasa crecimiento pobla- y cultivada (1995-2000)	Población/ ha. tierra cultivable
Asia	3.682,6	4.723,1	1,4	35	3,2	
Asia oriental	1.485,2	1.695,4	0,9	37	2,9	
China	1.277,6	1.480,4	0,9	30	3,6	6,3
Hong Kong, China	6,9	7,7	2,1	95	0,5	6,0
Japón	126,7	121,2	0,2	78	0,4	1,4
Mongolia	2,7	3,7	1,7	61	2,9	0,5
República de Corea	46,8	52,5	0,8	81	2,1	2,5
R.P.D. de Corea	24,0	29,4	1,6	61	2,3	3,7
Asia sudoriental	518,5	683,5	1,5	34	3,7	
Camboya	11,2	16,5	2,3	21	5,6	2,0
Filipinas	76,0	108,3	2,1	54	3,7	3,1
Indonesia	212,1	273,4	1,4	35	4,1	3,0
Malasia	22,2	31,0	2,0	54	3,4	0,5
Myanmar	45,6	58,1	1,2	26	3,7	3,1
Rep. Dem. Pop. Lao	5,4	9,7	2,6	22	5,7	4,5
Singapur	3,6	4,2	1,4	100	0,8	7,0
Tailandia	61,4	72,7	0,9	20	2,8	1,5
Viet Nam	79,8	108,0	1,6	21	3,5	7,3
Asia centromeridional	1.490,8	2.049,9	1,8	29	3,4	
Afganistán	22,7	44,9	2,9	20	7,7	1,8
Bangladesh	129,2	178,8	1,7	18	5,2	8,7
Bhután	2,1	3,9	2,8	6	6,3	11,4
India	1.013,7	1.330,4	1,6	27	3,0	3,2
Irán (Rep. Islámica del)	67,7	94,5	1,7	59	3,0	1,0
Nepal	23,9	38,0	2,4	14	6,5	7,0
Pakistán	156,5	263,0	2,8	35	4,6	3,5
Sri Lanka	18,8	23,5	1,0	22	2,8	4,6

	Población total (millones) (2000)	Población proyección (millones) (2025)	Tasa media crecimiento demográfico% (1995-2000)	% Población urbana ción/urbana (1995)	Tasa crecimiento pobla- y cultivada (1995-2000)	Población/ ha. tierra cultivable
Asia occidental	188,0	294,3	2,2	66	3,4	
Arabia Saudita	21,6	40,0	3,4	80	3,9	0,6
Emiratos Árabes Unidos	2,4	3,3	2,0	84	2,5	1,6
Iraq	23,1	41,0	2,8	75	3,7	0,4
Israel	6,2	8,3	2,2	91	1,6	0,4
Jordania	6,7	12,1	3,0	71	4,1	1,4
Kuwait	2,0	3,0	3,1	97	3,4	2,6
Libano	3,3	4,4	1,7	87	2,3	0,5
Omán	2,5	5,4	3,3	13	7,4	14,1
Rep. Árabe Siria	16,1	26,3	2,5	52	4,3	0,8
Turquía	66,6	87,9	1,7	69	3,5	0,7
Yemen	18,1	39,0	3,7	34	5,9	5,6
Europa	728,9	702,3	0,0	74	0,5	
Europa oriental	307,0	287,5	-0,2	70	0,5	
Bulgaria	8,2	7,0	-0,7	71	0,3	0,2
Eslovaquia	5,4	5,4	0,1	59	1,2	0,3
Hungría	10,0	8,9	-0,4	65	0,4	0,3
Polonia	38,8	39,1	0,1	65	0,9	0,6
República Checa	10,2	9,5	-0,2	65	0,4	0,3
Rumania	22,3	19,9	-0,4	55	0,6	0,4
Europa septentrional	94,4	95,9	0,2	84	0,4	
Dinamarca	5,3	5,2	0,3	85	0,2	0,1
Estonia	1,4	1,1	-1,2	73	-0,1	0,2
Finlandia	5,2	5,3	0,3	63	1,0	0,2
Irlanda	3,7	4,4	0,7	58	0,8	0,3
Letonia	2,4	1,9	-1,5	73	-0,2	0,2
Lituania	3,7	3,4	-0,3	72	0,7	0,2
Noruega	4,5	4,8	0,5	73	0,7	0,3
Reino Unido	58,8	60,0	0,2	89	0,4	0,2
Suecia	8,9	9,1	0,3	83	0,5	0,1

	Población total (millones) (2000)	Población proyección (millones) (2025)	Tasa media crecimiento demográfico% (1995-2000)	% Población urbana ción/urbana (1995)	Tasa creci- miento pobla- y cultivada (1995-2000)	Población/ ha. tierra cultivable
Europa meridional	144,2	135,0	0,1	65	0,6	
Albania	3,1	3,8	-0,4	37	2,2	2,2
Bosnia y Herzegovina	4,0	4,3	3,0	49	6,1	0,4
Croacia	4,5	4,2	-0,1	64	0,9	0,3
Eslovenia	2,0	1,8	-0,1	64	1,2	0,2
España	39,6	36,7	0,0	76	0,4	0,2
Grecia	10,6	9,9	0,3	65	1,0	0,4
Italia	57,3	51,3	0,0	67	0,2	0,3
Macedonia (ex Rep. Yugoslava de)	2,0	2,3	0,6	60	1,5	0,5
Portugal	9,9	9,3	0,0	36	1,4	0,5
Yugoslavia	10,6	10,8	0,1	57	0,9	0,6
Europa occidental	183,3	183,9	0,3	81	0,4	
Alemania	82,2	80,2	0,1	87	0,3	0,2
Austria	8,2	8,2	0,5	56	0,7	0,3
Bélgica	10,2	9,9	0,1	97	0,3	0,324
Francia	59,1	61,7	0,4	73	0,5	0,1
Países Bajos	15,8	15,8	0,4	89	0,6	0,6
Suiza	7,4	7,6	0,7	61	1,3	1,2
América Latina y el Caribe	519,1	696,7	1,6	74	2,3	
Caribe	38,1	47,3	1,1	62	2,0	
Cuba	11,2	11,8	0,4	76	1,2	0,4
Haití	8,2	12,0	1,7	32	4,1	5,5
Jamaica	2,6	3,2	0,9	54	1,7	2,0
Puerto Rico	3,9	4,5	0,8	73	1,4	1,7
Rep. Dominicana	8,5	11,2	1,7	65	2,7	1,1
Trinidad y Tobago	1,3	1,5	0,5	72	1,8	1,0

	Población total (millones) (2000)	Población proyección (millones) (2025)	Tasa media crecimiento demográfico% (1995-2000)	% Población urbana ción/urbana (1995)	Tasa creci- miento pobla- y cultivada (1995-2000)	Población/ ha. tierra cultivable
Centroamérica	135,2	188,5	1,9	68	2,6	
Belice	0,2	0,4	2,4	47	2,6	0,8
Costa Rica	4,0	5,9	2,5	50	3,2	1,7
El Salvador	6,3	9,1	2,0	45	2,9	2,6
Guatemala	11,4	19,8	2,6	41	4,1	2,9
Honduras	6,5	10,7	2,8	44	4,3	1,1
México	98,9	130,2	1,6	75	2,4	0,9
Nicaragua	5,1	8,7	2,7	63	4,0	0,4
Panamá	2,9	3,8	1,6	53	2,4	1,0
América del Sur	345,8	460,9	1,5	78	2,2	
Argentina	37,0	47,2	1,3	88	1,5	0,1
Bolivia	8,3	13,1	2,3	61	3,8	1,6
Brasil	170,1	217,9	1,3	78	2,3	0,5
Chile	15,2	19,5	1,4	84	1,6	1,0
Colombia	42,3	59,8	1,9	73	2,2	2,0
Ecuador	12,6	17,8	2,0	58	3,1	1,2
Paraguay	5,5	9,4	2,6	53	3,8	0,9
Perú	25,7	35,5	1,7	72	2,5	1,8
Uruguay	3,3	3,9	0,7	90	0,8	0,3
Venezuela	24,2	34,8	2,0	93	2,4	0,7
América del Norte	309,6	363,6	0,9	76	1,2	
Canadá	31,1	37,9	1,0	77	1,2	0,0
Estados Unidos de América	278,4	325,6	0,8	76	1,2	0,0
Oceanía	30,4	39,6	1,3	70	1,4	
Australia-Nueva Zelandia	22,7	27,8	1,0	85	1,2	
Australia	18,9	23,1	1,0	85	1,2	0,0
Melanesia	6,5	10,0	2,2	21	3,6	
Nueva Caledonia	0,2	0,3	2,1	62	2,2	
Nueva Zelandia	3,9	4,7	1,0	86	1,3	0,1
Papua Nueva Guinea	4,8	7,5	2,2	16	4,0	5,3
Vanuatu	0,2	0,3	2,4	19	3,9	

	Población total (millones) (2000)	Población proyección (millones) (2025)	Tasa media crecimiento demográfico% (1995-2000)	% Población urbana ción/urbana (1995)	Tasa creci- miento pobla- y cultivada (1995-2000)	Población/ ha. tierra cultivable
Países de la ex URSS con economías en transición						
Armenia	3,5	3,9	-0,3	69	1,6	0,9
Azerbaiyán	7,7	9,4	0,5	56	1,7	1,1
Belarús	10,2	9,5	-0,3	71	0,8	0,2
Federación de Rusia	146,9	137,9	-0,2	76	0,3	0,1
Georgia	5,0	5,2	-1,1	58	1,1	1,0
Kazakhstán	16,2	17,7	-0,4	60	1,4	0,1
Kirguistán	4,7	6,1	0,6	39	2,4	0,9
República de Moldova	4,4	4,5	0,0	52	1,8	0,5
Tayikistán	6,2	8,9	1,5	32	3,2	2,4
Turkmenistán	4,5	6,3	1,8	45	2,5	0,9
Ucrania	50,5	45,7	-0,4	70	0,6	0,3
Uzbekistán	24,3	33,4	1,6	41	2,8	1,4

2.3 La ciudad como espacio social y sagrado

(Material de apoyo para la actividad 4 unidad 2)

DOCUMENTO A

“Me trasladó el espíritu a un monte grande y alto y me mostró la Ciudad Santa de Jerusalén, que bajaba del cielo, de junto a Dios, y tenía la gloria de Dios. Su resplandor era como el de una piedra muy preciosa, como jaspe cristalino. Tenía una muralla grande y alta con doce puertas; y sobre las puertas doce Ángeles y nombres grabados que son los de las doce tribus de los hijos de Israel; al oriente, tres puertas; al norte tres puertas, al mediodía tres puertas, al occidente tres puertas. La muralla de la ciudad se asienta sobre doce piedras, que llevan los nombres de los doce Apóstoles del Cordero” (Apocalipsis 21, 10-14).

DOCUMENTO B

“La Ciudad celeste por tanto, en su peregrinar terreno llama a sus ciudadanos de todas las naciones, reúne miembros de todas las lenguas; no se preocupa de las diferencias de costumbres, de las leyes, de las instituciones con las que tiene o establece una paz terrenal, no turba y no destruye ninguna de estas cosas, por el contrario las mantiene y conserva. Estas de hecho, si bien distintas según las distintas naciones, si no impiden a la religión enseñar el culto del único, sumo y verdadero Dios, tienden a un único y común fin: la paz en la tierra. También la Ciudad celeste, por tanto, en su peregrinar se sirve de la paz terrenal y de cuanto es útil a la naturaleza mortal de los hombres: Ella defiende y estimula la unión de las voluntades humanas hasta donde se garantice la piedad y lo permite la religión, relacionando la paz en la tierra con la paz en el cielo, paz tan verdadera que debe considerarse como la única paz de la criatura racional, ósea una sociedad bien ordenada y acorde en Gozar a Dios y en el gozar al mismo tiempo en Dios” (San Agustín, La ciudad de Dios. XIX, 17).

DOCUMENTO C

Por qué la Ciudad celestial viene a estar en paz con la Ciudad terrena y por qué en discordia
San Agustín, XIX, Capítulo XVII

“La casa de los hombres que no viven de la fe procura la paz terrena con los bienes y comodidades de la vida temporal; mas la casa de los hombres que viven de la fe espera los bienes que le han prometido eternos en la vida futura, y de los terrenos y temporales usa como peregrina, no de forma que deje prenderse y apasionarse de ellos y que la desvíen de la verdadera senda que dirige hacia Dios, sino para que la sustenten con los alimentos necesarios, para pasar más fácilmente la vida y no acrecentar las cargas de este cuerpo corruptible, “que agrava y oprime al alma”. Por eso el uso de las cosas necesarias para esta vida mortal es común a fieles o infieles y a una y otra casa, pero el fin que tienen al usarlas es muy distinto.

También la Ciudad terrena que no vive de la fe desea la paz terrena, y la concordia en el mandar y obedecer entre los ciudadanos la encamina a que observen cierta unión y conformidad de voluntades en las cosas que conciernen a la vida mortal. La Ciudad celestial, o, por mejor decir, una parte de ella que anda peregrinando en esta mortalidad y vive de la fe, también tiene necesidad de semejante paz, y mientras en la Ciudad terrena pasa como cautiva la vida de su peregrinación, como tiene ya la promesa de la redención y el don espiritual como prenda, no duda sujetarse a las leyes en la Ciudad terrena, con que se administran y gobiernan las cosas que son a propósito y acomodadas para sustentar esta vida mortal, porque así como es común a ambas la misma mortalidad, así en las

cosas tocantes a ella se guarde la concordia entre ambas Ciudades. Pero como la Ciudad terrena tuvo ciertos sabios, hijos suyos, a quienes reprueba la doctrina del cielo, los cuales, o porque lo pensaron así o porque los engañaron los demonios, creyeron que era menester conciliar muchos dioses a las cosas humanas, a cuyos diferentes oficios, por decirlo así, estuviesen sujetas diferentes cosas; a uno, el cuerpo, y a otro, el alma; y en el mismo cuerpo, a uno la cabeza y a otro el cuello, y todos los demás a cada uno el suyo. Asimismo en el alma, a uno el ingenio, a otro la sabiduría, a otro la ira, a otro la concupiscencia; y en las mismas cosas necesarias a la vida, a uno el ganado, a otro el trigo, a otro el vino, a otro el aceite, a otro las selvas y florestas, a otro el dinero, a otro la navegación, a otro las guerras, a otro las victorias, a otro los matrimonios, a otro los partos y la fecundidad, y así a los demás todos los ministerios humanos restantes, y como la Ciudad celestial reconoce un solo Dios que debe ser reverenciado, entiende y sabe pía y sanamente que a él solo se debe servir con aquella servidumbre que los griegos llaman latria, que no debe prestarse sino a Dios, sucedió, pues, que las levas tocantes a la religión no pudo tenerlas comunes con la Ciudad terrena, y por ello fue preciso disentir y no conformarse con ella y ser aborrecida de los que opinaban lo contrario, sufrir sus odios, enojos y los ímpetus de sus persecuciones crueles, a no ser rara vez cuando refrenaba los ánimos de los adversarios el miedo que les causaba su muchedumbre, y siempre el favor y ayuda de Dios.

Así que esta ciudad celestial, entre tanto que es peregrina en la tierra, va llamando y convocando de entre todas las naciones ciudadanos, y por todos los idiomas va haciendo recolección de la sociedad peregrina, sin atender a diversidad alguna de costumbres, leyes e institutos, que es con lo que se adquiere o conserva la paz terrena, y sin reformar ni quitar cosa alguna, antes observándolo y siguiéndolo exactamente, cuya diversidad, aunque es varia y distinta en muchas naciones, se endereza a un mismo fin de la paz terrena, cuando no impide y es contra la religión, que nos enseña y ordena adorar a un solo, sumo y verdadero Dios.

Así que también la Ciudad celestial en esta su peregrinación usa de la paz terrena, y en cuanto puede, salva la piedad y religión, guarda y desea la trabazón y uniformidad de las voluntades humanas en las cosas que pertenecen a la naturaleza mortal de los hombres, refiriendo y enderezando esta paz terrena a la paz celestial. La cual de tal forma es verdaderamente paz, que sola ella debe llamarse paz de la criatura racional, es a saber, una bien ordenada y concorde sociedad que sólo aspira a gozar de Dios y unos de otros en Dios. Cuando llegáremos a la posesión de esta felicidad, nuestra vida no será ya mortal, sino colmada y muy ciertamente vital; ni el cuerpo será animal, el cual, mientras es corruptible, agrava y oprime al alma, sino espiritual, sin necesidad alguna y del todo sujeto a la voluntad. Esta paz, entretanto que anda peregrinando, la tiene por la fe, y con esta fe juntamente vive cuando refiere todas las buenas obras que hace para con Dios o para con el prójimo, a fin de conseguir aquella paz, porque la vida de la ciudad, efectivamente, no es solitaria, sino social y política”.

2.4 La ciudad medieval

(Material de apoyo para la actividad 5 unidad 2)

DOCUMENTO A

EN LAON, EN EL SIGLO XII

(Extractado de: G. Duby, "Europa en la Edad Media", Editorial Paidós, Barcelona, 1992).

“A título de ejemplo citemos un caso que si tuviera lugar entre los bárbaros o los escitas sería ciertamente juzgado por esas gentes, que no tienen ninguna ley, como perfectamente impío. Como en sábado, de diversos rincones de la campiña, el pueblo campesino se dirigía a este lugar para comerciar allí, los burgueses circulaban por el mercado llevando en un vaso para beber, una escudilla o cualquier otro recipiente, legumbres secas o trigo o cualquier otra especie de fruto, como para venderlos y cuando habían propuesto la compra a un campesino que buscaba tales productos, éste prometía que lo compraría al precio fijado. “Sígueme, decía el vendedor, hasta mi casa, a fin de que allí puedas ver el resto de este fruto que te vendo y que después de haberlo visto lo tomes”. El otro seguía, pero cuando habían llegado ante el cofre, el fiel vendedor habiendo levantado y sosteniendo la tapa del cofre: “Baja la cabeza y los brazos dentro del cofre, decía, a fin de ver que todo ello no difiere en nada de la muestra que te he ofrecido en el mercado”. Como el comprador colgándose por encima del borde del cofre estaba suspendido por el vientre, con la cabeza y los hombros hundidos dentro del cofre, el buen vendedor que se mantenía a sus espaldas, después de haber levantado los pies del hombre que no desconfiaba, lo empujaba rápidamente dentro del cofre y volvía a bajar la tapa sobre su cabeza; lo conservaba al abrigo en esta ergástula hasta que se rescatara.

Esto tenía lugar en la ciudad así como otras cosas parecidas. Los robos, digamos mejor los bandidajes, eran practicados en público por los notables y por los subordinados de los notables. No existía ninguna seguridad para el que se arriesgaba a salir de noche y no le quedaba más que dejarse despojar o apresar o matar” (Guibert de Nogent, “Historia de su vida, 1053-1124”).

DOCUMENTO B

CIUDADES NUEVAS DEL SIGLO XII

(Extractado de: N.J.G.Pounds “Historia económica de la Europa medieval”. Editorial Crítica, Barcelona, 1981 pp282-285).

No todas las ciudades de la Europa occidental derivaban de establecimientos romanos; muchas de ellas, en realidad la mayoría, se desarrollaron alrededor de un núcleo primitivo, que podía ser monasterio o castillo. Muchos de los monasterios benedictinos fundados en los siglos VII y VIII no se situaron en los suburbios de la capital de una antigua *civitas* romana sino en medio del campo. A su alrededor se desarrollaba una pequeña comunidad rural; a veces, éstas adquirían ciertas funciones urbanas y en contados casos originaron ciudades de dimensiones e importancia notables. Entre ellas cabe citar a Saint-Omer, Saint-Riquier, Corbie, Saint-Trond, Fulda y, en fecha posterior, Cluny.

Muchas más fueron las ciudades que se desarrollaron a la sombra y bajo la protección de un castillo. En realidad, ésta es casi la forma clásica de la ciudad medieval en la Europa occidental y central. Carece de sentido discutir si la ciudad se desarrolló a partir de una aldea y sus ciudadanos de los campesinos lugareños. Por regla general, ni los castillos ni los monasterios se construían alejados de una u otra comunidad rural. Ambos precisaban de mano de obra para la construcción y mantenimiento de las construcciones y un suministro alimenticio constante para sostener a los que en ellos habitaban.

mujeres, además de dos esclavos. Cada una de ellas es dirigida por un padre y una madre de familia; cada treinta lo son por un *filarca*. Todos los años, veinte miembros de la familia vuelven a la ciudad, después de haber estado dos años en el campo; en su reemplazo se manda igual número desde la ciudad para que aprendan las labores rurales de aquellos que ya estuvieron un año en la campaña. De este modo los habitantes del campo nunca son ignorantes en materia de agricultura y no cometen errores que podrían hacer fracasar las cosechas y resultarles fatales, ya que les llevarían a una gran escasez. Cada año se efectúan aquellos turnos de los jornaleros, para evitar que nadie sea obligado a desempeñar, contra su voluntad, aquellos duros trabajos durante demasiado tiempo. Aun así hay muchos que encuentran tanto gusto en ello, que piden permiso para continuar trabajando en el campo durante muchos años. Estos campesinos aran el suelo, crían ganado, cortan leña y llevan sus productos a las ciudades, por tierra o por agua, según les resulte más conveniente. Crían una multitud de pollos de una manera muy curiosa- los huevos no son incubados por las gallinas, sino que lo son, y en gran número, por medio de un suave calor artificial, mantenido a temperatura constante; no bien rompen los polluelos el cascarón y empiezan a moverse, consideran a aquellos que los alimentan como a sus madres, y les siguen como otros pollos harían con la gallina que los hubiese empollado.

El libre intercambio de mercancías y el periódico traslado de los ciudadanos a las zonas rurales cuando se necesita mano de obra suplementaria, fortalecen la estrecha relación existente entre la ciudad y el campo:

Cuando necesitan algo que no se produce en el campo, lo buscan en la ciudad, y lo reciben sin entregar nada en cambio; su entrega es vigilada por los magistrados de la ciudad. Éstos se reúnen generalmente una vez por mes en la ciudad, para celebrar un día festivo. Cuando se acerca la época de la cosecha, los magistrados del campo mandan recado a aquellos de las ciudades, haciéndoles saber cuántos brazos necesitarán para la recolección; y una vez llegada la cantidad pedida de jornaleros, la cosecha es terminada en un solo día.

Toda la isla de Utopía es una federación de las ciudades y el campo que las rodea:

Cada ciudad envía una vez por año a tres de sus habitantes más sabios y experimentados a Amaurot para deliberar sobre asuntos de interés común; aquella ciudad es la capital de la isla y está situada casi en el centro de la misma, por lo cual resulta la más apropiada y cómoda para la realización de sus asambleas. La jurisdicción de cada una de las ciudades se extiende hasta, por lo menos, veinte millas, y donde están muy dispersas abarcan más aún. Ninguna desea extender sus límites, pues sus habitantes se consideran más como arrendatarios que como propietarios de la tierra que trabajan.

Las ciudades tienen una población de aproximadamente 100.000 almas, dividida, a los efectos electorales y administrativos, en cuatro sectores, cada uno de los cuales agrupa a unas treinta familias. Anualmente cada sector elige un magistrado, a quien se denomina sifogrante. Cada diez sifograntes con sus familias, hay un traniboro, al que también se elige anualmente pero que sólo puede ser destituido si hay para ello razones de peso. La corporación de los sifograntes, formada por unos 200 miembros, constituye una especie de senado y designa al príncipe de la ciudad de entre los cuatro candidatos previamente propuestos por el pueblo; el príncipe desempeña su cargo en forma vitalicia, salvo cuando se sospecha que abriga la intención de convertirse en tirano. Lo asiste en sus funciones un consejo o gabinete compuesto por veinte traniboros y dos sifograntes:

Los traniboros se reúnen en consejo cada tres días, y aún con más frecuencia siempre que sea necesario, y consultan con el príncipe sobre los asuntos de Estado en general, o sobre cualquier diferencia que pueda originarse entre particulares, aun cuando esta clase de divergencias rara vez se produce. Dos sifograntes asisten siempre a las sesiones del Senado, pero a ninguno le está permitido concurrir a dos sesiones seguidas. Es una regla fundamental de gobierno que ninguna resolución pública puede ser tomada sino después de haber sido debatida durante tres días en el Senado. Se castiga con la pena de muerte toda consulta o deliberación sobre asuntos de Estado que se realice fuera del Senado, a menos que sea hecha en asamblea pública del pueblo entero.

Estas disposiciones fueron adoptadas con el fin de que el príncipe y los traniboros no pudieran conspirar juntos para cambiar el gobierno y esclavizar al pueblo; por ello, cuando hay que deliberar sobre un asunto de gran importancia, se informa primero a los sifograntes; éstos, una vez que lo han consultado con sus familias, elevan un informe al Senado; en grandes oportunidades suele someterse la cuestión al Gran Consejo de la isla.

Al parecer, se elige a los funcionarios más por la confianza que inspiran a las familias electoras que por sus conocimientos y dotes intelectuales. Empero, hay indicios de que para la selección de sacerdotes, traniboros y príncipes, se toma en especial consideración el saber de los candidatos, sean éstos eruditos o artesanos:

Idéntico privilegio (el de verse eximidos de la obligación de trabajar) se acuerda a quienes después de haber sido recomendados al pueblo por los sacerdotes, son elegidos por los sifograntes en escrutinio secreto, para que puedan dedicarse por completo al estudio; si alguno de ellos fracasa, defraudando las esperanzas que pudo hacer concebir, es obligado a retornar al trabajo. Suele ocurrir también a menudo que un obrero que dedica al estudio sus horas libres, llega a perfeccionar sus conocimientos de tal modo, que es dispensado de ejercer su profesión y se le incluye en el número de los letrados. De entre éstos se eligen en Utopía los embajadores, los sacerdotes, los traniboros y aun el mismo príncipe, llamados barcenos antiguamente y ademus ahora.

2.6 Funciones de las ciudades en América Latina

(Material de apoyo para la actividad 6 unidad 2)

LA FUNCIÓN ECONÓMICA: COMERCIO, BUROCRACIA E INDUSTRIA

(James Scobie, El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1930. En: Leslie Bethell (ed.) Historia de América Latina, vol. 7, Crítica, Barcelona, 1991).

Las variaciones de la población y el tamaño de las ciudades latinoamericanas fueron en gran medida fruto de diferencias en la función económica. El comercio demostró ser el factor dominante en todas estas experiencias urbanas, y el crecimiento o el estancamiento dependía en gran parte del grado de integración de la ciudad y su región en la economía internacional, dominada por las naciones que se estaban industrializando en Europa y América del Norte. La expansión demográfica y el crecimiento urbano que la acompañó ocurrieron durante períodos de auge económico, resultantes de la rápida expansión de las exportaciones de productos agrícolas o minerales. La falta de crecimiento urbano significaba el aislamiento del comercio mundial o una pérdida del valor, o de la ventaja competitiva, de la materia prima que se estuviera produciendo.

Con el fin de aclarar el estudio de su función, las ciudades latinoamericanas pueden agruparse en cuatro categorías principales. El tipo más notable y conocido era la ciudad comercial-burocrática. Un segundo tipo, que era menos común, tenía un componente industrial importante además de actividades comerciales y burocráticas y, por ende, se parecía más a las ciudades de la Europa occidental y los Estados Unidos. Un tercer tipo estaba especializado y era la ciudad comercial-minera, en la cual la actividad principal, además del comercio, consistía en la extracción y el tratamiento de un producto mineral. Los restantes centros urbanos entraban en la categoría comercial, donde la función principal era prestar servicio en calidad de punto de recogida y distribución para las inmediaciones o centro a través del cual se encauzaban las mercancías.

El primer tipo, el comercial-burocrático, incluía todas las capitales nacionales provinciales o estatales, y hasta varias sedes de entidades administrativas inferiores. Sin embargo, donde mejor puede verse la relación directa de tales centros comerciales y administrativos con la economía orientada a la exportación es en el nivel nacional y, por esa razón, hablaremos principalmente de las capitales nacionales. Excepto la elevada Quito, en Ecuador, que se enfrentaba con un centro de poder muy diferente y rival en el puerto de mar de Guayaquil, o exceptuando Bogotá, en Colombia, que tenía que competir con varios otros centros regionales, en las sedes de la administración imperial española y portuguesa en el siglo XVIII, y luego en las capitales de las naciones que acababan de nacer en el XIX, un control desacostumbrado de los recursos comerciales y financieros dentro de sus zonas se sumaba a sus funciones gubernamentales.

En varios países, esta dominación histórica de signo comercial y administrativo se reflejaba también en la proporción de los habitantes que vivían en la capital de la nación. En Buenos Aires se encontraba el 20 por 100 de la población argentina en 1930; un tercio de todos los uruguayos vivía en Montevideo, a la vez que tanto La Habana, en Cuba, como Santiago de Chile alojaban al 16 por 100 de los habitantes del país en 1930 (véase cuadro 4). Por otra parte, entre 1870 y 1930, en todas las capitales se registró un aumento del porcentaje de la población nacional: La Paz, Bogotá, Santiago de Chile, Ciudad de México y Caracas habían doblado dicho porcentaje en sesenta años, mientras que Río de Janeiro y San José de Costa Rica quedaron ligeramente por debajo de estas cifras.

CUADRO 4

Tamaño de las capitales nacionales (en miles) y porcentaje de la población nacional localizada en la capital, 1870 y 1930

País	Capital	Población de la capital		Porcentaje del total nacional	
		1870	1930	1870	1930
Argentina	Buenos Aires	187	2.178	10,8 ^a	18,3
Bolivia	La Paz	69	176	3,5	8,2
Brasil	Río de Janeiro	275	1.701	2,7	5,0
Colombia	Bogotá	41	330	1,4	3,8
Costa Rica	San José	9	51	5,5	10,8
Cuba	La Habana	230	654	15,2	16,5
Chile	Santiago	150	696	7,2	16,2
Ecuador	Quito	76	127	7,1	8,2
Guatemala	Guatemala	50	121	4,6	6,0
México	Ciudad de México	230	1.049	2,4	6,3
Paraguay	Asunción	25	97	7,6	11,0
Perú	Lima	100	273	3,7	4,8
Uruguay	Montevideo	110	572	25,0	33,0
Venezuela	Caracas	49	203	2,8	6,0

^a 1869. Las cifras del censo nacional argentino sustituyen a las utilizadas por Hardoy y Langdon.

Las tasas de crecimiento, sin embargo, variaban enormemente y estaban muy relacionadas con la medida en que cada país producía para la exportación (véase el cuadro 5). El crecimiento de Buenos Aires osciló entre el 3 y el 6 por 100 anual hasta el final del período, momento en que disminuyó, no por motivos económicos, sino porque la población de la zona del Distrito Federal se acercaba al punto de saturación y el crecimiento había empezado a desbordarse y penetrar en las contiguas zonas urbanas del Gran Buenos Aires. La ciudad se benefició de la continua expansión de la economía argentina siguiendo líneas ya establecidas y, a comienzos del siglo XX, se mantuvo gracias al crecimiento de las exportaciones de carnes refrigeradas, que complementaban las de lana, cueros y cereales, y al aumento de las inversiones extranjeras. También el rápido crecimiento de Montevideo hacia el medio millón de habitantes respondía al floreciente comercio de exportación de productos agrícolas a través de este puerto y capital. En otros países la pauta de crecimiento fue más irregular. Santiago de Chile creció a un ritmo sostenido del 2 al 3 por 100 durante todos estos años, a medida que los auges cíclicos alternos de la producción de cobre y la de nitrato recibían el apoyo complementario de las exportaciones de trigo y lana. Una tasa de crecimiento muy parecida caracterizaba a Río de Janeiro, donde el efecto del auge del café brasileño contribuyó, en gran parte, al crecimiento industrial, además del comercial y burocrático, de la capital del estado de Sao Paulo. Otras capitales nacionales mostraron aumentos del crecimiento, principalmente en el siglo XX. La Paz empezó a registrar una expansión notable a partir de 1900 debido al incremento de las exportaciones de estaño boliviano. Bogotá se benefició de un provechoso auge del café después de comenzar el siglo. La tasa de crecimiento de La Habana aumentó considerablemente dado el rápido incremento de la producción de azúcar de la isla, ligada a los mercados y las inversiones de los Estados Unidos. Gracias al estímulo de la creciente producción de petróleo venezolano, Caracas alcanzó un 5 por 100 de crecimiento anual a finales del decenio de 1920.

El más modesto 3 por 100 de Lima fue fruto del incremento de la dominación comercial y política que ejercía sobre las otras ciudades de Perú.

CUADRO 5

Porcentaje del crecimiento anual medio de las capitales nacionales, 1870-1930^a

País	Ciudad	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930
Argentina	Buenos Aires	3,3	6,0	5,5	4,0	4,9	3,4	1,0
Bolivia	La Paz	0,1	-5,5	2,1	1,1	3,7	2,4	3,8
Brasil	Río de Janeiro	2,8	-	3,6	2,8	2,9	2,1	2,4
Chile	Santiago	2,7	2,3	3,1	2,2	-	3,3	3,2
Colombia	Bogotá	2,2	6,3	2,5	-1,5	2,8	4,2	3,5
Cuba	La Habana	1,0	-	0,4	1,8	2,4	4,0	2,9
México	Ciudad de México	0,6	3,7	0,8	1,1	3,2	3,1	5,2
Perú	Lima	0,8	-	0,3	1,8	-	3,0	3,4
Uruguay	Montevideo	4,7	5,9	6,1	0,8	3,5	1,5	3,7
Venezuela	Caracas	0,3	1,7	2,5	0,1	-	2,0	5,1

^a El número de años utilizado para cada cálculo varía según los datos disponibles.

La ciudad comercial-burocrática, cuyo ejemplo es el desarrollo de las capitales nacionales, mostró una tendencia constante a la expansión basada en el incremento del comercio, facilitada por los auges de la producción de materias primas para la exportación y por la influencia del gobierno en el transporte y los recursos financieros. Incluso cuando el estímulo comercial disminuía, la centralización política que este tipo de ciudad ejercía en sus inmediaciones tendía a sostener el crecimiento continuo. Los casos de expansión más espectaculares se producían cuando los efectos del incremento del comercio y de la centralización política de una zona extensa se concentraban de forma abrumadora en un único punto.

Buenos Aires brinda uno de los ejemplos más asombrosos de crecimiento comercial-burocrático. Su expansión de ciudad primaria de casi 200.000 habitantes en 1870 a metrópoli mundial de más de dos millones en 1930 fue acompañada de un aumento de la proporción de habitantes del país que vivía allí: del 10 al 20 por 100. Desde las postrimerías del siglo XVII Buenos Aires había sido la mayor de las ciudades del Río de la Plata y, desde 1776, era la capital, primero del virreinato rioplatense, luego de Argentina. Su extraordinario crecimiento a finales del siglo XIX fue resultado directo del virtual monopolio que a través de su puerto ejercía sobre las exportaciones argentinas, que aumentaban sin interrupción, así como sobre la entrada de artículos de consumo procedentes del extranjero. En 1890, ya se había convertido también en el centro del sistema ferroviario nacional, que se encontraba en vías de desarrollo. Debido a ello, hacía las veces de centro de distribución del comercio para toda Argentina y para gran parte del comercio que entraba y salía de Bolivia y Paraguay. El potencial para la expansión de la producción agrícola en las fértiles pampas parecía ilimitado, como ocurría también con la expansión de los mercados que los productos argentinos tenían en Europa. Gran número de inmigrantes europeos -principalmente españoles e italianos- llegaba a la zona costera de Argentina en respuesta a la demanda de trabajadores manuales. Llegaba también capital extranjero para financiar la infraestructura comercial y de transportes, así como

para modernizar la ciudad de Buenos Aires. La prosperidad económica, asimismo, reforzó la posición de Buenos Aires como capital de la nación y aumentó la importancia de la función burocrática.

La centralización política borró gradualmente la autonomía local de las provincias e hizo de Buenos Aires la verdadera residencia de una elite nacional. Esa centralización incrementó la parte de los fondos federales que correspondía a Buenos Aires, así como el dominio que ejercía sobre la red de transportes y su control sobre las posibilidades de inversión.

Aunque el segundo tipo de ciudad latinoamericana, la ciudad comercial-industrial-burocrática, era mucho menos frecuente que el centro comercial-burocrático, resultó significativo debido a la presencia de la función industrial, que sólo raras veces se encuentra como componente importante del crecimiento urbano de América Latina. La experiencia industrial más común era que antiguas industrias artesanales o domésticas, en otro tiempo florecientes, fuesen vencidas por manufacturas extranjeras más baratas y a menudo superiores. En estas situaciones, características de la mayoría de las grandes ciudades comerciales-burocráticas, la producción industrial tendía a limitarse al tratamiento inicial de una materia prima para su exportación o a producir artículos voluminosos o perecederos, tales como algunos materiales para la construcción, bebidas y alimentos. Los siguientes ejemplos de ciudades en cuyo crecimiento la industria desempeñó un papel importante sugieren paralelismos y distinciones interesantes en relación con las ciudades comerciales-burocráticas.

El más notable de los casos de este tipo fue Sao Paulo, que despegó gracias al ímpetu comercial-burocrático del auge del café brasileño y a su condición de capital del estado homónimo. La tasa de crecimiento de Sao Paulo superó incluso la de Buenos Aires: en 1870, tenía 30.000 habitantes; en 1930, ya se acercaba al millón en su rápida subida para dar alcance a Río de Janeiro.

El auge del café, que había empezado en valles próximos a Río de Janeiro en los decenios de 1830 y 1840, durante los decenios siguientes se había extendido hacia el sur y el oeste, penetrando en el estado de Sao Paulo en busca de nuevas fronteras que fuesen apropiadas para ese tipo de cultivo extensivo. En 1870, la región de los alrededores de Río seguía dando diez veces más café que el estado de Sao Paulo. En 1890 las dos regiones ya estaban igualadas, mientras que de 1900 a 1930 Sao Paulo produjo el doble de café que Río. Al igual que en Buenos Aires, los inmigrantes -especialmente, italianos a partir de 1890- y el capital extranjero respondieron rápidamente a las oportunidades e hicieron posible gran parte de esta expansión.

Lo que resultó único en el caso de Sao Paulo, sin embargo, fue que la elevada tasa anual de crecimiento demográfico (4,2 por 100 en 1890; 14,0 por 100 en 1900; 4,8 por 100 en 1910; 3,6 por 100 en 1920; 7,1 por 100 en 1930) fue consecuencia, no sólo de una infraestructura comercial y de la gran ayuda que el gobierno del estado prestaba a un producto de exportación en auge, sino también de un considerable crecimiento industrial inducido por las exportaciones. Los ingresos crecientes que proporcionaba el cultivo del café, así como las actividades afines de secar, envasar y transportar el producto, crearon demandas y mercados locales que animaron a los productores a competir con la tendencia a importar todos los artículos de consumo del extranjero. Los magnates del café destinaron sus beneficios, al menos parte de ellos, a industrias locales de textiles y de preparación de alimentos, así como a las industrias de la construcción, de loza y vidrio, de tratamiento de la madera y, también, a industrias químicas de tipo sencillo. Nació una alianza natural, facilitada por los enlaces matrimoniales y por los intereses comunes, entre los inversionistas en la agricultura y la industria de Sao Paulo, alianza que aportó nuevos efectos multiplicadores al proceso de industrialización en la ciudad. Estas condiciones prepararon el terreno para que continuaran la industrialización y el crecimiento urbano que han caracterizado el desarrollo de Sao Paulo desde 1930.

El auge del café en Colombia empezó mucho después que en Brasil, pero, de modo parecido, sus repercusiones de 1900 a 1930 se concentraron en una sola zona, Antioquía, y especialmente en la ciudad principal y capital de la región, Medellín. Los 30.000 habitantes que la ciudad tenía en 1870, igual que Sao Paulo, casi se habían doblado en 1900 y volvieron a multiplicarse por dos antes de 1930. En 1920, el café de Antioquía ya representaba más de una cuarta parte de las exportaciones totales del país. El mismo mercado local y los mismos efectos multiplicadores que fomentaron el crecimiento industrial en Sao Paulo estimularon las inversiones en las fábricas textiles de Medellín. Muchos autores también han sugerido que el anterior auge de las minas de oro de Antioquía, que duró hasta 1850, fomentó la capacidad de los empresarios, en lo que se refiere a arriesgarse y asociarse, y proporcionó capital y habilidades técnicas que resultaron útiles para la industrialización. La protección arancelaria por parte del gobierno nacional, el mayor uso de energía hidroeléctrica, la afluencia de capital extranjero para ayudar a construir la infraestructura de transportes y la tendencia de los cultivadores de café a apoyar las manufacturas locales fueron factores que contribuyeron a crear una base firme para la industrialización de Medellín antes de 1930.

En México, el desarrollo de Monterrey fue consecuencia de los medios de transporte y de los recursos minerales más que de los estímulos de la agricultura de exportación o del acervo empresarial. Su enlace ferroviario con los Estados Unidos, que pasaba por Laredo y había sido creado en 1882, su proximidad a yacimientos de carbón y de mineral de hierro al norte y al oeste de la ciudad, su conexión con el cercano puerto de Tampico y su línea ferroviaria a Ciudad de México, así como la presencia de un abundante potencial hidroeléctrico, facilitaron la formación de empresas metalúrgicas e industriales en los decenios de 1880 y 1890, fuertemente financiadas por capital norteamericano. A finales del siglo XIX, leyes estatales y nacionales fomentaron estas inversiones extranjeras, a la vez que los pastos y regadíos adyacentes proporcionaban una base cuyos fundamentos eran los trabajadores, los consumidores y el capital locales. El crecimiento de la ciudad se pareció mucho al de Medellín: de 29.000 habitantes en 1880 pasó a tener 133.000 en 1930. En esa última fecha, las fábricas productoras de cerveza, cristalería, alfarería, textiles, cemento y alimentos, así como las fundiciones y las ferrerías, hacían que la industria fuese, como mínimo, tan importante para Monterrey como su condición de capital del estado de Nuevo León o de principal centro de distribución comercial del noroeste de México.

Sao Paulo, Medellín y Monterrey son ejemplos distintos de crecimiento urbano. Sin embargo, tienen en común la característica de la función industrial. Su experiencia demuestra que en ciertas condiciones la industria podía florecer por derecho propio, incluso en el seno de economías muy orientadas a la exportación, y podía llegar a ser un componente de la urbanización tanto como lo era en Europa o en los Estados Unidos.

El tercer tipo de ciudad, el comercial-minero, caracterizaba a centros urbanos especializados que se encontraban en los desiertos de nitrato del norte de Chile, en los campos de petróleo de Venezuela y México, y en las regiones elevadas del centro de Chile, Perú, Bolivia y México, donde se extraía cobre, estaño, plata y oro. También se incluyen en esta categoría, debido a su parecido económico, las estaciones y pueblos recolectores de caucho de la jungla amazónica. En todos estos casos el crecimiento o la decadencia de la ciudad dependía directamente de la demanda mundial del producto de la región. La comercialización de ese producto y, en algunos casos, su tratamiento o refinación inicial atraían a gentes que formaban una población activa que a su vez se convertía en consumidora de servicios urbanos y mercados al por menor. Pero cuando los mercados mundiales dejaban de pedir ese producto, o recurrían a fuentes de abastecimiento más baratas o mejores, ninguna otra función podía sostener este tipo de centro urbano, que se marchitaba o desaparecía rápidamente.

En los decenios de 1860 y 1870, los yacimientos de nitrato que hay en los áridos desiertos del norte de Chile y el sur de Perú pasaron a ser la mejor fuente mundial de este ingrediente esencial de fertilizantes y explosivos. Desde 1879 hasta 1883, Chile hizo la guerra contra Perú y Bolivia para garantizar la total posesión de estos recursos. Bajo la soberanía chilena, campamentos mineros, cuya población oscilaba entre unos cientos y varios miles de habitantes, daban alojamiento a los trabajadores migrantes que rompían la dura costra de los yacimientos de nitrato en el suelo del desierto, la transportan a las calderas donde se disolvía, purificaba y secaba, y luego la cargaban en vagones planos para su transporte a los puertos y las capitales provinciales de Iquique, Arica y Copiapó. Estos campamentos mineros prosperaban o se arruinaban, según si los migrantes se desplazaban hacia el norte o volvían a dedicarse a las tradicionales labores agrícolas de subsistencia en el centro de Chile mientras el mercado mundial fluctuaba. La invención de los nitratos sintéticos, que recibió un gran estímulo durante la primera guerra mundial, acabó provocando la decadencia de estas poblaciones, y en 1930 muchas de ellas ya habían desaparecido.

También el desarrollo del caucho como material que necesitaban las naciones industriales fomentó el súbito e inverosímil florecimiento de la región amazónica de Brasil entre 1890 y 1920. Surgieron numerosos asentamientos a orillas de los ríos y, desde ellos, se proporcionaban las bolas duras, coaguladas sobre hogueras humosas utilizando el látex recogido de los árboles silvestres, a los centros comerciales-burocráticos de Manaus y Belém, que registraban una rápida expansión. A finales del siglo XIX, botánicos británicos consiguieron que semillas del árbol de caucho se reprodujeran en Ceilán, Malaya y la India, y con ello pusieron fin rápidamente a la ventaja relativa de que gozaba el producto de la jungla brasileña. El caucho de plantación, era mucho más fácil de controlar, recoger y comercializar que el caucho silvestre, y los cauchos sintéticos, potenciados por las necesidades alemanas durante la primera guerra mundial, anunciaron la muerte de muchos de estos poblados ribereños.

En otros países, aunque los altibajos del estaño, el cobre, la plata, el oro y otros metales, así como del petróleo, resultaron menos espectaculares que los del caucho y los nitratos, la misma dependencia del mercado mundial dominaba la vida y la existencia de estos campamentos y poblados. Allí donde la agricultura de subsistencia o comercial sustentaba a una nutrida población local, como ocurría en gran parte de las tierras altas de Perú, Bolivia, México o la costa de Venezuela, estos centros pudieron volver a dedicarse principalmente a las funciones comerciales. Pero en los lugares donde la población urbana dependía solamente de la exportación de un producto mineral, el efecto del descenso de los precios o la demanda mundiales podía ser desastroso.

El último tipo de ciudad latinoamericana, la ciudad comercial, requiere pocos comentarios, aun cuando, desde el punto de vista numérico, representara el grueso de la experiencia urbana de América Latina. La función comercial desempeñaba un papel importante en las tres categorías que acabamos de estudiar. En la ciudad comercial era la única función relevante. En lo que respecta al tamaño, estos centros iban desde la más pequeña de las poblaciones situadas junto a una vía férrea, o desde una población rural junto a una carretera sin asfaltar, hasta grandes puertos, como Santos en Brasil, Bahía Blanca y Rosario en Argentina, y Veracruz en México. También eran característicos de esta categoría los pequeños puestos avanzados de recogida y distribución que había en las zonas agrícolas: para el café en Brasil y Colombia; para el azúcar a lo largo de la costa septentrional de Perú; para el ganado en el norte de México, el interior de Venezuela, el sur de Brasil y el centro de Argentina; para las ovejas en Uruguay y el sur de Argentina; para el trigo en el centro de Chile y las pampas argentinas. En estas regiones era frecuente que el cruce de varias rutas de transporte fomentara el desarrollo de poblaciones y ciudades grandes que proporcionaban servicios y actividades que los poblados no podían sostener:

diversos comercios al por menor, servicios médicos y jurídicos, bancos, escuelas secundarias, periódicos y teatros o cines. En última instancia, sin embargo, la prosperidad y el crecimiento de todos estos centros comerciales, incluso cuando satisfacían las necesidades de poblaciones bastante nutridas, dependían del funcionamiento de una red urbana dominada desde las ciudades comerciales-burocráticas y, en algunos casos, de los mercados y la demanda extranjeros. Pero esa dependencia nunca alcanzaba el nivel abrumador del centro comercial-minero.

En términos de la función económica, la dependencia de los mercados extranjeros influía mucho en el desarrollo urbano en toda América Latina. En el nivel de los centros mineros y de las ciudades comerciales pequeñas, la bajada de los precios mundiales o la competencia por parte de otras fuentes podía reducir mucho el crecimiento o causar incluso un descenso de la población. Hasta en los casos de las ciudades comerciales grandes y de muchas ciudades comerciales-burocráticas, su crecimiento dependía en gran medida de la demanda extranjera de productos locales. Asimismo, los beneficios de semejante crecimiento inducido externamente tendían a ser asimétricos y a favorecer más a las grandes ciudades comerciales-burocráticas o a las ciudades que, además, poseían una función industrial. Como se indica en el cuadro 6, las ciudades secundarias de Argentina, Bolivia, Chile, Cuba y Perú crecieron a ritmos significativamente más lentos que las ciudades primarias, todas ellas centros comerciales-burocráticos. Aún más lento fue el crecimiento del campo, en el cual se hallaban incluidos los habitantes de las poblaciones y poblados que dependían principalmente del comercio y, en algunas zonas, de la minería.

CUADRO 6

Porcentaje de crecimiento anual medio de la población^a de ciudades de países seleccionados

País	Período	Tasa global de crecimiento	Tasa de crecimiento en ciudades de más de 100.000	Tasa de crecimiento en ciudades de 20.000-100.000	Tasa de crecimiento en asentamientos de menos de 20.000, incluidos los rurales
Argentina	1869-1895	3,0	4,2	2,5	2,7
	1895-1914	3,5	4,8	3,9	
Bolivia	1900-1950	1,1	2,9	2,0	0,9
Chile	1907-1920	1,1	2,4	1,9	0,6
	1920-1931	1,4	2,7	2,4	0,9
Cuba	1919-1931	2,6	3,4	2,5	2,4
Perú	1876-1940	1,2	2,1	1,7	1,1

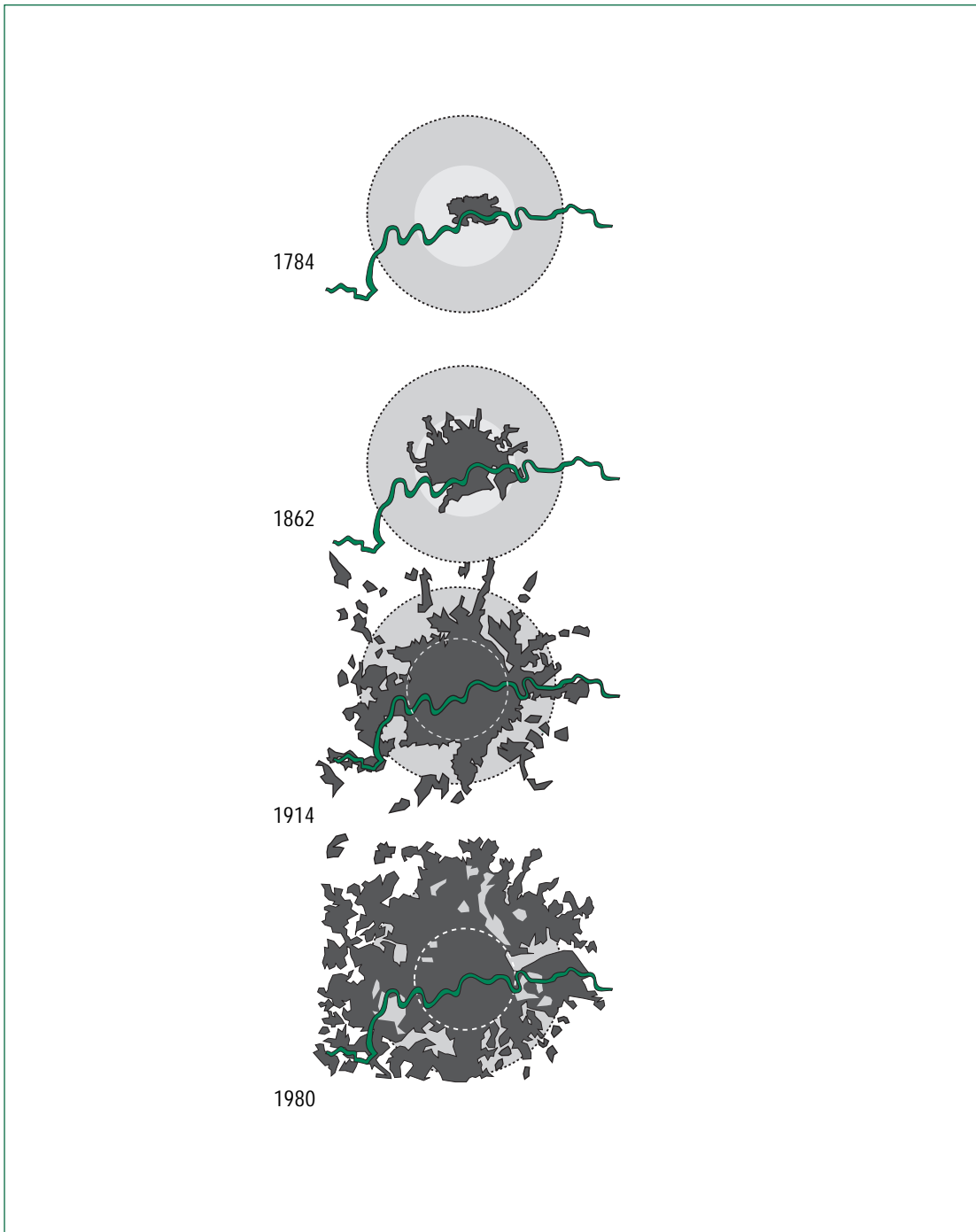
^a La tasa media de incremento se define como el incremento total a lo largo del período dividido por la población media (promedio de los censos primero y último) y por el período intercensal en número de años.

Fuente: Seminario sobre Problemas de Urbanización en América Latina, Santiago de Chile, 1959, Urbanization in Latin America (ed. de Philip M. Hauser), Nueva York, 1961, p. 97.

2.7 Crecimiento de la ciudad de Londres: un mapa de su población en cuatro épocas: 1784, 1862, 1914 y 1980.

(Material de apoyo para la actividad 7 unidad 2)

(Tomado de: Richard Sennet, Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. Alianza Editorial, 1994).



2.8 Crecimiento de la población total y urbana en el mundo

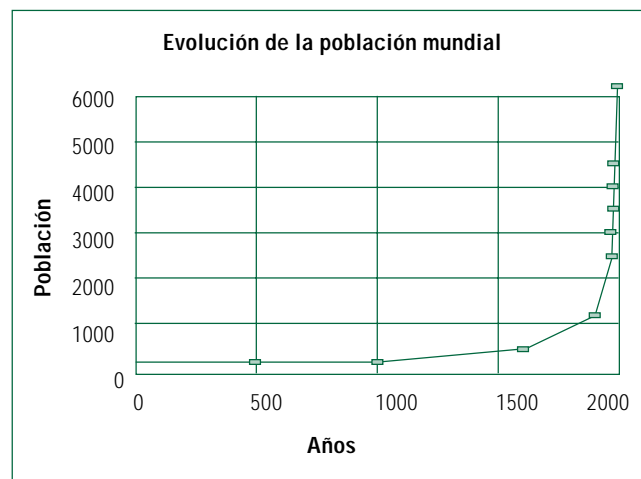
(Material de apoyo para la actividad 1 unidad 3)

A: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN MUNDIAL

Crecimiento de la población 1600-2000

Año	Población (millones)	Incremento medio anual (millones)
1650	500	
1850	1160	3.3
1950	2513	13.5
1965	3285	51.5
1970	3631	69.4
1975	4033	80.2
1980	4415	76.4
2000	6199	63.3

Fuente: Naciones Unidas



B: EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA POR GRANDES REGIONES 1925-2025**Porcentajes de población urbana en grandes regiones del mundo 1925-2025**

	1925	1950	1975	2000	2025
Total	20.5	29.3	37.7	47.5	61.1
Regiones más desarrolladas	40.1	54.7	69.8	76.3	84.0
Regiones menos desarrolladas	9.3	17.3	26.7	40.7	57.0
Africa	8.0	14.7	25.2	37.3	53.8
América latina	25.0	41.6	61.3	76.6	84.7
América del norte*	53.8	63.9	73.8	77.4	84.8
Asia	9.5	16.8	24.6	37.7	54.8
Europa	47.8	52.2	67.1	75.1	83.2

Fuente: Lattes (1995). En: Carrillo, Nabor (2000). * Estados Unidos y Canadá.

Tasas de crecimiento medio anual de las poblaciones rural y urbana, y tasas de urbanización de las grandes regiones del mundo 1925-2025.

	1925-1950	1950-1975	1975-2000	2000-2025
Total Mundial				
Población total	1.0	1.9	1.6	1.2
Población urbana	2.4	2.9	2.6	2.2
Urbanización	1.4	1.0	0.9	1.0
Africa				
Población total	1.5	2.5	2.8	2.3
Población urbana	3.9	4.6	4.4	3.8
Urbanización	2.4	2.2	1.6	1.5
América latina				
Población total	2.1	2.6	2.0	1.2
Población urbana	4.1	4.2	2.9	1.6
Urbanización	2.0	1.5	0.9	0.4
América del norte*				
Población total	1.1	1.5	1.0	0.8
Población urbana	1.8	2.0	1.2	1.1
Urbanización	0.7	0.6	0.2	0.4
Asia				
Población total	1.1	2.2	1.8	1.1
Población urbana	3.4	3.7	3.5	2.6
Urbanización	2.3	1.5	1.7	1.5
Europa				
Población total	1.9	0.8	0.3	-0.1
Población urbana	2.3	1.8	0.8	0.3
Urbanización	0.4	1.0	0.5	0.4

Fuente: Lattes (1995). En: Carrillo, Nabor (2000). * Estados Unidos y Canadá.

2.9 Principales ciudades del mundo

(Material de apoyo para la actividad 1 unidad 3)

PRINCIPALES CIUDADES DEL MUNDO (1600-1985)

(Fuente: Hartshorn, T.A. 1992. Interpreting the city. An urban geography. John Wiley & Sons. New York)

Año	Ciudad	Población	Año	Ciudad	Población
1600			1900		
	Beijing (China)	706.000		Londres	6.480.000
	Constantinopla (Turquía)	700.000		Nueva York	4.242.000
	Agra (India)	500.00		París	3.330.000
	Cairo (Egipto)	400.000		Berlín	2.424.000
	Osaka (Japón)	400.000		Chicago	1.717.000
				Viena	1.662.000
1700				Tokyo	1.497.000
	Constantinopla (Turquía)	700.000		Leningrado (San Petersburgo)	1.439.000
	Beijing (China)			Philadelphia	1.418.000
	Isfahan (Irán)	600.000		Manchester (Inglaterra)	1.255.000
	Londres (Inglaterra)	550.000			
	París (Francia)	530.000	1985		
				Tokyo	18.800.000
1800				Ciudad de México	17.300.000
	Beijing	1.100.000		Sao Paulo (Brasil)	15.900.000
	Londres	861.000		Nueva York	15.600.000
	Cantón (China)	800.000		Shangai (China)	12.000.000
	Constantinopla	570.000		Calcuta	11.000.000
	París	547.000		Río de Janeiro	10.400.000
	Hangchow (China)	500.000		Seul (Corea del Sur)	10.300.000
	Tokyo	492.000		Bombay	10.100.000
	Nápoles	430.000		Jakarta (Indonesia)	7.900.000
	Soochow (China)	392.000		Teherán (Irán)	7.500.000
	Osaka	380.000		Nueva Delhi (India)	7.400.000

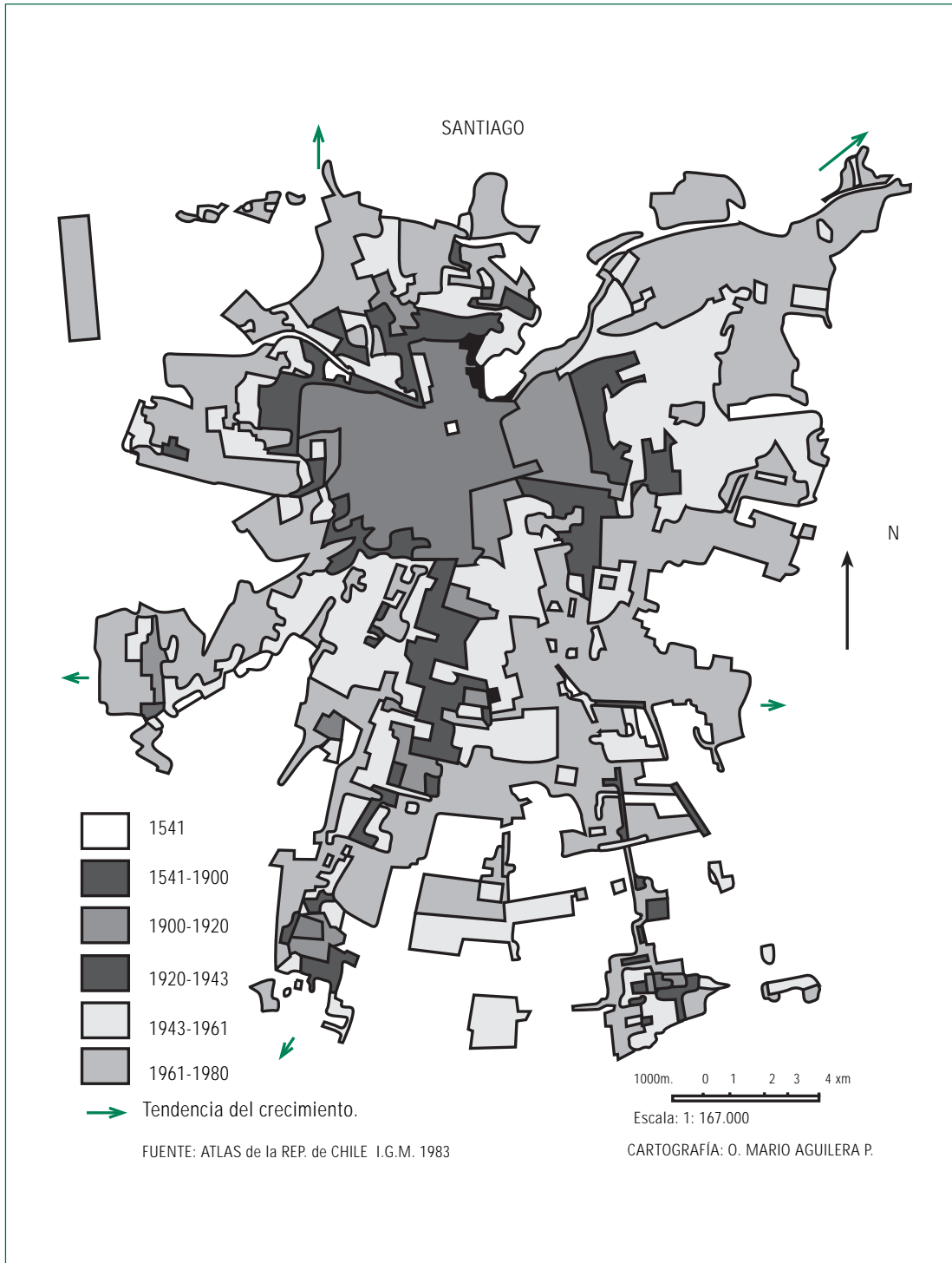
Principales ciudades año 2000

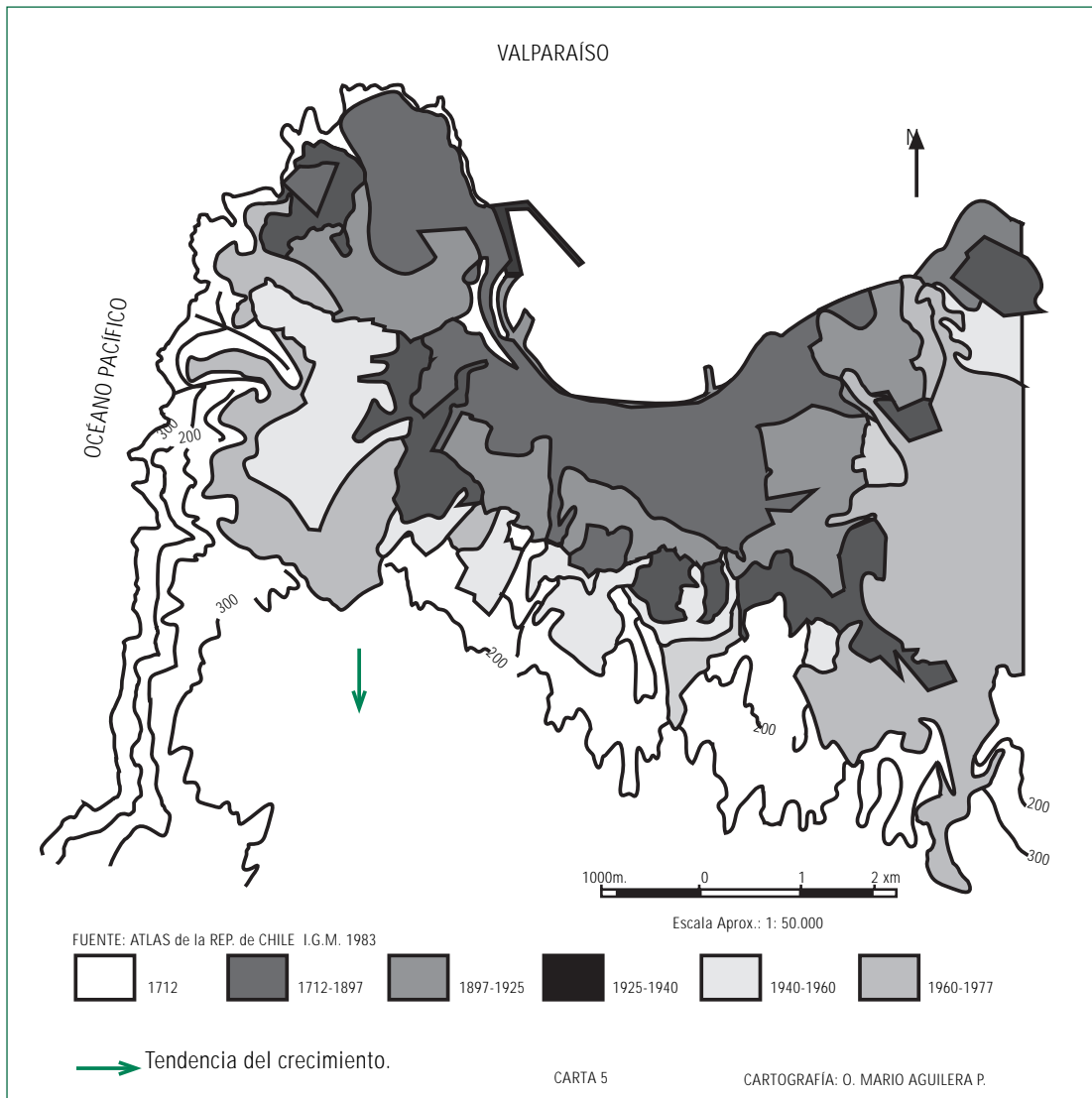
Fuente: National Geographic Society. Atlas Mundial. RBA publicaciones. 2000. P.159.

Ciudad	Población
Tokio	27.242.000
Ciudad de México	16.908.000
San Pablo	16.792.000
Nueva York	16.390.000
Mumbai (Bombay)	15.725.000
Shanghai	13.659.000
Los Angeles	12.576.000
Calcuta	12.118.000
Buenos Aires	11.931.000
Seúl	11.768.000
Beijing (Pekin)	11.414.000
Lagos	10.878.000
Osaka	10.618.000
Nueva Delhi	10.298.000
Río de Janeiro	10.264.000

2.10 Planos del crecimiento de las ciudades de Santiago y Valparaíso

(Material de apoyo para la actividad 2 unidad 3)





2.11 Urbanización en el mundo y en América Latina

(Material de apoyo para la actividad 4 unidad 3)

DOCUMENTO A

URBANIZACIÓN EN EL MUNDO

(Extractado de: Jones, Emrys, Geografía Humana, Ed. Labor, 1971, pp. 170-176)

Origen y crecimiento de la urbanización

La urbanización es un proceso cuyos orígenes se encuentran en las civilizaciones prehistóricas del Viejo y del Nuevo Mundo. Un esbozo de su desarrollo podrá ser útil para comprender las razones ocultas que llevaron a la creación de pueblos y ciudades, cuáles son sus funciones y las relaciones que posee con las comunidades rurales.

La condición primordial para la aparición de la vida urbana se encuentra en la llamada revolución neolítica que la precedió, o sea la transición de la etapa recolectora y cazadora a la agrícola. La palabra revolución puede inducir a error, porque esta transición no fue repentina. No es fácil indicar claramente cuál fue en Egipto la cultura que, en una larga serie de ellas, pueda considerarse adecuadamente como la primera comunidad agrícola sedentaria, pues la recolección y la caza coexistieron durante mucho tiempo con la agricultura. Pero el vocablo revolución sirve muy bien para indicar la magnitud de este cambio. Como ya hemos señalado en el capítulo quinto, entre los años, 9000 y 5000 antes de J. C., los inventos y descubrimientos que en el Oriente Medio culminaron con la domesticación de animales y el cultivo de ciertas plantas, permitieron que los hombres cambiaran su economía convirtiéndose en productores de alimentos y habitaran en poblados permanentes. Las pruebas arqueológicas nos hablan de este progreso en Egipto, Mesopotamia y las comunidades agrícolas que habitaban al oeste del valle del Indo, y también en una amplia región que unía a estos primeros focos, lo cual parece indicar una continuidad en las condiciones reinantes en el Neolítico.

Lo mismo sucedió en China, pero más tarde, bajo idénticas condiciones reinantes, y en época aún más tardía en el Nuevo Mundo, donde la plantación de maíz se convirtió en la economía fundamental de Centroamérica. En todos estos casos las comunidades campesinas terminaron convirtiéndose en comunidades urbanas.

Una razón fundamental de estos cambios fue la capacidad de aquellas comunidades campesinas de producir más alimento que el que podría proporcionar una economía basada en la recolección, permitiendo así que aumentase la población y liberando a los hombres de la precaria existencia que caracterizaba a aquellas economías más primitivas. El ritmo de la vida agrícola, ligado al ciclo de las estaciones y al régimen fluvial en las civilizaciones del Viejo Mundo, permitió que el hombre se entregase al ocio. Por primera vez tenía no sólo comida en abundancia, sino un sobrante de tiempo y de energía, todo lo cual son los requisitos previos para la diversificación de la sociedad y la división del trabajo, que entonces hicieron su aparición. De esta manera, algunos miembros de la sociedad pudieron librarse por completo de la producción de alimentos y el hombre se apartó por primera vez de la tierra. Además, el arte de la irrigación requiere una organización extrema; las comunidades que dieron origen a las primeras ciudades no eran grupos dispersos reunidos al azar, sino sociedades rigurosamente jerarquizadas.

En estas sociedades empezaron a surgir nuevos descubrimientos e inventos; pero, por desgracia, acusaban la falta de algunas cosas muy necesarias para el desarrollo de la cultura material. El Nilo no tenía madera ni cobre, Sumeria apenas tenía madera y carecía completamente de piedras y

minerales, y en el valle del Indo nunca se conocieron muchas de las materias primas importantes. Estas deficiencias sólo podían solucionarse mediante el trueque y el comercio. En los mismos albores de la civilización ya existen pruebas abundantes del floreciente comercio que se desarrolló en el Oriente Medio, donde los artesanos manufacturaban las materias primas que allí llegaban por intercambio. Las primeras comunidades de campesinos de proporciones muy reducidas, que hasta entonces eran autónomas, pasaron a depender unas de otras en el terreno económico.

Al iniciarse el tercer milenio antes de nuestra Era, ya existían verdaderas sociedades urbanas en el Oriente Medio en las que parte de la población estaba formada por artesanos, otra por mercaderes y comerciantes, a los que se añadían funcionarios y sacerdotes. La organización de la sociedad se hallaba principalmente en manos de este último grupo. Es posible que al llevar los registros del templo y al observar los ciclos de las estaciones, la casta sacerdotal sentase las bases del pensamiento abstracto, y efectuase grandes aportaciones al complejo saber matemático y astronómico de aquellas antiguas civilizaciones.

El breve esquema que acabamos de exponer señala todos los rasgos esenciales de la vida humana: el excedente agrícola que permite que se establezca un divorcio entre la población urbana y la producción de alimentos; la ciudad convertida en foco de una región productora y situada en el centro de ésta para el intercambio de mercaderías con otras regiones; la aparición de una casta de artesanos y fabricantes; la división del trabajo y de la sociedad en clases con misiones específicas concretas, todo lo cual refleja una organización de gran complejidad que convierte a la ciudad en una unidad aislada, pese a encontrarse íntimamente relacionada con la región en que se halla asentada.

Por otra parte, estas ciudades prehistóricas solían distinguirse claramente de los antiguos poblados campesinos por su arquitectura de carácter monumental, otro indicio del excedente de mano de obra y de tiempo: los templos y pirámides de Egipto, los ziggurats y tumbas de Sumeria, las pirámides escalonadas del Yucatán. Así surgieron Menfis y Tebas, Babilonia y Nínive, Harappa y Mohenjo-Daro, Tical y Chichén-Itzá.

El lector se puede formar una idea aproximada de la riqueza que tendría la vida urbana en una ciudad del año 2000 antes de J. C., mediante la descripción sumaria de Harappa, que estaba situada en el valle del Indo. Esta ciudad amurallada, que tenía una superficie aproximada de 2,5 km², mostraba un trazado cuadriculado que originaba doce manzanas mediante la intersección de dos calles en dirección este-oeste y tres en dirección norte-sur, cada una de ellas de casi 10 metros de anchura.

Dentro de estos bloques había un dédalo de callejuelas limitadas por muros de ladrillos, pues las casas miraban hacia un patio interior y su único acceso se hacía a través de una puerta. Algunas casas tenían cuarto de baño y vertedero para basuras, y la ciudad disponía de un sistema de alcantarillado. En un barrio se encontraron varios grupos de casas idénticas y de pequeñas dimensiones; probablemente era un barrio obrero, cuyas casas recordaban las de nuestras propias ciudades industriales. En las proximidades se descubrió un enorme granero.

Resulta difícil precisar lo que se refiere a la arquitectura monumental, pues en la parte excavada de las ruinas no se ha encontrado nada que pudiera corresponder a una pirámide o un templo; pero un bloque forma una elevada plataforma, la “ciudadela”, cuyo rasgo característico es un inmenso depósito o piscina, que a su alrededor muestra una serie de construcciones al parecer indicando que allí estuvo el centro religioso y administrativo (la piscina continúa siendo un importante foco religioso en la India). Harappa es un ejemplo sorprendente de primitiva planificación urbana, pudiéndosela considerar como precursora de las actuales ciudades.

Las ciudades del Indo, de Mesopotamia y del valle del Nilo desaparecieron. Muchos de sus monumentos permanecieron desafiando a los siglos porque las pirámides se construyeron para la eternidad. Las civilizaciones que los construyeron se desvanecieron y, fueron superadas. Harappa se convirtió en un montón de ladrillos de adobe, sobre el que se edificó un nuevo poblado campesino. Pero la idea de la ciudad no cayó en el olvido. Otros pueblos la recogieron. Incluso durante el florecimiento de tales civilizaciones primitivas, la idea se difundió por todas aquellas regiones unidas por vínculos comerciales. Siria y el Asia Menor sustituyeron a Sumeria en decadencia. En la isla de Creta se alzó la ciudad de Cnosos y desde allí y del Asia Menor las herramientas y las ideas de la civilización pasaron a Grecia, donde la idea de la ciudad conoció un nuevo florecimiento. Sería un error imaginar que las ciudades griegas eran muy grandes, porque el concepto helénico de la Ciudad-Estado (polis) incluía la zona rural que rodeaba a la ciudad y que vivía a sus expensas, y la población de todo el Estado podía ser únicamente de 70.000 habitantes, de los que quizás una cuarta parte residiesen en la ciudad propiamente dicha. Ciertamente es que algunas ciudades griegas cortaron sus vínculos rurales: la artesanía y el comercio permitieron que las proporciones de la población urbana aumentasen y esto provocó una expansión y una colonización, hasta que todo el Mediterráneo recibió las influencias de la vida urbana. Y así las ideas de vida ciudadana pasaron a Roma y se difundieron por casi todo el mundo occidental entonces conocido. La propia Roma, que señala otro pináculo en la vida urbana, no tardó en sobrepasar sus reservas locales de alimentos, convirtiéndose en una urbe imperial. Alejandría era la ciudad que más dependía de Roma; desde aquella se enviaba el trigo de Egipto al Imperio romano, pero no le impedía ser también y por derecho propio un centro político, científico y cultural. Las ciudades romanas dominaban también las rutas comerciales y Roma estableció factorías y centros militares en todo el occidente de Europa.

Bastará con un ejemplo de una ciudad romana. Verulamium, el St. Alban de hoy en día, cubría una superficie aproximada de 80 hectáreas y tenía forma ovalada (a diferencia del acostumbrado plano rectangular). Contaba también con un gran foso defensivo y una muralla con cuatro puertas y una serie de torres. En el centro, se encontraba la plaza del mercado y un foro monumental, cerca del cual había un teatro (que ha sido excavado y puede admirarse en la actualidad). El barrio residencial tenía mansiones bastante espaciosas con patio interior, colocadas espaciadamente y sin ninguna congestión, a diferencia del centro mercantil, abarrotado de construcciones. Casi todas las ciudades romanas de Britania eran bastante reducidas en promedio ocupaban 40 hectáreas de superficie- pero todas tenían su plaza del mercado, su centro administrativo y sus templos, y las distintas clases sociales estaban claramente diferenciadas en los diversos barrios de la ciudad. Estas poblaciones no eran muy distintas de las pequeñas ciudades-mercado de la actualidad.

A su vez, los pueblos y ciudades de la Roma imperial decayeron. Su historia termina en los albores de la Edad Media. La civilización retrocedió, desapareció la organización y Europa se dividió en unidades más pequeñas e independientes. Las comunidades de campesinos volvieron por sus fueros. Las ciudades que no desaparecieron eran una simple cáscara vacía; los inconvenientes del urbanismo sin la savia que le infundió vida. La ciudad había de resucitar bajo una nueva forma en la Europa medieval.

Pero, mientras la vida urbana languidecía en Europa, conocía un gran florecimiento en el Nuevo Mundo, hasta alcanzar su cenit hace un milenio. Las excavaciones efectuadas en Yucatán y Guatemala indican que aquellas ciudades alcanzaron proporciones inmensas, pero debemos tener gran cuidado en no buscar en ellas el tipo de vida urbana que distinguía a las ciudades del Viejo Mundo. La ciudad maya era más dispersa; desaparecía paulatinamente, confundiéndose con las tierras de cultivo, de modo

que el cálculo de su inmensa población debería incluir a muchos individuos que no eran ciudadanos en el sentido estricto. Pero, en su centro, la ciudad maya se distinguía por su maravillosa pirámide escalonada, sus templos, patios y plazas, agrupados sin un orden preconcebido. En torno a estas construcciones se alzaban las moradas de los dirigentes de aquella sociedad, sacerdotes, astrónomos y nobles. Las categorías sociales disminuían gradualmente a partir del centro.

Los Burgos y ciudades de Europa volvieron a surgir en el Medievo. Cuando a partir del siglo XI, los pueblos de Europa empezaron a despertar y agitarse, dos elementos fueron probablemente muy importantes: el incremento registrado por el comercio y la necesidad de defenderse. El mercado, que era el centro de la vida pueblerina y simbolizaba el vínculo de unión entre el campo y la ciudad que vivía de él, adquirió nueva vida, y, con la creciente estabilidad política, los mercados se hicieron más importantes. Casi todo el occidente de Europa estaba unido por vías comerciales, y el mercader ambulante no dejó de desempeñar una parte de esta resurrección. Cuando el mercado y la ciudad se divorciaron del castillo, los villanos formaron una apretada comunidad y se protegieron con murallas y fosos. Esta aparición de las ciudades se hallaba impulsada por el nuevo incremento adquirido por la agricultura: se talaban bosques y se arrebatában tierras a las aguas. Las reservas de alimentos aumentaban, lo mismo que la población. La de las ciudades experimentó un súbito incremento. A fines del siglo XII, París contaba con 100.000 habitantes, cifra que había ascendido a 240.000 a fines del siglo XIII. En 1280, Florencia albergaba a 45.000 almas; en 1339, sus habitantes eran 90.000. Estas eran las grandes ciudades europeas. Algunas de ellas, como París, eran el centro de regiones excepcionalmente ricas; otras eran simples factorías. Londres, Brujas, Colonia, Génova, Milán, Barcelona y Venecia completan la lista de ciudades medievales de importancia, porque había pocas poblaciones que sobrepasaran los 50.000 habitantes. La mayoría de centros urbanos eran ciudades-mercado, que crecían en torno a la plaza del mercado y la catedral, casi siempre de carácter monumental y símbolo de la cohesión y riqueza de la comunidad. Los gremios de artes y oficios son también característicos de este período, así como las más antiguas universidades (Bolonia 1100, París 1150, Cambridge 1229, y antes de 1230 la de Salamanca).

La fase siguiente no consistió tanto en un aumento de las ciudades como en un enorme incremento registrado en algunas ciudades determinadas a expensas de otras: las capitales de los grandes Estados nacionales, que surgían gradualmente a consecuencia de la consolidación y amalgamamiento de pequeños territorios. La capital, que es un fenómeno renacentista, reflejaba la concentración de los productos y las riquezas de un reino; en ella estaba el centro del gobierno y en ella residía el monarca con la corte. Los sobrantes de energía y riqueza sirvieron para la erección de palacios monumentales, y todas las capas especializadas de la sociedad afluyeron hacia la corte. Londres contaba en 1400 con una población de 50.000 almas, que a fines del siglo XVIII había ascendido a 700.000, mientras que Bristol y Norwich se mantenían en las 30.000, y York y Exeter eran las dos otras ciudades inglesas que poseían más de 10.000 habitantes.

Pero la fase más importante del crecimiento urbano aún tenía que llegar, y fue la consecuencia de otro suceso que merece el calificativo de revolución. Consistió en la acumulación de progresos técnicos basados en el carbón y el hierro, y que llamamos la revolución industrial. Debemos andar con mucho tiento al asignar fechas concretas a este período, porque las innovaciones se sucedieron lentamente y a épocas distintas en los diferentes países, pero suele afirmarse que en Inglaterra se convirtió en un factor vital para la vida de este país a fines del siglo XVIII, alcanzando su apogeo en la segunda mitad del siglo XIX. Esto era algo que afectó, no a unos cuantos centros, como en la

Edad Media, o las capitales del Renacimiento, sino a las regiones cuyos depósitos minerales permitían la creación de industrias. La urbanización, más que el crecimiento urbano, alcanzó entonces un nivel sin precedentes. En esta época comenzó el éxodo campesino hacia las ciudades, pues la urbanización estuvo acompañada por la despoblación rural. También inauguró la era de la superciudad. En 1800, no había en toda Europa una sola ciudad que poseyese un millón de habitantes, aunque la población de Londres era superior a los 950.000 y París rebasaba los 500.000. En 1850, la capital de Francia había sobrepasado la cifra de un millón y Londres la de dos millones. En 1900 ya había otras ciudades “millonarias”: Berlín, Viena, Moscú y San Petersburgo, Nueva York, Chicago, Filadelfia, Tokio y Calcuta.

Poco después de mediados de siglo, la mayoría de los habitantes de Inglaterra y Gales vivían en ciudades; en 1901, la población era urbana en un 77 %, y, en 1951, en un 80,7 %.

El cuadro siguiente señala el distinto ritmo de urbanización de otros países europeos:

Porcentaje de población urbana

	1990	1910	1920	1930	1950
Francia	41,0	44,2	46,4	51,2	52,9
Alemania	56,1	61,7	64,6	69,9	71,0
Suecia	21,5	24,8	29,5	38,4	56,3
España	32,2	34,8	38,4	42,6	60,5
Bulgaria	19,8	19,1	19,9	21,4	24,6

En la mayoría de países europeos, el alto grado de urbanización constituye un fenómeno creciente. Dejando aparte a Inglaterra y País de Gales, Alemania es el único país que tenía una mayoría de población urbana antes de 1900, aunque Francia no andaba muy rezagada. Estos eran los países industriales donde la revolución industrial, si bien posterior a la inglesa, aceleró enormemente este proceso. Suecia era predominantemente agrícola hasta las dos últimas décadas: cuando la revolución industrial alcanzó los países escandinavos, ya había cambiado considerablemente de carácter. Pero en la Europa oriental aún existían países, como Bulgaria, cuyo grado de industrialización es muy bajo, y donde el aumento registrado por la urbanización en el siglo actual ha sido muy lento y paulatino.

Puede asegurarse que las grandes poblaciones industriales del siglo pasado o del último siglo y medio, no mantuvieron su población mediante un aumento natural. Su índice de natalidad era elevado, aunque no tanto como en el campo, y su disminución empezó en las ciudades, donde el índice de mortalidad era muy elevado. En las tortuosas callejuelas de las ciudades industriales inglesas de principios de la época victoriana, donde la población se hacinaba en condiciones pésimas, las enfermedades segaban cientos de vidas humanas, y las condiciones existentes en las primeras fábricas no hacían más que agravar el problema. Las epidemias diezmaron a la población. Pero la ciudad era un imán que atraía a la gente campesina y su migración aumentó enormemente las cifras de población urbana. Sin esta emigración del campo, las ciudades hubieran languidecido. Más tarde, cuando el ritmo de crecimiento urbano disminuyó, los incrementos aún estuvieron representados por la emigración de las zonas rurales, porque entonces los mejores servicios médicos y las medidas adoptadas para coartar los estragos de las enfermedades se vieron equilibrados por el índice de natalidad urbano, en constante disminución.

La urbanización es un fenómeno muy reciente en los países nuevos. En el año 1905, sólo el 37,5 % de la población canadiense era urbana, cifra que ascendió al 62,1 % en 1951. La Argentina nos ofrece cifras notablemente parecidas, pues en 1905 el 37,4 % de su población vivía en las ciudades, número que ascendió a 62,5 % en 1947. Pero estos procesos, naturalmente, no tienen un paralelismo tan estrecho con la industrialización como los que tuvieron a Europa por escenario. En los Estados Unidos, el paralelo es más estrecho.

Porcentaje, de población urbana en los Estados Unidos

1790	5,1	1850	15,3	1910	45,7
1800	6,1	1860	19,8	1920	51,2
1810	7,3	1870	27,5	1930	56,2
1820	7,2	1880	28,2	1940	56,5
1830	8,8	1890	35,1	1950	64,0
1840	10,8	1900	39,7	1950	59,0

Los Estados Unidos sólo se convirtieron en una nación principalmente urbana en la década 1910-20, antes de la cual la curva ascendente fue muy gradual, acelerada únicamente en las dos últimas décadas del siglo XIX. La guerra de Secesión pareció dar un enorme impulso a los procesos de urbanización (aunque no inspiran mucha confianza las estadísticas basadas en los censos realizados inmediatamente después de la guerra), pero fue en el nordeste donde el crecimiento urbano aumentó con mayor rapidez. En el periodo siguiente se produjeron las nuevas migraciones de europeos, que sin duda contribuyeron al crecimiento de las ciudades. Ya es un lugar común decir que los campesinos europeos se trasladaban directamente a las ciudades del Nuevo Mundo, para convertirse en población ciudadana; éste no es sino un aspecto más amplio de la emigración del campo a la ciudad que tanto contribuyó a acelerar el crecimiento de las ciudades en Europa. Algunos demógrafos de los Estados Unidos afirman que el elevado índice de aumento natural sobrepasa con mucho a la emigración del campo a la ciudad; es posible que así sea, porque las terribles cifras de mortalidad urbana disminuyeron enormemente a partir de fines del siglo pasado a causa de los progresos médicos, un mejor servicio de aguas, más alimentos y una mayor prosperidad. El índice decreciente de la urbanización de 1930 en adelante puede ser en gran parte el resultado de los nuevos métodos de trazado urbano. Este período se caracterizó por la suburbanización, y en todas partes, los núcleos urbanos saltaron por encima de sus límites municipales. El grado que alcanzó esta expansión se verá en la segunda cifra de 1950 que figura en el cuadro adjunto; se refiere a zonas urbanas de nueva definición que comprenden los suburbios densamente poblados que rodean a las ciudades de más de 50.000 habitantes.

En su conjunto, la urbanización aún es muy poco importante en Asia. Solamente dos países asiáticos pueden compararse con Europa en grado de urbanización: Israel y Bahrein, y ambos por razones especialísimas. Israel ha sacado su población de las ciudades europeas, en el transcurso de los últimos treinta años. En Bahrein han surgido ciudades en lugares donde la vida urbana era antes totalmente inexistente, en parte para atender a las necesidades de los técnicos europeos y sus familias. Incluso en el Japón, que parece haber seguido muy de cerca el progreso industrial de la Europa del siglo XIX, solamente el 37,5 % de la población es urbana (1950), cifra ligeramente inferior que la de 1940 (37,9 %). En 1921, la cifra era solamente del 18,1 %.

Aún es más baja en la India. Su población urbana de 1881 ascendía únicamente al 9,3 % del total, para ascender al 10 % en 1901, para disminuir de nuevo al 9,4 % en 1911, hecho que se atribuye a las epidemias y al elevado índice de mortalidad urbana, acompañado por la evacuación de algunas ciudades. En 1921 era el 10,2 % y en 1941, el 12,8 %. A pesar de sus populosas ciudades, la India es un país de aldeas. Esto sirve para recordarnos que la presencia de grandes ciudades -y su crecimiento- no es indicio de urbanización. De cada 10 indios, 9 viven en el campo. Las ciudades indias de la antigüedad apenas tenían el carácter comercial e industrial de las ciudades occidentales.

Muchas de ellas eran centros políticos y militares, la capital de los soberanos que efectuaban frecuentes desplazamientos con su corte. Otras ciudades prosperaron como centros religiosos, que atraían a millares de peregrinos.

Incluso en la actualidad el carácter de la mayoría de ciudades indias no está tan claramente delimitado como el de las ciudades de la Europa occidental, y en ellas las características urbanas y rurales tienden a confundirse. Es muy reveladora una comparación de las ocupaciones a que se dedican sus habitantes, urbanos y rurales, pues ésta nos demuestra que en 1931, en todas las ciudades el 10,1 % de sus habitantes aún seguían trabajando en la agricultura. El 32,2 % trabajaban en la industria, cifra que incluso en los distritos rurales ascendía al 10,9 %. Estas cifras estadísticas indican los promedios. En algunas ciudades hay muy poca agricultura (el 3 % en Calcuta y el 2 % en Bombay), aunque estos porcentajes representan un número de habitantes considerable, pero en Allahabad el porcentaje es del 34 %, en Gaya, el 44 % y en Visagapatam el 57 %. Del mismo modo, el elevado porcentaje de manufactura rural nos recuerda que mucha manufactura urbana está todavía al nivel de la simple artesanía de taller, y no de fábrica con operarios. Incluso en las ciudades más industrializadas, como Howrah, la inmensa mayoría de obreros industriales trabajan en talleres con menos de veinte operarios.

Todas las ciudades de la India han acusado aumentos en su población durante los últimos 80 años: el crecimiento de la población prosigue, a pesar del ritmo lentísimo de la urbanización. Pero tiene importancia observar que cuanto mayor sea la ciudad, mayor será también su ritmo de crecimiento. El ritmo de crecimiento de las poblaciones inferiores a los 10.000 habitantes ha disminuido, en realidad, mientras que el de las ciudades de 10.000 a 50.000 habitantes ha aumentado ligeramente, las de 50.000 a 500.000, de manera regular y el de las superiores al medio millón, ha experimentado un notable aumento. Este último grupo de ciudades fue el único que no registró una disminución urbana durante el período comprendido entre los censos de población de 1901 y 1911.

El aumento en la urbanización que se produce en la India no puede explicarse por un aumento natural. El índice de natalidad de las ciudades es inferior al del campo, y, en cambio, el índice de defunciones es más elevado. En este caso, la explicación hay que buscarla también en la emigración rural, que en algunos centros urbanos es notablemente elevada. En Haiderabad y en 1931, el 30,4 % de la población procedía de fuera de la ciudad; en Madrás, el 34,8 %, y en Bombay, el 75,4 %. Esta migración es predominantemente masculina, hecho que produce un efecto notable en la estructura de la población de las grandes ciudades del subcontinente indio.

No existe necesariamente una relación entre el crecimiento de las grandes ciudades y el desarrollo de la urbanización. En Europa hubo un período de marcada urbanización en la Edad Media, pero fue seguido principalmente por un período de crecimiento urbano: la aparición de grandes ciudades, independientemente del aumento de la población rural. El siglo XIX presenció un tre-

mendo aumento en la urbanización, que corrió parejas con el crecimiento de las ciudades. En la India y hasta fecha muy reciente se registró un gran crecimiento urbano, pero a expensas de una población puramente campesina, y lo mismo puede decirse de la China. El crecimiento de la gran metrópoli -y por razones de comodidad, los geógrafos suelen tomar la cifra de un millón de habitantes como símbolo de una gran ciudad- es un fenómeno relativamente reciente, sobre todo en los países intertropicales.

Ya hemos dicho que París y Londres eran las únicas ciudades “millonarias” del mundo en 1850, y que en 1900 esta cifra ascendía a 11 (6 de ellas en Europa, incluyendo la Rusia europea). En los “felices veinte”, su número ascendía a 20; en 1940, a 51; en 1955, a 69, y en la actualidad su número se cifra en 83. Las ciudades “millonarias” de principios de siglo constituían un fenómeno interesante, pero las de la actualidad son importantes, porque contienen el 7,66 % de la población mundial.

Un ser humano de cada trece vive en una ciudad de más de un millón de habitantes. Las estadísticas impiden dar números exactos, pero puede asegurarse que en 1950 había 23 ciudades “millonarias” en Europa, 17 en Norteamérica, 26 en Asia, 4 en África del Sur y 2 en Australia.

El fenómeno más interesante que presenta la distribución mundial de estas ciudades es el cambio experimentado en las latitudes medias. Ha bastado una década para que el número de ciudades “millonarias” de los trópicos haya pasado de 4 a 14. El mismo desplazamiento se registra en las ciudades superiores a los 100.000 habitantes. Además, los mayores aumentos en población se registran en las ciudades más próximas al ecuador. Las principales ciudades europeas han aumentado muy poco; algunas de ellas incluso han disminuido de población, pero las ciudades de latitudes medias situadas en los nuevos países han mostrado aumentos del 50 al 80 %. En cambio, las que están en una latitud media de 32° han aumentado entre dos y tres veces; las que están en los 23° de latitud, entre tres y cuatro veces, y las más próximas al ecuador, han quintuplicado su población. Saigón, situada en el paralelo 11°, ha incrementado 15,8 veces su población en dos décadas.

Por importante que sea este cambio, los trópicos aún están sólo ligeramente urbanizados. Este último fenómeno está representado por el crecimiento de grandes ciudades en regiones que aún son principalmente agrícolas. Esto tiene una explicación en los países “nuevos”, porque la gran ciudad es la viva estampa de una madre patria ya urbanizada. Si la colonización blanca es relativamente reciente, entonces el crecimiento de la ciudad coincidiendo con la urbanización dependerá de la naturaleza y el número de moradores indígenas. En Australia, casi toda la colonización tuvo carácter urbano. En la República Sudafricana, el elevado grado de urbanización que existe entre la población blanca queda disimulado por el predominio de la población rural y negra.

DOCUMENTO B

URBANIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA

(Extractado de: Kaplan, Marcos, Prólogo a la obra de Hardoy, Jorge, Las ciudades en América Latina. Ed. Paidós, Bs. As. 1972).

Aunque el papel de la ciudad en los procesos de desarrollo es toda vía insuficientemente conocido, la experiencia de los países avanzados permite aventurar la hipótesis de que aquélla puede y debe cumplir un papel central y positivo. Puede constituir en sí misma la expresión y el resultado de un desarrollo autosostenido, actuar como agente y como mecanismo de cambio socioeconómico y de modernización, crear o ampliar alternativas ocupacionales, institucionalizar cambios de actitudes, incorporar las normas y los valores de una sociedad industrial, generar nuevas pautas de comportamiento político y alterar en sentido democratizante el equilibrio de fuerzas y el sistema de poder. A esta acción intrin-

seca la ciudad puede agregar una función de integración, actuando como disolvente del aislamiento de las áreas rurales, como mecanismo de cambio y de incorporación de aquéllas al sistema nacional, a lo que podría agregarse su papel eventual en un proceso de integración latinoamericana.

A partir de esta formulación del papel posible que la ciudad puede cumplir, Hardoy despliega su arsenal de análisis, hipótesis y sugerencias en cinco niveles: i) génesis del proceso de urbanización en América latina; ii) características; iii) consecuencias; iv) obstáculo al planeamiento; v) proposiciones y requisitos de una estrategia alternativa de acción planeada.

El análisis histórico de la urbanización latinoamericana, que en general constituye un aspecto central de la obra de Hardoy, está presente en los seis estudios del volumen. En función de las etapas del desarrollo socioeconómico y político de América Latina, y de los modos de inserción de ésta en el sistema internacional, se proponen y estudian cuatro modelos urbanos: el colonial clásico, el republicano, el de la primera fase industrial y el de la industrialización contemporánea. A partir de la etapa colonial, de la que se hereda un esquema de urbanización y de ocupación territorial con notable capacidad de perduración, el proceso urbano progresa cada vez más, no como concomitante o consecuencia de un desarrollo autónomo y autosostenido y de una industrialización integrada, sino como resultado y parte de un modelo de crecimiento dependiente, basado en la producción primario-exportadora primero, en el que luego se injerta el tipo de industrialización sustitutivo de importaciones, configurándose en conjunto una constelación dentro de la cual merecen recordarse algunos aspectos y factores significativos, tales como: la alta tasa de crecimiento demográfico; las migraciones internacionales e internas; la acción expelente de las atrasadas estructuras rurales; la universalización de la cultura urbana; las crecientes expectativas de acceso a la ocupación, el ingreso, el status, el consumo de bienes y servicios; el intervencionismo estatal. En este marco se inserta la tendencia plurisecular a la densificación de áreas periféricas del continente alrededor de las principales ciudades; la dinámica expansivo de éstas hacia el exterior más que hacia el hinterland; la emergencia de la típica gran ciudad principal, concentradora de población y de funciones, de recursos y de poder; el carácter autosostenido y autoacumulativo de la concentración urbana y del desequilibrio entre las regiones.

Al enfoque genético de la urbanización sigue el análisis de sus principales características y consecuencias, entre las cuales es pertinente destacar las siguientes.

Las ciudades han crecido en número, población y tamaño, configurando una tendencia generalizada a la hipertrofia urbana. La población urbana crece más que la total; la de las metrópolis y ciudades de más de 100.000 habitantes, más que la de las ciudades menores. Este proceso ha determinado indudablemente elementos de crecimiento y modernización, configurados por el avance industrial y la expansión del terciario; cambios radicales en las relaciones sociales; el aumento relativo de la movilidad social y la emergencia de una estructura societal más abierta y flexible; la difusión del uso y del consumo de bienes y servicios propios de la vida urbana industrial; modificaciones considerables en las formas de sentir, pensar y vivir, en las motivaciones, aspiraciones, actitudes y metas; la democratización en parte real y en parte formal; la conservación de las grandes ciudades como centros de poder político y de decisiones administrativas.

El reconocimiento de los innegables aspectos positivos de la urbanización no excluye, y por el contrario impone, la constatación de sus contrapartidas negativas, que han impedido la conversión del crecimiento en el desarrollo, y determinado una modernización parcial, superficial y desequilibrada.

La urbanización se ha producido en el marco y como parte de un crecimiento dependiente, desigual y combinado; ha revestido caracteres de espontaneidad, descontrol e irracionalidad; ha adquirido un ritmo excesivo en relación con el desarrollo real e industrialización integrada. Estos caracteres se han traducido ante todo en la incorporación de elementos estructurales procedentes de diversos y distantes contextos históricos; en la emergencia de relaciones discontinuas y asistemáticas entre sectores del conjunto nacional y dentro de cada uno de ellos.

Los aumentos de población, capacidad productiva, ingreso y poder se han producido casi exclusivamente en, o alrededor de, las ciudades más densamente pobladas y desarrolladas: las ciudades-primate y metrópolis, que ocupan una posición polar respecto del resto del sistema urbano. Esta insularidad urbana se instala en el vacío humano generalizado, la tierras de nadie del resto nacional, deshabitadas o apenas habitadas. La debilidad relativa de la red urbana total, y el sistema radial de comunicaciones, crean y refuerzan esta disociación, y vuelven excepcional la conexión de otras zonas aisladas de mayor densidad. Las metrópolis y grandes ciudades se constituyen así en oasis de progreso, modernidad y cosmopolitismo; refuerzan los agudos desniveles entre las regiones constitutivas del conjunto; operan en una función de colonialismo interno, dominando y explotando el hinterland subdesarrollado pero como intermediarias a su vez del sistema de dependencia externa centrado en las metrópolis de los países avanzados. Otros rasgos y efectos conexos se refieren a la limitación de las fronteras internas, al déficit en la ocupación efectiva y el control permanente del territorio total, a la marginalidad de regiones enteras y a la inexistencia o retraso de la integración nacional.

La naturaleza y la dinámica de esta urbanización no han producido sus efectos distorsionantes y conflictivos solamente en términos de la sociedad nacional en su conjunto, sino también respecto de la propia estructura de las grandes ciudades. La urbanización, sin correspondencia aproximada con el grado real de desarrollo e industrialización, ha contribuido a imponer límites al reajuste urbano de la población rural migrante y de la población originariamente urbana en expansión. Han surgido así los graves problemas del exceso de mano de obra, de los desniveles de preparación y aspiraciones, de la adaptación defectuosa a las nuevas condiciones de vida urbana e industrial. Estos problemas básicos se han visto en parte compensados y en parte replanteados y reagrados a un nivel más alto por los mecanismos de ajuste relativo que ha proporcionado la estructura ocupacional. Estos, como se ha indicado reiteradamente, parecen ser en lo esencial los siguientes: i) adaptación de las estructuras productivas, comerciales y de servicios a las nuevas condiciones (ocupación de mano de obra redundante por pequeñas y medianas empresas, artesanía, industria doméstica); ii) "sobreterciarización" (pseudo-terciario, terciario excesivo); iii) patrones familiares tradicionales de solidaridad y cooperación; iv) expansión de la población marginal y sub-marginal.

Estos mecanismos ejemplifican lo que parece ser una característica generalizada del proceso latinoamericano de las últimas décadas: la permeabilidad de la sociedad tradicional, nacional y urbana, que tolera la infiltración de elementos y componentes modernos, y establece así una precaria compatibilidad entre ambas esferas, situación dotada de alta explosividad pero incapaz todavía al parecer de generar la intensidad de tensiones, la multiplicación y articulación de sujetos y agentes de cambio capaces de operar una transformación profunda. El desequilibrio permanente no se convierte en replanteo radical, ni produce una alternativa válida y operante, ni un equilibrio nuevo de nivel superior. Así, las metrópolis y ciudades-primate suponen y abarcan una sociedad de masas con un alto componente de marginalidad rural y urbana. Sectores de las clases medias, y los grupos más

fuertes y organizados de los trabajadores, presionan por un mayor grado de participación en los beneficios disponibles de la vida urbana e industrial, generalmente en un sentido de integración al establecimiento más que en uno de cuestionamiento. Su presión se une a la de las masas marginales, para configurar una economía orientada hacia el consumo de tipo moderno, que excede las posibilidades de una estructura productiva retaceada y de una distribución regresiva del ingreso y del poder. El peso político de las masas urbanas, determinado por su número, organización y participación inducida o espontánea en los procesos y estructuras de poder (sindicalismo politizado, experimentos desarrollistas y populistas, proliferación de fuerzas de izquierda), lleva a los gobiernos a intentar la contemporización simultánea con las necesidades y reivindicaciones populares y con los intereses de los grupos dominantes y dirigentes, por medio de políticas urbanas de parches y remiendos, en conflicto con cualquier política racional a largo plazo.

Finalmente, la urbanización excesiva respecto del grado real de desarrollo contribuye a determinar una dimensión excesiva de los principales núcleos de poblamiento, y el consiguiente aumento exponencial de necesidades y de costos de mantenimiento y expansión de las ciudades. La insuficiencia de las respuestas frente al aumento de las demandas de servicios y obras públicas (infraestructura física y social) genera un rápido deterioro del medio urbano, que se vuelve cada vez más desfavorable y destructivo para la vida individual y la colectiva, para el trabajo, la productividad, las exigencias mínimas de una vida pasablemente humana. El problema se agrava por las condiciones de tenencia concentrada y de uso incontrolado de la tierra. La concentración de la propiedad está determinada sobre todo por el sentido tradicionalista de su valoración, y por su constitución, en condiciones de inestabilidad socioeconómica y política, como bien-refugio. Ello lleva a la especulación desenfrenada, al acaparamiento sin intención de edificar o de dar destino determinado, a la utilización prematura e inadecuada, a la localización anárquica, al loteo irracional, a los usos mezclados o antagónicos, a la desorganización y derroche del espacio urbano, al encarecimiento de servicios.

La gran ciudad latinoamericana se caracteriza así por la violencia y el desorden de su expansión demográfica y física. Crece irregularmente, se hipertrofia sin dirección, combina la excesiva densidad con la falta de verdaderos centros, de estructura y de identidad. Las densidades poblacionales excesivas coexisten con las insuficientes. La dispersión refuerza el continuo aumento del costo de bienes y servicios por persona atendida. La urbanización no modifica ni destruye las fuerzas y las estructuras del atraso; se integra en ellas y las refuerza.

DOCUMENTO C

URBANIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA

(Extractado de: Hardoy, Jorge, *Las ciudades en América Latina*. Ed. Paidós, Bs. As. 1972).

En sus grandes líneas el proceso de urbanización en América Latina se desarrolló en varias etapas.

Primero: durante el período precolombino algo así como un 5 % del territorio total estuvo ocupado por culturas urbanas que en el centro de México y en el altiplano y en la costa norte y central del Perú alcanzaron, pocos siglos antes de la conquista, la etapa que llamaré de la gran ciudad para la época y el lugar. Segundo: aprovechando la infraestructura regional y urbana de las culturas precolombinas y la distribución de la población indígena rural, los conquistadores españoles determinaron fundaciones que habrían de ser fundamentales para las etapas siguientes. Tercero:

en función de esas primeras fundaciones y de la localización de los recursos naturales, especialmente mineros, y de la necesidad de establecer contactos directos con las respectivas metrópolis, los españoles y los portugueses establecieron puertos, centros mineros y de colonización, fuertes, reducciones y, en esencia, el esquema urbano básico para la urbanización de América latina. Este quedó casi definitivamente fijado hacia 1580 en las colonias españolas y aproximadamente al mismo tiempo en el Brasil. Esta etapa es esencial porque ese esquema básico incluye dieciséis de las veinte ciudades más pobladas en la actualidad, muchas de las cuales son capitales nacionales. En función de esas dieciséis ciudades y de otras que han perdido importancia, pero que hacia 1580 estaban firmemente establecidas, fue impulsada la fundación de otros centros que, al quedar subordinados a los anteriores, determinaron esquemas secundarios de importancia subregional. La geografía impuso a esos esquemas límites bien precisos. En México y en el cono sur de América del Sur, los esquemas básicos de urbanización, facilitados por una topografía más simple, abarcaron la mayor parte de los territorios. Pero el corazón de América del Sur, a pesar de sus grandes recursos, no recibió atención por parte de la administración colonial. Llegamos así a la cuarta etapa: desaparecido el ímpetu de la conquista y de los primeros intentos de colonización, consolidadas las instituciones de la colonia y establecidas las normas de la sociedad colonial, transcurrieron dos siglos sin cambios profundos. El esquema de urbanización que había de subsistir hasta la llegada del ferrocarril o de la ruta quedó completado. Quedaron consolidados los centros principales desde donde se administraban las colonias y algunos adquirieron jerarquía por concentrarse en ellos las actividades comerciales y las instituciones administrativas, religiosas, militares y culturales. Se definió así la importancia continental de Lima, México y Bahía y la regional de La Habana, Río de Janeiro, Recife, Buenos Aires, Caracas, Santiago, Quito, Bogotá, Cartagena, Panamá y Guatemala, entre otros centros. La independencia trajo muy pocos cambios a los esquemas de urbanización expuestos. Tal vez el más significativo fue acentuar la importancia de los centros ya indicados, favorecidos por su localización, por su influencia política dominante y por la creciente concentración de actividades de toda índole en ellos. La inmensidad geográfica y la carencia de transportes, la rivalidad entre las nuevas capitales (expuestas a los escasos contactos culturales y comerciales con Europa y los Estados Unidos), y el interior, fueron configurando la estructura social, económica y política de cada país. La quinta etapa no se produjo con la simultaneidad de las anteriores. Tuvo su iniciación en la Argentina, Uruguay y en el sur del Brasil a cuyos puertos y, en menor grado, a cuyos campos, llegaron a partir de 1870 y 1880 oleadas de inmigrantes. Los inmigrantes europeos no sólo reforzaron la primacía de algunas ciudades con su esfuerzo, capacidad y hasta capitales, sino provocaron la formación de nuevas instituciones destinadas a proteger sus intereses laborales y una estructura política distinta. La inmigración europea afectó después, aunque siempre con menor intensidad, a Chile, Cuba y México y aún mucho después a Venezuela, Colombia y los demás países. Esas décadas coincidieron, por lo menos en los países más avanzados económicamente, con la apertura de nuevos territorios, con el desarrollo e incipiente tecnificación de la agricultura, con la implantación de las primeras industrias urbanas, con la construcción de líneas férreas, puertos y caminos, con la fundación de nuevas ciudades y con la aparición de una nueva clase profesional y una burocracia prácticamente inexistente hasta entonces. En una última etapa, la que vivimos, la postergada incorporación de los grupos rurales a la vida nacional los ha puesto en movimiento hacia las ciudades. Crecieron entonces los contados centros industriales de cada país y en menor grado las capitales provinciales; decreció paralelamente la población de los pueblos y de las áreas rurales.

Me interesa destacar tres aspectos de este proceso. Primero, que hasta hace muy pocas décadas la urbanización se realizó dentro de los indefinidos límites territoriales que quedaron fijados hacia fines del siglo XVI y giró alrededor de los mismos centros que desde hace casi cuatro siglos gravitan nacionalmente o por lo menos regionalmente. Luego, que la gravitación de la ciudad principal de cada país, con excepción de Brasil y Colombia, por razones históricas y geográficas, es proporcionalmente mucho más fuerte hoy que hace cien o más años, ya que en aquel entonces, alrededor de cada centro secundario giraba una economía regional autosuficiente y hoy prácticamente todos los centros regionales giran en torno de la principal metrópoli de cada país hasta para detalles insignificantes de su vida administrativa, económica y cultural. Finalmente, que la falta de transportes y comunicaciones entre los centros regionales de países vecinos con una producción complementaria, y su absoluta dependencia de la capital de cada nación impide iniciar, en cada paso, la política regionalista que suele enunciarse como una urgente necesidad para alcanzar la madurez económica.

(...) La común tradición arquitectónica, urbanística e institucional de las naciones hispano-americanas -el Brasil es un caso distinto- hace que en la superficie, las ciudades latinoamericanas tengan grandes similitudes. Pero en su vida interior, en la psicología de sus habitantes y en su herencia cultural, Buenos Aires es tan diferente de Lima como México de Caracas, Rosario de Guayaquil y Maracaibo de Monterrey. En los ejemplos provincianos de una escala menor, en Popayán y Salta, en Potosí y Tunja, en Cajamarca y Corrientes, todavía se mantienen puntos comunes, tales como la concentración de la riqueza y del poder económico regional en manos de una aristocracia y la rigidez de la estructura social, características todas de una sociedad tradicional. Estos contrastes representan la coexistencia, en casi todos los países, de sociedades industriales o en su etapa de transición, con otras en las que todavía perduran los valores y estructuras de la colonia.

2.12 Algunos conceptos relevantes

(Material de apoyo para la actividad 4 unidad 3)

Primeramente, es necesario hacer una consideración sobre los conceptos de urbanización y el de ciudad. Tanto uno como el otro han sido utilizados indistintamente a lo largo del tiempo, motivando confusiones e incluso implicaciones que no necesariamente son correctas. Lo urbano no necesariamente está ligado a la ciudad y, en cambio, la ciudad sí se liga a lo urbano. En otras palabras, los conceptos de urbanización y de ciudad involucran aspectos de escala y de alcance.

El Diccionario General Ilustrado de la Lengua Española (1987) define a la urbanización como: “Terreno delimitado artificialmente para establecer en él un núcleo residencial urbanizado”.

Mientras que define a la ciudad como:

“1) Población grande de mayor preeminencia que las villas. 2) Conjunto de calles y edificios que componen la ciudad”.

Asimismo, define a las villas como:

“Población que tiene algunos privilegios”.

Para Anderson (1965), la urbanización es un proceso que define un modo de vivir, de pensar y de proceder, siempre se ajusta a la novedad y al cambio. Según ese autor las características fundamentales del hombre urbanizado son:

- 1) La transitoriedad (no se perturba por el ir y el venir de la gente, hace nuevas amistades y olvida las antiguas).
- 2) La superficialidad (el hombre urbanizado no puede ni desea conocer a todas las personas de su alrededor).
- 3) El anonimato (actúa entre la muchedumbre).
- 4) La adopción y aceptación de reglas de conducta.
- 5) La tolerancia a la movilidad social.

Siguiendo con Anderson, este autor sugiere que la urbanización es un término acuñado en Occidente y proviene del latín urb (ciudad), mientras que ciudad se deriva del latín civis, con la connotación de ciudadano. La organización económica y social es característica de lo urbano y debe ser distinguida de la ciudad, la cual es política. Para Polèse (1998), la urbanización es el paso de una sociedad rural a una urbana. Harris (1975), por su parte, advierte que la distinción clara entre lo rural y lo urbano corresponde a la proporción de población trabajadora ocupada en ellas.

La urbanización puede cuantificarse a través del tamaño físico (territorio) y la densidad poblacional (una relación que asocia lo social con lo espacial: habitantes por kilómetro cuadrado). No obstante, cada país define la zona urbana de distinta manera. Por lo mismo, existe un espectro muy amplio de posibilidades para definir lo urbano, cuando menos así ocurre en el ámbito latinoamericano.

Se considera en este caso zona urbana al territorio cuya población es mayor de los 2.000 habitantes. Sin embargo, por lo expresado anteriormente, se reconoce que la urbanización es un proceso que va más allá de lo meramente poblacional e involucra aspectos y criterios que están relacionados con la infraestructura, los transportes, las comunicaciones, los servicios, la economía, entre otros.

Según Sabatini (1998) el concepto de ciudad, a diferencia del de urbanización, es más difícil de definir: “Todos concordamos que una ciudad es un asentamiento con un tamaño, una densidad y una heterogeneidad social y funcional mínimas. El problema es determinar en términos prácticos qué es lo mínimo”.

En los países de América Latina la ciudad no es considerada como unidad de referencia territorial para efectos de la contabilidad nacional, pero puede encontrarse una buena aproximación a través de los límites administrativos de los municipios (Richardson, 1986).

En este sentido, actualmente las investigaciones giran alrededor de las ciudades intermedias que Jordán (1997) las define de la siguiente manera:

“Serán ciudades medias aquellas en las que se produce una articulación y desarrollo de fuerzas sociales y productivas de naturaleza expansiva o, al menos, aquellas en que existan los factores de base suficientes como para sostener alternativas expansivas”.

Otra definición para esas ciudades es la que hacen Jordán y Simioni (1998):

“Se puede asumir que un asentamiento intermedio es todo aquel que por no constituir un área metropolitana o pequeño núcleo rural, ofrece un equilibrio entre las oportunidades que genera la ciudad y las desventajas o desventajas de un asentamiento metropolitana no controlado”.

Por metrópolis se entiende:

El conjunto de ciudades o municipios colindantes en una porción del territorio y que se articulan bajo una única figura de unión (pudiendo ser la ciudad principal), además su población conjunta excede los cuatro millones de habitantes. Se reconoce que las metrópolis tienen funciones de dominio y control sobre las otras ciudades que la acompañan en sus sistemas.

Por último, el sistema de ciudades es entendido a partir de las interacciones que se dan entre la población y la actividad económica entre las ciudades que conforman un país o territorio. Entre mayores sean esas interacciones, mayor será la complejización del sistema.

2.13 Urbanización en Chile: el caso de Concepción

(Material de apoyo para la actividad 5 unidad 3)

EL GRAN CONCEPCIÓN: DESARROLLO HISTÓRICO Y ESTRUCTURA URBANA

PRIMERA PARTE. GÉNESIS Y EVOLUCIÓN: DE LAS FUNDACIONES MILITARES A LA CONURBACIÓN INDUSTRIAL.

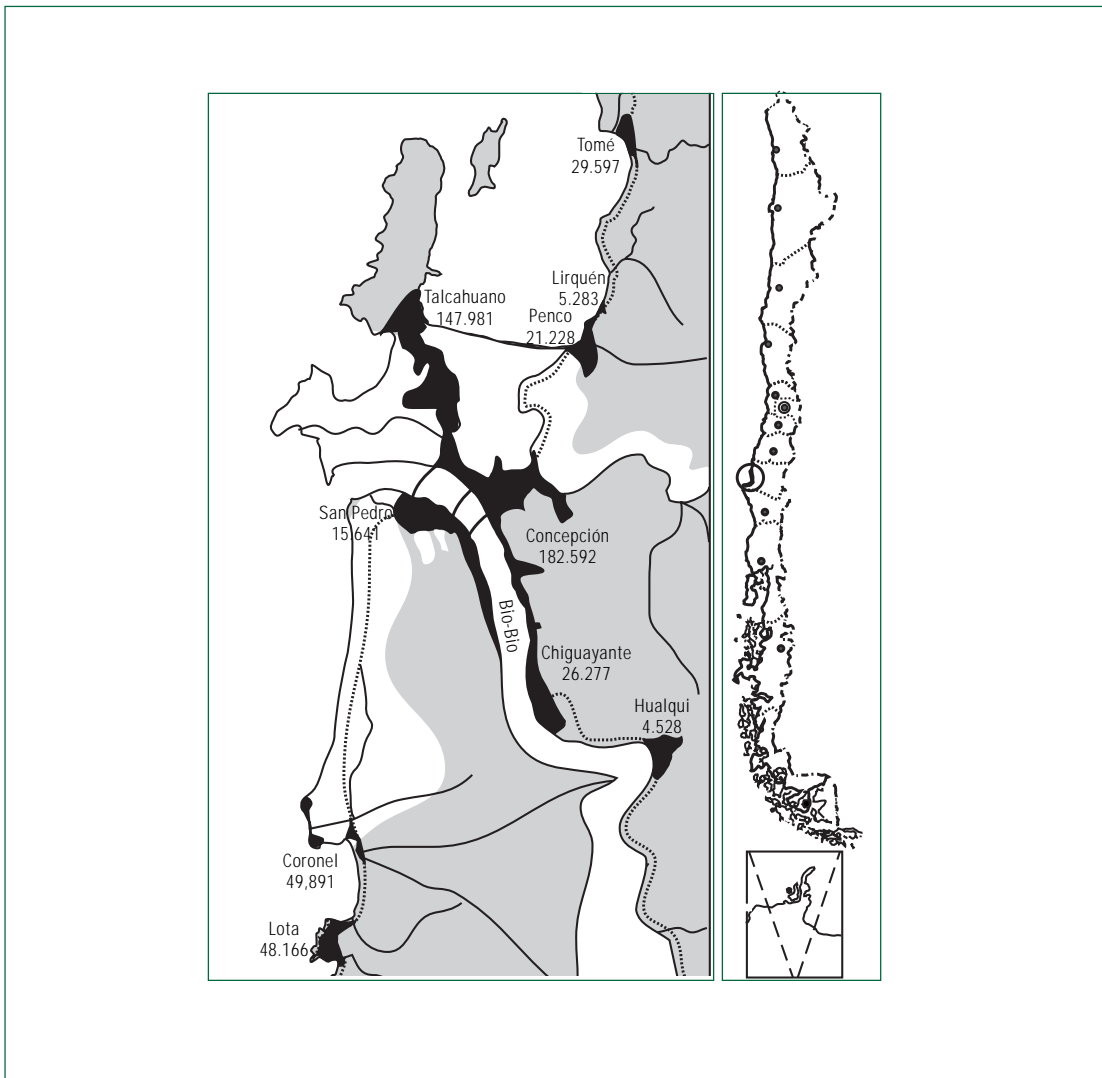
(Hilario Hernández, En: Informe Geográfico Chile 30: (pág 47-70), 1983).

Fig. 1. Localización del Gran Concepción

Introducción

Presentación, motivo y propósito

Quinientos kilómetros al sur de Santiago, la conurbación de Concepción se desarrolla a lo largo de un eje litoral de 60km, con centro en la desembocadura del Biobío, sobre los espacios litorales que se estrechan entre la Cordillera de la Costa y la línea costera de la provincia de Concepción (Fig. 1).



Sobre estos menguados y difíciles sitios, valorizados históricamente por su posición litoral; ocho ciudades que agrupan la población urbana de siete comunas, se disponen en un agrupamiento abierto que constituye una conurbación heterogénea y distendida, formada por unidades funcional y socialmente especializadas que se separan sobre el espacio a distancias-límite(1). La ciudad de Concepción, donde se realizan todas las operaciones públicas y privadas que interesan al conjunto urbano y a la región, ejerce el rol de centro direccional A corta distancia (15 km.), físicamente integrado a Concepción, se desarrolla el moderno complejo portuario-industrial (siderurgia-petróleo) de Talcahuano-San Vicente; Penco y Lirquén, centros tradicionales de la loza y el vidrio, y hasta recientemente, de los fertilizantes y del azúcar, se establecen cada vez más vinculados al centro direccional en condición de áreas residenciales; Chiguayante (12 km.), antiguo centro textil, y San Pedro (7 km.), constituyen esencialmente áreas de expansión residencial de Concepción... y se localizan; en condición de satélites alejados (25 a 30 km.) en el extremo norte de la conurbación, la tradicional ciudad textil de Tomé; y en el extremo sur, Coronel y Lota, las ciudades del carbón. Este conjunto urbano, que actualmente concentra el 99% de la población urbana de la provincia de Concepción y casi el 60% de la población urbana de la región del Biobío; tras un singular proceso de crecimiento asociado a la industrialización (1950-70), en menos de 2 décadas se ha constituido en un polo de crecimiento de importancia nacional e influencia multirregional. Hoy día, el Gran Concepción, con 665,924 hbs. constituye el tercer área metropolitana del país.

¿Cómo se han formado estos separados, pero próximos y diferenciados espacios urbanos? ¿Cómo han evolucionado las unidades urbanas hasta constituir la actual conurbación? ¿En cuáles dimensiones y a qué grado se integran? ¿Hacia qué formas de integración y desarrollo urbano conducen las tendencias diferenciales? Si bien es cierto, que el carácter distendido de la conurbación puede ser atribuido al empirismo histórico de las fundaciones, el que a su vez da cuenta de la heterogeneidad y especialización de las funciones; y que la mantención actual de esta estructura formalmente dispersa se debe esencialmente a las condicionantes del sitio, a los obstáculos naturales que compartimentan los espacios urbanizables (río, relieve, sectores inundables); es el carácter y diferente evolución de las bases económicas lo que conduce a la comprensión de las diferencias y tendencias que estructuran el Gran Concepción actual. Por otra parte, dado que los núcleos, funcional y socialmente especializados, ocupan diferentes lugares, la estructura de localización y sus complementariedades específicas provocan potenciales de interacción. Como el conjunto urbano funciona en forma sistémica, los cambios de complementariedad (Ej.: concentración del empleo) constituyen modificaciones que alteran el nivel y los patrones de interacción espacial. Así mientras el conocimiento de la evolución histórica nos conduce a la determinación y comprensión de los caracteres y tendencias de las actuales estructuras de la conurbación, estas condicionan el actual funcionamiento del sistema; los cambios que en ellas operan, enmarcan en gran medida sus formas de desarrollo futuro.

En consecuencia con las interrogantes planteadas y con el modelo explicativo esbozado, este artículo intenta precisar los caracteres y tendencias demográfico-económico-sociales de los espacios que conforman la conurbación penquista, a través del estudio de la génesis y evolución de las unidades urbanas que la componen (primera parte) y de los flujos y relaciones que las integran (segunda parte): constituya un intento histórico-funcional por definir los rasgos de autonomía y complementariedad

1. P. George define la conurbación como un agrupamiento que asocia una ciudad provista de servicios y aparatos de gestión principal a ciudades secundarias que disponen de una cierta autonomía administrativa y económica, constituyendo un sistema solidario (GEORGE, 1970). En términos de génesis, constituye una yuxtaposición de ciudades de origen y desarrollo relativamente independiente; en términos de vecindad, Bartels considera ciudades vecinas aquellas cuyos centros se separan por no más de 35 km (en BEAUJEU CARNIER, 1970).

dinámicas del Gran Concepción. En gran medida, el conocimiento de estos antecedentes trasciende al campo académico y llama a los intereses del urbanista y el hombre público; pues un eficiente cumplimiento de los roles de proponer y decidir frente a los requerimientos de reestructurar o conformar nuevos espacios debe considerar el conocimiento del pasado de las áreas que se intervienen, a la par que su funcionamiento actual; ellos son el fruto de una evolución histórica diferencial que crea ventajas e inercias, condicionantes de su futuro desarrollo. Para el Gran Concepción, conurbación sometida durante los últimos 30 años a un rápido y continuo proceso de cambios, en los que ha alcanzado las dimensiones y la problemática metropolitana, el conocimiento geohistórico y funcional de sus espacios constituye antecedente necesario para su definición de desarrollo espacial. Las conclusiones de este trabajo subrayan las inercias que acusan las estructuras económico-sociales del Gran Concepción e informan algunas alternativas generales de desarrollo futuro.

Primera Parte:

Génesis y evolución:

De las fundaciones de dominio a la conurbación industrial

En el proceso de formación de la conurbación penquista se distinguen tres fases principales de urbanización que, con sus particularidades regionales, responden a los estímulos dictados por las etapas de desarrollo nacional.

1550-1830: En una fase inicial, los propósitos de dominación hispánica del territorio se concretan a nivel regional en una temprana génesis urbana de dominio, seguida de largos dos siglos de lento y discontinuo desarrollo urbano en el contexto de localización de una frontera de guerra.

1830-1930: A las fundaciones hispánicas se sobreimpone una fase regional de génesis urbano-económica, seguida de la expansión y readecuación del sistema, que se inscribe en la etapa republicana de diversificación y desarrollo económico nacional, bajo la política de apertura al comercio exterior. Para el litoral penquista, la segunda mitad del siglo XIX constituye un período de singular desarrollo económico y urbano; producto de la explotación de los recursos regionales (trigo y carbón), surgen y se desarrollan nuevas ciudades con demandas específicas de localización (Tomé, Lota, Coronel); se renuevan y desarrollan los centros preexistentes con ventajas de inicio (Concepción, Talcahuano); y se readecuan los tamaños y las funciones a los cambios de comunicaciones (red ferroviaria). En las primeras décadas del siglo XX, la decadencia de las exportaciones cerealeras (1910-1930) provoca el consecuente deterioro de las ciudades del litoral que edificaron su grandeza al amparo de la función de enlace con los mercados externos... en esta condición, con la sola ventaja del tamaño alcanzado y de algunos esbozos industriales, el conjunto de ciudades penquistas enfrenta los años de la Gran Depresión.

1830-1970: A partir de 1930, al impulso de la política de sustitución de importaciones, el conjunto de ciudades del litoral de Concepción entra en fase de industrialización. Tras un período inicial de industrialización primaria que provoca el crecimiento uniforme del conjunto, la localización de las industrias básicas y dinámicas provoca el rápido desarrollo del centro metropolitano, paralelo a la decadencia de los satélites, generando las grandes distancias demográficas, económicas y sociales que actualmente separan a los elementos de la conurbación. A la vez, como producto de la concentración de las oportunidades de empleo y del progreso de la infraestructura y medios de transporte, las unidades del sistema se integran progresivamente. En proceso de concentración, las unidades urbanas que hasta 1930 habían evolucionado independientemente al impulso de sus propias bases

económicas, tienden a crecer bajo el dinamismo del centro y se transforman progresivamente en sectores residenciales: la conurbación camina hacia la aglomeración.

1. La fase inicial (1550-1830): Urbanización en frontera de guerra

Desde los albores de la Conquista hasta las luchas de la Independencia, las vicisitudes de la guerra constituyeron el sello y el límite que provocaron un lento y discontinuo desarrollo urbano sobre el litoral penquista a lo largo de casi tres siglos. Sin embargo, en este contexto general, atendiendo las diferencias del desarrollo económico regional, que a nivel urbano se traducen en transformaciones funcionales, es posible dividir esta larga fase de inicios urbanos en dos subfases:

1550-1750: Constituye un período de temprana urbanización de dominio que a partir de 1600 deviene en fundaciones estratégicas en defensa de los intereses de la Corona, centralizados en la protección del espacio político-económico peruano. Estas fundaciones son efímeras o se desarrollan en lento proceso de estancamiento, producto de la inestabilidad bélica, de los golpes de la naturaleza, y del estancamiento económico regional, estructurado por la dependencia que conlleva la institucionalización de una frontera de guerra (Real Situado);

1750-1830: Constituye un período de transición en que, pese a la permanencia de la inestabilidad bélica, la ruptura de los lazos directos con el Perú se traducen en la liberación de las fuerzas productivas, en una expansión de las exportaciones regionales; en suma, en la conformación de una estructura social y económica productiva de exportación. Si bien, cuantitativamente los avances no son espectaculares a nivel de los crecimientos de la población, pues estas ciudades alimentan la penetración hacia la frontera interior, la ciudad militar deviene en ciudad comercial.

1.1. 1550-1750: Ciudades militares en frontera de guerra institucionalizada

Concepción, la cuarta ciudad del Reino, fue fundada tempranamente por Valdivia en 1550. En la incorporación de Iberoamérica al espacio político-económico español, las ciudades fueron creadas y evolucionaron en el objetivo central del ejercicio del dominio sobre el espacio, los recursos y los hombres. En esta condición, el oro de Quilacoya y la alta densidad indígena regional, que aseguraba la indispensable mano de obra para movilizar los recursos, explican la temprana fundación de Concepción; en privilegiada situación litoral, en el actual sitio de Penco, sobre el camino de la costa que aseguraba las comunicaciones con las plazas del sur. Esta localización parece justificar su auge inicial: en 1557, Concepción fue nominada sede de la Real Audiencia, centro administrativo del Reino de Chile. Pero estos auspiciosos inicios, no se concretaron en un consecuente desarrollo. Tempranamente, la continuidad de la Guerra de Arauco impidió a Concepción crecer como las ciudades de paz. Destruída por los indígenas en 1554 y 1555 y reconstruida por Hurtado de Mendoza en 1557, al decir de Mariño “los habitantes se veían en la imposibilidad de salir sin peligro de perder sus cabezas” (Mariño de Lobera, 1865, en Guarda, 1878). Como consecuencia de ello, en 1573 se suprimió la Audiencia de Concepción y en 1580 se creó una segunda Audiencia con sede en Santiago. Centro de la Guerra Ofensiva, en 1558 Concepción sólo tenía 30 vecinos... y en 1600 “sólo cuenta con 60 vecinos y moradores” (Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile, 2 (3): 81, en Guarda, 1978); en opinión de un historiador, constituía una población irrelevante en el conjunto de las ciudades chilenas a fines del siglo XVI (Guarda, G., 1978).

La gran rebelión indígena de 1598, junto con frustrar las tentativas hispanas por colonizar y estabilizar los centros fundados en el sur, consolidó la función militar de Concepción. La línea de ocupación española retrocedió hasta el Biobío y sólo se conservaron las ciudades de Valdivia y Concepción, abastecidas por vía marítima. Después de Curalava, toda una nueva situación se planteó: a la pérdida de espacios y de hombres se sumaba el doble peligro de un enemigo belicoso y el latente riesgo de invasiones extranjeras, lo que ponía en juego inclusive el dominio sobre los ricos espacios peruanos. Consciente del peligro, la Corona española por Real Cédula de 1600 dispuso auxilios de guerra por 60.000 ducados... en 1603 el Real Situado aumentó a 120.000 ducados, y en 1606 a 212.000, posibilitando la creación de un ejército permanente que se estableció en los sectores límite-estratégicos mediante la fortificación de la zona costera y de la línea del Biobío, consolidando así el rol militar de Concepción, ciudad cabecera del frente de guerra. Los establecimientos creados, sellados por su carácter militar, fueron muchas veces efímeros, inestables, y siempre de lento crecimiento poblacional. Algunos de los actuales centros poblados del Gran Concepción, si bien no persistieron a partir de la función militar, se originaron en la política de fortificaciones realizada en el curso del siglo XVII: fuerte de San Pedro (1603); fuerte de Colcura y poblado de Santa María de Guadalupe en el actual sitio de Lota (1662); fortificación de la Planchada de la Marina sobre el actual sitio de Penco (1687).

A partir de Curalava y de la instauración del Real Situado, la situación de guerra se institucionaliza por todo el siglo siguiente sobre los espacios fronterizos: economía y sociedad dependen de la guerra. Las plazas militares no viven de la agricultura, el comercio o la industria, sino del “prest” o sueldos de oficiales y soldados; y el Real Situado, servido las más de las veces en bienes y especies monetarias, establece fuertes lazos de dependencia respecto a los intereses limeños que dimensionan y estructuran los caracteres de la economía regional. Si bien algunos autores piensan que el establecimiento de un ejército permanente contribuyó a formar un mercado interno mayor del que le correspondía al Reino por su tamaño de población, provocando la liberación y elevación de las fuerzas productivas y la temprana urbanización y transformación de la ciudad de conquista en ciudad comercial (Geisse, 1978), ello se ajustaría más a la evolución de Chile central que a lo sucedido en las fronteras de guerra; región de desarrollo lento y discontinuo en las vicisitudes bélicas, con una economía estacionaria, limitada, largamente supeditada en su monto y estructura a la discontinuidad, variaciones y carácter del subsidio externo.

Mientras el comercio de otras regiones (Santiago y La Serena) crece y se renueva, recientes investigaciones que estiman la evolución de los valores regionales del Comercio Exterior, del Interior y de la producción agrícola, demuestran que entre 1680 y 1750 la región de Concepción se caracteriza por un doble estancamiento: ausencia de todo crecimiento global y de toda transformación estructural (Carmagnani, 1973). Dado el poblamiento esencialmente militar, la demanda interna casi no conoce variaciones y es satisfecha por las remesas del Real Situado; los bienes requeridos son, unos recibidos directamente (aporte en bienes), otros comprados a los propios barcos limeños con los dineros del Situado, lo que permite la reabsorción de los aportes monetarios, y sólo los requerimientos adicionales estimulan exportaciones que responden sólo a los montos residuales y a los intereses de Lima. Así, las fuerzas productivas regionales quedan fuertemente limitadas por los aportes externos y por el carácter estacionario de la demanda. Las cifras lo demuestran: en 1720 las transacciones interiores se estiman en \$33.256 y 60 años más tarde (1780) apenas alcanzan a \$42.262. Entre 1680 y 1780 los valores totales del Comercio Exterior prácticamente permanecen

invariables: \$120.075 y \$155.652; lo mismo sucede con los valores de importaciones y exportaciones. Acorde con este comportamiento, el valor de la producción agrícola y ganadera de Concepción sólo varía de \$68.820 en 1680 \$88.846 en 1750, a la vez que mantiene su estructura centrada esencialmente en los productos ganaderos (60 % en 1751). En suma, sólo existe la economía regional y su comercio exterior en la medida que la economía peruana reabsorbe las especies monetarias enviadas a Concepción por el Real Situado.

A la inestabilidad bélica y al largo estancamiento económico estructurado por los aportes externos, se suman los azotes de la naturaleza. La ciudad de Concepción fue reiteradamente destruida por sismos y maremotos en 1570, 1657, 1730 y 1751. Este último, el maremoto de 1751, determinó el traslado de la ciudad a su actual sitio sobre el valle de la Mocha, que se materializó en 1754, durante la administración de Ortiz de Rozas. A raíz del traslado de Concepción, por sus condiciones de proximidad y de excelente y abrigado fondeadero, comienza a conformarse la ciudad de Talcahuano, sitio que será preferido al de la rada de Penco para su utilización en el comercio con el Perú, función que sumada a la de plaza militar posibilitará su relativo desarrollo hasta mediados del siglo XIX.

Las consecuencias poblacionales son expresivas: en 1719 la población regional es apenas de 11.418 hbts.; y en 1775, si bien ha aumentado a 77.345 hbts., ella se dispersa hacia el interior en un amplio frente de penetración con economía autárquica; sólo un 7,8 %, 6.100 hbts., se agrupan sobre el litoral en el único núcleo que puede ser considerado urbano: Concepción (Carmagnani, 1973). Talcahuano, nacida de los requerimientos del traslado, sólo comienza a poblarse y Penco se reduce a su papel de plaza.

1.2. 1750-1830: De la ciudad militar a la ciudad comercial

El esquema económico regional prevaleciente en el siglo XVII y la primera mitad del XVIII es de tan sólida estructura que sólo será roto por cambios externos. Aunque ya desde 1723 una parte del Situado es enviada en bienes desde Santiago, a partir de 1750 se produce un cambio esencial: la totalidad del auxilio de guerra pasó a ser enviado desde Santiago y su monto se redujo a la mitad (\$50.000). Estos cambios obligaron a la región de Concepción a reducir drásticamente sus importaciones y a aumentar sus exportaciones, para lo que asume el rol de proveedor subsidiario de bienes agrícolas cuando la economía de Chile Central es incapaz de satisfacer la expansión de la demanda peruana. Pese a que la economía regional pasa a ser controlada a través de Santiago, este cambio produce saludables efectos secundarios: como adaptación a la crisis de los 50, en los años posteriores se constituye en Concepción una estructura productiva de exportación y un aparato de comercio exterior, inexistentes hasta entonces.

Sobre los distritos directamente influenciados por la expansión de la demanda externa (distritos costeros, Chillán y Puchacay) opera una verdadera reorganización de la estructura agraria productiva que se traduce en la concentración de la tierra, en la creación de estancias de gran extensión destinadas esencialmente a la producción cerealera: en 1770 sobre el distrito de Rere existen tres estancias que suman una superficie de 44.800 cuadras y una en Puchacay de más de 2.000; por el contrario, en el interior del reciente poblamiento, ligado a la demanda tradicional, la dimensión media de las propiedades es de 300 cuadras. Como consecuencia, son los sectores de antigua ocupación los que experimentan un rápido crecimiento productivo: entre 1750 y 1780, mientras el diezmo (impuesto) aumenta un 96 % en Concepción y Rere, en Laja sólo lo hace un 30 % (Carmagnani,

1973). Los valores de la producción agropecuaria regional que entre 1680 y 1750 se habían estacionado en tasas de crecimiento del 0,2 % anual, experimentan espectaculares avances, pues entre 1750 y 1790 crecen a una tasa del 1,5 % anual, a la vez que su estructura se acondiciona a la demanda peruana: en 1778 el valor de las exportaciones regionales alcanzó a \$131.746, el triple del valor promedio de las décadas anteriores, y un 93 % de esta cifra está constituido por exportaciones agrícolas. Paralelamente, en Concepción, su condición de proveedor subsidiario de los inestables requerimientos santiaguinos obligó a los comerciantes regionales a organizar su propio circuito de relaciones con la economía peruana. Se sabe que uno de ellos, Dn. José Urrutia y Mendiburu, poseía desde 1778 dos barcos que hacían regularmente el comercio entre Concepción y Perú (Amunátegui, 1930). Así, en la Concepción de fines del siglo XVIII, antigua ciudad cabecera de frente de guerra, comienzan a articularse los intereses comerciales; la vieja ciudad militar deviene en ciudad comercial.

Las guerras e inestabilidad consecuentes al periodo de la Independencia detienen las auspiciosas tendencias de la economía regional de fines de siglo XVIII. Si bien a nivel nacional, la ruptura del monopolio comercial provocó la liberación de las fuerzas productivas, lo que se tradujo en un fuerte incremento de las exportaciones; en Concepción, cediendo tributo a su localización estratégica que la convierte durante largos años en escenario de la guerra, gran parte de la estructura productiva fue destruida por las guerras de la Independencia, la Guerra de “Guerrillas” y los levantamientos indígenas que se sucedieron hasta 1825. Las vicisitudes de la guerra, unidas a una serie de inviernos particularmente crudos, condujeron a una fuerte reducción de las cosechas y a una crisis alimentaria que provocó la ruptura demográfica y el éxodo de los campos a nivel regional. Los documentos de la época son particularmente expresivos respecto de la amplitud y profundidad de esta crisis en la región de Concepción. El valor promedio de la producción agrícola regional se redujo en la década 1820-1829 a \$187.740, cifra levemente superior a la de la década 1750-59; igualmente, el valor del comercio exterior entre 1810 y 1820 descendió a los valores de mediados del siglo XVIII; y en la década 1820-29 retrocedió hasta alcanzar inclusive valores inferiores a los de fines del siglo XVII.

Pese a la expansión de la economía regional a fines del XVIII, la localización en frontera bélico-estratégica, a la vez frontera de ocupación, se expresa en un lento crecimiento de la población litoral: la guerra y la penetración sobre los territorios interiores hacen que los aumentos regionales de población no se expresen en aumentos de densidades. El estancamiento de la población urbana y suburbana de Concepción es evidente: en 1777 las estimaciones alcanzan a 6.100 habts.; en 1781 a 6.009; en 1793 a 6.103 (Carmagnani, 1973) y en 1812, el Curato de la ciudad, que debe incluir la población rural, alcanza sólo a 10.200 almas, mientras la población de Talcahuano es evaluada en 2.219 hbs. (R. Chil. Hist. y Geogr., 1916). En 1834-35 la población de Concepción apenas llegaba a 6.958 habts.; en más de medio siglo sólo se había incrementado en poco más del 10 %. Pero, los obstáculos señalados y el lento desarrollo poblacional no deben ocultar los cambios cualitativos. Concepción mantuvo su importancia como segundo centro exportador triguero y la fuerza de su estructura productiva de exportación se expresa en el aumento que experimentan las exportaciones durante la década 1820-29 en que, pese a las adversas condiciones del momento, son llevadas a los niveles del periodo de expansión de fines del siglo XVIII. Al amparo de la actividad cerealera de exportación se había conformado en Concepción una estructura económica y social de exportación que, junto con su pasado militar administrativo de cabecera de frontera de guerra, constituirá las ventajas de inicio que le permitirán capitalizar como ciudad el desarrollo económico regional del siglo XIX.

2. La fase económica: Urbanización en expansión de las exportaciones

Durante el siglo XIX la urbanización del litoral penquista se realiza inscrita en una fase nacional de singular desarrollo de las fuerzas productivas y de expansión de las exportaciones que alimentan una creciente urbanización. Entre 1830 y 1860, en el contexto de la estabilidad política portaliana y del modelo económico liberal, algunas coyunturas favorables desencadenan una fase de expansión de las exportaciones sin igual en la historia nacional, cuyos efectos se propagan por la economía hasta fines del siglo: con el florecimiento minero del norte las exportaciones minerales se quintuplicaron entre 1844 y 1860, creciendo a una tasa anual del 10,8 %; y la fiebre del oro en California y Australia abrió nuevos mercados a los productos agrícolas cuyas exportaciones pasaron de 1,3 millones de dólares en 1844 a 7 millones en 1860, creciendo al 9,5 % anual durante el período. A la par, operan sobre el país fundamentales transformaciones de la estructura social y de la infraestructura tecnológica: el auge minero posibilita la formación de los primeros grandes capitales chilenos y el surgimiento de una dinámica burguesía, la que activará todas las ramas de la economía a lo largo del siglo y participará en la introducción de innovaciones en la agricultura, la industria y las comunicaciones; en 1840 comienzan a navegar regularmente los primeros vapores; en 1851 se inaugura el primer ferrocarril; en 1853 una línea telegráfica une Santiago a Valparaíso... en 1856 llega a Talca. A mediados del siglo, Chile se insertaba en el sistema económico internacional y con ello vastas regiones del país y cada vez mayores cuotas de población se incorporaban a la producción de excedentes exportables, creando un ambiente propicio a la urbanización: en 1865 la población urbana chilena alcanza al 21 % y la vida florece en los puertos que sirven de enlace con los centros de demanda (Geisse, 1977).

Durante la segunda mitad del siglo (1860-1900) dos hechos aceleraron la expansión económica y la urbanización del territorio. Dos nuevas y ricas regiones son incorporadas a la nación: pacificada la Araucanía y colonizada la Región de los Lagos, vastos espacios se incorporan a la producción y exportación cerealera, ahora hacia los mercados europeos; y la temprana ocupación del Norte Grande, definida con la Guerra del 79, incrementa las exportaciones mineras a través de la explotación de las salitreras. Paralelamente, este proceso de expansión y diversificación productiva se integra territorialmente a través de la expansión ferroviaria, facilitando un temprano proceso de concentración urbana. En el curso del período, mientras la población aumentó a tasas promedio del 1,4 % anual, las exportaciones lo hicieron al 4,5 %; la producción triguera al 2,8 %; el tonelaje transportado por ferrocarril al 4,2 %; las importaciones de bienes de capital al 3,7 %, y los ingresos públicos al 4,5 % (Hurtado, 1966). Tales cambios dieron oportunidad, anteriormente inexistente, para la producción de bienes y servicios que movilizó a la población hacia los centros urbanos: entre 1865 y 1900, el número de centros de más de 2.000 hbts., pasó de 36 a 86, y el número de ciudades de 20.000 hbts., de 2 a 7. En 1900, un 35 % de la población chilena vivía en ciudades, cifra anormalmente alta en Latinoamérica.

2.1. 1830-1860: Sobreimposición de puertos del trigo y establecimientos del carbón

Las coyunturas económicas que caracterizan el período fueron particularmente favorables al desarrollo económico de la región de Concepción: a la reactivación de la agricultura provocada por la apertura de los mercados externos, se suma la iniciación de la explotación del carbón a gran escala, impulsada por los requerimientos y los capitales del auge minero nortino. Con ello se inicia un

significativo cambio en la estructura económica penquista que, tradicionalmente agraria, se diversifica hacia los rubros minero e industrial.

La actividad agrícola que tradicionalmente sostuvo Concepción hasta 1835, decayó hasta reducirse a las necesidades del mercado local, a raíz del terremoto de 1835 y de las sequías que asolaron la región en 1838-39. Pero, en la década del 40, la apertura de los mercados de California y Australia reactiva la vieja frontera, iniciando una fase que convierte al litoral penquista en la principal área de exportación cerealera del país. Dentro de un proceso en que los intereses comerciales británicos se superponen a los núcleos comerciales penquistas, en 1850 capitales ingleses (Délano, Sanders y Lillivack) establecieron tres grandes molinos en Tomé, uno de ellos el primer molino mecánico del país; en 1851 se estableció el molino El Corinto en Tomé, con una capacidad de producción de 73.000 quintales; Williamson Balford estableció molinos en Concepción, y Gildemeister creó la Compañía Molinera de Tomé. A mediados del siglo, al decir de un viajero, “en Concepción estaban los mayores molinos del país que eran los de Penco, Tomé, Caracol y Puchacay... -y uno chico en Lirquén” (Maas en Wageman, 1955). Así, el litoral penquista capitalizó una notable expansión cerealera regional: en 1862 se exportaron a través de Tomé y de Talcahuano 20.930 quintales de harina y 176.470 de trigo; el 21 y el 65 % de la exportación nacional de estos rubros.

Paralelamente a la expansión agrícola, bajo los impulsos derivados de la navegación a vapor y del auge de la minería del norte, se inicia sobre el litoral penquista la explotación del carbón a gran escala. El auge minero nortino, en especial el de la minería del cobre, generó una enorme expansión de la demanda de combustible para su utilización en los hornos de fundición y para el abastecimiento de los vapores que exportaban la producción. Muchos fundadores consideraron de mayor conveniencia trasladar los minerales hacia los puntos de producción carbonífera y establecieron fundiciones sobre el litoral de Concepción; y finalmente, numerosos capitalistas mineros invirtieron cuantiosos capitales en la explotación carbonífera, a fin de asegurar la satisfacción de estas demandas. Así, desde el exterior, la ola de riqueza generada en el norte pasó a dinamizar y transformar la economía penquista, sentando las bases de su desarrollo minero-industrial.

Una verdadera fiebre del carbón se desencadenó sobre el litoral de Concepción desde los inicios de los años 40. En 1843 Dn. Tomás Smith abrió en Lirquén varias bocaminas destinadas a abastecer la fundición de cobre allí instalada por Joaquín Edwards; en 1844 Dn. Juan Mackay instaló faenas en Andalién, prosiguiéndolas hasta 1853, fecha en que se trasladó a Coronel; la Compañía Inglesa de Vapores, con el objeto de disponer de combustibles propios en las costas de Chile, intentó durante largos años explotar los yacimientos de El Morro en Talcahuano; en 1844 Dn. J.J. Arteaga y Dn. J.A. Alemparte inician la extracción carbonífera en Lota; en 1849 Dn. Jorge Rojas, rico propietario de minas y fundiciones en La Serena, inicia la explotación del carbón en Coronel (Puchoco); y otras numerosas minas fueron reconocidas en Lebu, Curanilahue, Colico, Quilachanquín y Maquehua. Pero, es a partir de 1852, con la incorporación de Matías Cousiño a través de la formación de la Compañía Cousiño y Garland para la explotación de los terrenos de Colcura (Lota), en que la explotación carbonífera adquiere decisiva dinámica y envergadura. Con su amplia visión, conformada en los más grandes negocios de la minería y la agricultura, Cousiño dio definitivo impulso a la minería del carbón: divulgó las bondades del carbón para ampliar sus mercados; tecnificó la producción contratando técnicos ingleses e instalando piques de explotación con la mejor maquinaria a vapor en ese entonces conocida; en 1854 puso en marcha una fábrica de ladrillos refractarios para incentivar el uso del carbón en las fundiciones nortinas; en 1857 abrió una fundi-

ción de cobre con 2 hornos de reverbero; y paralelamente, siguió abriendo mercados al participar en la construcción del ferrocarril de Santiago a Valparaíso (1852-63). Los resultados de esta acción fueron espectaculares: cuando Cousiño llegó a Lota, la explotación del carbón no superaba las 60 toneladas diarias, se empleaban escasamente 100 obreros y no existía poblado alguno regularmente formado; a su muerte (1863), la producción se había elevado a 36.715 toneladas anuales y se empleaban cerca de 400 obreros; la fábrica de refractarios entregaba 2 millones de ladrillos anuales a las fundiciones nortinas; y la fundición de cobre, con 14 hornos en actividad, producía 5.000 quintales mensuales de cobre en barras... y Lota, en el transcurso de 10 años se había transformado en una ciudad que bordeaba los 4.000 hbts. (Astorquiza, 1942).

Doblemente favorecido por su situación de contacto, sector de enlace entre las áreas productivas y los mercados externos, y por su sitio en proximidad a las formaciones terciarias que alojaban los más importantes yacimientos carboníferos del país; el litoral penquista experimentó durante este período un rápido proceso de urbanización, caracterizado por el desarrollo o consolidación de las ciudades preexistentes, por el surgimiento y rápido desarrollo de los núcleos portuarios ligados al auge cerealero de áreas próximas y por la génesis y rápido crecimiento de los establecimientos mineros.

A mediados del siglo, como era usual en el país dada la particular conformación del territorio, la producción triguera era transportada en carreta, a través de malos caminos, hacia el más próximo sitio portuario que sirviera de enlace con los mercados internos y externos. Esta circunstancia desencadenó sobre el litoral de Maule y Concepción, en fase de dispersión (Taaffe, Morrill y Gould, 1963) una proliferación de establecimientos portuarios: Constitución, Buchupureo, Cobquecura; Tomé, Penco, Lirquén y Talcahuano. La ciudad de Tomé surge y cumple su primer ciclo de desarrollo en esta condición, aprovechando su localización que le permitía drenar a través del valle del Itata la producción de ricos sectores de las provincias de Maule, Ñuble y Concepción. En 1835 Tomé era sólo un paraje despoblado, ocasionalmente ocupado por algunos pescadores; comienza a poblarse en 1842 a raíz del establecimiento de los primeros molinos; en 1853 reemplaza a Rafael como capital del Depto. de Coelemu, y en 1858 es declarado puerto mayor de la República, calidad que mantiene hasta 1876. En 1865, Tomé había llegado a ser una floreciente ciudad de más de 5.000 hbts., importante sede molinera y comercial, y a través de su puerto salía el 20 % de la harina y el 60 % del trigo que el país exportaba: en el curso de sólo 20 años Tomé se había convertido en el principal puerto cerealero exportador de Chile. En el mismo período, reducido a un hinterland más restringido y de menores rendimientos (Florida, Cabrero, Yumbel), Talcahuano se ve animado por una menor actividad: en 1865 sólo da salida al 1,6 y 5 % de las exportaciones nacionales de harina y trigo; actividad sin embargo, suficiente para consolidar su condición de ciudad portuaria. Largamente despoblado por las guerras de la Independencia y afectado por los sismos (1835), en 1865, Talcahuano vuelve a tener la población que se estima tenía en 1813 (2.062 hbts.). En condición similar se reactiva Penco y comienza su poblamiento Lirquén. Despoblado en 1754 y reducido a su condición militar, en 1840 Penco es habilitado como puerto de cabotaje, en 1843 se erigió una villa y en 1865 alcanzaba una población de 1.267 hbts.; Lirquén, con molinos harineros, fundición de minerales, fábrica de ladrillos y mantos carboníferos menores, es habilitado en 1846 para el comercio costanero, y en 1865 consolidaba un poblamiento cercano a los 500 hbts. Mientras tanto, la ciudad de Concepción, largamente estancada en 7.000 hbts. (1777 = 6.100; 1835 = 6.958), aprovechando sus ventajas de inicios como sede administrativa y comercial, capitaliza gran parte del auge agrícola regional y duplica su tamaño poblacional: en 1865 su población bordea los 14.000 hbts.

El auge carbonífero se expresa particularmente en la génesis y rápido desarrollo de las ciudades de Lota y Coronel. En poco más de diez años (1852-65) sobre los despoblados parajes de Lota surgió una ciudad que en 1865 alcanzaba a 3.700 hbts.; al igual, en el mismo lapso, Coronel, que sólo comienza a poblarse en 1850, en 1854 es declarado puerto menor para la explotación del carbón, en 1864 es puerto mayor de la República, y en 1865 alcanza una población de más de 2.000 hbts., tamaño similar al de la ciudad de Talcahuano.

En suma, entre 1830 y 1860 se produce sobre el litoral de Concepción un fuerte proceso de expansión y multiplicación urbana que se superpone a las antiguas y estancadas ciudades coloniales de la vieja frontera: las estimaciones conocidas consideran que las poblaciones de Concepción (6.958) y Talcahuano (2.062) en 1835 no superaban los 10.000 hbts.; en 1865 existen sobre el sector 6 ó 7 núcleos urbanos, cuya población suma 28.682 hbts. Al influjo de la reactivación agrícola y del desarrollo minero-industrial la población urbana del litoral penquista se triplicó en 30 años, a un ritmo promedio de crecimiento de más del 6 % anual. Cualitativamente, el desarrollo de la molinería y de las industrias anexas a la minería, comenzaron a sentar las bases del desarrollo industrial.

2.2. 1860-1900: Expansión urbana, concentración portuaria e integración regional

El desarrollo económico experimentado por la provincia de Concepción en el período anterior, entra en una franca fase de aceleración durante la segunda mitad del siglo XIX: la expansión de la minería (salitre) y el desarrollo ferroviario continúan ensanchando los mercados del carbón; la incorporación de la Frontera, traslada el centro de gravedad cerealero al sur de Chile, a la vez que el poblamiento minero y la integración comercial a los mercados industriales europeos estabilizan y expanden la demanda triguera, estimulando notablemente las actividades comerciales en el litoral penquista. Paralelamente, ya sea por conseguir la integración vertical de las empresas, ya por responder al alza de la demanda de bienes de consumo que trajo consigo el proceso de urbanización, se desencadena una ola de creaciones industriales que, si bien fueron en muchos casos efímeras, construirán bases e inicios de un proceso que se estabilizará a partir de 1930. Este es, quizá el período de más rápido crecimiento en la historia económica provincial.

En este favorable contexto, el sueño de recrear sobre el litoral penquista “una nueva Gales del Sur”, acentuó las explotaciones carboníferas a la par que las creaciones industriales anexas. Capitales del cobre y del salitre compiten en formar sociedades e iniciar explotaciones que, aunque no todas perduran, elevan la producción de carbón en Concepción y Arauco en 1875 a casi 954.000 ton. anuales. En 1900 existían en Concepción más de 10 compañías que explotaban 25 minas y producían 600.000 ton. de carbón. La Compañía Minera de Lota y Coronel, dirigida en este período por Carlos Cousiño, continuaba siendo la más importante de las empresas carboníferas: entre 1860 y 1900 su producción pasó de 60.000 a 388.000 ton. anuales; la fábrica de refractarios enviaba al norte más de 3 millones de unidades anuales, además de elaborar tubos de alcantarillado, baldosas, jarrones y estatuas; y su fundición de cobre mantenía 38 hornos en permanente funcionamiento. En 1881 se instaló una fábrica de vidrios y botellas y se iniciaron plantaciones forestales para abastecer las instalaciones mineras. La Compañía Minera de Lota y Coronel alcanzó tal grado de integración vertical, que controlaba el abastecimiento de todos los insumos, a la vez que la distribución: su flota de cargueros no fue nunca inferior a 5 barcos durante el período. En el sector de Coronel, en 1859 el industrial inglés Federico Schwager junto con los hermanos Délano,

formó la Compañía de Carbón de Puchoco; en 1878, el propio Schwager construye un ferrocarril desde el establecimiento a la bahía, y en 1888 se construía el ferrocarril Concepción-Coronel; en 1891, F. Schwager organiza la Compañía Carbonífera y de Fundición Schwager, empresa decisiva en el desarrollo de Coronel. Sobre las terrazas araucanas se instaló la Compañía Arauco Ltda., firma inglesa ligada a la explotación salitrera; y ya a fines del siglo esta firma poseía 5 establecimientos mineros y los ferrocarriles Lebu-Arauco y Concepción-Curanilahue (1888), que permitían sacar por tierra las producciones de Colico y Plegarias.

Toda esta intensa actividad minera, principalmente concentrada en las áreas de Lota y Coronel, dinamizó el desarrollo de estas ciudades. Entre 1865 y 1895, la población de Lota pasó de 3.632 hbts. a casi 10.000, creciendo en la década 1885-95 a un ritmo del 9 % anual; Coronel, que en 1865 recién superaba los 2.000 hbts., se convierte en el segundo puerto de cabotaje del país, y conjuntamente con Schwager se incrementa a un 10 % anual entre 1865 y 1875, y a un 7 % en el intercenso 1885-95, alcanzando una población de más de 8.000 hbts. a fines de siglo. Pero es quizás más significativo su crecimiento relativo: a lo largo del período ambas ciudades escalan sostenida y rápidamente en el rango-tamaño; Lota avanza 14 lugares y Coronel-Schwager 17, alcanzando en 1895 los rangos 13 y 18 respectivamente dentro del conjunto de las ciudades del país.

Paralelo al auge carbonífero, el comercio triguero aumentó su intensidad en el litoral de Concepción. (...) Entre 1855 y 1863, la curva de exportaciones regionales acusa la pérdida de los efímeros mercados de California y Australia; pero a partir de 1865 su ascenso marca el comienzo del Gran comercio con Europa, el que sumado a la demanda de los establecimientos nortinos, estabiliza un fuerte y permanente doble mercado. En este contexto de gran demanda, dos acontecimientos, la inauguración del ferrocarril Chillán-Concepción (1876) y la incorporación de la Araucanía (1883) a la producción triguera, dan paso a una fase de concentración portuaria que favorece el desarrollo de Talcahuano-Concepción y puertos vecinos, a la vez que provoca la rápida decadencia de Tomé.

Hasta 1872, en organización de atomización regional con dispersión portuaria, Tomé, que drenaba vastos espacios costinos y el rico interior chillanejo, exportó el 50 % de las exportaciones nacionales de trigo; pero, en 1876, al momento de inaugurarse el ferrocarril Chillán-Concepción, las exportaciones regionales se reparten en partes iguales entre Talcahuano (190.366 qq.) y Tomé (189.000 qq.), iniciándose una fase de concentración que se desencadenará sólo un año después: en 1877, Talcahuano exportó tres veces el trigo exportado por Tomé; a través del ferrocarril, la Vieja Frontera se integraba hacia Concepción-Talcahuano. La evolución demográfica se correlaciona estrictamente con estos cambios: entre 1875 y 1885 Talcahuano duplica su población, creciendo a la tasa más alta de su historia (7,2 % anual); Penco, dinamizado por su condición de puerto alternativo, alcanza a casi 2.000 hbts. a fines de la década; y en Tomé, puerto de situación desvalorizada, la población se estabiliza entre 1875-85, para luego descender abruptamente en el intercenso siguiente (-5,2 % anual). Tomé sólo se recuperará a fines del siglo, iniciando el reemplazo de la función portuaria por la función industrial.

La pacificación de la Araucanía, realizada e impulsada por la gran demanda, dio de inmediato paso a la constitución de una capitalizada agricultura fronteriza que alteró por completo el patrón de la producción triguera nacional y consolidó la condición de Talcahuano como principal puerto cerealero del sur de Chile. Entre 1860 y 1908, la producción de trigo en Concepción, la Frontera y Los Lagos pasó de 132.000 quintales a 2.203.000; José Bunster, el principal productor de trigo y harina de la Frontera, instaló molinos y bodegas en Talcahuano, y el trigo fronterizo drenó hacia este puerto a través del Biobío

y luego del ferrocarril. En 1877, como centro exportador de la producción costina y ñublense, Talcahuano exportó 194.000 qq; en 1885, agregando los flujos de la Frontera, elevó sus exportaciones a 711.000 qq; y en 1896, llegó a exportar 1.250.000 qq., casi el 90 % de las exportaciones de trigo y harina del país. Para Concepción este fue un periodo de auge urbano e integración regional: la antigua atomización de unidades espaciales valle-puerto cede paso a una región uniforme integrada sobre un complejo comercial-portuario principal. A fines del siglo XIX, desde Maule hasta Traiguén, los espacios de la Vieja Frontera, cuyos suelos comienzan a agotarse, y los vastos territorios de la Frontera Araucana incorporada, se uniforman en una economía triguera de exportación que, canalizada por el río y el ferrocarril, se integra regionalmente hacia un solo foco: Concepción-Talcahuano, centro comercial-portuario de enlace con los mercados nortinos y con el foreland europeo (Hernández, 1976).

Dinamizadas por el trigo fronterizo, las ciudades del litoral penquista capitalizan las funciones regionales, el comercio y los embarques cerealeros... y crecen con rapidez. Mientras las provincias de Ñuble y Biobío se despueblan en favor del poblamiento de la Frontera, en la década de 1885-95 la intercomuna crece al 2,1 % anual (cifra disminuida por el retroceso tomesino); la ciudad de Concepción lo hace al ritmo más rápido de su historia (5,1 %); Talcahuano sigue creciendo a una tasa superior al 6 % anual; y Penco, en su condición de alternativa para los poderosos flujos trigueros que saturan las bodegas de Talcahuano, crece también muy rápidamente (6,2 % anual). En 1895, las ciudades del litoral penquista concentraban ya el 41% de la población provincial; Concepción había pasado a ser la tercera ciudad del país, y Talcahuano había avanzado del rango 31 a 14 en el curso de una década; sólo en el periodo de industrialización (1952-60) las ciudades del litoral de Concepción presentarán un crecimiento cuantitativamente similar.

2.3. 1900-1930: Decadencia exportadora y estancamiento urbano

Para el litoral penquista, las primeras tres décadas de este siglo son años de transición en que la decadencia de las exportaciones trigueras, asociada a la debilidad e inestabilidad de los inicios industriales, se expresan en un lento crecimiento urbano que acusa la incapacidad de las fuerzas regionales por capitalizar el auge del siglo XIX para renovar los esfuerzos productivos y sostener el crecimiento.

Si bien el mercado triguero se mantiene hasta después de la Primera Guerra, las condiciones habían comenzado a cambiar. La apertura del Canal de Panamá acrecienta la condición marginal de la situación chilena; las producciones de California, Australia y Argentina restringen los mercados; y ello, sumado al aumento del consumo interno, termina con las exportaciones de trigo. En 1920, el trigo ya sólo significaba el 40 % de las exportaciones de Talcahuano; en 1928 sólo el 12 % y en 1932, Talcahuano se transforma en importador de este producto. La relación Frontera-litoral penquista, organización espacial de la economía triguera de exportación se desarticula; y los flujos cerealeros que en el siglo XIX animaron la vida de las ciudades penquistas, acordes con el traslado del mercado se dirigen por ferrocarril hacia Santiago. La oportunidad que Concepción tuvo con la apertura de la Frontera de convertirse en cabeza de una vasta y rica región había sido desaprovechada. Si bien, fueron flujos de población regional (Ñuble y Biobío) los que poblaron la Frontera; la burguesía penquista no participó en la empresa: no remató tierras y en la captación de utilidades comerciales fue en gran medida desplazada por casas extranjeras de exportación directa, establecidas en Concepción. Jamás Concepción asumió la dirección de los espacios regionales y, en consecuencia, no estructuró una región propiamente tal. Sin control sobre los espacios productivos ni sobre los mercados, el cambio de

los flujos trigueros movilizó con ellos intereses y organizaciones... y Concepción quedó al margen. Sólo perduró el vacío económico y parte de la infraestructura; el auge desapareció.

La suerte del carbón es diferente. Si bien el Canal restringió las ventas de reabastecimiento, la Guerra amplificó la demanda; la que sumada al consumo salitrero, fortaleció la producción carbonífera elevándola de un millón de toneladas en 1910 a 1,5 millones en 1919. Con descensos al término del conflicto, estos niveles se mantuvieron hasta 1930. Pero, el desarrollo carbonífero no tuvo significación regional, y por ende no substituyó el descenso de las exportaciones agrícolas; sólo impacta sobre Lota y Coronel, verdaderas ciudades enclaves de una actividad de iniciativa y capitales extrarregionales. Sus utilidades no dinamizan la región; vuelven al norte o se reinvierten en empresas capitalinas.

Tampoco el desarrollo industrial se muestra en el período como un sustituto válido. Si bien, el trigo y especialmente el carbón generaron una gran actividad industrial derivada, estas empresas fueron en su mayoría de escasa duración; de las creadas durante la segunda mitad del siglo XIX no subsistían en 1930 más de 15. Las estadísticas de los primeros decenios del siglo muestran un desarrollo industrial tímido, inclusive decreciente: en 1915 existían en la provincia de Concepción 146 establecimientos de más de 5 trabajadores; en 1926 sólo habían 132. Sin embargo, a través de la lista de empresas importantes fundadas durante el período es posible vislumbrar los inicios de un proceso de consolidación de industrias no tradicionales, muchas de ellas fundadas en el siglo anterior al amparo de la expansión de los mercados urbanos. En Tomé, a la textil Bellavista se agrega en 1913 la Sociedad Nacional de Paños de Tomé (Kraft y Cía.) y en 1927 la Fábrica Italo-Americana de Paños S.A., constituyendo un conjunto textil que renueva las bases económicas de esta ciudad. En Penco se consolidan la Fábrica Nacional de Loza y la Refinería de Azúcar... y en 1933 se inicia la industria del vidrio en Lirquén. En todo caso, aunque estos esbozos de desarrollo industrial no substituyen el brutal descenso de las exportaciones cerealeras, constituyen las ventajas de inicio industrial que permitirán un rápido aprovechamiento de las nuevas condiciones generadas por la crisis de 1930.

En este período, el desarrollo urbano del litoral de Concepción se mueve al cansino ritmo de deterioro económico. Si bien, la intercomuna crece a ritmos superiores al provincial y regional, lo hace a tasas lentas (1907-20 = 1,4 %); las más lentas de los últimos 100 años; sólo las ciudades del carbón exhiben un crecimiento rápido; Penco y Tomé experimentan incluso decrecimiento de sus poblaciones; y Concepción y Talcahuano, sin el derrame triguero, reducen sus ritmos sensiblemente. Al no capitalizar el auge carbonífero y cerealero, el litoral penquista es incapaz de renovar sus fuerzas productivas y sostener el crecimiento; su ritmo se hace similar, en muchos términos, al de una región agraria empobrecida, pero fuertemente urbanizada... y en esta condición Concepción enfrenta los años de la Gran Depresión.

3. La fase industrial (1930-1970) de la ciudad comercial a la conurbación industrial

La depresión de 1930 impacta duramente sobre la economía chilena, marcando el fin del auge exportador: en 1932, el valor de las exportaciones se redujo al 13 % de los niveles alcanzados en 1929 (Hurtado, 1966), y pese al rápido desarrollo de la economía cuprífera, no se recuperó el valor de vísperas de la crisis sino 20 años más tarde. Esta situación determinó un cambio radical en la dirección del proceso de desarrollo nacional: sin otra alternativa, el país se vio forzado a establecer de inmediato un estricto control de las divisas que dio prioridad al abastecimiento industrial con el doble propósito de substituir importaciones y de absorber la cesantía producida por la crisis de las

actividades exportadoras. Un siglo de “desarrollo hacia afuera” cede paso a una política, al principio pragmática, de “desarrollo hacia adentro”.

En la primera etapa, estimulando la iniciativa privada, los esfuerzos se concentraron en el máximo aprovechamiento de la capacidad industrial instalada, favoreciendo el desarrollo de una zona primaria de sustituciones. Las industrias tradicionales (alimentos, textiles, vestuario, etc.), que ya exhibían un cierto dinamismo en la década anterior ante el estímulo de la expansión de los mercados urbanos, aceleraron su desarrollo al amparo del proteccionismo. Aunque lentos y anárquicos en sus comienzos, el nuevo modelo evidenció su éxito ante las circunstancias: en la década 1930-40, la tasa media de crecimiento del empleo industrial fue de 2,7 % anual; muy superior al crecimiento de la población (1,6 %), y levemente inferior al incremento de la población activa (Nolf, 1962).

La acción estatal no se detuvo en el proteccionismo: a partir de 1938, el estado emprende un esfuerzo premeditado de industrialización, asumiendo un rol activo en el proceso. No sólo se acentúa el proteccionismo, sino que además, a través de la acción directa y planificada (Corporación de Fomento de la Producción) se crean las condiciones materiales y se financian las empresas que aseguran la expansión, diversificación y continuidad del desarrollo industrial. Ante la crisis de importaciones determinada por la Segunda Guerra Mundial, la voluntad del Estado aceleró y completó la fase de sustitución primaria, a la par que inició el desarrollo del sector energético (Empresa Nacional de Electricidad - Empresa Nacional del Petróleo) y la creación de industrias básicas (siderurgia). Agotado el proceso en su fase de sustitución de productos tradicionales, las industrias intermedias creadas, generaron un fuerte desarrollo de las industrias dinámicas, al impulso del requerimiento de bienes durables generados por la creciente urbanización. Finalmente, limitado el desarrollo industrial por el tamaño del mercado interno, en los años 60 el Estado estimuló la formación de empresas de producción exportable (celulosa, química, petroquímica, automotriz, electrónica). La importancia de la inversión pública industrial había crecido hasta llegar a ser un tercio de la inversión industrial total en la década del sesenta..., pero, si se considera la acción global del Estado, su importancia fue aún más decisiva, pues gran parte de las utilidades de la economía nacional se habían mediatizado por su intermedio en favor de la industria. El conjunto de estas acciones se reflejó en una rápida dinámica industrial: entre 1940 y 1946, con renovado vigor, la producción manufacturera del país creció al elevado promedio del 11 % anual; y luego de un breve lapso de postguerra, revitalizada en dirección de las industrias intermedias y de bienes durables, entre 1949 y 1956 lo hizo al 4,7 % anual (Nolf, 1962).

Los cambios esbozados anteriormente provocaron, a la par que una aceleración de la urbanización, una creciente metropolización. Las grandes ciudades del país se transformaron en centros manufactureros, de servicios financieros y comerciales del mercado urbano; en sedes de los aparatos estatales y de las fuerzas sociales interesadas en el proyecto nacional de desarrollo basado en la industrialización. Por el contrario, el campo, en desmedrada situación de precios, intenta elevar sus utilidades mediante aumentos de productividad: una veloz mecanización congela y reduce el empleo campesino, alimentando una vigorosa migración rural-urbana. La población urbana del país, que en 1930 llegaba ya a un 48 %, pasa en 1952 al 60 %, en 1960 al 68 %, y alcanza en 1970 casi el 75 %; una de las tasas de urbanización más altas del mundo. Las migraciones alimentan preferentemente el crecimiento santiaguino; pero una parte importante de ellas, quedan detenidas en las ciudades intermedias, las que a partir de la década del cuarenta aumentan su ritmo de crecimiento a tasas muy superiores a las de la población total y sólo inferiores a las de Santiago.

3.1. 1930-1950: Industrialización tradicional y renovación de las bases económicas de las ciudades del litoral penquista

Los cambios introducidos a nivel nacional a raíz de la crisis del treinta, rompen la inercia en que se debatía la economía penquista de los años veinte. Entre 1930 y 1950, al impulso de la política de sustitución de importaciones, una ola de industrialización tradicional renueva las bases económicas de las decadentes ciudades de enlace exportador del litoral de Concepción. Este proceso se desarrolla de acuerdo a las ventajas de inicio que los núcleos urbanos presentaban ante el carácter de los impulsos nacionales; primero se desarrolla en las ciudades periféricas que contaban con alguna tradición y capacidad industrial, para luego difundirse hacia las ciudades centrales que, en la generalización de las industrias de consumo y en la implantación de las industrias básicas, hacen pesar sus economías de aglomeración, a la par que capitalizan el desarrollo del aparato público y de los servicios financieros y comerciales. De este modo, las industrializadas ciudades del litoral penquista pasan a constituir una conurbación industrial.

En la década del 30, bajo los estímulos centralizados en lograr la plena ocupación de la capacidad instalada, las antiguas industrias que habían gastado los capitales comerciales al impulso de la expansión de los mercados urbanos y que habían iniciado su consolidación en las décadas anteriores, se consolidan en definitiva y se desarrollan al amparo del proteccionismo. Fábrica Nacional de Paños de Tomé, que en 1923 sólo empleaba 230 trabajadores, eleva su empleo a 740 en 1933, a 1.093 en 1943, y a 1.500 en 1953; Refinería de Azúcar de Penco, que en el año 1900 elaboraba 500 toneladas, en 1940 elaboró 3.800, empleando 650 obreros y 70 empleados; Vidrios Planos Lirquén, industria que recién se inició en 1933, rápidamente aumentó su ocupación a más de 200 trabajadores. Consecuentemente, son las ciudades con ventajas de inicio industrial las que, pese y merced a la depresión, experimentan un claro incremento de sus poblaciones en la década del 30. Mientras la región (1,1 %) la provincia (1,4 %) e inclusive la intercomuna (1,8 %), arrastran los mismos ritmos de crecimiento de los años 20; Tomé, ciudad en la que se consolida un fuerte núcleo textil, salta del decrecimiento al más rápido crecimiento de su historia (7,8 % anual); Penco pasa de una tasa estacionaria (0,1 %) a un ritmo del 4,3 % acumulativo anual; y Lirquén a un 2,5 %. Acorde con los requerimientos industriales, mineros y ferroviarios; la producción carbonífera, luego de una baja inicial a comienzos de los treinta, se eleva de 1,5 millones de toneladas en 1929 a 2 millones en 1940... y las ciudades del carbón sostienen un fuerte crecimiento. Sólo Concepción (1,2 % anual) y Talcahuano (2,6 %), sin mayores ventajas de inicio en la fase de aprovechamiento de la capacidad instalada, mantienen ritmos de crecimiento similares a los que sostuvieron en la década del veinte.

En la década del cuarenta, al estímulo de las dificultades de importación provocadas por la Guerra y al impulso de la activa política estatal, el proceso de industrialización se acelera y se generaliza en las ciudades del litoral de Concepción. Paralelamente con la continuación del desarrollo de las industrias preexistentes se multiplican las industrias de consumo... y el proceso culmina en junio de 1950 con la obtención de la primera colada de arrabio en la planta siderúrgica de Huachipato (Talcahuano-San Vicente). Esta empresa, creada legalmente por Corporación de Fomento de la Producción en mayo de 1948 señala el comienzo de una nueva etapa de industrialización. Entre 1940 y 1950, coincidiendo con el auge de la política de sustitución de importaciones, la industria se transforma en el sector más dinámico de la provincia de Concepción: su tasa de crecimiento del empleo es del 4,301o acumulativo anual, la más rápida en el desarrollo de la industrialización penquista (Escuela de Economía - Universidad de Concepción, 1967).

Consecuentemente, acumulados los efectos del desarrollo industrial sobre el litoral de Concepción y el deterioro agrario de las provincias vecinas, en el intercenso 1940-1952 la población de la provincia de Concepción (2,4 %) creció a una tasa superior a la sostenida por la región (1,3 %); y la intercomuna (3 %), capitalizando el proceso migratorio, lo hizo por encima del ritmo provincial. A nivel de las ciudades de la intercomuna se mantuvieron los rápidos ritmos de crecimiento de los núcleos de industrialización tradicional (Lirquén, Chiguayante, Tomé y Penco); Talcahuano (3,1 %) inicia una expansión que refleja su integración al proceso de industrialización y particularmente los efectos poblantes de la creación de Huachipato; y Concepción (3,1 %), capitalizando su tamaño funcional y sus ventajas históricas de centro político-administrativo, se integra a la expansión como centro manufacturero y, esencialmente, como sede del aparato público y de los servicios comerciales y financieros del conjunto urbano-industrial. Pese a los altos niveles de producción carbonífera, ante la atracción que ejercen los núcleos industriales, las propias ciudades del carbón se despueblan: la población de Lota decreció en el intercenso 1940-52 y Coronel (1,3 %) reduce su ritmo de crecimiento a una tasa promedio que apenas alcanza el lento ritmo regional. Así, a fines de los cuarenta, las ciudades del litoral penquista, generadas y desarrolladas bajo coyunturas históricas e impulsos diferentes, se renuevan ante el impulso único de la industrialización; y desarrollando sus propias actividades se integran asociadas a la más antigua, Concepción, que con sus ventajas de tamaño y desarrollo institucional asume el rol de centro direccional del conjunto. Las ciudades, hasta ese momento desarrolladas en relativo aislamiento, se han transformado en una conurbación industrial.

3.2. 1950-1970: Industrialización básica; crecimiento metropolitano y deterioro periférico

En 1950, con la puesta en marcha de la planta siderúrgica de Huachipato se materializó el antiguo anhelo estatal de lograr el autoabastecimiento nacional de acero, imprescindible para asegurar el desarrollo normal y la incorporación de nuevas fuentes de producción industrial. Por su importancia relativa y por sus efectos posteriores, la localización de esta usina en San Vicente (Talcahuano) constituyó una decisión de la mayor trascendencia para la suerte de la economía regional y del desarrollo de la conurbación en los años siguientes numerosas industrias anexas y complementarias se instalaron en las vecindades de la siderurgia, conformando un conglomerado industrial básico-dinámico de relieve nacional. Esta secuencia marca los inicios de una nueva fase de industrialización sobre el litoral penquista: agotado el proceso en su fase primaria de sustitución, las industrias tradicionales se reducen en número y se concentran en los tamaños de mayor eficiencia; y la expansión industrial de la conurbación se realiza en dirección de las industrias intermedias que a su vez multiplican las industrias dinámicas. Ambos tipos, preferentemente localizados en Talcahuano, generan un claro proceso de concentración localizacional del empleo y de la dinámica industrial: Talcahuano se transforma en definitiva en el núcleo industrial dinámico del Gran Concepción.

(...) A nivel espacial, en 1965 la concentración industrial es claramente metropolitana: Concepción y Talcahuano concentran el 80 % de los establecimientos industriales; y cualitativamente, el peso de la siderurgia y de las grandes unidades intermedias y dinámicas se expresa en el hecho de que Talcahuano, pese a poseer sólo un 20 % de los establecimientos, emplea el 40 % de los efectivos y genera el 44 % de la producción y el 47 % del valor agregado.

La expansión industrial generada por la instalación de la siderurgia, que se agrega a la maduración y consolidación de las industrias tradicionales, se traduce en un rápido crecimiento de la conurbación, el más rápido de su historia: en el intercenso 1952-60 el Gran Concepción crece a la

elevada tasa del 3,8 % acumulativo anual. Todas las unidades urbanas de la intercomuna, a excepción de Lirquén que cierra sus minas de carbón en 1954 y de Concepción que presenta una particular forma de crecimiento, crecen a ritmos extraordinariamente rápidos: con aumentos de producción ante la demanda de la siderurgia, Lota y Coronel, las ciudades del carbón, crecen a tasas del 7,2 y del 8,7 % anual respectivamente; Tomé, centro de las grandes textiles, lo hace al 5 %; Penco, núcleo de las industrias del azúcar, la loza y la madera, exhibe un extraordinario dinamismo (6,7 %); Chiguayante, cuya única fuente de trabajo industrial es Textil Caupolicán, crece al 5 % anual... y Talcahuano, centro de la dinámica industrial de la conurbación, aumenta su población a un ritmo cercano al 7 % acumulativo anual. Al comparar los datos de crecimiento natural y total, entre 1952 y 1960 Talcahuano acusa un saldo migratorio positivo de 14.353 personas, lo que significa que su crecimiento migratorio (40 %) fue casi similar a su crecimiento vegetativo. Ello no es de asombrar; el sólo examen de la procedencia y lugar de nacimiento del personal obrero de Huachipato muestra que más de 1.100 efectivos (30 %) procedían del exterior de la provincia y sólo un 42 % había nacido en ella (Arancibia, 1965). El renovado desarrollo industrial de la conurbación continuó y aceleró en la década del cincuenta el proceso migratorio desencadenado en la década del cuarenta, que desde las provincias y comunas rurales vecinas se dirigió hacia el Gran Concepción y en particular hacia la comuna de Talcahuano. Por el contrario, la ciudad de Concepción presenta una tasa de crecimiento relativamente lenta (2,9 %), que apenas corresponde a su crecimiento natural y que no se compadece con la dinámica de servicios inducida por el proceso de industrialización en el centro direccional. Esta situación puede relacionarse con una doble explicación: Concepción, ciudad con dificultades y escasez de sitios urbanizables, crece sobre los espacios comunales vecinos (San Pedro, Talcahuano), y su crecimiento del empleo es absorbido por la población de los núcleos urbanos próximos (Penco, Chiguayante), los que comienzan a convertirse en ciudades-dormitorios que exhiben una dinámica poblacional superior al crecimiento de sus bases económicas; producto del dinamismo del centro. En suma, el desarrollo de las industrias-intermedias y dinámicas en la década del 50, que se agrega a la consolidación de las industrias tradicionales, provoca rápidos ritmos de crecimiento en todas las unidades de la conurbación; pero a la vez, la estructura locacional de los tipos de industrias conlleva diferencias espaciales de dinamismo que se desencadenarán en un proceso de concentración del crecimiento en la década siguiente.

En la década del 60, alcanzados los umbrales del reducido mercado interno, el proceso de industrialización chileno se dirige hacia aumentos de productividad y desarrollo de las industrias de bienes durables y de exportación, con menores y más especializados requerimientos de mano de obra; ello, sumado al cambio de comportamiento demográfico que implica la rápida reducción de la natalidad, constituyen variables de fondo, determinantes en los cambios que registran la VIII Región, la provincia de Concepción y la intercomuna: las rápidas tasas de crecimiento de población que estos espacios experimentaron durante el período de rápida expansión industrial (1940-60) se reducen prácticamente a la mitad en el intercenso 1960-70. A nivel de la conurbación, contrariamente al crecimiento homogéneo de los años 50, fuertes diferencias de dinamismo separan el comportamiento económico y demográfico de los espacios urbanos del Gran Concepción: mientras el núcleo portuario-industrial moderno continúa su expansión y junto con los núcleos asociados a su dinámica sostiene altas tasas de crecimiento, los satélites alejados, monofuncionales (Tomé, Lota y Coronel), acusan en definitiva el deterioro de sus bases económicas tradicionales (Figs. 4 y 6). Estas diferencias espaciales de la dinámica económica desencadenan un proceso de redistribución interna de la población en el Gran

Concepción, de concentración con tendencias de aglomeración; a la par que se amplifican las diferencias sociales y de nivel de vida que separan los espacios de la conurbación.

En 1966 y 1967, con la apertura de la Refinería de Petróleo, la conformación de la Sociedad Petroquímica de Chile y la estructuración de Petro-Dow, se constituye en San Vicente el principal complejo petroquímico del país; el que, sumado al complejo siderúrgico existente, convierte a Talcahuano en el centro industrial básico de Chile. En contrapuesta dinámica, la minería del carbón y las industrias textiles experimentan una aguda crisis. Como reflejo de la crisis mundial carbonífera, el descubrimiento del petróleo en Magallanes y el aumento de la capacidad nacional de refinación habían disminuido progresivamente el mercado interno del carbón hasta reducirlo a la siderurgia, las termoeléctricas y la industria azucarera. La producción nacional del carbón, que en 1955 alcanzó su cúspide con 2,3 millones de tons., desciende continuamente hasta llegar a 1,5 millones de tons. en 1967... y consecuentemente, el empleo en las minas de Lota y Coronel se reduce de 15.700 personas a poco más de 9.000 en igual período. Al mismo tiempo, con un mercado reducido por la competencia de las fibras sintéticas y buscando aumentos de productividad que les permitieran operar a menores costos, las industrias textiles de la conurbación también reducen fuertemente la ocupación: las textiles de Tomé reducen su personal de 4.600 a 3.600 efectivos entre 1955 y 1965, y Tejidos Caupolicán (Chiguayante), lo hace en un 40 %.

El opuesto dinamismo de las bases económicas se refleja en los ritmos de crecimiento de la población de las unidades que componen la conurbación; los que, en conjunto, configuran una concentración espacial del crecimiento que manifiesta en definitiva las tendencias de aglomeración estructuradas y esbozadas en la década anterior. Mientras Talcahuano sostiene un rápido crecimiento cercano al 5 % acumulativo anual; Lota, Coronel y Tomé pierden población, alimentando el crecimiento de los núcleos dinámicos o de los centros próximos. Lota registra una regresión de población respecto al Censo de 1960; Coronel y Tomé, si bien crecen (1 % anual), su ritmo es inferior al incremento natural de sus poblaciones. Los ritmos de crecimiento de la ciudad de Concepción y de los espacios urbanos próximos (Penco, Lirquén; San Pedro, Chiguayante) acusan, en diferente forma y con igual claridad, las tendencias de aglomeración. Mientras Concepción, centro direccional con fuerte dinámica de comercio y servicios, paradójicamente reduce su tasa de crecimiento (1,6 % anual); Chiguayante, pese a la crisis de su base económica, crece a una tasa del 4,1 % anual, tasa sólo inferior a la de Talcahuano; y Penco, con bases de empleo estacionadas, sostiene un crecimiento similar (3,7 %). Parece claro: la dinámica poblacional de los satélites próximos, más que producto de sus bases económicas, se explica por el dinamismo del subconjunto central (Concepción-Talcahuano). Por vías complementarias; parte de la población que abandona los espacios en crisis es atraída por la dinámica económica de los espacios centrales, ante la escasez de vivienda y de sitios urbanizables, establece la residencia en los núcleos urbanos cercanos; y gran parte de la propia población de estos centros, ante la reducción o estabilización del empleo, absorbe la ocupación generada en los centros dinámicos, manteniendo su residencia. De este modo, los movimientos pendulares responden a un proceso de concentración espacial del empleo: sólo crecen los espacios centrales y los núcleos próximos que, favorecidos por la distancia, se integran al dinamismo del centro, en un proceso que -con el deterioro de las actividades tradicionales- conduce al Gran Concepción hacia el quiebre de las estructuras de conurbación, de relativa independencia y crecimiento homogéneo, características de los años 50.

En consecuencia, a comienzos de los años 70, la conurbación muestra una clara estructura dual caracterizada por fuertes diferencias en el tipo y dinámica de las actividades, en la dinámica poblacional y en las estructuras sociales y de nivel de vida: un Centro Metropolitano dinámico constituido por el centro direccional (Concepción) y el moderno complejo portuario-industrial (Talcahuano-San Vicente) que paulatinamente integra a los satélites tradicionales próximos (Penco, Chiguayante, San Pedro) en condición de espacios residenciales; se opone a una periferia constituida por los satélites alejados (Tomé; Lota y Coronel), cuyas bases económicas experimentan prolongada y creciente decadencia. La situación es sintomática de los inicios de una transformación: la extrapolación de las tendencias de esta estructura conduce a la pérdida del carácter de los satélites, los que reduciendo su autonomía comienzan a crecer subordinados a la dinámica central... y donde sólo la distancia retarda la completa integración de los satélites alejados a este proceso. La conurbación parece haber iniciado una nueva fase de transformación: las ciudades que, generadas sucesiva e independientemente bajo los impulsos históricos coloniales y la expansión y diversificación económica del siglo XIX e integradas en el proceso de industrialización a partir de 1930, tras una larga fase de desarrollo relativamente autónoma; con el deterioro de las bases económicas tradicionales y la concentración de las actividades dinámicas parecen haber entrado en una fase de dependencia y fusión, característica de los inicios del desarrollo de formas de aglomeración.

2.14 Las externalidades aparejadas con la presencia de las ciudades

(Material de apoyo para la actividad 6 unidad 3)

(Tomado de: Carrillo Estefa, Nabor. 2000. Los sistemas de ciudades de América Latina en el contexto de la metropolización. Tesis para optar al grado de Magister en Economía y Gestión Regional. Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. Universidad Austral de Chile. Valdivia).

Sin duda que las ciudades generan efectos externos alrededor y al interior de ellas mismas. Así, en este subcapítulo, se analizan, primeramente, las economías de localización y las de urbanización. En un segundo apartado, se dan nociones en torno a la concentración de población y de funciones en las ciudades. Por último, se hacen algunas consideraciones sobre las ventajas y las desventajas de las concentraciones espaciales.

I. LAS ECONOMÍAS DE LOCALIZACIÓN Y LAS DE URBANIZACIÓN.

La aglomeración de población y funciones sobre un territorio produce economías externas de localización y de urbanización. Richardson (1986) sostiene que las economías de localización tienen relevancia por los efectos de la ocupación sobre el territorio aunque no está clara la unidad de medida (ciudad, zona urbana, metrópolis o megalópolis), mientras que las economías de urbanización determinan las ventajas de la aglomeración dentro de una ciudad.

Las preguntas al respecto son: ¿Estas economías externas son producto de la localización de la ciudad o simplemente se dan por la urbanización que ella presenta? ¿Estos efectos serán duraderos y persistentes a través del tiempo o tendrán una corta duración? Una primera respuesta, dada por Henderson (1986), es que las economías externas son provocadas por la localización de la ciudad más que por la urbanización de la misma, indicando que estas economías externas son internalizadas por cada industria en una ciudad específica. Así, estas economías externas se reflejan a través de:

- 1) La especialización en las funciones a nivel intraindustrial.
- 2) El mercado de trabajo a partir de la reducción de los costos por reclutamiento y selección de personal capacitado.
- 3) La velocidad en el flujo de la comunicación y de la adaptación de las innovaciones a nivel interindustrial.
- 4) Los insumos confeccionados para las necesidades técnicas y específicas de una industria en particular.

Una respuesta alternativa, sobre la base nuevamente de Henderson, es que las economías externas son un producto derivado de la urbanización, lo que significa que son independientes de la industria y son resultado del nivel de actividad económica de la ciudad, mensurables a través de la población o el empleo generados en ella. Estas economías reflejan los beneficios por operar en grandes zonas urbanas donde hay un amplio mercado laboral y un gran sector de servicios que interactúan con un amplio grupo de manufacturas.

Las industrias pueden ser afectadas de distinta manera por la presencia de las economías de urbanización (únicamente en el tamaño de la ciudad, mas no en la composición de la industria) que impactan sobre los niveles relevantes de las firmas en cada industria. Sin embargo, en este contexto resulta relevante plantear la pregunta sobre ¿cuáles son las implicaciones sobre las ciudades -grandes o pequeñas- de que las economías externas sean primordialmente producto de la localización o de la urbanización? La experiencia muestra que a nivel agregado los recursos físicos y humanos son más productivos en las ciudades grandes, de otra manera no podrían pagar altos salarios para retener a sus residentes y cubrir los costos de vida.

Generalmente, en un primer momento, las economías de escala se dan gracias a la urbanización, implicando que todos los tipos de recursos son utilizados más eficientemente en las ciudades grandes. Sin embargo, esta noción conduce a cuestionar sobre ¿cómo las pequeñas ciudades logran existir y atraer recursos hacia ellas? Al respecto, el mismo Henderson sugiere que las ciudades grandes son más productivas por la variada y compleja composición industrial que presentan, así como por su localización. Mientras que las ciudades pequeñas tienen industrias con bajos niveles de economías de localización, las ciudades grandes tienen altos niveles de economías de localización.

En general, las economías de escala son más de localización que de urbanización. Estas economías de localización son más fuertes para las industrias en que las ciudades tienden a especializarse, permitiendo que la ciudad crezca. Asimismo, Henderson advierte que, en general, los recursos manufactureros no son más productivos en las ciudades grandes, sino que tienden a ser menos productivos. Asimismo, señala que los recursos de cualquier industria son más productivos en aquellas ciudades con actividades similares; sin embargo, los efectos a escala se desvanecen en estas ciudades porque hay un límite para los beneficios provocados por la aglomeración de estas actividades. Sobre esta base afirma que las ciudades medianas y pequeñas pueden ser altamente especializadas en su producción.

Al respecto, Henderson, Kuncoro y Turner (1995), establecen la existencia de dos tipos de externalidades dinámicas. Una de éstas es conocida como Marshall Arrow-Romer (MAR), la cual tiene como sustento a las economías de localización. Su construcción se deriva de los conocimientos asociados con la comunicación entre las firmas de una industria determinada. El segundo tipo de externalidades dinámicas está asociado con Jacobs, haciendo referencia a las economías de urbanización. Este tipo de externalidades se origina por la construcción de ideas o conocimientos asociados con la diversidad histórica de un lugar.

Estos tres autores sugieren que la concentración del empleo en una industria en algunas ciudades específicas se da por la presencia de las externalidades MAR. Por su parte, las ciudades con concentraciones históricas de una industria en particular, y relacionadas con acumulaciones locales de conocimientos, ofrecerán un ambiente más productivo para el establecimiento de esa clase de industrias. Las industrias nuevas con alto nivel tecnológico industrial están en mejores condiciones de establecerse en las ciudades con una historia de diversidad industrial, mostrando que las externalidades tipo Jacobs son importantes para estas industrias.

Como parte de las conclusiones del trabajo de estos tres autores, se sugiere que el crecimiento del empleo en la industria manufacturera tradicional es mayor en las ciudades con un pasado de alta concentración de empleo en su propia industria. Una historia de la diversidad industrial no tiene un efecto significativo en ninguna de las industrias tradicionales, excepto sobre los instrumentos de trabajo, sugiriendo que las externalidades tipo Jacobs no son importantes para la maduración de las industrias. Por último, la conclusión general de ese trabajo señala que mientras las externalidades tipo Jacobs son importantes para atraer nuevas industrias, las externalidades MAR son importantes para retenerlas.

2. NOCIONES EN TORNO A LA CONCENTRACIÓN DE POBLACIÓN Y DE FUNCIONES EN LAS CIUDADES. Continuando con el análisis anterior, considerando la presencia de las economías de localización y de urbanización resaltadas por Henderson (1986), un siguiente paso consiste en preguntar ¿por qué se observan concentraciones de actividades y de población en ciertas ciudades de un sistema y dejando a otras relativamente atrasadas? Henderson sostiene que Alfred Marshall fue el primero en abordar esta pregunta a través de las externalidades que se producen en las ciudades.

Krugman (1991), por su parte, señala que la literatura sobre geografía económica reconoce tres razones para la diferenciación entre las ciudades:

- 1) La concentración de diversas firmas en una única localización ofrece un espectro de posibilidades en el mercado de trabajo con habilidades específicas para la industria, asegurando tanto una baja probabilidad de desempleo como una corta duración del mismo.
- 2) Las industrias localizadas en un único centro pueden soportar la producción de insumos especializados no transables.
- 3) El intercambio de información entre varias empresas reunidas en un sólo centro permite tener efectos multiplicativos sobre su desempeño, a diferencia de lo que ocurre con empresas aisladas.

A partir de esto, se distingue la presencia de un centro o núcleo, en torno al cual giran el mayor número y peso de las decisiones dentro del sistema de ciudades, y una periferia, pasiva o activa, dependiente de ese centro. Entonces, por definición, según Friedman (1970):

“Un centro es autónomo para movilizar y utilizar recursos al servicio de objetivos bien definidos”.

Asimismo, Krugman (1993), haciendo clara referencia a Von Thünen, Lósch y Christaller, señala que:

“Si los costos de transporte son altos, los inversionistas elegirán concentrarse en conjuntos integrados en la vecindad, sea de su fuente de abastecimiento, sea de los mayores mercados de consumo. Por otro lado, si los costos de transporte son muy bajos, se dispersarán, cada uno según su racionalidad propia, sin discriminar entre centro y periferia. En el caso intermedio, costos sustanciales aunque no excesivos, existirá la tentación de concentrarse en unos sitios que se habrán elegido en consideración a otros costos u oportunidades: En particular, la disponibilidad de externalidades”.

3. CONSIDERACIONES SOBRE LAS VENTAJAS Y LAS DESVENTAJAS DE LAS CONCENTRACIONES ESPACIALES.

La evidencia empírica muestra que las ventajas de las concentraciones urbanas en el espacio inciden sobre los costos de transacción, los cuales son más bajos en las ciudades que en las zonas rurales: La satisfacción de necesidades básicas hasta las más complejas operaciones que se realizan en el sistema financiero. Esta situación, sin duda, incentiva a las personas para establecer su residencia y su sitio de actividades en las ciudades.

Por el lado de las desventajas, se observan los problemas ocasionados por la contaminación, los congestionamientos viales, la pérdida en tiempo por los traslados, número insuficiente de viviendas, incremento del crimen, dificultades para asegurar la gobernabilidad y otros males sociales como desempleo y el subempleo.

El CUADRO 1 presenta las ventajas y las desventajas económicas de dichas concentraciones desde cuatro puntos de vista en términos de la eficiencia: Incremento de la producción, patrón de ingreso, incremento de ingresos futuros y posibilidad de ofrecer una variedad de trabajos y servicios.

La presencia de alguno de estos elementos (producción, ingresos, ingresos futuros y variedad de trabajos y servicios) no excluye la presencia de los otros; es más, la presencia de uno puede multiplicar sus efectos sobre los otros. Por ejemplo, si se incrementa la producción de manufacturas por mejoramientos en la infraestructura y se vuelven más eficaces los recorridos hasta los lugares de venta, a la vez, no sólo permite el aumento de los ingresos, sino que incluso puede llegar a estabilizarlos. Por otro lado, si se genera progreso económico, ante la mayor variedad de productos y de servicios, se refuerza la jerarquía de la concentración espacial.

Cuadro 1: Ventajas y desventajas económicas de las concentraciones especiales.

Eficiencia para incrementar la producción		
Criterio económico	Ventajas	Desventajas
Distribución de manufacturas para un mercado máximo de consumidores	Cortas distancias en transportes gracias a las comunicaciones	Congestión.
Procuración de los manufactureros por aportar máximos recursos para la producción de primera necesidad.	Centros de comunicación y transporte.	Largas distancias y poco transporte.
Localización de una gran industria manufacturera.	Transportación y comunicaciones cortas entre fabricas relacionadas. También hay economías externas.	Riesgo de desempleo masivo por falta de diversificación.
Seguridad y combinación de los factores de producción.	Espectro amplio de trabajo y administración; aspectos financieros.	Escasez de tierra; congestión del centro; larga jornada de trabajo.
Eficiencia en el patrón de ingreso		
Estabilización del ingreso.	Estabilización por la localización de muchas industrias en una gran ciudad.	
Incremento del ingreso.	Altos salarios.	Alto costo de vida, especialmente arriendos.
Ingreso equalizante.	Amplios servicios públicos (parques, drenaje, recolección de basura, pavimentación, entre otros).	Altos impuestos locales para proveer servicios y compensar las pérdidas por la urbanización.
Eficiencia para incrementar ingresos futuros		
Progreso económico.	La intercomunicación de diseños e inventos.	
Eficiencia para ofrecer una variedad de trabajos y servicios		
Variedad.	Amplia selección de industrias, ocupaciones y grados.	
Localización.	Localización de bienes y servicios diversos, especialización en las artes, ciencias, servicios comerciales y financieros, comunicaciones y entretenimiento.	No hay ofertas de amenidades rurales.
Jerarquía.	La gran concentración urbana metropolitana propicia el amplio rango de bienes y servicios.	

Fuente: Elaboración y traducción propia sobre la base de Florence (1955)

2.15 Acerca del concepto de calidad de vida

(Material de apoyo para la actividad 1 unidad 4)

(Fragmentos de: Edelmira González, La calidad de vida en los espacios urbanos)

Las investigaciones sobre calidad de vida son relativamente recientes. Una serie de conceptos se usan indiscriminadamente, la mayoría de las veces otorgándole sentidos similares; bienestar, felicidad, nivel de vida, condiciones de vida, estilo de vida, etc., se confunden entre sí y se asimilan genéricamente a Calidad de Vida.

Interesantes reuniones han realizado organismos internacionales, como UNESCO, para aunar criterios y buscar consenso sobre aspectos generales, así como también diversos autores han elaborado una serie de conceptualizaciones acerca del tema, pero la verdad es que aún falta por dilucidar, no sólo en lo que a aspectos conceptuales se refiere, sino que también en la búsqueda de indicadores que permitan evaluar objetivamente el fenómeno.

Existe, como se expresó anteriormente, un amplio rango conceptual, es así como Hilbrath (1976) la define como “un sentimiento general y permanente de felicidad o bienestar”; Apostol (1973), la enuncia como la totalidad de las amenidades naturales y culturales, la calidad de los bienes y servicios disponibles a los miembros de una sociedad, así como también la actividad de los miembros del sistema social, considerado con respecto a las amenidades realmente accesibles. Por su parte Hankise (1978), distingue entre una calidad de vida objetiva y una subjetiva, refiriéndose esta última a la percepción de los individuos de los diversos valores.

La UNESCO (1977) establece la definición de calidad de vida bajo dos ópticas; la primera en relación con el sentimiento de los individuos de estar contento, feliz o satisfecho con los elementos vitales para él; el segundo enfoque, se refiere a la totalidad de las condiciones en que la gente vive, evaluado a base de la observación de hechos objetivos. Este segundo enfoque, incorpora la variable espacio en la definición y evaluación del fenómeno, aspecto de real significado.

Mallman (1978), incorpora la acepción necesidad para conceptualizar y evaluar la calidad de vida al expresar que, la calidad de vida es el producto, para cada persona, de sus estados de salud (bienestar físico, mental, social) y satisfacción (discrepancia entre aspiraciones y logros).

Como se observa, la mayor parte de las conceptualizaciones coinciden en que la calidad de vida es experimentada por las personas de un lugar e incluye dos factores básicos; la salud o las condiciones objetivas en las que viven las personas y la percepción, satisfacción o evaluación subjetiva de la gente acerca de su situación. Esto lleva necesariamente a efectuar consideraciones sobre las necesidades humanas.

Las necesidades han sido definidas por la OMS como los requerimientos de los humanos para estar saludables. Las necesidades están siempre presentes, difieren de un grupo humano a otro, especialmente en lo que a las necesidades complementarias se refiere dependientes del grado cultural, condiciones históricas de desarrollo y en especial del espacio en el cual los habitantes viven.

En relación a estos planteamientos surge el de los “satisfactores” es decir, todos aquellos elementos cuya utilización o consumo determina la cobertura o satisfacción de las necesidades, es decir la serie de bienes o servicios a las que toda sociedad aspira a tener. Esto lo lleva a realizar una serie de actividades que le permitan adquirir los satisfactores adecuados.

En general se puede establecer que todas las necesidades humanas son básicas en el sentido que todas deben ser satisfechas, pero en un mundo caracterizado por fuertes desigualdades en la distribución de satisfactores, es necesario establecer criterios priorizantes, es así como se establecen

necesidades de primer orden y de segundo orden, siendo las primeras aquellas que el individuo debe satisfacer a fin de asegurar su existencia y prosecución de la especie.

Gallopín en su documento *Calidad de Vida y Necesidades*, establece tipo de necesidades y presenta sus indicadores: 1) Necesidades de Existencia o Identidad (mantenimiento, protección, amor) siendo alguno de los satisfactores los siguientes; alimentación, trabajo, vestimenta, vivienda, servicios asistenciales, amistad. 2) Necesidades de integridad (comprensión, autodependencia) con satisfactores tales como: educación, información, participación. 3) Necesidades de funcionamiento óptimo (recreación). Podría señalarse también que existen una serie de necesidades básicas operativas, relacionadas con la nutrición, salud, vivienda, vestido, educación, trabajo. Mallman (1978) trató de resumir las necesidades y estableció las siguientes categorías: 1) De Mantención 2) Protección, 3) Amor, 4) Comprensión, 5) Autodependencia y 6) Recreación.

Sea cual sea el enfoque clasificativo que se le otorgue a las necesidades humanas, se debe tener presente la escala temporal y espacial de ellas. Es así como las necesidades cambian con el tiempo, tanto a nivel individual como de grupo; por ejemplo, las necesidades de trabajo sólo surgen a cierta edad y los tratamientos de salud y alimentación necesarios para el niño difieren del adulto.

En lo que a la escala espacial se refiere, las necesidades varían según la localización relativa del espacio habitado, así como de su localización absoluta, desierto y selva por ejemplo, así como también en lo que a espacios urbanos y rurales se refiere. Su variación más que en tipo, es en lo relativo a la intensidad de ellas y en la diferencia de satisfactores que deben existir, en relación a la presión demográfica existente. De especial interés, es la búsqueda y otorgamiento de estos satisfactores por parte de los organismos encargados de la planificación. El estudio de las desigualdades espaciales, en lo que a satisfacción de necesidades se refiere, es un tema de interés para la Ciencia Geográfica y los geógrafos, los que conllevan a estudiar los diferentes grados de calidad de vida de los diversos territorios, tema que ha cobrado relativo interés en los últimos tiempos.

(...)

Calidad de vida en los espacios urbanos

La calidad de vida en estos espacios, se ve ampliamente influida por cuanto suceda en el medio físico natural que los alberga, ya que como se expresó anteriormente ambos medios actúan interrelacionadamente. Esto nos lleva a considerar el medio ambiente urbano como un subsistema autocontenido, pero no cerrado, de elementos naturales y elementos contruidos por el hombre, por lo tanto toda unidad urbana o estructura urbana constituye una parte integral de un sistema mayor, por lo que la calidad de vida que presenten los habitantes que en ella habitan debe ser entendida como el resultado de esas interacciones.

Se debe tener presente que los elementos del medio ambiente urbano no se presentan con la misma intensidad y con la misma escala en toda la ciudad, así por ejemplo la calidad del aire y del agua o los grados de contaminación alcanzados no son los mismos en toda la metrópoli sino que será más intenso en aquellas áreas de congestión de tránsito o en lugares afectados por un emplazamiento industrial con caracteres contaminantes. Un análisis de estas diferencias explicará los diferentes patrones de calidad de vida encontrada en los centros urbanos.

Se hace necesario también considerar para evaluar y calificar los distintos grados de calidad de vida en los espacios urbanos, algunos aspectos perceptuales y subjetivos de los habitantes que en ella habitan.

Como se estableció anteriormente la calidad de vida de los grupos humanos sea cual sea su localización o característica, depende en gran medida del grado de satisfacción alcanzado para sus necesidades, es por esto, que las mismas necesidades antes esbozadas, subsistencia y relacionales se hacen presente en los espacios urbanos, con las salvedades de intensidad y escala expuestas.

Se debe tener presente que el grado de calidad de vida de los habitantes obedece a la sumatoria de las necesidades satisfechas, que unas y otras están relacionadas entre sí, así como las acciones que el grupo humano ejerce sobre el medio natural y el construido para satisfacerlas son el producto de acciones conjuntas sobre ambos medios.

2.16 Ciudad y sustentabilidad

(Material de apoyo para la actividad 1 unidad 4)

DOCUMENTO A

UNA GESTIÓN URBANA DIRIGIDA A LA PROMOCIÓN DEL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL

Sr. Jaime Lerner, Gobernador de Paraná

(Conferencia dictada en el Seminario Las ciudades en el desarrollo nacional: desafíos para un buen gobierno, realizado por la Municipalidad de Santiago, Junio de 1997)

Señor Alcalde de Santiago, Jaime Ravinet, Ministro de Vivienda y Urbanismo, Sr. Edmundo Hermsilla, Sr. Alcalde de Toronto, Alan Tonks, Sr. Alcalde de la Ciudad de Buenos Aires, Fernando de la Rúa, Sres. que me honrarán con sus comentarios, Senadores, participantes de este seminario.

Me encantó que el tema del seminario no sea como siempre sobre la tragedia urbana y los temas negativos. Quizás hemos tenido durante las últimas décadas una visión trágica sobre el futuro de las ciudades. Ha sido de cierta manera un determinante para que no hubiera cambio, porque cuando se proyecta la tragedia se va a encontrar la tragedia. Y me encantó cuando el Alcalde de Santiago dijo que lo más importante es hacer entender a la clase política la importancia de la ciudad. Después de 30 años de participar en la discusión del problema urbano mi sentimiento es que hace falta una visión más generosa sobre la ciudad, porque durante muchos años se discute siempre la tragedia, en Brasil, cuántos niños vamos a tener en la calle el próximo siglo, en qué año vamos a tener 40 millones de habitantes en la ciudad de México y todas las tragedias que se pueden proyectar.

Tengo una resistencia a este pensamiento porque entiendo que tenemos que invertirnos de energía, no para registrar la tragedia, sino para cambiar la tragedia. La gran razón porqué una parte de los políticos no quiere cambiar ese discurso es porque para los manipuladores, los carismáticos, ellos adoran la tragedia; ¿cómo van a sobrevivir sin la tragedia? He participado en muchas reuniones. Una de las reuniones más importantes fue una discusión entre América y Europa en el magnífico teatro de Odeon en París y habían representantes de mi país hablando de la tragedia, siempre sobre la tragedia y siempre colocando la ciudad como problema. Esto fue la discusión en gran parte en Estambul, eso no se puede hacer; ¿porqué la tragedia y la tragedia? Otra vez quiero decir que para cambiar es necesario intentar el cambio y no solamente registrar la tragedia, hay una frase de un gran humanista llamado René du Bos que una vez ha dicho que “tendencia no es destino”. Eso quiere decir que siempre que una sociedad detecta una tragedia no deseable, es el exacto momento del cambio.

Estambul fue quizás el momento del cambio para que los gobiernos entiendan que las ciudades no son un problema, sino que las ciudades pueden ser en su mayoría una solución para los países. En gran parte de los países el problema urbano es considerado un problema no importante. En la gran mayoría -que no es el caso de Chile- ni siquiera hay un ministerio para las ciudades y en la gran parte, la ciudad es considerada un problema de quinto escalón, como si la ciudad fuera una externalidad del problema económico. Eso no es verdad. Las ciudades son determinantes, son transformadores, y me encanta decir que las ciudades no son problemas, las ciudades pueden ser la solución de muchos países.

No se puede mejorar un país sólo con medidas económicas porque no hay medida económica que pueda sobrevivir sin que haya una voluntad nacional, y jamás tendremos una voluntad nacional si la gente no se siente respetada. Los más evidentes escenarios de respeto están en las ciudades, las ciudades responden diariamente a los escenarios de respeto y esto va a ser cada vez más importante en la vida de un país. No se conseguirá una voluntad nacional si esta voluntad no esta calcada o

inserta en el respeto y las más evidentes señales de respeto, están en el día a día de las ciudades: cuando uno tiene necesidad de transporte, cuando hay necesidad de salud, la atención al niño, al medio ambiente, la vivienda, todo eso se puede resolver mejor en la ciudad.

Nuestra sociedad está habituada a respuestas rápidas, la tarjeta de crédito nos da la mercancía en una hora, el fax envía los mensajes rápidamente, la telemática está dando respuestas cada vez más rápido, la única cosa que sigue en la edad de la piedra son los gobiernos centrales.

Yo estoy casi en un gobierno central, es un gobierno de Estado. En nuestro país los Estados tienen mucha autonomía. El único poder que tiene la posibilidad de dar una respuesta más rápida es el poder local. Es por eso que se ha dicho que el próximo siglo será el siglo de las ciudades, por la capacidad de respuesta rápida. Los países tienen que aprovechar eso, y no intentar resolver los problemas de manera centralizada. Los países que encuentren la manera más rápida de traspasar las funciones y recursos al poder local van a encontrar más rápidamente las soluciones que son importantes para configurar un pacto nacional, una voluntad nacional.

¿Qué tipos de ejemplos se pueden mostrar de una ciudad?. Me gustaría dar tres simples ejemplos: el primero, en transporte urbano; el segundo, el medio ambiente; y el tercero, el niño de la calle; apenas para mostrar cuánto se puede avanzar en el problema de la ciudad y en la solución de los problemas nacionales.

También es importante decir que no hay mucha diferencia entre ciudades del primer mundo y ciudades del tercer mundo; tenemos problemas semejantes. La única gran diferencia para los países del tercer mundo es que aparte de los problemas normales de las ciudades, nosotros tenemos que enfrentar el problema de la migración y de la pobreza. Son tareas que crecen en relación a las ciudades del tercer mundo, pero conceptualmente, en las ciudades del primer y tercer mundo, los problemas son siempre los mismos.

Vamos a tratar el problema del transporte urbano, que es muy conocido por el caso de Curitiba, sólo para apenas mostrar cómo se puede cambiar. A comienzos de 1971, cuando yo era alcalde por primera vez, había una idea que las ciudades que no tuvieran metro no podrían sobrevivir, no podrían resolver su problema de transporte colectivo. Nosotros no teníamos recursos para hacer un metro. Era una ciudad de 700 mil habitantes; hoy Curitiba tiene un millón y medio, y en la región hay dos y medio millones de personas. Entonces teníamos que encontrar una salida con las cualidades de un sistema de transporte de masa y que pudiera ser accesible a nuestras condiciones financieras. Comenzamos a analizar un sistema de transporte que fuera rápido, que fuera confortable y que fuera un sistema que no hiciera esperar mucho rato a las personas, ¿por qué no poder intentar eso en superficie? La respuesta era que nuestras calles eran muy estrechas, y no teníamos recursos para expropiación, ¿y por qué no utilizar las calles como son, porque no combinar o intentar resolver el problema con lo que tenemos?. Porque intentar esperar resolver el transporte el año 2020 significa sacrificar a toda la población y la gran parte de la solución del año 2020 está ahora; ¿si no conseguimos montar un sistema ahora, cómo lo vamos a hacer el 2020? Comenzamos un sistema en superficie, porque no teníamos otra posibilidad. Comenzamos el sistema con 25.000 pasajeros por día trabajando con un equipo de arquitectos e ingenieros, economistas y administradores muy jóvenes.

Yo tenía en esa época, hace mucho tiempo, 33 años. Todo el equipo era muy joven y continuamos jóvenes por más de 25 años. Porque ser jóvenes es intentar hacer las cosas, tener entusiasmo, amar a la ciudad. Queríamos hacer cambios como aquí lo está haciendo Ravinet. Queremos hacer, tener la voluntad de hacer. El sistema fue perfeccionándose cada año, cada año una línea nueva, nuevas líneas alimentadoras, nuevos terminales, tarifas sociales. Con una tarifa se puede recorrer

todo el sistema y hoy estamos transportando con el mismo sistema un millón ochocientos mil pasajeros por día, cuatro veces más pasajeros que el metro de Río de Janeiro con un costo más barato. Eso nos mostró una cosa, que cualquiera que sea la ciudad del mundo, a pesar de las dificultades, se puede introducir algunas mejoras, ya que en una ciudad hoy es muy difícil tener una red completa de metro. Las ciudades que consiguieron red completa son Londres, París, Moscú, Nueva York, que hicieron su red al principio cuando era más barato trabajar el subsuelo. Hoy es muy difícil poder hacer convivir una, dos, tres líneas o cuatro o más. Eso es muy difícil. Lo que hay que hacer es metronizar un sistema de superficie, transformar el bus en un metro actuando integradamente con todos los sistemas.

Esto fue una tarea que un equipo implantó durante todo el tiempo. Probó que no era una cuestión de recursos, que el problema era más una cuestión de gestión, de voluntad política de hacer el cambio.

Otro ejemplo que me gustaría dar es el de medio ambiente. El medio nos coloca cada día los problemas del crecimiento global, de la capa de ozono y todos nos sentimos como pacientes terminales. Pero la verdad no es esa, la verdad es que se puede cambiar cada uno, no sólo los Alcaldes y políticos, sino cada ciudadano puede ser un agente de cambio. Esto nosotros lo empezamos a entender con el problema de la basura en Curitiba. Rápidamente empezamos a enseñar a los niños cómo hacer la separación y hoy el 70 % de la población hace la separación de la basura. No hay ninguna ciudad en el mundo que haya llegado a ese porcentaje. Lo importante que la población comenzó a entender cuál era la razón básica, ya que eso era la base para un sistema autosustentable. Cada familia entendió que con la separación de la basura, reciclando papel, se podía salvar árboles. En Curitiba se estaba ayudando a salvar entre 1200 y 1500 árboles por día. Si todas las ciudades brasileñas hicieran lo mismo nos podríamos ahorrar 500 bosques por día. No es solamente árboles, sino también energía. Cuánto se ha desperdiciado. La mayor fuente de energía es el desperdicio y la gente de Curitiba comenzó a entender eso y que la acción local es más importante.

Toda vez cuando veo a la gente preocupada del problema global del medio ambiente y quieren hacer alguna cosa, siempre les digo que pueden hacer por lo menos dos cosas: utilicen menos el coche y separen su basura, porque si todas las personas de todas las ciudades del mundo hicieran eso, no tendríamos estos problemas globales, o por lo menos sensiblemente disminuidos. Porque el transporte colectivo da la posibilidad, como en Curitiba, de retirar de un 20 a 25 % de los coches. O sea, cuanto menos se da importancia al coche mejor se transforma la ciudad para la gente, inclusive para el coche, porque si hay 20 o 25 % menos de coches en las calles, es más fácil. Pero hacer un transporte colectivo que tenga la atracción y calidad para satisfacer a las personas de dejar su coche, es una tarea muy difícil. Tengo que reconocer que aquí en Santiago con 34 municipalidades es una tarea más difícil, pero yo digo que poco a poco se va a obtener esto.

La gran posibilidad de avanzar con el problema de medio ambiente y avanzar con el problema del niño de la calle. Nosotros teníamos los datos trágicos del niño de la calle. Empezamos una acción en Curitiba y hoy tenemos 230 guarderías, un 15 % mantenidos con la municipalidad. Con los sistemas de guarderías hemos podido avanzar. Avanzamos con la idea de las escuelas informales, que procura retirar a los niños de la calle y salvar a los niños que ya habían abandonado la escuela. Después los buses reciclados se transformaron en escuelas de iniciación del oficio. Todo ese sistema ha obtenido un gran avance en relación al problema del niño en la calle y hoy, yo puedo decir con mucha satisfacción, que este problema en la región de Curitiba es muy pequeño en relación con las otras ciudades brasileñas. Quisiera dar un dato importante del Estado de Paraná, empezamos un

programa llamado de la “Calle para la Escuela” o sea posibilitar que los niños de la calle, que por razones económicas las familias los mandan a la calle para mendigar, fueran a la escuela. La idea fue encontrar una compensación económica para las familias que consiste en una canasta básica de comida para todas las familias que lleguen a un acuerdo: mientras los niños estén en la escuela, las familias tendrán asegurada una canasta básica de comida. Nosotros tenemos 399 municipalidades en el Estado de Paraná, hoy 171 municipalidades están incluidas en el programa. Las escuelas y los profesores tienen que recibir a estos niños, tienen que tener más paciencia de atender mejor a estos niños. Puedo decir con mucho orgullo que ya 30.000 niños dejaron la calle y hoy están en la escuela, o sea, si la sociedad lo quiere no vamos a tener el problema de estos niños. Eso se empieza por la ciudad, por la municipalidad.

Entonces los problemas de transporte urbano, del medio ambiente y del niño de la calle se pueden resolver de manera mucho más efectiva con el poder local. Yo quiero esclarecer un punto: Curitiba no es un paraíso; Curitiba tiene todos los problemas que las ciudades brasileñas tienen, que todas las regiones metropolitanas tienen, pero; ¿cuál es la diferencia? La diferencia está en el respeto, esto significa respeto al ciudadano. Cuando el ciudadano se siente respetado, asume una corresponsabilidad para con su ciudad y con su país. Este punto es el que me gustaría resaltar porque para resolver un problema de una ciudad, primero es necesario una visión estratégica, porque no se hace cambio sin una visión estratégica. En mi opinión la visión estratégica se da con un balance diario de necesidades y potencialidades. Si una ciudad se ocupa solamente de las necesidades vamos siempre a estar corriendo tras el problema, no habrá cambios. Pero si una ciudad se ocupa solamente de las potencialidades, un gran número de personas se va a ir del pueblo. Entonces cuando no hay recursos, y nunca hay recursos, en cualquier ciudad del mundo la solución es encontrar una ecuación de corresponsabilidad. Para todos los Alcaldes que empezaron en Brasil recién hace cuestión de unos 4 ó 5 meses yo les he dicho que no se preocupen tanto de la falta de recursos, porque no hay problema urbano que no se pueda resolver con una ecuación de corresponsabilidad. Por ejemplo, en transporte urbano, nosotros teníamos que invertir 300 millones de dólares en la flota y no los teníamos, y la ecuación se organizó de la siguiente forma: la ciudad gerencia el sistema, define cuál es la calidad, cuál es la frecuencia del sistema y principalmente cuál es la tarifa; los privados operan los vehículos, buses simples, articulados o biarticulados; y nosotros pagamos por kilómetro recorrido. El equilibrio es la tarifa. Si la tarifa es muy alta, es inaccesible al poder adquisitivo, si es muy baja, no vamos a tener calidad en el sistema. Eso es lo que yo llamo ecuación de corresponsabilidad.

La misma cosa en la basura; ¿cómo encontramos la solución a este problema?. Haciendo transformarse cada casa en una oficina de separación de basura. Bueno, en todo problema es posible encontrar una solución de corresponsabilidad. Por ejemplo, ahora en el Estado de Paraná nosotros no tenemos los recursos para hacer todo el cambio de infraestructura, ¿cuál fue la ecuación de corresponsabilidad?. El Estado se ocupa del avance social, la iniciativa privada se ocupa de la infraestructura, siempre con el poder regulador del Estado que define el interés público. Por eso avanzamos mucho en infraestructura, porque encontramos esta ecuación de corresponsabilidad.

Otra cosa importante en la ciudad, es la estructura de vida y trabajo. Porque la Ciudad no puede ser pensada sólo desde un punto de vista económico. Cuanto más se relacionen las soluciones urbanas, la renta, la edad, más humana serían las ciudades. Me encanta ver que aquí en Santiago se está ocupando el centro con la función que está faltando y que es la residencia, la vivienda. Cuando trabajábamos en Río, nuestra propuesta fue siempre hacer todas las funciones urbanas permitidas,

porque la ciudad más lógica, que menos desperdicia, es la que relaciona más, mezcla más sus funciones urbanas. Por lo tanto, la ciudad es una estructura de vida y trabajo. Esto es verdad, porque todas las veces que en los países que se separó la actividad económica de los asentamientos humanos hubo la tragedia. No se puede separar la actividad económica sin pensar cómo vas a organizar los asentamientos humanos, en todas las ciudades que no se preocupan al mismo tiempo de esto están favoreciendo a tener problemas en el futuro.

Yo quería también decir que me preguntaron una vez si yo podía decir, en dos palabras, qué es importante definir en la ciudad. Primero, tener una visión estratégica; segundo, garantías y accesibilidad a todos, al mayor número posible de ciudadanos; tercero, encontrar una ecuación de corresponsabilidad; más sobre todo, encontrar la manera de transformar la ciudad en una estructura de vida y trabajo, o sea, para dónde va la ciudad. Durante 30 años visité muchas ciudades, muchas estructuras de planeamiento de ciudades del mundo, algunos muy sofisticados. Yo hacía dos preguntas y no me sabían responder; ¿hacia dónde va la ciudad? y ¿de qué vive la gente?, muchas veces yo tenía la respuesta de un taxista, que decía la ciudad está creciendo por ahí y la gente vive en esto y de esto. Encontrar la respuesta por lo menos a estas dos preguntas para que la ciudad sea cada vez más una estructura de vida y trabajo juntos, es muy importante.

Muchas veces las personas me preguntan ¿y al final Curitiba no tenía recursos? Es verdad, Curitiba no era una ciudad que pertenecía a un Estado económicamente fuerte. En aquella época no era, hoy es. ¿Cuál es el secreto de Curitiba?, y yo digo que el primer secreto es simplicidad, no tener miedo de hacer soluciones simples porque en el mundo entero se implantó una idea de que las ciudades son muy complejas. Hay otra cosa, el problema de una ciudad no es un problema vial de los especialistas de tráfico, ingenieros de tráfico. Si hay aquí un ingeniero de tráfico, que me disculpe porque yo creo que debíamos expulsar los ingenieros de tráfico. No es porque no sean competentes, no es esto, sino porque la ciudad es una concepción de ciudad, no una consecuencia del tráfico. La solución de transporte de Curitiba toda fue hecha por gente que no es experta. Una vez el Director de Planificación del metro de París visitando Curitiba dijo, ¿sabe por qué el sistema no fue hecho por expertos? porque si hubiera sido hecho por expertos (el plan), llegarían a la conclusión de que no es viable. No quiero exagerar pero quiero decir que la concepción de la ciudad es importante, pero más importante es empezar a no querer tener todas las respuestas, porque nosotros tenemos una influencia muy grande de la metodología europea, de la metodología de países que no tienen rápido crecimiento. No es errada la metodología porque en ciudades inglesas o francesas no va haber mucho cambio, entonces proyectar la situación existente es lógico, pero intentar de proyectar la situación existente en Sao Paulo es proyectar la tragedia.

Nosotros tenemos la posibilidad de hacer el cambio. La gran ventaja que existe en trabajar la ciudad es siempre como dar un tiro y que se pueda controlar la trayectoria. El dar el tiro es empezar y luego acompañar la trayectoria, porque yo he observado en muchos países y en muchas ciudades americanas y europeas un miedo de no arriesgar. Esas ciudades están perdiendo la creatividad porque quieren todas las respuestas antes, y no se puede tener todas las respuestas antes.

Podríamos escribir un tratado de cómo nadar o cómo manejar un coche, pero vamos a tratar de no escribir un tratado antes de empezar. Ese es uno de los secretos de Curitiba. El otro es, si se empieza, la posibilidad de sinergia es muy grande: la solución de transporte ayuda a la solución de la vivienda, la vivienda ayuda a la solución del problema cultural, la solución de la recuperación histórica de la ciudad ayuda al problema de identidad, al problema de sentimiento de orgullo del

ciudadano con su ciudad, hay toda una sinergia. Resolver una ciudad es resolver un sueño colectivo. Cambiar una ciudad es cambiar un sueño colectivo. La verdad es que es tan difícil resolver un sueño individual, tantas son las diferencias entre las necesidades de uno, ambiciones de otro, ¿cómo será un sueño colectivo?. Para intentar resolver un sueño colectivo tenemos que encontrar una causa compartida, si la ciudad no se transforma en una causa compartida no se va a cambiar.

Yo quería cerrar esta parte sobre la ciudad de Curitiba y decir que una vez, en un debate, me preguntaron cómo hacer para producir cambios. Era gente de todo el mundo, de diferentes sistemas de gobierno. Entonces, ¿cómo hacer para decir lo que hacer? pero yo dije aquel día que me permitieran pensar en voz alta: hacer acontecer es presentar un escenario, una idea, un proyecto, una propuesta que todos o la gran mayoría entienda como deseable y todos juntos ayuden al propósito. Esto es fundamental en la vida de una ciudad para que las ciudades se transformen en un sueño colectivo. Yo tengo la certeza que aquí en esta platea con participantes de tan gran nivel, estamos frente a personas que son capaces de provocar el cambio como una causa compartida como un sueño colectivo. Muchas gracias.

DOCUMENTO B

CIUDADES MEDIANAS Y ASPECTOS DE LA SUSTENTABILIDAD URBANA EN LA REGIÓN ANDINA

(Cristoph Stadel, En: Revista Espacio y Desarrollo, Pontificia Universidad Católica del Perú, N°12, 2000, págs. 25-44)

Resumen

Considerando la creciente importancia y las altas tasas de crecimiento de muchas ciudades medianas en América Latina, el enfoque de la investigación sobre aspectos de sustentabilidad en ciudades no primarias resulta ser de suma importancia. En los últimos dos años un grupo de investigadores de América Latina y Europa ha estudiado dentro de marco de dos proyectos de investigación de la Unión Europea (programa ALFA) padrones de crecimiento y opciones para una sustentabilidad urbana de un número selecto de ciudades en países andinos.

El objetivo de este artículo es presentar una introducción tanto al papel como a las posibilidades y limitaciones de ciudades medianas, así como discutir el concepto de un desarrollo sustentable en los Andes tropicales y proponer un marco conceptual para el estudio de la sustentabilidad urbana en América Latina. Resumido en un cuadro se establecen las condiciones básicas para la sustentabilidad urbana, sus mayores objetivos, así como un número de estrategias específicas para su implementación.

Dado que las ciudades están estrechamente ligadas a su respectivo hinterland un modelo conceptual resume los diferentes factores y parámetros espaciales de una región sustentable, así como sus relaciones con unidades espaciales mayores.

Un segundo modelo conceptual se refiere a las dimensiones temporales y espaciales de la sustentabilidad urbana y a su importancia para el medio ambiente natural, la economía, el individuo y la sociedad.

Finalmente se presentan, en forma de un modelo, las diferentes etapas necesarias para lograr la sustentabilidad urbana junto con los cinco aspectos más importantes: sustentabilidad ecológica, cultural, económica, social y política.

Introducción

No es posible ignorar el impacto de las ciudades latinoamericanas sobre el ambiente natural y humano y sobre la existencia de las poblaciones urbanas y rurales. Dentro de un contexto regional, nacional e internacional, las ciudades tienen un papel complejo y fundamentalmente ambivalente.

En la discusión de los problemas que atañen a la sustentabilidad urbana en el contexto espacial de la América Latina es imprescindible tener en cuenta que en la mayoría de los países un 70 % de la población está concentrada en las zonas urbanas y que las ciudades afectan una proporción de la población considerablemente elevada. Por todo aquello nos preguntamos cómo las zonas urbanas podrían tener un papel constructivo para mejorar la existencia de las poblaciones latinoamericanas y para proteger y restaurar la calidad medio-ambiental. Como las ciudades no metropolitanas en la América Latina ganan rápidamente en importancia en el sistema de poblaciones debido al crecimiento rápido y a su rol funcional más amplio, es necesario, dentro del marco regional, nacional e internacional, que los círculos académicos y profesionales tomen en serio los aspectos de crecimiento urbano, de la sustentabilidad y del desarrollo.

Particularmente es necesario determinar si estos centros no metropolitanos -con un cierto retraso temporal y de intensidad- están siguiendo el modelo de las ciudades metropolitanas o si ofrecen alternativas de crecimiento y desarrollo, y un potencial para un medio ambiente más sustentable y una mejor calidad de vida urbana.

Considerando la importancia y los potenciales recién reconocidos de los centros no metropolitanos, durante los dos años pasados, el autor ha conducido la coordinación del programa internacional de investigación ALFA-GEORED I y II apoyados en gran parte por la Comisión Europea. Este programa trata de los procesos de crecimiento, de las estructuras urbanas y los aspectos de la sustentabilidad urbana de ciudades medianas en los países Andinos. Participaron en una red de investigación las universidades de Austria (Salzburg e Innsbruck), de Alemania (Marburg), de España (Barcelona y Salamanca) así como instituciones de Colombia (Manizales), Ecuador (Quito), Perú (Lima) y Chile (Santiago, Valdivia, Temuco). En una serie de talleres en Lima, Manizales, Valdivia, Salzburg, e Innsbruck, los participantes se concentraron en el estudio de las ciudades de Manizales (Colombia), Cuenca (Ecuador), Cajamarca (Perú), y Valdivia, Puerto Montt, y Temuco (Chile) para examinar las dimensiones, los parámetros, los potenciales y las limitaciones de la sustentabilidad urbana.

El rol de las ciudades medianas en la América Latina

Las ciudades medianas se hacen más y más importantes en el sistema de los asentamientos humanos debido a su crecimiento rápido que está relacionado con las tendencias demográficas y urbanas. De la misma manera, el dinamismo de estos centros depende de los cambios en las estrategias utilizadas para localizar las actividades económicas en un ámbito abierto y competitivo. Ocurre que -a pesar de las ventajas que tienen los grandes mercados urbanos en relación al tamaño y la concentración de las transacciones económicas que favorecen la localización en los grandes centros, la proximidad de la mano de obra, del capital y de la tecnología- este nuevo ámbito económico abierto puede implicar que otras locaciones también pueden ser oportunas si tienen a su disposición nuevas tecnologías que faciliten los procesos de producción segmentada y descentralizada; es decir, que las ciudades se especialicen económicamente. Además, la importancia del mercado como un factor en la determinación de la distribución de los recursos económicos ha disminuido en casi

todos los países. En este contexto, la proximidad de centros donde se toman las decisiones políticas entra en el plan cuando se trata de escoger la locación apropiada para las actividades de producción. Resulta que en algunos casos las ciudades medianas ofrecen más ventajas para la localización de negocios que las capitales nacionales debido a su proximidad a los recursos de materias primarias o los productos básicos, a los corredores supranacionales o a grandes aglomeraciones metropolitanas.

Debido a su crecimiento vigoroso, algunas de las ciudades medianas están sufriendo de una deficiencia muy marcada en el área de la administración urbana, infraestructura y viviendas lo que significa que los niveles de productividad, capital y sustentabilidad medio ambiental parecen aún menos favorables que en el caso general de los grandes centros. En consideración de esta situación, se han desarrollado varias iniciativas durante esta década para fomentar un desarrollo sustentable en los centros urbanos medianos.

En un documento sobre las “Ciudades Intermedias y Calidad de Vida. Conceptos Básicos” (1995) publicado por un equipo de científicos de la Universidad de Bío-Bío, Chile, se da un número de definiciones y características de las ciudades intermedias, el más detallado por Bueno (1989):

- Interacción constante y duradera con su espacio regional, así como las aglomeraciones urbanas de jerarquía superior.
- Tamaño demográfico y funcional suficiente para poder ofrecer bienes y servicios al espacio micro-regional al cual está ligado.
- Capacidad para recibir migrantes de ciudades menores, ofreciéndoles oportunidad de trabajo y funcionando, a la vez, como puntos de interrupción del movimiento migratorio en dirección a las grandes ciudades saturadas.
- Condiciones para el establecimiento de relaciones dinámicas con el espacio rural micro-regional que las envuelve.
- Diferenciación del espacio intra-urbano con un centro funcional individualizado y una periferia dinámica envolvente.
- Surgimiento, evidentemente en menor escala, de ciertos problemas semejantes a las grandes ciudades.

Dentro de la misma publicación, comparando a los grandes centros, se da una lista de ventajas y desventajas relativas de las ciudades intermedias. Las ventajas son las siguientes:

1. Escala apropiada para la participación en los asuntos comunicatorios.
2. Mejores condiciones físicas en cuanto a su calidad de vida.
3. Una más adecuada escala humana para los recorridos diarios y distancias centro-periferia.
4. Mejor equilibrio. Presupuesto, y tiempo de viajes cotidianos.
5. Una más, fácil accesibilidad al campo como lugar de recreación.
6. Menor contaminación del aire y menor nivel de ruido.
7. Un mayor control social que se traduzca en mayor índice de seguridad personal.

En cambio figuran las siguientes desventajas:

1. Escasez de amenidades.
2. Poca diversidad económica en general. Tanto para la inversión como para el consumo.
3. La juventud tiende a emigrar a las grandes ciudades.
4. Carácter cerrado de la sociedad frente a la innovación positiva.
5. Estrechez del mercado laboral.
6. Hipersensibilidad a lo conyuntural económico.
7. Frecuente dependencia exagerada de un monocultivo o de una sola rama de la industria.
8. Menos opciones para elegir profesionales.
9. Menor movilidad social vertical.
10. Susceptibilidad al impacto de obras públicas y/o masivas.

Para el proyecto ALFA-GEORED sobre las ciudades medianas en los países Andinos, los investigadores han establecido los criterios siguientes para caracterizar y clasificar estas ciudades:

- Tamaño de la población.
- Crecimiento de la población y expansión del espacio de la zona urbana.
- Tamaño de la periferia urbana y su crecimiento demográfico y económico.
- Rol funcional como centro regional de servicios y especialización funcional.
- Rol en el transporte regional e interregional, y en el área de comunicación.
- Posición dentro la jerarquía de la red urbana regional y nacional.

Dentro del marco del Proyecto GEORED, el equipo de investigación ha formulado las hipótesis siguientes que se examinarán por la investigación empírica de los estudios de centros urbanos seleccionados:

- Ciudades medianas mantienen su identidad cultural (“patrimonio urbano”).
- Ciudades medianas se identifican por sus potenciales locales y regionales, y sus problemas específicos.
- Ciudades medianas no están tan afectadas por los fenómenos de la “superurbanización” que los grandes centros urbanos.
- Ciudades medianas tienen un buen potencial para conservar y restaurar el medio ambiente.
- Ciudades medianas tienen un buen potencial para llegar a los objetivos de la sustentabilidad urbana y para establecer los planes y estrategias necesarias para su realización.

Desarrollo sustentable en los Andes Tropicales

Desde la publicación del informe de la Comisión Brundtland “Our Common Future” (1987), el término “desarrollo sustentable” se puso de moda entre los científicos, políticos, expertos de desarrollo y aún los economistas. Como este término viene siendo usado por diferentes personas y agencias para justificar sus objetivos, programas y estrategias, existe muy poca unanimidad en su interpretación. En el Brundtland Report, la Comisión Mundial del Medio Ambiente y Desarrollo (World Commission on Environment and Development) articula una definición de “desarrollo sustentable” significando un esfuerzo para resolver los problemas corrientes de la gente de una forma que no perjudique las capacidades de las generaciones futuras para satisfacer sus necesidades por sus iniciativas propias. En esta definición se supone que los sistemas de valores sociales y culturales así como la productividad económica y el consumo se desarrollarán dentro del marco de los parámetros ecológicos, culturales y económicos sustentables. Sin embargo, esta definición universal y generalizada

ha sido la causa para una multitud de discusiones sobre las prioridades del desarrollo, por ejemplo, ¿cuáles son los sectores y grupos de la población a desarrollar? ¿cuál es el período apropiado en que se debe realizar este desarrollo? ¿el desarrollo se debe realizar por adentro o debe iniciarse por influencias de afuera? ¿ciertas iniciativas de desarrollo son deseables o no? o ¿es preferible mantener el status quo ecológico, cultural o económico?

Para los defensores del concepto de crecimiento económico continuo, el desarrollo sustentable significa la continuidad y el fomento de un progreso económico universal realizado en base a conocimientos ecológicos profundizados y una organización efectiva. Sin embargo, Barbier (1987) y muchas organizaciones no-gubernamentales identifican el desarrollo económico sustentable intrínseco con los esfuerzos para mejorar las condiciones materiales de vida de los pobres y marginalizados, trabajando en los niveles básicos.

Para Bandyopadhyay (1992:301-302) significa:

Sustainability needs to be defined in terms of the continued welfare of all. Sustainability becomes meaningless when survival is under threat. Accordingly, the nature of socio-economic transformations, unequal access to resources, and localization of growth resulting in a threat to the survival of people in the hinterlands are all factors contributing to unsustainability in some form or the other. The root of insustainability may be a better starting point than simply the meaning of sustainable development. To locate the roots of unsustainability, it will be important to listen to the South.

Otros mantienen que una integración auténtica de parámetros ecológicos en las decisiones políticas a los niveles locales, regionales, nacionales e internacionales (niveles micro o macro?) es de mayor importancia. Según Redclift (1987), el desarrollo sustentable propone satisfacer las necesidades básicas de la gente, manteniendo al mismo tiempo el crecimiento económico, conservando el capital natural, o bien alcanzando estos tres objetivos al mismo tiempo.

Escuchando las voces del Sur y considerando las condiciones locales del medio ambiente, se ha establecido el concepto de que los valores sociales y la manera de ser de las poblaciones indígenas, así como los recursos familiares considerados “como patrimonio de una generación a la otra” (Davidson y Dence 1988) forman unos elementos fundamentales para el desarrollo sustentable. Desde los años 1970, los actores profesionales del desarrollo han expresado su preocupación por las dimensiones del crecimiento económico y su distribución en relación con el mejoramiento de las condiciones sociales. Debido a estas preocupaciones se han implementado nuevos conceptos de desarrollo conocidos bajo los términos: community development (desarrollo integral de comunidades), integrated rural development (desarrollo integral rural) y basic needs perspective (perspectiva de necesidades básicas). La implementación de estas formas del desarrollo debe hacerse en la base, es decir en las comunidades locales y las instituciones democráticas e inspirarse en la filosofía de la participación directa de los beneficios del desarrollo en la identificación, el orden de prioridad y la solución de problemas. El objetivo de estas iniciativas de desarrollo fue de apartarse de la asistencia financiera a los pobres implementada de una manera “desde arriba hacia abajo” (“paternalismo”). Debido a estas formas de asistencia se ha observado una tendencia a esperar la satisfacción continua, gratuita y sin esfuerzos, de las necesidades con los bienes materiales y servicios requeridos, generando una mentalidad de dependencia pasiva de la parte de las poblaciones locales (“Clientelismo”).

En la base de las nuevas prácticas del desarrollo integral de la comunidad se encuentran los criterios como el valor de los individuos, de la familia y de la comunidad como miembros responsables y participantes de la sociedad. El propósito de estas prácticas es facilitar comunidades estables e independientes caracterizadas por una sensibilidad para las necesidades sociales y económicas en su orden de prioridades. Además, se enfoca en la importancia de la participación local y la movilización de los recursos materiales y humanos locales a todos los niveles del proceso de desarrollo. De manera creciente, se reconoce que:

Despite their poverty, poor people possess substantial resources, knowledge, and understanding of their circumstances, the will and persistence to make things better, and a capacity to organize and mount collective action.

La intención de estas estrategias es animar a las poblaciones locales y fortalecer las relaciones comunales. Las comunidades locales se ven incentivadas a participar eficientemente en los esfuerzos del desarrollo y los beneficios del mismo, y a instalar los mecanismos necesarios para asegurar la sustentabilidad del esfuerzo de desarrollo.

En general, se reconoce que el desarrollo sustentable en los Andes tropicales debe implementarse de una forma que sirva, de una parte, a mejorar las condiciones de los pobres y por otra, a proteger y restaurar un medio ambiente muy frágil. Frente a la marginalidad extensiva de las regiones andinas rurales y urbanas, el desarrollo sustentable no debe identificarse con el fomento de una explotación sin control de los recursos andinos para estimular las economías nacionales e internacionales que al mismo tiempo excluye a la mayoría de las poblaciones locales de los beneficios económicos y dejándolas con el patrimonio de un medio ambiente en degradación y unos sistemas sociales perjudicados. Es indispensable, por razones morales, sociales y económicas, que el desarrollo sustentable sea aplicado en las regiones amenazadas por su ecología y económicamente subdesarrolladas, así como en los barrios urbanos, incluyendo las poblaciones marginadas y 'silenciosas' cuya vida diaria no califica el término sustentable de ninguna manera.

Considerando que las condiciones ecológicas, las tradiciones culturales, las estructuras sociales, los recursos y el potencial económico están tan diversificados en la región andina, deben incluirse en el proceso de desarrollo consideraciones relativas a la situación del medio ambiente local, las experiencias, las necesidades y prioridades de la población indígena: todo esto apoyado, de una manera eficaz, por una base sustentable.

El concepto de la sustentabilidad urbana

En comparación con la temática del medio ambiente, de las áreas protegidas, de la agricultura y de la silvicultura, el concepto de la sustentabilidad a enfocado menos a las áreas urbanas a pesar de que "most of the creative ideas and initiatives which now focus on sustainability are also urban in origin" (Stren 1992:1)

En un modelo de los factores esenciales para un desarrollo regional y sustentable (figura 1) que se han verificado ulteriormente en la región de Cuiabá, Mato Grosso en Brasil Coy (1997) utiliza el concepto de sustentabilidad de una región aplicándolo al medio ambiente natural, el espacio económico, el espacio cultural y social, y el espacio social y político. El desarrollo regional y sustentable está afectado por factores endógenos potenciales y limitaciones, así como por ciertos procesos exógenos y estructuras establecidas por los sistemas nacionales o bien dependientes de influencias globales. En otro modelo, Coy (1997, modificado por Stadel) ilustra la dimensión temporal y espacial de la sustentabilidad urbana

(figura 2). En un tiempo quiere asegurar un medio ambiente sano y una calidad de vida decente “para las generaciones a venir”. Además involucra una dimensión retrospectiva en un esfuerzo de mantener y restaurar los valores tradicionales de la ecología urbana y proteger o revitalizar el patrimonio urbano, que son elementos esenciales para fortalecer la identidad local y el respeto en los valores de la población. En el concepto de la sustentabilidad urbana también está involucrada una dimensión espacial cuando se precisa, a varios niveles, si existe la sustentabilidad o no, desde el nivel local de las comunidades y los barrios, hasta los niveles internacionales de las redes de comunicación urbanas.

Sustentabilidad también es un concepto y un objetivo para las cuatro categorías mayores que suelen beneficiarse del desarrollo: la familia, la sociedad, el medio ambiente y la economía. Es evidente que existe una multitud de relaciones entre estas categorías. La sustentabilidad involucra los mayores elementos de la protección y restauración del medio ambiente, la sustentabilidad cultural y social, la sustentabilidad económica y la sustentabilidad política. En un modelo realizado por Stadel (1999) figuran estos elementos así como las etapas necesarias para implementar la sustentabilidad urbana (figura 3). La concientización y la capacitación, y muchas veces un cambio en las actitudes de la población urbana, así como en los actores exteriores, se consideran como requisitos indispensables para las estrategias y acciones hacia la sustentabilidad urbana. Para alcanzar este objetivo es necesario que todas las partes de la población urbana por un proceso de participación, empoderamiento y una autonomía mayor puedan desarrollar un sentido del lugar y respecto (sense of place y pride) e identificarse con su ciudad. También es necesario que las responsabilidades comunes, (shared responsibility), dirección y buen gobierno (stewardship y good governance) no sólo sean principios de las políticas y la administración urbanas, sino también una realidad aceptable e implementada por todos.

La mayoría de los autores latino-americanos sostiene que la sustentabilidad debe dirigirse primeramente hacia las necesidades y aspiraciones de los pobres en los centros urbanos, de la gente marginada y discriminada. El supuesto es que se alcanzará unas formas sociales de desarrollo más justas. De esta manera, el objetivo primordial para alcanzar la sustentabilidad para la América Latina será elevar los niveles aceptables para satisfacer las necesidades materiales y el nivel y la calidad de vida de las poblaciones actuales y las generaciones futuras. En el documento “Metodología Básica para detectar Calidad de Vida en Ciudades Intermedias” (1995) publicado por un equipo de investigadores de la Universidad del Bío-Bío en Chile, “Calidad de Vida” se define de la manera siguiente:

Calidad de Vida involucra la satisfacción de necesidades del ser humano. Sus satisfacciones tienen una perspectiva espacial y ambiental, de tal manera que para alcanzar la satisfacción de éstas, se involucra el medio físico y humano en un tiempo dado. Las necesidades de la población son por lo tanto graduales en el tiempo y en el espacio, lo que significa que para elevar el nivel de un satisfactor, requiere alcanzar otro satisfactor generándose así una cadena conducente a mejorar la Calidad de vida. Olave Farías, Bodini Cruz-Carrera y González González, (1995:13)

Según el estudio, ‘la Calidad de Vida’ involucra las siete dimensiones siguientes, exploradas mediante una gran variedad de parámetros mensurables:

- Dimensión Natural
- Dimensión Social
- Dimensión Económica
- Dimensión Recreación y Amenidades
- Dimensión Comunicaciones
- Dimensión Equipamiento Comunitario
- Dimensión Perceptiva

Debido al crecimiento explosivo de un número de ciudades latino-americanas, en muchos casos se ha llegado al límite de las capacidades para resolver los problemas ecológicos, económicos, sociales y políticos de las ciudades y su periferia, y en algunos casos este límite ha sido sobrepasado. Di Pace et. Al. (1995) hablan de cuatro “lecciones” a aprender del estudio de las ciudades latino-americanas:

First. Uncontrolled urbanization without the minimum investments required is the major cause of the degradation in human environments. Second, economic factors linked with urbanization have a devastating impact in the ecosystems that surround cities. Third, the environments where the poor live and must receive a high priority, since they ones that suffer most the effect of degradation processes that affect Latin America's cities. Finally, a series of unused or misused resources can be mobilized to face these problems-among them, the full participation of community organizations. Di Pace et. al. (1995:205)

Para la implementación de los objetivos de la sustentabilidad para todos los segmentos de la población urbana, parece imprescindible fortalecer el sistema político y administrativo y posiblemente crear un concepto nuevo para estos sistemas y gradualmente llegar a un equilibrio y a una mayor justicia en los aspectos políticos y sociales. Este proceso también debe involucrar las diferentes necesidades y aspiraciones culturales y sociales. No es posible realizar estos objetivos sin estimular las oportunidades para unas formas más efectivas de la participación también en el proceso de las decisiones de la población y las comunidades al nivel básico de los grupos de auto ayuda y las organizaciones de los barrios. Sin embargo, los objetivos y estrategias al nivel local suelen implementarse en armonía con la planificación y los programas formulados por la ciudad, o a un nivel regional, para resolver los mayores problemas del medio ambiente; y, al mismo tiempo, responder a los problemas económicos y sociales de la ciudad y sus alrededores.

En el documento “Sustainability Development of Human Settlements: Achievements and Challenges in Housing and Urban policy in Latin America and the Caribbean” (1998) publicado por las Naciones Unidas, se ha formulado un plan de acción para los asentamientos humanos, con la finalidad de lograr un desarrollo sustentable, que involucra los cinco siguientes objetivos:

- Alcanzar mayor justicia social y mejorar las condiciones de los pobres urbanos.
- Un crecimiento de la productividad de las poblaciones.
- Mejorar el medio ambiente urbano.
- Mejorar el buen gobierno y la participación.
- Realizar una mayor eficiencia en las estrategias y la implementación.

Mac Donald et. Al. (1998:9).

Conclusión

Durante las dos últimas décadas, las áreas urbanas de la América Latina han tenido un crecimiento enorme de sus poblaciones, una gran expansión de su espacio y se han transformado en el hábitat de la mayoría de las poblaciones nacionales. Durante los últimos años, también muchas ciudades medianas, por una variedad de razones, han asistido a una verdadera explosión demográfica. La cuestión fundamental es determinar si acaso estas ciudades medianas están simplemente siguiendo el modelo de desarrollo y de supra-urbanización de los grandes centros urbanos, o si acaso pueden ofrecer alternativas urbanas adecuadas para los países y regiones respectivos.

En este sentido, el concepto de la sustentabilidad, con sus múltiples dimensiones sería capaz de ofrecer a estas áreas urbanas una serie de objetivos que involucran un potencial para la protección de los ecosistemas de las regiones, la posibilidad para obtener una calidad de vida decente, individual como colectiva, para sus habitantes, y un buen gobierno urbano. Todo esto podría crear un sentido de identidad (sense of place) en la población local, respeto hacia la identidad específica de la ciudad y una actitud comunitaria de responsabilidad para la creación de un porvenir urbano común:

There is an alternative urban future, within each city, where government policies become rooted in making the best use of local skills, knowledge, culture and resources. This failure of government to support and help coordinate the actions of these people represents an enormous loss in what both government and these people can achieve. Cairncross, Hardoy y Satterthwaite (1990:236).

Figura 1: Factores determinantes hacia un desarrollo regional sustentable.

Fuente: Coy 1997 (modificado y traducido por STADEL 1999).

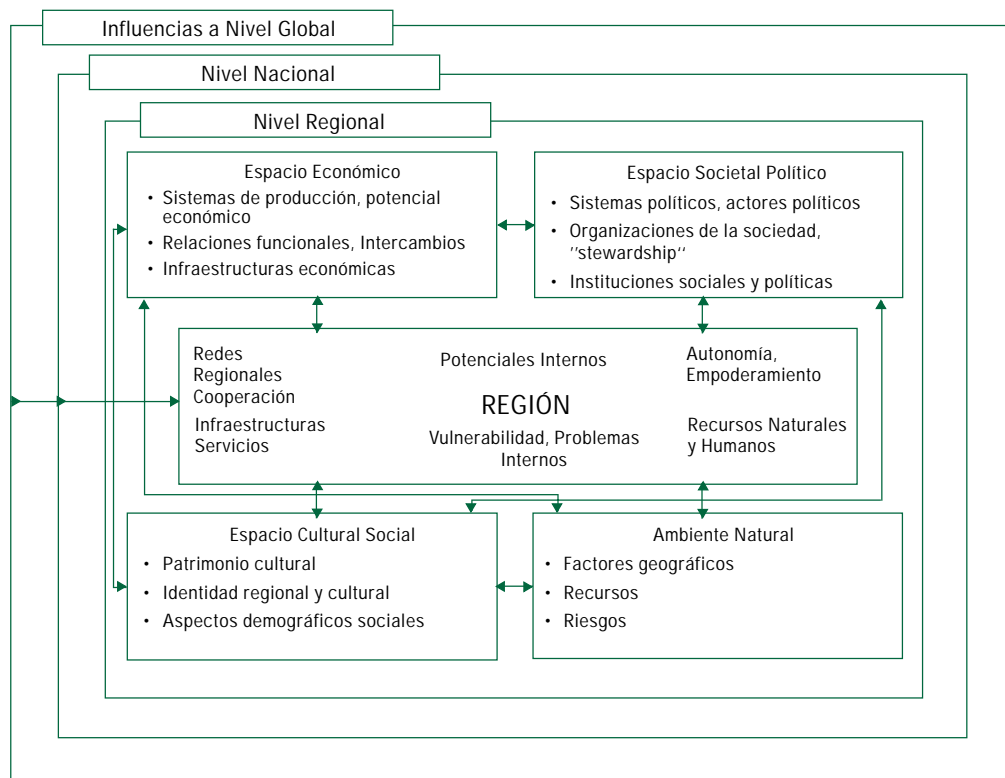


Figura 2: Dimensiones de la sustentabilidad urbana.

Fuente: Coy 1997 (modificado y traducido por STADEL 1999).

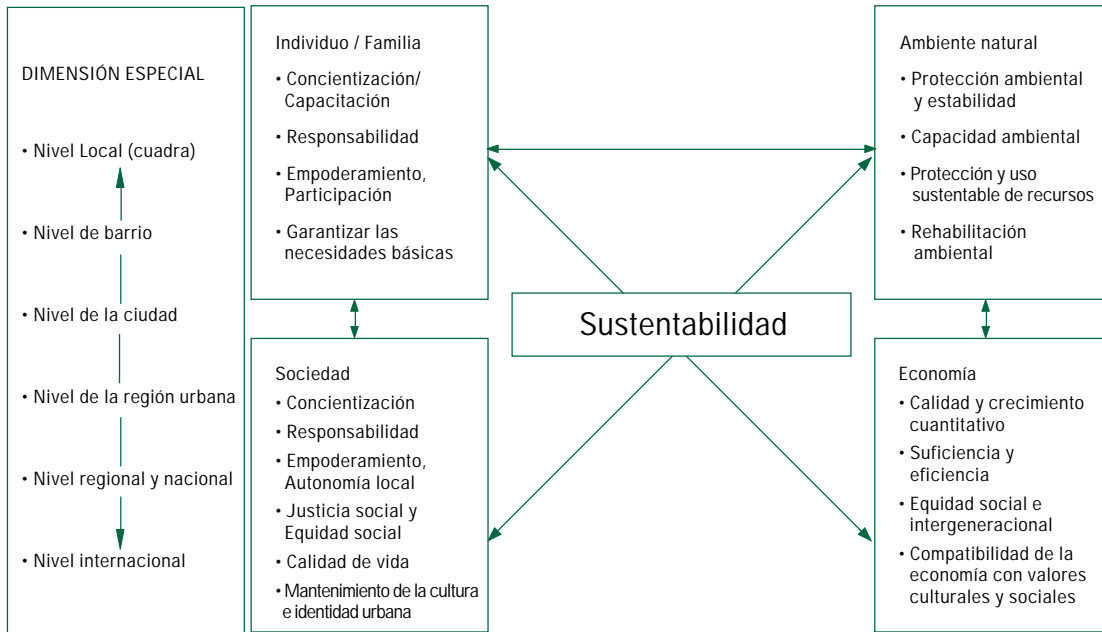
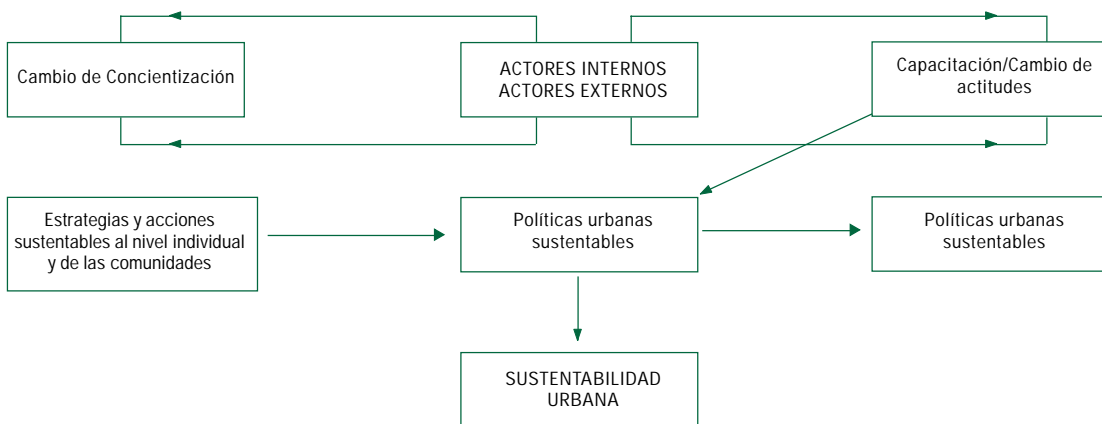


Figura 3: Etapas hacia una sustentabilidad urbana.

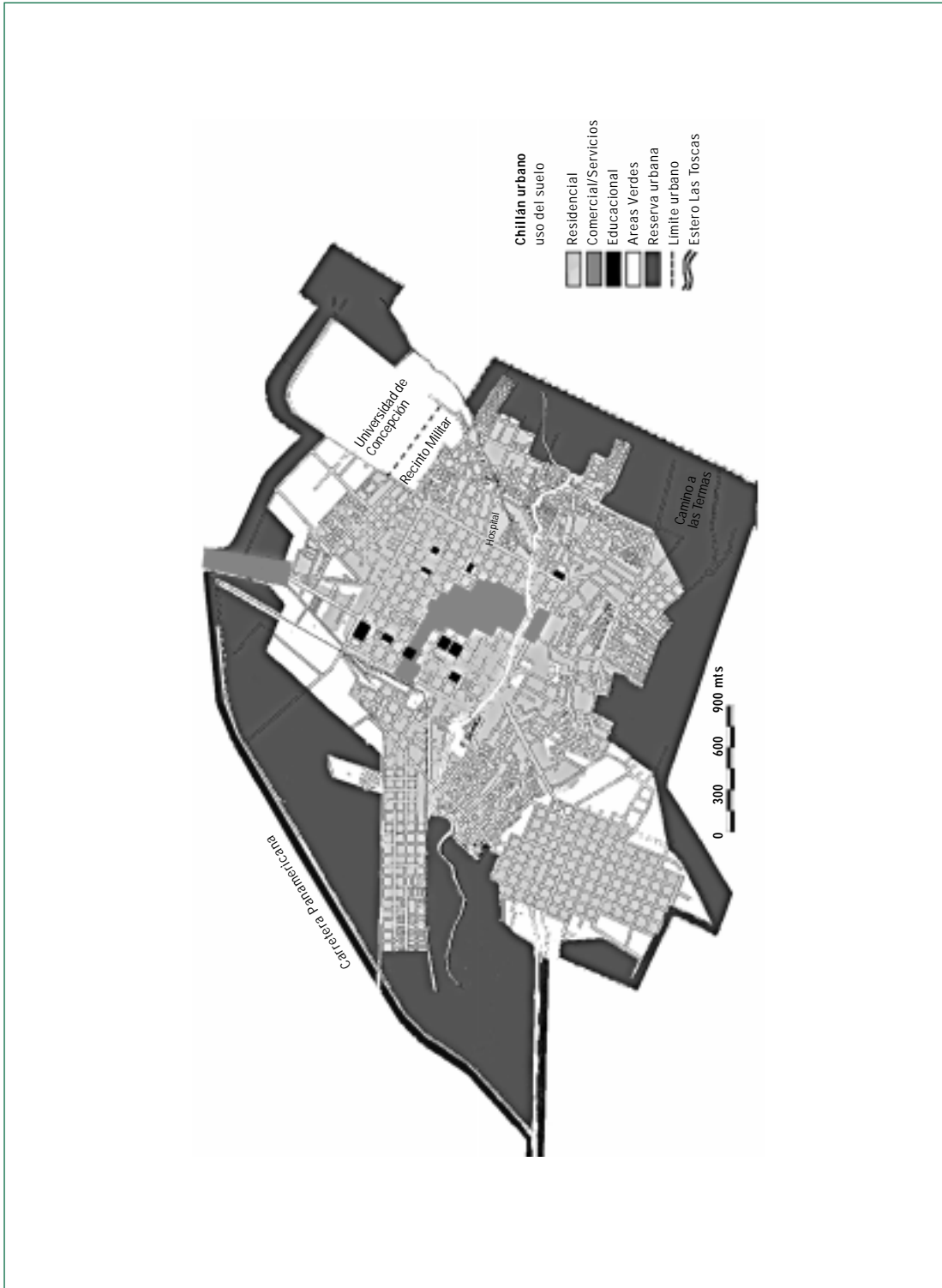
Fuente: STADEL 1999.



- Ambiente y ecología sustentable
- Tradiciones, valores culturales e identidad urbana
- Base económica y calidad de vida sustentables
- Condiciones sociales e infraestructuras sociales sustentables
- Procesos políticos estructuras políticas y manejo político sustentables

2.17 Diferenciación del suelo urbano: barrios en la ciudad de Chillán

(Material de apoyo para la actividad 3 unidad 4)



2.18 Las mujeres y los niños en la ciudad

(Material de apoyo para la actividad 4 unidad 4)

DOCUMENTO A

EL TRABAJO DE LA MUJER

(Tomado de: Borja, J. Y Castells, M. Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. Ed. Taurus, Madrid, 1997, p. 95-102)

Uno de los efectos sociales más importantes de la nueva economía informacional global es la entrada masiva de la mujer en la población económicamente activa de todos los países, tanto en situación de asalariadas como de trabajadoras autónomas. Naturalmente, la mujer ha venido desempeñando tradicionalmente trabajo socialmente productivo, tanto en las tareas de la casa y el cuidado de los niños como en el cultivo de la tierra o en la ayuda a las actividades remuneradas del hombre/cabeza de familia. Lo nuevo es que, aún manteniendo la mayoría de las actividades mencionadas, la mayoría de las mujeres en casi todos los países industrializados y una proporción que crece rápidamente en las economías urbanas de los países en vías de industrialización, se incorporan al mercado de trabajo, tal y como muestra la evolución de la tasa de actividad femenina para países seleccionados entre 1970 y 1994, así como la proporción de mujeres en la fuerza de trabajo, según los datos presentados en las tablas 1, 2 y 3.

Al añadir tareas remuneradas a las tareas domésticas, las mujeres, en todos los países, trabajan un número de horas superior al de los hombres: sobre un índice 100 de horas de trabajo masculino (pagado y no pagado), el índice femenino es de 127 para Italia, 111 para Francia, 112 para Colombia, 109 para Indonesia, 106 para Estados Unidos y 106 para Venezuela (UNDP, 1995).

Ahora bien, ¿cuál es la relación específica entre el nuevo tipo de economía y la masiva incorporación de la mujer al trabajo remunerado? Por un lado, la globalización ha penetrado las economías de todos los países, desestructurando sectores tradicionales, comercializando modelos de vida y concentrando en grandes aglomeraciones urbanas una proporción de la población que muy pronto será mayoritaria (Satterthwaite, 1995). Pero es sobre todo la necesidad creciente de fuerza de trabajo en la nueva economía informacional (desmintiendo las profecías sobre el paro estructural) la que ha requerido la movilización de la reserva de mano de obra que constituían las mujeres en todo el mundo. Ciertamente es que los cambios culturales en las mujeres de todo el mundo, en buena parte suscitados por movimientos feministas y de defensa de la mujer, han incrementado el deseo de autonomía de las mujeres, el cual, en nuestra época, pasa por un trabajo remunerado. Pero aún más importante que esta demanda de las mujeres, ha sido la oferta de trabajo por parte de empresas, administraciones y circuitos de producción y distribución. Ahora bien, ¿por qué la expansión del empleo ha tenido un cariz femenino en la nueva economía? Las interpretaciones de orden biológico, relativas al menor esfuerzo físico requerido en las economías de servicios, son pura ideología: la historia de la humanidad es la historia de agotadores trabajos agrícolas llevados a cabo por las mujeres de todo el mundo, al igual que la historia de la industrialización ha sido escrita en buena medida por las obreras de fábrica, salvo cuando sub-culturas masculinas (por ejemplo, los mineros) prohibieron a la mujer el acceso a la producción directa. No es la fuerza física ni la habilidad de sus manos, ni su facilidad para sonreír lo que ha determinado la condición laboral de la mujer. Lo que la ha convertido en un trabajador altamente deseable en la nueva economía informacional global es la posibilidad de prestar un servicio equivalente por menor salario y en condiciones laborales mucho más precarias que las de sus compañeros masculinos. Y ello, por una única razón: la discriminación existente en la sociedad, reproducida en las leyes y mantenida en los sindicatos de trabajadores de muchos países. Así, la tabla 4 indica las diferencias medias de salario de las mujeres con respecto a los hombres a mediados de la década de los noventa.

TABLA 1: Relación de la actividad económica de las mujeres, países seleccionados (Índice: hombres = 100)

País	1970	1994
Canadá	47	63
EE:UU	53	65
Francia	53	64
España	22	31
Italia	37	44
Reino Unido	51	60
Japón	60	64
Argentina	33	38
Brasil	27	38
Chile	27	39
México	21	37
Corea del Sur	47	52
Singapur	36	58
Malaisia	45	55
China	74	81
Botswana	61	49
Sudáfrica	47	54
Namibia	28	30
Zimbabwe	56	49
Kenia	70	62
Zaire	65	52
Estados Árabes	12	21
Este asiático	73	80
América Latina y Caribe	27	37
Sur de Asia	35	35
Sudeste asiático y pacífico	57	56
África subsahariana	65	58
Países menos desarrollados	63	57

Fuente: Vickers, 1991.

TABLA 2: Porcentaje de mujeres como mano de obra

Región	Porcentaje
América del Norte	38 %
América Latina	24 %
Europa occidental	34 %
Asia	34 %
África	32 %
Oceanía	33 %

Fuente: Vickers, 1991

TABLA 3: Índice de actividad económica de las mujeres, 1994
(porcentaje de mujeres en trabajo remunerado)

Región	Porcentaje
Estados Árabes	18
Este asiático	69
América Latina y Caribe	30
Sur de Asia	29
Sudeste asiático y Pacífico	49
África subsahariana	52
Unión Europea	40
Países Nórdicos	56

Fuente: UNPD, 1995

TABLA 4: Porcentaje de salario no agrícola de las mujeres en relación al de los hombres. Países seleccionados

País	Porcentaje
Tanzania	92,0
Vietnam	91,5
Australia	90,8
Suecia	89,0
Kenia	84,7
Francia	81,0
Italia	80,0
Brasil	76,0
Alemania	75,8
Estados Unidos	75,0
México	75,0
Reino Unido	69,7
Tailandia	68,2
Suiza	67,6
Canadá	63,0
China	59,4
Corea del Sur	53,5
Bangladesh	42,0
Media	74,9

Fuente: UNPD, 1995.

Pero aún hay algo más importante que el nivel de salario: la flexibilidad del trabajo. En una economía cambiante, con constantes interacciones globales, y entre lo local y lo global, las empresas, y los mercados de trabajo, han necesitado liberarse de las trabas de la legislación social conquistadas por las luchas obreras de la sociedad industrial. El trabajo a tiempo parcial, la subcontratación, el empleo temporal y los procesos de informalización de la economía son mecanismos esenciales del nuevo modelo de producción flexible. En Japón, por ejemplo, el mantenimiento del empleo de por vida en las grandes empresas concierne fundamentalmente a los hombres, mientras que el empleo femenino (un 49 por ciento de tasa de participación de la mujer en el trabajo) ocupa un mercado de trabajo secundario, generalmente precario y a tiempo parcial que proporciona a las empresas el colchón amortiguador en tiempo de crisis (Gelb y Lief Pillay, 1994). La documentada investigación de la OIT sobre el trabajo temporal y al tiempo parcial en las economías desarrolladas muestra que en dicha forma de relación laboral (la de mayor tasa de crecimiento en este fin de siglo) es predominante femenina (Bosch et al, 1994). En los países de nueva industrialización, el papel de la joven mano de obra femenina, sometida a la doble autoridad patriarcal de la empresa y la familia, ha sido decisivo para asegurar la competitividad de las multinacionales descentralizadas a dichos países (Rosa, 1994). La tabla 3.5 muestra la predominancia de mujeres en la fuerza de trabajo de las zonas procesadoras para la expor-

tación de países seleccionados. La investigación de Beneria y Roldán (1987) sobre la contratación de mujeres en las empresas informales de México revelan las razones de dicha preferencia por parte de las empresas: los ingresos de la mujer se consideran complementarios; el trabajo temporal y a tiempo parcial aparece como norma; se considera que las mujeres tienen una actitud más sumisa, aceptan órdenes más fácilmente y tienen menor tendencia a sindicarse; además, las mujeres no se emborrachan como los hombres y tienen menor tasa de ausentismo. Sin embargo, la realidad es más compleja: al cabo de un tiempo, las mujeres reaccionan, luchan e imponen condiciones de trabajo, como muestran los trabajos de María Patricia Fernández Kelly sobre las industrias maquilladoras. Pero en la medida en que las empresas cuentan con una gran reserva de mano de obra femenina, su reclutamiento garantiza igual trabajo por menos salario y en condiciones más precarias que los hombres, hasta que, agotada una generación, se recurre a la siguiente.

En cuanto a los países en vías de desarrollo, las mujeres forman la mayor parte de la fuerza de trabajo de la economía informal urbana, la otra cara de la globalización, sector indispensable para asegura la vida de las ciudades en la mayor parte del mundo. Así, según la UNDP (1995), en Bolivia las mujeres representaban la mitad de los trabajadores del sector informal y sólo una cuarta parte del sector formal. Asimismo. En Congo y Zambia, dos tercios de los trabajadores de servicios informales son mujeres, y en Nigeria, el 94 por ciento de los vendedores callejeros. El citado estudio de Beneria y Roldán (1987) sobre Ciudad de México muestra la articulación del trabajo informal de la mujer con sectores industriales modernos, incluyendo sectores exportadores, desde la confección y el textil, al empaquetado y a la producción de accesorios electrónicos. El ajuste estructural que sacude a numerosas economías en desarrollo ha agravado las condiciones de salario y trabajo de las mujeres, al tiempo que ha incrementado su ventaja comparativa con los hombres, desde el punto de vista de las empresas, por su mayor vulnerabilidad social. Así, en México, la renta de las mujeres en comparación con los hombres bajó del 71 por ciento en 1984 al 66 por ciento en 1992. Al mismo tiempo, el empeoramiento de condiciones de vida y el recorte de los servicios sociales han hecho aún más vital el papel de la mujer, tanto en su contribución al ingreso familiar como en la gestión cotidiana de la austeridad.

Así pues, los procesos de informalización y globalización de la economía, así como las políticas de reestructuración empresarial y ajuste macroeconómico, se han basado, en buena medida, en una incorporación masiva de la mujer al trabajo remunerado, en condiciones de discriminación, así como en el mantenimiento de la función múltiple de la mujer como productora y educadora de niños, gestora del hogar y agente de organización de la vida cotidiana, más importante que nunca en las condiciones del nuevo modelo de urbanización.

DOCUMENTO B

LA CIUDAD DE LOS NIÑOS

(Tomado de: Borja, J. Y Castells, M. Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. Ed. Taurus, Madrid, 1997, p. 95-102)

Los niños son responsabilidad tanto de los hombres como de las mujeres y, en último término, de la sociedad en su conjunto, que va creando, o destruyendo, su futuro a través del cuidado de ellos. Sin embargo, la división social del trabajo en el sistema patriarcal que caracteriza nuestras sociedades, hace que la procreación, cuidado y educación de los niños, formen parte esencial de la ciudad de las mujeres tal y como existe en la actualidad. Tanto más cuanto que la niñez urbana se encuentra en estos momentos en un punto crítico.

En efecto, la incorporación masiva de la mujer al trabajo remunerado y la consiguiente limitación de su disponibilidad para el cuidado de los niños no se ha acompañado salvo excepciones, por una mayor responsabilidad de los hombres en sus deberes parentales, ni por un reconocimiento de la sociedad de la necesidad de institucionalizar el cuidado de los niños, al menos en las economías de mercado. Las economías socialistas, que necesitaron la plena movilización de la fuerza de trabajo femenina, asumieron la socialización del cuidado de los niños, manteniendo al mismo tiempo la estructura familiar. En cambio, en la medida en que los mecanismos de mercado se han extendido a todo el mundo mediante el proceso de globalización y que se ha puesto en crisis el estado de bienestar por la igualación hacia debajo de las reglas de la competencia, los sistemas de guarderías infantil, escuelas y protección de la infancia han sido sometidos a fuerte presión en el conjunto del mundo. Naturalmente, la situación es aún más crítica para los niños pobres y para los niños de las grandes ciudades de los países en desarrollo. Un importante informe de la UNICEF sobre los niños urbanos publicado en 1994 constata un panorama preocupante: “Las actuales transformaciones sociales y las condiciones existentes en el mundo están creando una población de jóvenes relativamente poco sana, descorazonada y perturbada, que están creciendo con problemas de adaptación social más severos que nunca. El deterioro social es crónico en las áreas urbanas del mundo en desarrollo. (...) Los niños urbanos tienen una probabilidad más alta ahora que en 1980 de nacer en la pobreza, de ser prematuros, de morir en su primer año de edad, de nacer con peso insuficiente, y de tener madres que no han recibido asistencia prenatal. También tienen una probabilidad más alta de tener unos padres parados o gravemente subempleados, de ver morir a sus padres o de que vayan a la cárcel, de vivir en una familia uniparental, de vivir en una vivienda deteriorada, de sufrir abusos físicos, de abandonar la escuela primaria, de no ir nunca a la escuela secundaria, y aún menos a la universidad. También tienen mayor probabilidad de trabajar en un ambiente explotador, de drogarse, de practicar la prostitución, de estar expuestos a la violencia callejera, y de sufrir conflictos armados” (Blanc, 1994, p. 2).

En Estados Unidos, desde los años sesenta, un niño de cada 5 vive en la pobreza, y la proporción sigue aumentando. La pobreza alcanza a casi la mitad de los niños negros (4,3 millones) y a un sexto de los niños blancos (8,1 millones). La mortalidad infantil en los barrios de minorías étnicas de Nueva York o Washington es igual o más alta que la de los países latinoamericanos. El número de madres solteras tienen una probabilidad de ser pobres 9 veces más alta que las mujeres jóvenes que viven solas sin niños (Blanc, 1994). Existe una relación directa entre pobreza, residencia en las áreas urbanas deterioradas de las grandes ciudades norteamericanas, abandono de la escuela, pertenencia a pandillas, uso y tráfico de drogas y violencia, incluyendo violencia armada, cada vez más frecuente entre los adolescentes.

La combinación de crisis y reestructuración económica, urbanización acelerada y desintegración familiar ha creado un fenómeno masivo de trabajo infantil en el mundo, así como de millones de niños que viven en las calles, parcialmente o a tiempo completo. Aunque estos distintos fenómenos no son equivalentes, juntos configuran un panorama de creciente infantilización de la pobreza

urbana que constituye quizás la más flagrante negación de la noción de progreso en una economía global segregante. Así, el citado estudio de la UNICEF evalúa el número de niños que viven por su cuenta en la calle de diversos países encuestados, en proporción de la muestra representativa de niños urbanos, en un 11 % en Filipinas, entre un 2 y un 16 % (según estimaciones dispares) en Brasil, en un 27 % en Nairobi, en un 10 % en México, en un 20 % en Honduras, etc. (Blanc, 1994, p. 324). Estos niños abandonan sus casas incapaces de soportar la situación de violencia y desintegración familiar, frecuentemente atraídos por amiguitos que ya están en la calle y constituyen su grupo de apoyo. Una vez en la calle, trabajan (incluyendo el ejercicio de la mendicidad), frecuentemente aprovechando las basuras y como vendedores ambulantes, casi siempre por cuenta de adultos que los emplean. Están expuestos a toda clase de abusos, físicos, sexuales, de explotación económica, e incluso, en algunos casos, a cacerías humanas, como las que han tenido lugar en Bogotá y Río. Pero el fenómeno de los niños de la calle es mucho más amplio que el de los niños abandonados o escapados de sus hogares. Hay decenas de millones en todo el mundo que, aun viviendo con sus familias de forma más o menos regular, trabajan en la calle, llevando lo esencial de sus ganancias a sus familias, mediante el desempeño de una serie de tareas. El principal impacto de su presencia en las calles es su ausencia de la escuela, con la destrucción de recursos humanos que ello representa. Así, en la India, el 60 % de los niños urbanos encuestados nunca había asistido a la escuela; en Kenia, tres cuartas partes de los encuestados estaban fuera de la escuela y la mayoría habían dejado la escuela en el nivel primario; en Filipinas, la mitad no estaban en la escuela; en Brasil, tres cuartas parte estaban en la escuela, pero muy atrasados en sus estudios (Blanc, 1994, p. 330). Algunas categorías de niños están sometidos a condiciones particularmente duras. El informe de UNICEF cita en particular tres de ellos: los niños-trabajadores domésticos, que son mantenidos por familias de ingresos medios y altos en régimen de servidumbre, viviendo en la casa y sometidos a constantes demandas de servicios de todo tipo, a cambio de su supervivencia; los hijos de los trabajadores de la construcción que siguen a sus padres de trabajo en trabajo en distintas ciudades, viviendo con ellos, frecuentemente, en el lugar de la construcción; y la prostitución. La prostitución de niños es un fenómeno masivo y creciente en muchas ciudades de los países en desarrollo y, en algunos casos, como Bangkok y Manila, está organizada como una parte de circuitos turísticos especializados en el nuevo mercado global de bienes y servicios especializados. Más generalmente, la permanencia del trabajo infantil no regulado, tanto en empresas grandes como en empresas familiares y en los servicios de la economía informal urbana, alcanza proporciones en torno a los 100 millones de puestos de trabajo, si se toma un punto medio de las distantes estimaciones, y representa una marcha atrás con respecto a la legislación social alcanzada en las luchas obreras en el periodo de la primera industrialización (OIT, 1991). Una cuantificación del fenómeno en su nivel mínimo, realizada por la OIT, aparece en la tabla siguiente:

Participación de la mano de obra de niños entre 10-14 años

Región	Porcentaje de niños	Cifras totales (miles)
Africa	22,0	16,681
América	7,9	4,723
Asia	15,3	49,287
Europa	0,3	90,0
Oceanía	6,9	148,0
Total Mundo	13,7	70,929

Fuente: Grootaert y Kanbur, 1995.

El conjunto de estas condiciones sociales en que vive la infancia urbana de buena parte del mundo se traduce en una serie de graves efectos físicos, psicológicos y sociales que resume el informe de la UNICEF.

Ahora bien, el problema principal para elaborar políticas urbanas que remedien la situación consiste en que no se puede legislar la pobreza. El trabajo de los niños urbanos es un elemento esencial en las estrategias de supervivencia de los pobres de muchas ciudades del mundo. Y la salida del hogar, el abandono de la escuela, los embarazos prematuros, la adicción a las drogas, alcohol o cola de pegar, la violencia de las pandillas son la consecuencia directa de la exposición prematura de seres aún más frágiles a la dureza cotidiana de nuestras ciudades.

Más allá de la pobreza, los niños de todas las condiciones sociales y en casi todos los contextos urbanos también ven su existencia ignorada con frecuencia en el diseño de las ciudades y en la organización de los servicios urbanos. Los estudios realizados en MIT y en Berkeley por el urbanista Michael Southworth sobre la ciudad de los niños, muestran la necesidad de autonomía de los niños en su uso de la ciudad, dentro, precisamente, de una red de protección. En ciudades en las que la movilidad se basa en el automóvil, niños y jóvenes están privados de la diversidad urbana, excepto en situaciones familiares controladas. Y los terrenos de juegos infantiles obedecen a módulos preconcebidos por burocracias y frecuentemente anticuados, sin conocimiento real de la psicología evolutiva de los niños y niñas en distintos momentos y en distintas sociedades. Cuando ciudades como Barcelona y París toman iniciativas en el desarrollo de actividades festivas callejeras o de espacios educativo-lúdicos pensados para niños, los ciudadanos sienten inmediatamente los efectos positivos de dichos servicios sobre la calidad de vida urbana en general. Un gesto simbólico fue la reapertura de Sarajevo a la vida urbana en la Navidad de 1995, protagonizada por una troupe de payasos y mimos de Barcelona que permitieron la recuperación de las sonrisas infantiles en las calles de la ciudad torturada por años de guerra.

Las ciudades han sido construidas a lo largo de la historia con escasa consideración de las necesidades específicas de los niños, y el urbanismo moderno, en general, apenas ha añadido algunos complementos simbólicos en forma de jardines urbanos y guarderías. Pero en el período reciente, la urbanización incontrolada ligada a la nueva economía global ha llevado aún más lejos la negación de la existencia urbana de los niños al forzar su inserción en el mundo productivo de los adultos en condiciones de servidumbre o al expulsarlos a la calle sin la protección necesaria para la condición infantil. En las clases medias urbanas la televisión es frecuentemente el principio cuidador de niños, en la medida en que la incorporación de la mujer al trabajo fuera del hogar no ha sido reconocida socialmente por un desarrollo paralelo de servicios urbanos para la infancia. Así la ciudad de los niños, como negación actual y como promesa futura, es uno de los retos más importantes que tienen planteados las ciudades de todo el mundo, con distintos problemas y diferentes niveles de dramatismo según los niveles de desarrollo y las condiciones familiares.

2.19 Problemas sociales en las ciudades

(Material de apoyo para la actividad 4 unidad 4)

LAS CONDICIONES DE VIDA EN ÁREAS URBANAS

(UNFPA, The State of World Population, 1996.)

Las condiciones de vida en las ciudades, sobre todo para los grupos más vulnerables, están mal documentadas o los datos son difíciles de obtener, y están subanalizados y poco utilizados. Hay una necesidad urgente de mejorar indicadores para medir la calidad de las vidas individuales.

Los problemas más serios en todos los sectores son experimentados por el urbano pobre. Es todavía difícil de evaluar la naturaleza y la seriedad de la pobreza urbana y sugerir soluciones específicas de política. Pero no es difícil concluir que es necesario otorgar más atención al problema. Mejores servicios básicos, educación y salud, con énfasis en igualdad de oportunidades para niñas y mujeres, mejorarán la ventaja competitiva del pobre urbano.

Pobreza urbana

Para todas las ventajas relativas de la vida en ciudad, la pobreza extendida ensombrece el futuro urbano. Preguntas difíciles permanecen acerca de la definición de pobreza, pero no puede ser negado que un número enorme de gente en las áreas urbanas no puede satisfacer adecuadamente sus necesidades básicas de vivienda, empleo, agua, saneamiento, salud (incluyendo la salud reproductiva) y educación. Tal pobreza puede afectar un tercio de todos los habitantes urbanos directamente, pero sus efectos indirectos son sentidos por la sociedad entera. La capacidad de alcanzar el desafío de erradicar la pobreza extrema y satisfacer las necesidades básicas definirá y, en cierta medida determinará, la viabilidad de los centros urbanos y de las economías las que ellos cada vez más dominan. Una proporción grande de los más pobres son mujeres. En conjunto, las mujeres forman un recurso de gran tamaño y de importancia crucial. Su capacidad individual para proveerse a ellas mismas y a sus familias, determinará si el potencial de aquel recurso es realizado.

Existen varias estimaciones de la proporción de poblaciones urbanas que viven en la pobreza; aunque son usadas definiciones diferentes. Una estimación global sugiere que el 27.7 % de la población urbana del mundo en desarrollo vive bajo el nivel de pobreza oficial. La variación regional es considerable: en África Sub-sahariana el 41 %; en Asia, el 23 %; en América Latina, el 26.5 %; y en el medio-oeste y al norte África, el 34.2 %. La pobreza urbana ha estado aumentando más rápido que la pobreza rural.

Según estudios nacionales más de la mitad la población de varias ciudades, en algunos de los países más pobres del mundo, viven debajo de la línea de pobreza oficial. Incluso esto puede estar subestimado: ya que las líneas oficiales de pobreza frecuentemente se ponen demasiado bajo, por debajo de niveles requeridos para satisfacer las necesidades básicas; y las definiciones basadas en el ingreso medio, por lo general no tienen en cuenta el costo mayor de vivir en ciudades. En 1990 “al menos 600 millones de habitantes urbanos en África, Asia y América Latina viven en casas y vecindades que amenazan su vida y salud, debido a la misma pobreza de las viviendas y de las condiciones de vida; y la provisión inadecuada de agua potable, y de saneamiento, drenaje, y retiro de basura, y de asistencia médica”.

Algunos individuos y familias superan la pobreza, pero otras caen a ella. El status social, incluyendo la pobreza y las posiciones cercanas a la pobreza, no es estático sino dinámico. Los relativamente pobres comparten una vulnerabilidad particular a los choques de la vida: hasta las menores enfermedades y oportunidades perdidas pueden conducir a profundizar la pobreza y a la miseria. Muchos millones de personas nunca consiguen el acceso a las habilidades, recursos u oport-

tunidades requeridas para escaparse del flagelo de la pobreza. Se conoce poco sobre la movilidad social hacia fuera de la pobreza en áreas rurales y urbanas.

Aunque la pobreza urbana tenga sus características especiales, los mismos factores estructurales son la base de la pobreza en ambas áreas urbanas y rurales.

Vivienda

Mal alojamiento con servicios pobres o inexistentes es una característica de la pobreza, siendo los "sin casa" su expresión más extrema. La interrupción social, el desastre ambiental y los efectos de la mala planificación urbana, rápidamente pueden exponer la vulnerabilidad de los pobres. El espacio libre en las áreas urbanas tiende a estar sobre tierras marginales como laderas escarpadas, barrancos y cursos de agua. Las viviendas hechas son poca protección contra el viento, la inundación o el derrumbamiento, como se mostró en dos ocasiones, muy seguidas, en 1995, cuando miles de casas pobres fueron destruidas por un huracán en el Caribe y tifones en Filipinas, y las casas mejor construidas en terrenos más seguros resultaron relativamente intactas.

La evidencia de provisión inadecuada de infraestructura a los pobres es aplastante. En un estudio de ocho megaciudades, la Organización Internacional de Trabajo estimó las poblaciones pobres entre el 12 % (Seúl) y el 84 % (El Cairo) de las poblaciones (Otras ciudades eran: Shanghai, el 20 %, Ciudad de México, 25; Río de Janeiro, 34; Bombay, 57; y Lagos, 58.) Estudios nacionales en Asia muestran los grandes porcentajes de la población urbana que viven en asentamientos pobres: Bangladesh el 47 %; India, 36; Sri-Lanka, 21; Malasia, 15; Tailandia, 15; y Indonesia, 54.

En Río de Janeiro, los residentes de la periferia tenían tres veces más probabilidades de carecer del acceso a la electricidad que los habitantes del centro de la ciudad. Las construcciones de la periferia carecían de agua potable ocho veces más que los edificios del centro; el 64 % de casas pobres en la periferia no tenían agua corriente adecuada en comparación con el 30 % de casas pobres en el distrito central. En la periferia 35 % carecía de alcantarillado y sólo el 14 % del área central. El número de profesionales de salud per cápita en la periferia era un tercio que el del centro.

Mientras muchos aspectos de la infraestructura de Río mejoraron durante los años 1980, las comparaciones mostraron desventajas grandes para las poblaciones más pobres. Hacia el final de la década, más de un tercio de los pobres residen en viviendas que carecen de agua potable, mientras sólo uno octavo del sector no-pobre carece de agua. Casi un tercio de los pobres no tienen servicio de alcantarillado comparado a menos que un décimo de los no-pobres. La mitad de los pobres viven en sectores donde no se recolecta la basura, comparado a un cuarto de los no-pobres.

Las pobres condiciones habitacionales afectan a la comunidad entera. Asentamientos atestados y mal ventilados son lugares de cría para las enfermedades infecciosas de todas las clases. El alojamiento inadecuado contribuye a la interrupción social; la violencia doméstica, el embarazo no deseado y las altas tasas de familias monoparentales son solo algunas de sus muchas consecuencias. Un nivel más alto de crimen violento y de consumo de drogas ilegales está asociado con el alojamiento pobre.

Las estimaciones de las personas sin hogar en los estados industriales del norte varían bastante. En los Estados Unidos, la gama de estimaciones va desde aproximadamente 250.000 a más de 3 millones de personas. A pesar de las redes sociales de seguridad, el europeo sin hogar es estimado de manera conservadora entre 2,5 y 5 millones de personas. Fuera de los países industrializados, las cifras son difíciles de obtener y se confunden con la naturaleza informal de muchos alojamientos: si se aplica la misma proporción que en los países industrializados los sin casa darían un número de 200 millones para el mundo menos desarrollado.

(El artículo desarrolla una serie de otros problemas de las ciudades tales como: trabajo, distribución del ingreso, violencia, acceso al poder, higiene, agua potable, salud, etc.).

2.20 Relaciones urbano rurales

(Material de apoyo para la actividad 2 unidad 5)

(Tomado de: UNCHS, The State of World cities 2000)

“URBANO VERSUS RURAL” VERSUS “URBANO PLUS RURAL”

En las últimas décadas se han observado diversas tendencias referidas a la relación urbano rural. Primero, la implementación de políticas de ajuste estructural, especialmente en África, han forzado a muchos hogares urbanos a buscar fuentes adicionales de comida e ingresos, incluyendo la agricultura urbana. Crecientemente hogares de ingresos medios y altos se involucran en actividades de agricultura urbana para complementar sus ingresos decrecientes. Segundo, la profundización de la pobreza urbana ocasionada por el ajuste estructural ha impulsado un proceso de “migración de retorno”, con personas volviendo a sus hogares rurales para sobrevivir. Tercero, las remesas urbanas al mundo rural han declinado, en tanto la capacidad de los hogares urbanos para importar comida para su propio consumo de sus parientes rurales es crecientemente dificultosa debido a los costos del transporte. Cuarto, en diversos países, grandes cantidades de trabajadores agrícolas temporales se emplean por la agro-industria, especialmente en la época de cosecha, dando origen a una diversificación de las fuentes de ingreso de los hogares urbanos más pobres. Esto, junto con la agricultura urbana está poniendo a prueba las definiciones tradicionales de “urbano” y “rural”, ya que tanto sus límites físicos como ocupacionales se están diluyendo crecientemente. Quinto, la globalización está creando nuevas formas de vinculación para los pueblos pequeños y las áreas rurales, usualmente llamadas la “metropolización de la economía mundial”. Una serie de redes horizontales y verticales entre los asentamientos están emergiendo, posibilitadas por los avances tecnológicos en la información y las comunicaciones.

ACTITUDES AMBIVALENTES

Los argumentos pro-urbanos o pro-rurales han tenido una fuerte influencia en las estrategias de desarrollo. Entre las agencias de desarrollo internacionales, por ejemplo, las inversiones en las áreas rurales o urbanas se han considerado de modo excluyente y en competencia. Con frecuencia, las inversiones en las áreas rurales han perseguido reducir la migración del campo a la ciudad, en tanto las inversiones urbanas han sido interpretadas con sesgo urbano. Mientras algunas políticas buscan reducir las tasas de migración rural-urbano, otras políticas consideran tales políticas inútiles e incluso indeseables.

Las evidencias refuerzan el último punto de vista, ya que no hay antecedentes históricos que muestren políticas exitosas en inhibir la emigración del mundo rural al urbano. La urbanización es inevitable, y las políticas nacionales deben aprender a reconocer sus implicancias, absorber sus impactos y destacar sus beneficios. La paradoja de las políticas de desarrollo rural que han intentado aminorar la migración es que usualmente han logrado lo contrario. El aumento de la productividad genera un excedente de trabajadores rurales, asimismo como el mejoramiento de la educación de la fuerza de trabajo rural, la que ahora tiene los medios y la expectativa de buscar empleo en la ciudad.

PENSAR EN SISTEMAS

En la última década se han sacado lecciones importantes para las políticas:

- a) Más que tratar lo rural y lo urbano como espacios de desarrollo diferentes y en competencia, deben ser vistos como un todo, y se deben fomentar sus vínculos. Los flujos urbano rurales más importantes son económicos y demográficos, y las respuestas políticas que se concentran en la provisión de infraestructura, han sido frecuentemente inadecuadas para resolver los problemas estructurales de ambas. En tanto las políticas diseñadas para facilitar los flujos se preocupan tanto de la provisión de infraestructura como del fomento de redes jerárquicas que vinculen a los poblados pequeños y centros de servicios rurales.
- b) En términos económicos, las áreas rurales y urbanas están relacionadas por el intercambio de productos procesados y no procesados, con ambas áreas actuando como mercados que interactúan. Estrechar estos vínculos requiere, en muchos países, descentralizar la urbanización a través de la promoción de ciudades medianas. Esto puede aumentar el acceso a los insumos agrícolas de los productos rurales y proveer al mismo tiempo la infraestructura de mercado necesaria. Las ciudades pequeñas también pueden ofrecer la infraestructura básica para incrementar la producción rural.
- c) Sin embargo, las políticas regionales aisladas no tendrán éxito en transformar la vida de los pobres, ni tampoco para erradicar las inequidades urbano-rurales. Las políticas espaciales, económicas regionales necesitan estar integradas en programas de desarrollo nacionales para disminuir la pobreza a través de diferentes estrategias sectoriales, tales como, redistribución de tierras, mejor acceso al crédito, a la salud y la educación, entre otras. Para reducir la pobreza y las inequidades, es necesario que las políticas sectoriales se dirijan a las principales causas de la pobreza, incluyendo: i) la falta de tierras y la inseguridad de la tenencia tanto rural como urbana; ii) los términos injustos del comercio entre las áreas urbanas y rurales; y, iii) la inseguridad del ingreso, generada principalmente por el desempleo y el subempleo en las áreas rurales y urbanas, y parcialmente, por la falta de diversificación de las fuentes de ingreso.
- d) Se debe otorgar mayor énfasis a los problemas relacionados con la urbanización, tales como las altas tasas de desempleo urbano, la presión por la infraestructura y los servicios urbanos, y las deficiencias laborales dentro de las áreas rurales. Sin embargo, la migración campo ciudad, frecuentemente, tiene impactos positivos, ya que los pueblos y ciudades adquieren un importante papel en la absorción del exceso de población de las regiones sobrepobladas y frágiles económicamente. Este es precisamente el papel que jugaron los pueblos y ciudades durante la Revolución Industrial europea, permitiendo la consolidación y el acercamiento de las unidades agrícolas que se encontraban fragmentadas y eran antes de esto inviables económicamente.
- e) Más aún, la urbanización no es simplemente el crecimiento de las poblaciones residentes dentro de los límites legales y administrativos de las ciudades. también implica la transformación de los modos de vida rurales y urbanos. En el siglo XX, los mejoramientos tecnológicos, inicialmente en el transporte y más recientemente en la información y en las telecomunicaciones, han permitido a las personas residentes rurales urbanizarse sin migrar a las ciudades. Al crecer su acceso a la infraestructura y servicios modernos, normalmente asociados a las áreas urbanas, se reduce su dependencia de las ciudades para satisfacer sus necesidades económicas y sociales.

- f) Es crecientemente evidente que estrechar los vínculos urbano rurales requiere esfuerzos coordinados del sector público y del privado, capacitando a todos los actores para participar en el proceso de desarrollo. Esto implica cambios fundamentales de parte del Estado, incluyendo: la ampliación del rango de actores implicados en el mejoramiento de la infraestructura, a través de la formación de relaciones con organizaciones comunitarias de base, ONGs y el sector privado; aumentando la participación a través de la descentralización del gobierno y el 'empoderamiento' de las comunidades locales; y, estableciendo una coordinación más efectiva de los actores implicados.

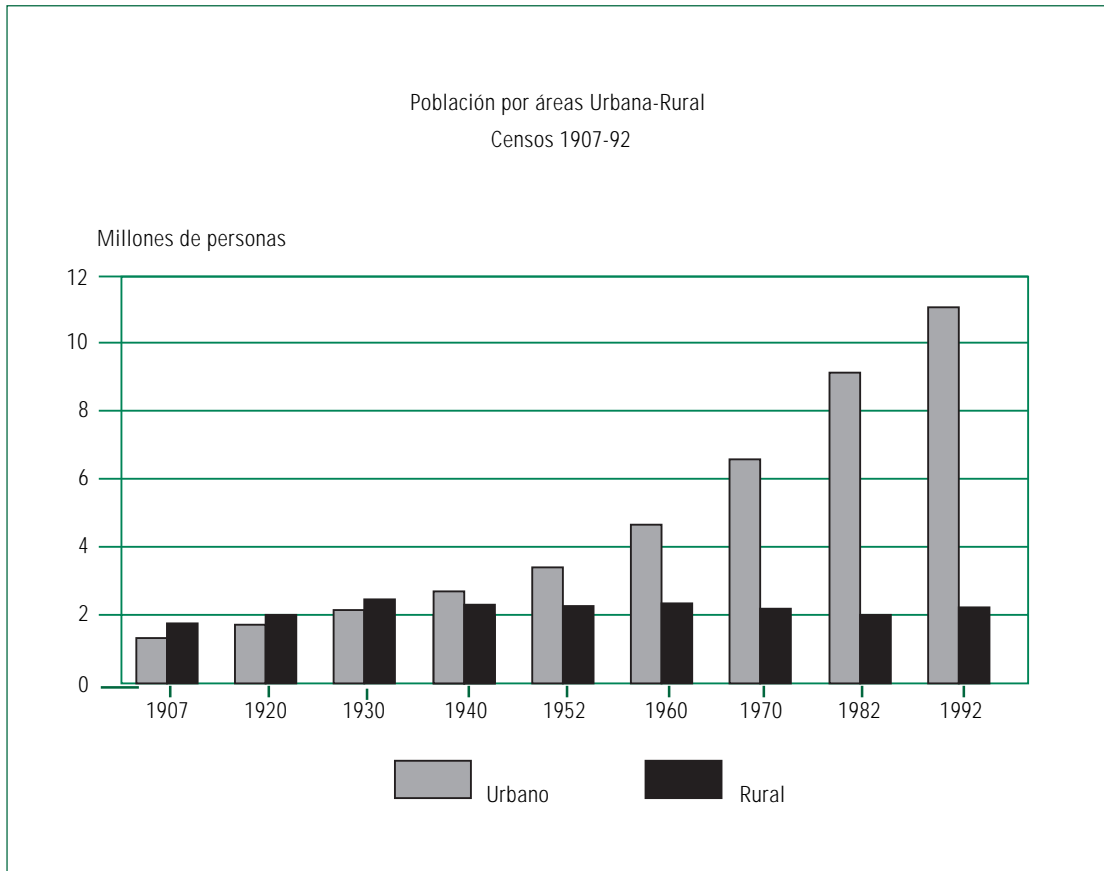
DESDE LAS JERARQUÍAS A LAS REDES

Los vínculos urbano rurales necesitan ser comprendidos en el contexto de la urbanización global creciente. El estrechamiento de las relaciones determinarán las condiciones de vida de las personas tanto en las áreas rurales como urbanas. Pueblos y ciudades están experimentando transformaciones económicas y espaciales significativas que es probable que se intensifiquen en las primeras décadas del nuevo milenio.

El impacto de la globalización en las ciudades pequeñas y aldeas es un hecho que debe ser analizado y deben formularse respuestas políticas adecuadas a ello. Está claro que se requieren políticas que fomenten las relaciones verticales y horizontales entre asentamientos en el nivel regional (intranacional), nacional e internacional, dirigidas a mejorar la competitividad de las regiones rurales y de los pueblos pequeños. Ya no es solo cuestión de cómo se integran a la economía nacional, sino de cómo se integran a la economía global además.

2.21 Evolución de la población urbana y rural en Chile

(Material de apoyo para la actividad 3 unidad 5)



2.22 La formación de Metrópolis en América Latina

(Material de apoyo para la actividad 5 unidad 5)

(Tomado de: Carrillo Estefa, Nabor. 2000. Los sistemas de América Latina en el contexto de la metropolización. Tesis para optar al grado de Magíster en Economía y Gestión Regional. Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. Universidad Austral de Chile. Valdivia).

Breve repaso histórico de la formación de las metrópolis latinoamericanas. Este repaso abarca desde el período pre-Colombino hasta el siglo XX.

1. PERÍODO PRE-COLOMBINO.

Las tres grandes culturas del período pre-Colombino (hasta el año 1500) eran la Azteca (Mesoamérica), la Maya (Centroamérica) y la Inca (América del Sur). Estas tres culturas aprendieron a modificar la estructura física del territorio y aprovechar sus potencialidades. En efecto, según Ramírez (1990), la urbanización durante ese período estuvo asociada con la presencia de recursos naturales y humanos del mismo Continente sin ninguna influencia externa. Así, se construyeron ciudades-templo de gran tamaño y jerarquía: Tenochtitlán en la cultura Azteca, 250 a 400 mil habitantes; Tikal en la Maya, 35 a 45 mil habitantes; y Cuzco en la Inca, 100 a 300 mil habitantes (Butterworth y Chance, 1981). Sin embargo, aunque queda como mera hipótesis, existe la sospecha de que entre estos grupos hubo comunicación e intercambio cultural. Esta situación se manifiesta a través de la arquitectura de sus centros ceremoniales (Hardoy, 1975).

Asimismo, tal como lo señalan Woytinsky y Woytinsky (1955), estas tres culturas construyeron caminos por los que era posible transportar pesados cargamentos y, a la vez, permitían la comunicación entre sus principales centros ceremoniales con otros sitios localizados a muchos kilómetros de distancia. A la postre, estos caminos fueron utilizados para facilitar la colonización española y lusitana.

En este contexto, Joseph Campillo de Cossio (Zavala, 1947), en su tratado *Nuevo sistema de gobierno económico para la América*, publicado en Madrid en 1887, demostraba que los nativos de estas tierras tenían notorias luces de talento y discurso y afirmaba que:

“Manifiesta esto claramente las grandes poblaciones y ciudades que construyeron, los imperios tan poderosos que fundaron, su modo arreglado de vivir baxo ciertas leyes civiles y militares, teniendo su género de culto de divinidad,- y aun ahora vemos que las artes y oficios los ejercitaban a imitación de los más hábiles europeos, con gran destreza (...).”

Tanto en Tenochtitlán como en Cuzco se encontraban asentados los poderes militares, sociales y religiosos. En ellos se presentaban ya elaborados y complejos sistemas de urbanización y concentración de actividades. Por ello, no es de extrañarse que cuando arribó Hernán Cortés a la capital azteca en 1519 le pareció tan grande como Córdoba o Castilla, las principales ciudades de la Corona Española en ese tiempo (Harris, 1975; Butterworth y Chance, 1981).

2. LA COLONIA.

Una vez que Cristóbal Colón descubrió el Nuevo Mundo en 1492, tanto España como Portugal, a través de la Bula del Papa Alejandro VI de 1493, se repartieron las rutas de colonización. Esta Bula establecía la distribución de las rutas a partir de una línea recta imaginaria formada por las Islas Azores y Cabo Verde. Esta línea cortaba longitudinalmente desde el Ártico hasta la Antártica a 370 Leguas (1776 Km.) de dichas islas. Portugal colonizaría al Este de esta línea, mientras que España al Oeste (Woytinsky y Woytinsky, 1955).

Entre 1540 y 1600 las estructuras espaciales de ocupación española y lusitana fueron introducidas en América. Estas estructuras sobrevivieron y sentaron las bases para el sistema de ciudades latinoamericano de hoy; sin embargo, en aquel tiempo, el objetivo de la ocupación espacial era establecer rutas marítimas y terrestres con fines comerciales y militares que permitieran unir a las colonias con Europa, quedando latente la comunicación de las colonias entre sí mismas (Hardoy, 1975). En otras palabras, la urbanización que se verificó durante ese tiempo en la Región estuvo en función de las necesidades de las potencias coloniales.

Retomando los conceptos de Ramírez (1990):

“Las ciudades estaban directamente unidas con las metrópolis a las cuales servían de intermediarias sin casi tener relaciones con el territorio, a no ser por funciones muy precisas, entre esas, recursos, impuestos, justicia”.

De aquí que, como lo sugiere Maravall (Véliz, 1984):

“Las Indias fueron creadas desde la metrópoli europea como estructura centralizada por mentes políticas que contemplaban el Renacimiento desde Madrid, la capital imperial, llena de confianza tras grandes victorias militares y gobernada por un aparato de Estado burocrático y proyectado esmeradamente para impedir cualquier tipo de usurpaciones del poder central”.

Al respecto, como lo señalan Báhr y Mertins (1993), las ciudades que fundaron los españoles, y que posteriormente se transformarían en capitales y en metrópolis de los países latinoamericanos, cumplían funciones militares, políticas y religiosas: Ciudad de México fundada en 1524, Lima en 1535, Bogotá en 1538, Santiago en 1541 y Buenos Aires en 1580. Por su parte, las ciudades fundadas por los portugueses tenían el objetivo de servir como puertos comerciales y bases para la navegación: Sao Paulo en 1554 y Río de Janeiro en 1555.

Aunque la colonización lusitana, como lo señala Harris (1975), se llevó a cabo de forma distinta que la española -ya que se implantó un sistema de grandes propiedades de tierras donde no regía el control central y, como lo señala Landes (1998), los portugueses tenían el propósito de comerciar más que conquistar- en ambos tipos de colonización las ciudades principales se convirtieron en centros de organización y control. En este sentido, es distintivo que Buenos Aires, Río de Janeiro, Sao Paulo y el conglomerado Lima-Callao son ciudades fundadas sobre la costa (porteñas) y permitieron el flujo de mercancías de personas y de bienes entre el Nuevo y el Viejo Mundo, mientras que Ciudad de México, Bogotá y Santiago en aquel tiempo tenían el propósito de servir como bodegas y sitios de paso.

Es hasta 1573 que Felipe II, a través de las Ordenanzas de Descubrimiento y Población, reguló la fundación y el asentamiento humano de las ciudades coloniales en el Nuevo Mundo. A pesar de ello, a lo largo del tiempo los historiadores urbanos se han cuestionado si los colonizadores, antes de la promulgación de estas Ordenanzas, traían o no un plan para la ocupación territorial de la Amerindia (Butterworth y Chance, 1981; Hardoy, 1975; Harris, 1975; Morse, 1975; Ramírez, 1990; Schutz, 1996).

Como sea que haya ocurrido esa ocupación territorial, las perspectivas de colonización española se truncaron en 1588, una vez que la armada inglesa venció a la española. A partir de ese hecho, España tuvo que compartir el Norte del Continente con Gran Bretaña y con Francia.

3. LA INDEPENDENCIA Y LAS REPÚBLICAS.

Después de la dominación europea, Latinoamérica tuvo un rápido crecimiento poblacional, al pasar de los 10 millones de habitantes en el año de las guerras de independencia a 22 millones de habitantes para mediados del siglo XIX. En la Tabla 1 se presentan los cambios que se verificaron en México, Argentina y Brasil.

TABLA 1. Dinámica de la población para México, Brasil y Argentina entre 1790 y 1880

	Circa 1790 (miles)	Circa 1880 (miles)	Incremento porcentual
México	5 000	9 000	80
Argentina	300	1 700	467
Brasil	2 000	8 000	300

Fuente: Elaboración propia sobre la base de Harris (1975).

Una situación similar se observó al interior de sus ciudades principales (ver Tabla 2). Aunque los incrementos porcentuales en estas ciudades fueron mucho menores en comparación con las cifras de sus respectivos países, su número de habitantes, cuando menos para la Ciudad de México, a finales del siglo XVIII, se aproximó al de las grandes ciudades de aquellos años: Nueva York 79 mil, Barcelona 115 mil y Milán 135 mil habitantes (Harris, 1975).

TABLA 2. Habitantes en Ciudad de México, Buenos Aires y Río de Janeiro, 1790 y 1880

	Circa 1790 (miles)	Circa 1880 (miles)	Incremento porcentual
Ciudad de México	130	250	92.30
Buenos Aires	24	178	641.66
Río de Janeiro	43	250	481.39

Fuente: Elaboración propia sobre la base de Harris (1975).

En las postrimerías del siglo XIX y principios del XX, los migrantes europeos eran atraídos por la explosión de oportunidades en Argentina, Uruguay y sur del Brasil. Cabe recordar que el comportamiento de esos migrantes obedecía a las transformaciones que se daban en Europa tales como la mecanización de las industrias y las crisis agrarias. Esta situación permitió constatar el rápido crecimiento de las ciudades más importantes del cono sur del continente, entre ellas Buenos Aires y Río de Janeiro (Box, 1998). Al final del siglo XIX, ocho países de América Latina recibieron al 95 por ciento de las migraciones totales de ultramar; mientras que México y Perú recibieron una proporción menor (UNCHS, 1993).

Un hecho muy singular, denotado por Harris (1975), es que las personas con niveles de ingresos muy altos y que, además, eran dueños de grandes extensiones de tierras agrícolas, tenían su residencia en las ciudades principales, las capitales. Esta situación consolidó el dominio económico y político de las ciudades capitales latinoamericanas a través de sistemas de transporte centrados en torno a ellas.

4. EL SIGLO XX.

A principios del siglo XX, 5 de cada 100 latinoamericanos habitaban en zonas urbanas, 61 de cada 100 en 1975 y las estimaciones para el inicio del siglo XXI indican que serán 76 de cada 100 (UN-CHS, 1996; Lattes, 1995). Sin embargo, esta dinámica no ha sido homogénea sobre el territorio (ver Tabla 3). Este hecho tiene como fundamento el modelo de desarrollo urbano latinoamericano que confiere una calidad hegemónica a las ciudades grandes -metrópolis- como centros políticos, económicos, socioculturales y administrativos (Renaud, 1981; Villa y Rodríguez, 1997; Cuervo y González, 1997; Jordán y Simioni, 1998; Borges-Méndez y Vergara, 1999).

TABLA 3. Concentración de población en las metrópolis de América Latina, 1950-1990

	Circa 1950	Circa 1960	Circa 1970	Circa 1980	Circa 1990
Número de ciudades	1	4	4	5	7
Población (millones)	5.04	21.81	32.58	49.94	72.71
Porcentaje de la población total	3.2	10.4	11.9	14.2	15.6
Porcentaje de la población urbana	7.6	21.0	20.6	21.7	21.1

Fuente: Elaboración propia sobre la base de Villa y Rodríguez (1997).

La Tabla 4 presenta la cantidad de habitantes que las metrópolis han albergado durante el periodo de 1950 a 1990.

TABLA 4. Habitantes en las metrópolis de América Latina, 1950-1990

(Millones de habitantes)	Circa 1950	Circa 1960	Circa 1970	Circa 1980	Circa 1990
Buenos Aires	4.72	6.73	8.35	9.76	10.92
Ciudad de México	3.36	5.48	9.01	14.05	15.04
Bogotá	0.64	1.68	2.89	4.12	5.23
Sao Paulo	2.56	4.79	8.11	12.58	15.19
Río de Janeiro	3.17	4.84	6.89	8.77	9.73
Lima	0.64	1.84	3.30	4.60	6.32
Santiago	1.50	2.13	2.87	3.93	4.73

Fuente: Elaboración propia sobre la base de Villa y Rodríguez (1997).

En el Mapa se localizan geográficamente las siete metrópolis de América latina en 1990: Ciudad de México (México), Bogotá (Colombia), Lima (Perú), Río de Janeiro, Sao Paulo (Brasil), Buenos Aires (Argentina) y Santiago (Chile) y, además, aquellas ciudades mayores al millón de habitantes.

Mapa: Ciudades latinoamericanas mayores al millón de habitantes en 1990



Fuente: Elaboración propia sobre la base de Villa Rodríguez (1997) y UNCHS (1996).

Es interesante señalar que Brasil (el país más grande de América Latina con 150 millones de habitantes en 1990) alberga a dos metrópolis y 12 ciudades grandes (entre 1 y 3.99 millones); por su parte, México (el segundo país más grande con 84.51 millones de habitantes) tiene una metrópoli y tres ciudades grandes; Argentina (el tercer país con 32.54 millones de habitantes) tiene una metrópoli y dos ciudades grandes; Colombia (cuarto país con 32.30 millones de habitantes) tiene una metrópoli y tres ciudades grandes; mientras que, por el otro lado, están Perú (quinto país con 21.58 millones de habitantes) y Chile (sexto país con 13.15 millones de habitantes) ambos con una única metrópoli, pero sin ciudades por arriba de un millón de habitantes.

La Tabla 5, por otra parte, presenta los cambios porcentuales en el número de habitantes de las metrópolis para el período de 1950 a 1990. Como se puede observar, Lima ha crecido en ese lapso en 880 por ciento, el cambio porcentual más elevado de las siete metrópolis de la Región; le siguen Bogotá en 708 por ciento, Sao Paulo en 493 por ciento, Ciudad de México en 347 por ciento, Santiago en 214 por ciento, Río de Janeiro en 207 por ciento y, por último, Buenos Aires en 131 por ciento.

TABLA 5. Cambios porcentuales en el número de habitantes de las metrópolis latinoamericanas, 1950-1990

	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1950-1990
Buenos Aires	42.60	23.94	16.91	11.90	131.26
Ciudad de México	62.87	64.47	55.87	7.09	347.20
Bogotá	159.89	71.90	42.53	26.86	707.90
Sao Paulo	86.86	69.46	55.05	20.73	492.83
Río de Janeiro	52.72	42.26	27.29	10.96	206.90
Lima	186.11	78.91	39.53	37.17	879.76
Santiago	41.35	34.58	37.13	20.24	213.70

Fuente: Elaboración propia.

2.23 El caso de una megalópolis: HongKong-Guangdong

(Material de apoyo para la actividad 5 unidad 5)

(Woo Edward, S.W., Urban Development, 1994. En: Borja, J, y Castells, M. Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información, Ed. Taurus, Madrid, 1997)

En la última década del segundo milenio está en proceso de constitución uno de los mayores asentamientos humanos de la historia, sobre la base de una unidad funcional espacial establecida, con discontinuidades territoriales, entre Hong Kong, Shenzhen, Cantón, los centros industriales del delta del Río de las Perlas, Macao y Zhuhai. En 1995, este asentamiento de hecho, sin nombre y sin definición administrativa (aunque incluye los principales centros urbanos de la provincia de Guangdong), se extendía sobre 50.000 km cuadrados, con una población en torno a los 50 millones de habitantes. Sus componentes son diversos, algunos de ellos grandes ciudades multimillonarias, centros internacionales como Hong Kong o nacionales como Cantón. Shenzhen es una aglomeración de servicios y manufactura crecida al amparo de su legislación como zona económica especial: inexistente en 1980, hoy cuenta con un millón y medio de habitantes. Zhuhai es una activa ciudad orientada hacia el comercio nacional e internacional. Macao es un centro de turismo, diversión, juego y negocios diversos, que prepara su transición de colonia portuguesa a la soberanía china. Y en toda la geografía del delta, pequeños pueblos se han transformado en zonas industriales esparcidas en áreas rurales en las que trabajan unos 6 millones de trabajadores llegados de toda China. Estas fábricas funcionan como subcontratistas de las empresas industriales de Hong Kong o de empresas de toda Asia con sede en Hong Kong. Espacios rurales y colinas separan entre sí las distintas unidades de la megaciudad, pero una densa red de comunicaciones le permite funcionar cotidianamente como unidad. El ferrocarril ha sido electrificado y se ha duplicado su trazado; una red de autopistas está en construcción; la comunicación marítima y fluvial por hovercraft y ferry se ha incrementado considerablemente; y los vuelos locales entre Hong Kong y Cantón funcionan como puente aéreo. Un circuito de fibra óptica está en construcción para aumentar la capacidad de telecomunicación entre los distintos centros, conectándose con el resto del mundo por medio de satélites. Sistemas celulares, ya implantados en Hong Kong, cubrirán el conjunto de este sistema urbano antes del 2000. La múltiple articulación de esta megaciudad con la economía global está asegurada. En 1995 estaban en proceso de construcción cinco nuevos aeropuertos, dos de ellos internacionales de gran capacidad: el de Lantau en Hong Kong, y el de Cantón, junto con los aeropuertos de Shenzhen, Macao y Zhuhai, con una capacidad de tráfico combinada para 150 millones por año. Asimismo, nuevos puertos marítimos de contenedores también estaban en proceso de construcción en North Lantau (Hong Kong), Yiantian (Shenzhen), Gaolan (Zhuhai) y Huangpo (Cantón), constituyendo el mayor complejo portuario del mundo en términos de capacidad de tráfico de mercancías. Zhuhai tenía también en proyecto reforzar su conexión con Hong Kong, mediante la construcción de un puente sobre el océano de más de 60 kilómetros. En la base de la formación de esta megaciudad hay dos procesos interrelacionados: la apertura de China a la economía global, utilizando su conexión especial con Hong Kong, y la estrategia competitiva de las empresas de Hong Kong utilizando la mano de obra barata y las favorables condiciones institucionales para la inversión en China, para descentralizar la mayor parte de su producción industrial en el delta del Río de las Perlas. En 1995 se habían localizado en el delta 10.000 empresas conjuntas de inversores de Hong Kong y 20.000 fábricas industriales, generalmente de tamaño medio. Los trabajadores suelen vivir en dormitorios

cercanos a las empresas, habitualmente gestionados por las autoridades municipales. Materias primas, maquinaria y tecnología, provienen de Hong Kong, mientras que los productos industriales, una vez procesados, son devueltos a Hong Kong para su exportación, aunque los nuevos puertos de Yiantian y Gaolan están destinados a diversificar los centros exportadores. Los ingenieros y directivos tienen su base en Hong Kong y Shenzhen, la infraestructura de servicios a la producción en Cantón, y la supervisión local en las mismas fábricas. Numerosos gerentes e ingenieros viajan entre una y tres veces por semana entre los distintos puntos de la red de producción. El conjunto de esta megaciudad presenta una extrema diversificación interna, tanto social como paisajística, pero mantiene una unidad como sistema económico metropolitano y como sistema de comunicaciones.

Su multinuclearidad ofrece también una acusada jerarquía, con Hong Kong como centro cosmopolita global y Cantón asumiendo su papel como sede del poder político provincial. Shenzhen utiliza sus especiales conexiones con el poder central para convertirse en el mecanismo de relación entre el resto de China y la plataforma de exportación de Hong Kong. En fin, Macao se especializa cada vez más en ser Las Vegas del sur de China, como centro de esparcimiento multifacético para este gigantesco polo dinámico de la nueva geografía global.

2.24 Las ciudades en la escena mundial

(Material de apoyo para la actividad 6 unidad 5)

(Extracto de: Borja, J. Y Castells, M. Loal y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. Ed. Taurus, Madrid, 1997. P. 317-324).

LA INTERNACIONALIZACIÓN DE LAS CIUDADES: SISTEMA URBANO, FLUJOS Y REDES.

La década de los ochenta ha generado una nueva situación en el mundo basada en nuevos equilibrios y nuevos flujos. Uno de los elementos más importantes a destacar es la creciente internacionalización de la economía, y paralelamente la internacionalización de la cultura, la información y las modas y hábitos de comportamiento. Esta internacionalización ha sido posible gracias al desarrollo y la difusión de los sistemas de comunicación que permiten una relación permanente y rápida con cualquier territorio. Teléfonos, telefax, aviones, etcétera, convierten el espacio mundial en un espacio de relación único. Pero este espacio se centra cada vez más en las áreas urbanas. Los flujos tienen un origen y un destino, y es allí donde se concentran población, actividades y poder: las ciudades. La creciente internacionalización incorpora nuevos territorios a los sistemas económicos y políticos consolidados, pero al mismo tiempo genera unos nuevos procesos de desequilibrio entre las partes del territorio que reciben esos flujos y las restantes.

La creciente internacionalización de la vida económica, política, social y cultural ha afectado también a las ciudades, principales nodulos de relación, producción e intercambio. Los procesos de globalización no se producen al margen de las ciudades, sino que éstas participan activamente en ellos, al mismo tiempo que se ven claramente afectadas. Los tradicionales sistemas urbanos basados en la jerarquía nacional -capital, centros regionales, centros comarcales- pierden su lógica al desarrollarse mecanismos de inserción de los núcleos urbanos en los sistemas mundiales de producción, comunicación e intercambio. Las ciudades se integran en sistemas urbanos que no siguen una lógica de continuidad territorial sino que se estructuran en función de unos nodulos -los centros urbanos y unos ejes -los flujos de mercancías, personas, capitales e información- entre ellos.

El territorio tiende a organizarse como espacios interconectados en red con sus puntos fuertes en los nodulos urbanos, y alejándose de la tradicional, jerarquización urbana desde la capital nacional al centro comarcal.

La necesidad de operar en un contexto internacionalizado y globalizado obliga al establecimiento de relaciones con otros centros urbanos que permitan operar en marcos más amplios. La creciente interdependencia y complementariedad entre los centros urbanos de dimensión media queda reflejada en el hecho que las relaciones ciudad-región parecen reducir su intensidad en relación a la importancia de las vinculaciones entre los distintos núcleos urbanos de una misma región o de diferentes regiones. La estructuración de redes de ciudades es una necesidad básica para completar una estructura espacial más sólida y equilibrada a nivel nacional, y conseguir centralidades arraigadas y complementarias de su entorno territorial.

La internacionalización ha llevado a un cambio de escala del marco de actuación. En este contexto, las ciudades precisan disponer de unas condiciones de producción, relación y residencia que les permitan consolidarse como atractivas y competitivas en un espacio superior al tradicional marco regional o estatal. La atracción de las ciudades se basa en una combinación de factores entre los que se incluye la cualidad de los recursos humanos y la capacidad de innovación (formación

profesional y modernización tecnológica y empresarial), la dotación infraestructural (accesibilidad, comunicaciones, suelo-industrial, espacio de oficinas, etc.), la calidad ambiental y social (localización, vivienda, clima social, cultura), etcétera.

EL NUEVO ENTORNO DE ACTUACIÓN SE CARACTERIZA POR:

1. El proceso generalizado de internacionalización de la vida en todos sus aspectos y de clara mundialización de la producción.
2. Al mismo tiempo, y a raíz de la crisis económica de los setenta, la ciudad toma un nuevo papel en el desarrollo global, convirtiéndose en uno de los actores primordiales en la recuperación económica del territorio.
3. A estos dos elementos se debe añadir la constatación de la importancia de la información como elemento clave en la toma de decisiones y en el posicionamiento a nivel internacional.
4. Por último, pero no por ello menos importante, y un poco como consecuencia de los elementos expuestos más arriba, la competencia entre territorios, y especialmente entre ciudades, se ha acrecentado enormemente en los últimos años.

La creciente internacionalización de la vida económica, política, social y cultural han sido la chispa para el desarrollo de mecanismos de cooperación entre territorios que se entremezclan con los procesos de competencia.

Las ciudades participan en la mundialización de la economía y, de la comunicación. La internacionalización conlleva un incremento de la competencia entre territorios que se desarrolla en paralelo al incremento de la cooperación entre ciudades. El binomio cooperación-competencia es uno de los elementos que marcan las relaciones en el sistema urbano mundial. La cooperación, necesaria para insertarse en un sistema internacional, tiene como objetivo último la mejora de la competitividad. Se coopera para poder competir mejor. Esto implica un juego de equilibrios en el que la cooperación se da cuando las ganancias en competitividad son superiores a las posibles pérdidas en ventajas comparativas existentes; y cuando se produce un cambio de escala de actuación que hace que la cooperación se convierta en el instrumento para consolidarse a ese nivel.

La competencia entre áreas urbanas se establece generalmente en términos de especialización o de proximidad geográfica. Las ciudades tienden a fomentar alguna de las especialidades en las que parecen tener una ventaja comparativa, y desarrollan una política de promoción exterior basada en esa especialidad. Así, ciudades como París y Francfort compiten con Londres y entre ellas para consolidarse como plaza financiera en Europa. Ciudades como Estrasburgo, Luxemburgo y Bruselas compiten para ser sede del Parlamento Europeo.

La proximidad geográfica determina otro tipo de competencia entre ciudades. Las ciudades se configuran como puntos centrales de unas áreas de influencia que cada vez son mayores. Ciudades próximas compiten para consolidarse como centros de atracción económica, cultural y política de la macro-región. Esta competencia puede transformarse en cooperación cuando las ciudades próximas se ponen de acuerdo para el desarrollo de ciertos proyectos que pueden resultar beneficiosos para el conjunto de la región. Existen algunos ejemplos de ciudades europeas que emprenden proyectos conjuntos para defender sus intereses frente a otros territorios.

La dinámica de la competencia desempeña un papel importante en la consolidación del sistema urbano mundial. La consolidación de espacios globales reforzará las fuerzas del libre mercado. Las intervenciones públicas en favor de un mayor reequilibrio para intentar una distribución multinodal del desarrollo económico van a continuar orientadas a consolidar un modelo espacial de la economía de carácter más disperso que concentrado.

La internacionalización de las ciudades tiene un claro reflejo institucional en la participación activa de los gobiernos urbanos y de los principales agentes de desarrollo en la vida internacional básicamente a través de tres mecanismos: la participación en las asociaciones de ciudades, la inserción en redes, y el desarrollo del city marketing la presencia activa en eventos internacionales.

EL DESARROLLO DE LAS REDES DE CIUDADES

A partir de 1985 las redes de ciudades han experimentado un enorme auge consolidándose en la presente década como una estrategia casi obligada de la mayoría de las ciudades grandes y medianas. Los principales objetivos de las redes de ciudades giran en torno a la necesidad de:

- Estructuración de un sistema de lobby frente a terceros.
- Consolidación de unos espacios territoriales, económicos, políticos, demográficos, etc., mínimos que permitan la generación y utilización de economías de escala y de aglomeración, así como el desarrollo de infraestructura y actividades de punta.
- La inserción en un sistema internacional que permita el acceso y utilización de un volumen creciente de información, en el intercambio de experiencias y tecnologías.
- La obtención de funciones de liderazgo.
- La inserción de las ciudades a través de las redes, en espacios de actuación superiores.
- El interés y la propuesta de algunos organismos internacionales por las redes de ciudades, regiones, empresas u otros tipos de organismos ha consolidado la utilización de las redes también como instrumento de inserción en los sistemas de financiación internacionales. En definitiva, las redes de ciudades se erigen como un instrumento y un mecanismo de promoción de los centros urbanos con su inserción en unos espacios de relación más amplios y densos.

Las redes de ciudades y regiones y han sido clasificadas de muy diversas maneras utilizando como principales criterios la esfera de cooperación -ámbito espacial de actuación-, las funciones -lobby, transferencia de tecnología y experiencias positivas, y catalizadores del desarrollo de las economías locales y la generación de la cooperación económica internacional-, el origen -redes construidas en base a relaciones informales ya existentes, redes construidas sobre intereses complementarios, por agentes externos (CEE) o por iniciativa de los propios miembros-, las características de sus miembros, etc.

FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE LAS REDES

La participación en redes es para las ciudades un aspecto de su estrategia de inserción en un entorno internacional y una estrategia de mejora de la competitividad. Ninguna ventaja o inconveniente es absoluto y válido para todas las redes o todos sus miembros. Los principales elementos positivos de las redes de ciudades son:

1. Las redes permiten a sus miembros la inserción en un sistema de relaciones superior.
2. Las redes permiten el acceso a grandes volúmenes de información.

3. Las redes se consolidan como un mecanismo de desarrollo de la política exterior, de promoción y de imagen de la ciudad.
4. Las funciones de liderazgo e imagen encuentran un magnífico aliado en la estrategia de redes.
5. Al mismo tiempo, pueden servir de estímulo para el desarrollo interno de la calidad de vida y de la competitividad.
6. En un mundo sometido a un alto ritmo de cambio, las redes permiten una cierta permanencia en el tiempo de una línea de actuación, ya que la existencia de compromisos exteriores permite superar las contingencias coyunturales.

Las redes rompen el modelo rígido de ayudas regionales y estatales para entrar en un área de reconocimiento de intereses particulares en distintos ámbitos regionales y en una identificación de las ciudades y regiones como actores activos en la construcción de un espacio internacionalizado, aceptando la lógica en red en lugar de en pirámide. A nivel territorial las redes abren una nueva forma de organización territorial que representa la fragmentación de una jerarquía basada esencialmente en las funciones urbanas (de dirección, comerciales, políticas, etc.), estableciendo nuevos criterios de organización. De esta forma, se estructuran espacios de relación y espacios regionales definidos por los núcleos urbanos que los forman y no por las delimitaciones administrativas. La superposición de redes, y por tanto de espacios de relación, añade un elemento más de complejidad a estas nuevas tendencias organizativas. La nueva organización territorial emergente se basa en flujos y está definida por actores, en este caso, las ciudades.

Las redes de ciudades se consolidan como un sistema de participación directa de las ciudades en la construcción de un mundo donde los sistemas tradicionales de regulación internacional tienden a ser incompletos.

Las redes se consolidan también como un sistema complementario de solidaridad internacional y de aplicación de políticas redistributivas -aunque funcionan escasamente en la práctica- en tanto que se producen efectos de difusión de ayudas, de best practice y de tecnologías desde los centros urbanos más dinámicos y avanzados hacia aquellos con problemas de desarrollo o crisis económicas y sociales.

Al lado de estas claras ventajas para la participación en las redes es necesario remarcar, a título de ejemplo, algunos de los problemas o dificultades que se derivan de este sistema de funcionamiento.

La gran diversidad de situaciones, tipos de organización, etcétera de las distintas calidades genera en algunas ocasiones conflictos de intereses que ponen en juego la continuidad y resultados de la cooperación entre ciudades. Las dificultades de conjunción de distintos escenarios hacen más lento el desarrollo de proyectos comunes. Este marco, de por sí lleno de contradicciones, sugiere que los principales beneficiados de las redes de ciudades son básicamente aquellos miembros más potentes y activos, hecho que puede llevar a una distorsión de las relaciones internas.

En definitiva, las redes tienen una función que desempeñar en la mejora de la competitividad de las ciudades que las forman, proveyendo un sistema de relaciones entre los principales elementos o agentes que constituyen dicho espacio. De hecho, son el instrumento más adecuado para la inserción en un sistema que globalmente, tiende a funcionar en su totalidad en forma de red.

2.25 Manifiestos sobre la ciudad ideal

(Material de apoyo para la actividad 1 unidad 6)

DOCUMENTO A

LA CARTA DE ATENAS, CIAM 3, DE 1933

(Tomado de: Gustavo Munizaga, Las ciudades y su historia: una aproximación. Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, 1997)

A. Generalidades

1. La ciudad no es, sino una parte de un conjunto económico social y político que constituye la región.
2. Yuxtapuesto a lo económico, a lo social y a lo político, valores de orden psicológico y fisiológico ligados a la persona humana, introducen en la discusión una preocupación de orden individual y colectivo.
3. Estas constantes psicológicas y biológicas sufrirán la influencia del medio (situación geográfica y topográfica, situación económica y situación política).
 - a) De la situación geográfica y topográfica, de la naturaleza de los elementos, agua y tierra, de la naturaleza del suelo, del clima.
 - b) De la situación económica: los recursos de la región, como también de los contactos naturales o artificiales con el exterior.
 - c) De la situación política: el sistema administrativo.
4. Circunstancias particulares a través de la historia han determinado los caracteres de la ciudad: defensa militar, descubrimientos científicos, administraciones sucesivas, desarrollo progresivo de las comunicaciones y de los medios de transporte (vías terrestres, vías fluviales y marítimas, ferrocarriles y vías aéreas).
5. Las razones que presiden al desarrollo de las ciudades están, pues, sometidas a cambios continuos.
6. El advenimiento de la era maquinista ha provocado inmensas perturbaciones en el comportamiento de los hombres, en su repartición sobre la tierra y en sus empresas. Movimiento irrefrenado de concentración en las ciudades a favor de las velocidades mecánicas, evolución brutal sin precedentes en la historia y que es universal. El caos ha entrado en las ciudades.

B. Estado crítico de las ciudades

I. *Habitación*

10. La población es demasiado densa en el interior del centro-histórico de las ciudades (se cuenta hasta mil, y aún mil quinientos habitantes por hectárea), como así también en algunas zonas de expansión industrial del siglo XIX.
11. En estos sectores urbanos comprimidos, las condiciones de habitación son nefastas: falta del espacio necesario atribuido a la habitación, falta de superficies verdes disponibles, falta, en fin, de mantención de los edificios (explotación-basada en la especulación). Situación agravada aun por la presencia de una población de estándar de vida muy bajo, incapaz de tomar ella misma medidas defensivas (la mortalidad que llega hasta el 2 %).

12. El crecimiento de la ciudad devora paulatinamente las áreas verdes limítrofes sobre las cuales tomaban vistas sus cinturas sucesivas. Este alejamiento siempre mayor de los elementos naturales aumenta aun el desorden en la higiene urbana.
13. Las construcciones destinadas a la habitación están repartidas sobre la superficie de la ciudad en contradicción con las necesidades de la higiene.
14. Los barrios más densos se encuentran en las zonas menos favorables (laderas mal orientadas, sectores invadidos de bruma, de gases industriales, áreas inundables, etc.).
15. Las construcciones aireadas (habitaciones de estándar superior) ocupan las zonas más favorables, al abrigo de vientos hostiles, aseguradas de vistas y de perspectivas en el paisaje; lagos, mares, montes, etc., y de un asolamiento abundante.
16. Esta repartición parcial de la habitación está sancionada por el uso y por las disposiciones edilicias consideradas como justificadas, zonificación.
17. Las construcciones que se levantan a lo largo de las vías de comunicación y alrededor de los nudos de circulación son perjudiciales a las habitación, por ruido, polvo y gases nocivos.
18. El alineamiento tradicional de las habitaciones sobre el borde de las calles no asegura el asoleamiento, sino a una parte de las viviendas.
19. La repartición de las construcciones de uso colectivo dependientes de la habitación es arbitraria.
20. Muy particularmente, las escuelas están situadas a menudo sobre las vías de circulación, y están demasiado alejadas de las habitaciones.
21. Los barrios suburbanos se han formado sin plan y sin una unión normal con la ciudad.
22. Se ha tratado de incorporarlos en el dominio administrativo.
23. No son a menudo, sino una aglomeración de casuchas, y la viabilidad indispensable es difícilmente rentable.

Hay que exigir:

24. Que los barrios de habitación ocupen en adelante los emplazamientos mejores en el espacio urbano, sacando partido de la topografía, teniendo en cuenta el clima y disponiendo del asoleamiento más favorable y de áreas verdes adecuadas.
25. Que la determinación de las zonas de habitación sea dictada por razones de higiene.
26. Que las densidades razonables sean impuestas según las formas de habitación propuestas por la naturaleza misma del terreno.
27. Que se fije un mínimo de horas de asoleamiento para cada vivienda.
28. Que sea prohibida la alineación de habitaciones a lo largo de vías de comunicación.
29. Que se tengan en cuenta los recursos técnicos modernos para construir habitaciones en altura.
30. Que colocadas a gran distancia una de otra, liberen el suelo en favor de amplias áreas verdes

II. *Esparcimiento*

31. Las áreas libres son, en general, insuficientes.
32. Cuando las áreas son de una extensión suficiente, están generalmente mal asignadas, y por este hecho son poco utilizables para la masa de los habitantes.
33. La situación excéntrica de las superficies libres no se presta al mejoramiento de las condiciones de la habitación en las zonas congestionadas de la ciudad.

34. Las escasas instalaciones deportivas, para ser ubicadas en las proximidades de los que las usaban, están, en general, equipadas y ubicadas provisionalmente sobre terrenos destinados a futuros barrios de habitación o de industria. Pobreza y traslados incesantes.
35. Los terrenos que podrían aprovecharse para esparcimiento de fin de semana, están, a menudo, mal unidos a la ciudad.

Hay que exigir:

36. Que todo el barrio de habitación disponga en adelante de la superficie verde necesaria para el desarrollo racional de los juegos y deportes de los niños, de los adolescentes y adultos.
37. Que los islotes insalubres sean demolidos y reemplazados por áreas verdes. Los barrios colindantes quedarían así saneados.
38. Que estas nuevas superficies verdes sirvan a fines claramente definidos: contener jardines infantiles, escuelas, centros juveniles, o todos los edificios de uso común, ligados íntimamente a la habitación.
39. Que las horas libres semanales se pasen en lugares favorablemente preparados: parques, campos de deportes, estadios, playas, etc.
40. Que se tengan en cuenta los elementos existentes: ríos, bosques, colinas, cerros, valles, lagos, mares, etc.

III. Trabajo

41. Los sitios de trabajo ya no están dispuestos racionalmente en el complejo urbano: industria, artesanado, negocios, administración, comercio.
42. La ligazón entre la habitación y los sitios de trabajo ha dejado de ser normal; impone recorridos desmesurados.
43. Las horas de afluencia para los transportes revelan un estado crítico.
44. Por la ausencia de cualquier programa, por el crecimiento incontrolado de las ciudades, por la ausencia de previsión, y la especulación con los terrenos, etc., la industria se instala al azar, no obedeciendo regla alguna.
45. En las ciudades, las oficinas se han concentrado en barrios de negocios. Los barrios de negocios instalados en los lugares privilegiados de la ciudad, proveídos de la más completa circulación, son rápidamente presa de la especulación. Tratándose de negocios privados la organización útil para su desarrollo natural deja que desear.

Hay que exigir:

46. Que las distancias entre los sitios de trabajo y las zonas de habitación se reduzcan al mínimo.
47. Que los sectores industriales se independicen de los sectores de habitación, separando unos de otros por zonas verdes.
48. Que las zonas industriales queden contiguas al ferrocarril, al canal y al camino.
49. Que el artesanado, íntimamente ligado a la vida urbana, de la que procede directamente, pueda ocupar los lugares netamente asignados en el interior de la ciudad.
50. Que el barrio cívico, consagrado a la administración privada o pública, quede asegurado con buenas comunicaciones con los barrios de habitación, como también con las industrias o artesanados en la ciudad o en sus proximidades.

IV. *Circulación*

51. La red actual de vías urbanas es el conjunto de ramificaciones desarrolladas en torno a las grandes vías de comunicación. Estas últimas se remontan en el tiempo, en Europa, mucho más, allá de la Edad Media, y aún a veces de la antigüedad.
52. Concebidas para recibir peatones o carruajes, ya no responden hoy a los medios de transportes mecánicos.
53. El dimensionamiento de las calles, desde luego inapropiado, se opone a la utilización de las nuevas velocidades mecánicas y al adelanto regular de la ciudad.
54. Las distancias entre las bocacalles son muy reducidas.
55. El ancho de las calles es insuficiente. Tratar de ampliar éstas es a menudo una operación onerosa y además, ineficaz.
56. Frente a las velocidades mecánicas, la red de calles aparece irracional, careciendo de exactitud, de elasticidad, de diversidad, de conformidad.
57. Los trazados de orden suntuario, persiguiendo finalidades representativas, han podido o pueden constituir torpes tropiezos para la circulación.
58. En muchos casos, la red de vías férreas ha llegado a ser, fuera de la extensión de la ciudad, un grave obstáculo para la urbanización. Encierra barrios de habitación, privándolos de contactos útiles con los elementos vitales de la ciudad.

Hay que exigir:

59. Que sean hechos análisis útiles sobre estadísticas rigurosas del conjunto de la circulación en la ciudad y en su región. Trabajo que revelará las corrientes de circulación y la calidad de sus rendimientos.
60. Que las vías de circulación sean clasificadas según su naturaleza y construidas en función de los vehículos y de su velocidad.
61. Los cruces muy solicitados serán convertidos a la circulación continua por cambios de niveles.
62. Que el peatón pueda seguir caminos distintos de los del automóvil.
63. Que las calles sean diferenciadas según sus destinos: calles de habitación, de paseo, de tránsito, vías principales.
64. Que zonas de vegetación aislen, en principio, las corrientes de gran circulación.

V. *Patrimonio histórico de las ciudades*

65. Los valores arquitectónicos deben ser conservados (edificios aislados o conjuntos urbanos).
66. Serán conservados siempre que sean la expresión de una cultura anterior y si responden a un interés general.
67. Si su conservación no involucra el sacrificio de poblaciones mantenidas en condiciones malsanas.
68. Si es posible, en su presencia perjudicial remediarlas con medidas radicales, por ejemplo, la desviación de elementos vitales de circulación; aún más el desplazamiento de centros considerados hasta ahora como inamovibles.
69. La destrucción de habitaciones insalubres alrededor de los monumentos históricos dará la ocasión para crear áreas verdes.
70. El uso de estilos del pasado, bajo pretexto de estética, en las construcciones nuevas erigidas en las zonas históricas, trae consecuencias nefastas. El mantenimiento de tales recursos o la introducción de tales iniciativas no será tolerada bajo ninguna forma.

C. Punto de doctrina

71. La mayoría de las ciudades estudiadas ofrecen en la actualidad la imagen del caos, estas ciudades no responden en ningún momento a su destino, que sería el satisfacer las necesidades primordiales biológicas y psicológicas de sus habitantes.
72. Esta situación revela desde el comienzo de la era maquinista, la suma de los intereses privados.
73. La violencia de los intereses privados provoca una desastrosa ruptura de equilibrio entre la presión de las fuerzas económicas por un lado, la debilidad del control administrativo y la impotente solidaridad social por otro.
74. A pesar de que las ciudades están en estado de transformación permanente, su desarrollo es conducido sin presión ni control y sin que se tengan en cuenta los principios del urbanismo contemporáneo, especificados por los sectores técnicos competentes.
75. La ciudad debe asegurar, en el plano espiritual y material, la libertad individual y el beneficio de la acción colectiva.
76. El dimensionamiento de todas las cosas en el dispositivo urbano no puede regirse sino por la escala humana.
77. Las bases del urbanismo son las cuatro funciones colectivas:
 - Habitar
 - Trabajar
 - Recrearse (horas libres)
 - Circular
78. Los planes determinarán la estructura de cada uno de los sectores destinados a las cuatro funciones base, y fijará su emplazamiento respectivo en el conjunto.
79. El ciclo de las funciones cotidianas: habitar, trabajar, recrearse y circular, será reglamentado por el urbanismo, en la economía del tiempo más estricto, siendo considerada la habitación como el centro mismo de las preocupaciones urbanísticas y el punto de conjunto de todas las medidas.
80. Las velocidades mecánicas nuevas han revolucionado el ambiente urbano, instaurando el peligro permanente, provocando el embotellamiento y la parálisis de las comunicaciones, comprometiendo la higiene.
81. El principio de la circulación urbana y suburbana debe ser revisado. Una clasificación de las velocidades disponibles debe ser hecha. La reforma de la zonificación, poniendo en armonía las funciones de la ciudad, creará entre estas ligazones naturales para cuya consolidación se preverá una red nacional de grandes arterias.
82. El urbanismo es una ciencia de tres dimensiones, y no de dos dimensiones. Haciendo intervenir el elemento altura es como se dará solución a las circulaciones modernas y a los esparcimientos, por el aprovechamiento de los espacios libres así creados.
83. La ciudad debe ser estudiada en el conjunto de su región de influencia. Un Plan Regional reemplazará al simple Plan Municipal. El límite de la aglomeración estará en función de su radio de acción económica.
84. La ciudad definida entonces como una unidad deberá crecer armoniosamente en cada una de sus partes, disponiendo espacios y ligazones donde puedan inscribirse en el equilibrio, las etapas de su desarrollo.

85. Es de la más urgente necesidad que cada ciudad establezca su programa (o plan urbano) promulgando las leyes que permitan su realización.
86. El programa será bosquejado sobre análisis rigurosos hechos por especialistas, y preverá las etapas en el tiempo y en el espacio. Reunirá en un acuerdo fecundo las fuentes naturales del terreno, la topografía del conjunto, los recursos económicos, las necesidades sociales, los valores espirituales.
87. Para el arquitecto, ocupado aquí en tareas de urbanismo, la herramienta de medida será la escala humana.
88. El punto de partida del urbanismo es una célula de habitación (una vivienda) y su inserción en un grupo, formando una unidad de habitación de dimensión eficaz.
89. A partir de esta unidad vivienda es como se establecerán en el espacio urbano las relaciones entre la habitación, los sitios de trabajo y las instalaciones consagradas a las horas libres.
90. Para resolver esta gran tarea es indispensable utilizar los recursos de la técnica moderna. Esta técnica por el concurso de especialistas, protegerá el arte de construir con todas las seguridades de la ciencia, y lo enriquecerá con innumerales inventos.
91. La marcha de los acontecimientos será particularmente influenciada por los factores político, sociales y económicos.
92. No es aquí donde intervendría en última instancia el arquitecto.
93. La escala de trabajos por emprender de urgencia para el acondicionamiento de las ciudades y, por otra parte, el estado infinitamente dividido de la propiedad privada, son dos realidades antagónicas.
94. La peligrosa contradicción comprobada aquí causa una de las cuestiones más peligrosas de la época, la urgencia de reglamentar, por un medio legal, la distribución de todo el suelo útil para equilibrar las necesidades vitales del individuo en plena armonía con las necesidades colectivas.
95. El interés privado será subordinado al interés colectivo.

DOCUMENTO B

LA DECLARACIÓN DE DELOS, 1955

(Tomado de: Gustavo Munizaga, Las ciudades y su historia: una aproximación. Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, 1997)

En Grecia, desde 1955, apareció un nuevo llamado civilizador y una nueva práctica de la construcción de las ciudades, la “ekística”. En el Instituto Tecnológico de Atenas, bajo la dirección del Dr. Ingeniero y Arquitecto Constantinos Doxiadis, surge una nueva alternativa urbanística. Allí se comienzan a celebrar las primeras reuniones de la nueva Sociedad Mundial de Ekística, la que anunció sus postulados en la internacionalísima e innovativa “Declaración de Delos” de 1958(166) A partir de 1960, todos estos documentos, congresos, debates y proyectos, enfocan en forma global las urgentes necesidades de nuestra civilización velozmente urbanizada, y el imperativo internacional para el estudio y para una nueva acción en estos problemas, en los gobiernos, las municipalidades y universidades del mundo, y desde las organizaciones internacionales.

En 1963, se realizó el 2º Congreso de Delos de la Sociedad Mundial Ekística, también en Grecia, que resumió en una visión anticipada y global, los urgentes problemas que concurrían en las grandes ciudades y que bajo el término “urbanología”, planificación urbana y regional, diseño urbano o ekística, actualizaron la cambiante evolución e historia de las ciudades del planeta en esta primera mitad del siglo. América Latina, Asia y África habían aparecido después de 1950 como temas aplicables al urbanismo mundial y después de 1960, como importantes regiones en desarrollo urbano, especialmente Japón y la India.

La Organización de las Naciones Unidas en varios Congresos y reuniones de trabajo abordó estos nuevos temas y se realizaron proyectos innovadores y variados en la década de los 60, 70 y 80 que perfilan los nuevos arquetipos y problemas de los asentamientos humanos(167)

Treinta y cinco años más tarde, en la Declaración de Delos de 1963(168), se formuló una importantísima descripción del futuro de la ciudad y de la acción que se requiere para su desarrollo.

Al revisar hoy este documento, se reconoce la previsión que tuvo esa generación interdisciplinaria, de expertos y líderes de todas partes del mundo que allí se congregaron.

Reunidos en Delos, en este día 12 de Julio de 1963, nosotros los suscritos, provenientes de una vasta gama de disciplinas, naciones, compromisos políticos y grupos culturales diferentes, afirmamos y declaramos que:

1. La ciudad, a través de la historia, ha sido la cuna de la civilización y el progreso humano. Hoy, como cualquiera otra institución humana, está incluida en la más profunda y amplia revolución que jamás haya sobrellevado la humanidad.
2. Esta revolución aparece bajo el signo del cambio más dinámico. En los próximos cuarenta años, la población del mundo se incrementará en siete millones. La ciencia y la tecnología determinan cada vez más los procesos de la vida humana. En la medida que éstas avanzan, la conducta social del hombre es modificada profundamente. Estos cambios se presentan en sí mismos en cada campo, como un peligro compensador por una incluso mayor oportunidad. El hombre puede usar el poder atómico para reducir cada asentamiento humano a las ruinas de Hiroshima. Les puede proveer también suficiente energía para satisfacer todas las necesidades humanas. La población del mundo puede por mucho superar su abastecimiento de alimentos. Incluso para mantener el ritmo de crecimiento, la producción actual de alimentos debe crecer en tres veces hacia el año 2.000. Sin embargo, por la primera vez también, poseemos los medios para asegurar suficiente alimentos para todos.

3. Estas paradojas son ampliamente sentidas. Lo que no se comprende es que la falta de adaptación de los asentamientos humanos al cambio dinámico, puede en plazo breve, sobrepasar incluso a la enfermedad y a la hambruna como el más grave riesgo, exceptuando la guerra, que enfrenta la especie humana.
4. Una característica universal de la revolución a través del mundo, es el movimiento de la población hacia los asentamientos urbanos a una tasa cada vez más rápida. La población mundial aumenta en un 2 % anual, la población urbana sobre un 4 %. En los próximos cuarenta años, ocurrirá una mayor construcción urbana que en toda la historia anterior del hombre.
Es ya evidente, que las proyecciones erradas del desarrollo urbano producen un despilfarro inexcusable. La ausencia de cualquier tipo de predicción lleva al caos en las ciudades, al debilitamiento del orden cívico y a la destrucción de valiosas y diversas tradiciones históricas. De aquí entonces, que la necesidad de una planificación racional y dinámica de los asentamientos humanos, a la vez de ahora y del futuro previsible, sea inherente a la situación urbana de hoy.
5. El hombre puede actuar para enfrentarse a esta nueva crisis.
Existen recursos suficientes para la tarea. La tecnología moderna permite la movilización de los medios materiales en una escala completamente nueva. Las naciones desarrolladas gastan 150 mil millones de dólares al año en armamentos, y así y todo, sus ingresos nacionales aumentan. Se gastan billones cada año en servicios sociales, algunos de los cuales se han hecho necesarios por las inadecuaciones de la vida urbana.
Una vez que un problema es reconocido, los recursos para abordarlo pueden ser hallados. Estos recursos no son ciertamente, obtenibles uniformemente. Algunas sociedades todavía carecen de los medios para la acción. Pero ésta no es una escasez absoluta y mientras alcanzan su modernización, su carencia puede ser aliviada por una asistencia sostenida desde las áreas más avanzadas tecnológicamente.
6. Las directivas para políticas son más claras que nunca antes, en parte gracias a la gran extensión de los estudios sistemáticos de la conducta humana. El objetivo debe ser de producir asentamientos que satisfagan al hombre no sólo como padre y trabajador, sino para aprender; como artista y como ciudadano. Su participación activa es esencial en la confirmación de su propio entorno. Debe ser capaz de usar creativamente las posibilidades todavía insospechadas de una tecnología en desarrollo.
La planificación en sí misma debe asegurar que estas posibilidades no estén excluidas debido a una visión estática de los asentamientos humanos. Por sobre todo, el ciudadano debe encontrarse cómodo en su propia cultura y estar abiertos a las culturas de otros.
7. Cuando nos volvemos a la aplicación de estos principios a los problemas de la urbanización, sentimos la necesidad de una reforma del más amplio alcance y de un refuerzo de las instituciones y procedimientos existentes.
En el momento presente, los sistemas educacionales a cualquier nivel no han actuado aún suficientemente para enfrentar los problemas de los asentamientos humanos o para explorar las posibilidades de enfrentarlos por medio de una planificación racional. En las universidades, la aplicación de las ciencias básicas al bienestar del hombre ha sido fragmentaria. Se han preocupado de parte del hombre; su salud, nutrición, su educación, no del hombre total, no del hombre en comunidad.
Por esto, subrayamos con toda urgencia posible, nuestra creencia, que en cada acción nuestra, en las agencias que tienen estos problemas a nivel nacional o internacional, en las instituciones de educación superior sean públicas o privadas, nuestra sociedad requiere:
 - a) establecer en su propio derecho una nueva disciplina de los asentamientos humanos (EKISTICA);
 - b) iniciar la investigación básica, del tipo del mayor alcance;

- c) reunir especialistas de otras disciplinas relevantes para trabajar en conjunto sobre proyectos en estos campos;
 - d) elaborar nuevos métodos de entrenamiento de las personas que pueden asumir el liderazgo y la responsabilidad en esta esfera de acción;
 - e) atraer a algunas de las mejores mentes jóvenes a esta nueva área de investigación, desarrollo y práctica;
8. Provenimos de diferentes naciones y de diferentes antecedentes culturales. Nuestras políticas difieren, nuestras profesiones son variadas. Pero creemos que el problema de los asentamientos humanos es un problema general y fundamental en nuestro nuevo mundo dinámico y que éste debe ser visto y estudiado de manera tal, que pueda en común con todas las grandes disciplinas científicas, trascender a nuestras diferencias locales.
- Concordarnos que la implantación práctica de políticas en temas tan vitales como son uso del suelo, la localización de inversiones o la planificación de ciudades a través del tiempo estarán determinada por políticas y necesidades domésticas. Y que como ciudadanos, nos comprometemos para intentar traer estas materias al diálogo político y más activo en nuestras sociedades locales. Pero no estamos divididos en aquello que queremos afirmar de la manera más contundente, que somos ciudadanos de una ciudad global, amenazada por su propia y torrencial expansión, y que en este nivel nuestra preocupación y compromiso es por el hombre mismo.

Firman:

Charles ABRAMS (EE.UU.), experto en vivienda, ONU, Profesor Massachusetts Institute of Technology.

Edmund N. BACON (EE.UU.), Director Ejecutivo, Comisión de Planificación Urbana de Philadelphia.

Stewart BATES (Canadá), Presidente, Corporación Central de Hipotecas de Vivienda del Canadá.

Pedro BIDAGOR Lasarte (España), Director General de Planificación, Ministerio de la Vivienda de España.

A.K. BROHI (Pakistán), abogado adjunto, Corte Suprema de Justicia de Pakistán.

C.S. CHANDRASKHARA (India), Secretario General, Organización Regional para el Asia Oriental de Planificación y Vivienda, ONU.

Walter CHRISTALLER (Alemania Federal), Profesor Emérito de Geografía Regional; Vice-Presidente de la Asociación de Ciencia Regional, EE.UU.

Jacob L. CRANE (EE.UU.), consultor en Planificación Urbana.

Lord LLEWELLYN Davis (Gran Bretaña), Decano, Departamento de Arquitectura, Universidad de Londres.

Constantinos A. DOXIADIS (Grecia), Presidente, Instituto Tecnológico de Atenas.

Leonard DUHL (EE.UU.), Psiquiatra, Instituto Nacional de Salud Mental.

D.E. FISCHNICH (ONU), Director General Adjunto, Organización para el Alimento y Agricultura de Naciones Unidas (FAO).

Lyle C. FITCH (EE.UU.), Presidente, Instituto de Administración Pública de Nueva York.

R. Buckminster FULLER (EE.UU.), Director, Exploración de Ciencias Generales, Southern Illinois University.

Clifford FURNAS (EE.UU.), Presidente, State University of New York, Buffalo.

Siegfred GIDEON (Suiza), Profesor de Historia del Arte, Universidades de Zurich y Harvard, EE.UU.

J. GORYNSKY (Polonia), Sub-Secretario, Ministerio de Administración Comunal y Vivienda de Polonia.

Eiichi ISOMURA (Japón) Profesor de Sociología, Universidad de Tokio.

Bárbara Ward JACKSON (Gran Bretaña), economista.

Sture LINNÉR (ONU), Director de Programa Espacial de Naciones Unidas en Grecia.

N.S. MAKIYA (Irak), Decano, Departamento de Arquitectura, Universidad de Bagdad.

Edward S. Mason (EE.UU.), Profesor, Universidad de Harvard.

Sir Robert MATHEWS (Gran Bretaña), Presidente, Instituto Real de Arquitectos Británicos, RIBA.

Margaret MEAD (EE.UU.), Presidente, Asociación Antropológica Americana. American Museum of Natural History, Nueva York.

Marshall MAC LUHAN (Canadá), Director, Centro de Estudios de Extensiones del Hombre, Universidad de Toronto.

Waclaw OSTROWSKI (Polonia), Profesor de Planificación Urbana, Academia Polaca de Ciencias.

Alfred R. OTOO (Ghana), Ejecutivo Jefe de Desarrollo, Area Metropolitana de Accra-Tema.

David OWEN (ONU), Director Ejecutivo, Consejo de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas.

Charles L. PAGE (EE.UU.), Profesor de Sociología, Universidad de Princeton.

E. PAPANOUTSOS (Grecia), Director Administrativo, Instituto Tecnológico de Atenas.

Shajik EL-SADR (Egipto R.A.U.), Subsecretario de Vivienda y Servicios Públicos.

Carl SCHWEYER (Alemania), Presidente, Federación Internacional de Vivienda y Planificación.

C.H. WADDINGTON (Gran Bretaña), Profesor de Genética Animal, Universidad de Edimburgo.

Sir Robert WATSON WATT (Gran Bretaña), Centro para el Estudio de las Instituciones Democráticas, California.