

Publicado en: El Crecimiento Urbano, XIV Curso
Problemas Políticos de la Vida Local. Madrid:
Secretaría General del Movimiento, Delegación
Nacional de Provincias, 1974, pp. 187-206.

LA CIUDAD COMO MEDIO AMBIENTE

POR

JUAN DÍEZ NICOLÁS

Enlazando con la pequeña introducción de ayer, quisiera referirme hoy de una manera más concreta a lo que generalmente llamaríamos ciudad, a falta de algún otro término, puesto que el concepto de ciudad se está utilizando para referirse a realidades enormemente diferentes. Denominamos ciudades a las antiguas comunidades que surgieron alrededor de los burgos medievales; llamamos ciudades a las grandes aglomeraciones de población que algunos llaman ya áreas metropolitanas, megalópolis o conglomerados urbanos de distinto tipo. En el fondo, la palabra ciudad se refiere, más que a una realidad física, a un modo de ser o peculiar forma de relación social que se da en determinadas sociedades. Se puede decir que todos los aglomerados de población pueden dividirse a lo largo de un continuo que iría desde las comunidades independientes a las comunidades dependientes. Estos dos términos son los polos de un continuo que, de manera aproximada, podríamos ejemplificar con los conceptos rural y urbano, similares a los de comunidad y sociedad propuestos por Toennies, o a los tipos de comunidad resultantes de los dos tipos de solidaridad —mecánica y orgánica— sugeridos por Durkheim.

Pues bien, entre estos dos polos, la comunidad indepen-

diente y la comunidad dependiente, podríamos realmente encuadrar a cada una de las distintas formas de comunidad humana que se nos puede presentar en la realidad.

Si recuerdan ustedes el esquema que presenté ayer sobre el eco-sistema, observarán que la organización social y la tecnología, en cuanto que manifestaciones de la cultura, eran instrumentos de adaptación, es decir, eran respuestas que cada sociedad, que cada población, produce ante el problema de tener que sobrevivir en un medio concreto.

Ahora bien, decíamos que cada uno de estos elementos interacciona con los otros, modificándolos. Concretamente es así cómo las comunidades cambian, supuesto el equilibrio al que me refería ayer también como equilibrio inestable. Toda forma de agrupación humana está necesariamente en un continuo proceso de cambio. Este proceso de cambio viene terminado por los cambios de población, por los cambios tecnológicos, por las invenciones, por el aprovechamiento de distintas fuentes de energía, por los cambios de organización social, etcétera.

También el medio ambiente es modificado y modifica a los otros factores. Desde el punto de vista que aquí nos ocupa, no voy a referirme de una manera concreta a los tres factores, población, tecnología y medio ambiente, sino que me centraré en la organización social, y concretamente en una de las formas de organización social, no en todas, porque no voy a hablar de la familia, ni de las instituciones económicas, sino concretamente de la organización social básica, que es precisamente la comunidad ecológica a la que ayer me refería.

Definidas de esta forma, entonces, las comunidades independientes serían los microcosmos más pequeños que podríamos encontrar como instrumentos de adaptación. Esas

comunidades humanas tienen dentro de sí las funciones necesarias para que la población pueda subsistir. Las listas sobre estas funciones son innumerables, pues prácticamente cada científico social ha elaborado su propia lista de necesidades básicas de la sociedad o comunidad, pero yo creo que agrupando muchas de ellas se puede llegar a señalar la existencia de cuatro funciones básicas que luego podemos concretar en un conjunto de actividades muy diversas. Toda comunidad humana, por propia definición, debe tener alguna función de producción, mediante la cual se obtienen los recursos para la subsistencia de la comunidad. Esta función de producción puede consistir en la recolección de alimentos en las comunidades nómadas (aprovechando la despensa de la naturaleza) o en la producción de recursos materiales, o incluso en la producción de ciertos bienes espirituales que también son necesarios, como la cultura o la comunicación, etc., etc. Existe, pues, una producción de recursos necesarios para la supervivencia, producción que tiene que estar asegurada para que haya sustento en este sentido amplio y no solamente en el sentido alimenticio.

Toda comunidad, sea cual sea su forma de organización, tiene también que cumplir una función de distribución de los recursos. La distribución se hará en base al principio de a cada cual según su fuerza o su poder, o a cada cual según su contribución, o a cada cual según sus necesidades. Cada población adoptará alguna forma de distribución de recursos. Pero en toda comunidad encontramos alguna unidad funcional cuya misión es precisamente la de distribuir los elementos de sustento producidos entre los diversos grupos de población.

En tercer lugar, toda comunidad tiene que tener asegurado su reclutamiento, es decir, su supervivencia física, biológica. Esto se logrará mediante la reproducción natural, es

decir, mediante la natalidad, pero también a través de la incorporación de esclavos, de la emigración o de otras muchas formas de reclutamiento; pero toda comunidad tiene que tener asegurada una función de reclutamiento.

Y, en cuarto lugar, toda comunidad necesita de alguna función de coordinación y de control. De alguna manera toda comunidad tiene que asegurar que haya unidades que produzcan, que haya unidades que distribuyan, que haya alguna forma de reclutamiento, y todo esto significa sencillamente control y poder. Es el problema que estudian, precisamente, los científicos políticos.

Aunque luego la manifestación de estas funciones se concrete en actividades muy diferentes, podemos decir que estas cuatro son básicas; cuando las encontramos en una población es que nos encontramos en presencia de una comunidad, y cuando no las encontramos es que no tenemos una comunidad.

Partiendo ahora de esa comunidad independiente a la que antes me refería, es actualmente muy difícil encontrar comunidades realmente independientes, pues existe interdependencia, por pequeña que ésta sea. Pero todavía en algunos lugares encontramos pueblecitos prácticamente aislados, que tienen dentro de sí cada una de estas cuatro funciones y que mediante esas cuatro funciones, por supuesto, aseguran la supervivencia del grupo. Ahora bien, si es difícil pensar ya en la existencia de estas comunidades independientes, sí podemos ver el proceso histórico mediante el cual las primitivas comunidades independientes han ido convirtiéndose paulatinamente en comunidades interdependientes, o lo que es lo mismo, cómo las antiguas comunidades independientes, esas pequeñas aldeas, han dejado de ser comunidades porque en realidad se han convertido en partes de unas comunidades ecológicas más amplias. Por

poner un ejemplo, las aldeas o pequeños pueblos que existían alrededor de las grandes ciudades sostenían pocas relaciones de contacto, de inter-dependencia, de intercambio de bienes y servicios y de personas, pero cualquier cambio operado para facilitar la comunicación y el intercambio entre esas comunidades ha permitido una nueva forma de adaptación. Si en toda comunidad independiente existía una división del trabajo, división del trabajo que en todas las comunidades encontramos en base al sexo y la edad y también en base a algunas otras características, cuando diversas comunidades entran en relaciones rutinarias de intercambio se produce una re-elaboración de esa división del trabajo. Al entrar en relaciones de contacto se intercambian no solamente personas, sino que se intercambian también bienes y servicios, lo cual llevará a que cada una de las comunidades se especialice en algún tipo de actividad que pueda realizar mejor que la otra, por tanto tendrá un excedente de producción de recursos en alguna materia concreta, excedente que intercambiará con la otra comunidad, que, a su vez, se especializará en algún otro tipo de actividad. Para poner un ejemplo muy simple, si partimos de un pueblecito pesquero y un pueblecito agrícola, hasta entonces incomunicados, es posible que cuando entren en contacto, el pueblo pesquero, por las habilidades que han desarrollado sus miembros con un conocimiento experto de cómo conseguir ese tipo de alimentos, puede pescar mucho más de lo que necesita para su sustento, y por consiguiente tiene un excedente que puede intercambiar con el otro pueblo, que, a su vez, al haber desarrollado unas técnicas agrícolas, puede producir recursos agrícolas que el pueblo pesquero no tiene. Ese intercambio lleva a que se forme un nuevo tipo de adaptación al medio que incluye el contar con esos productos de la otra comunidad, lo cual lleva a una división del trabajo, una división del trabajo equiva-

lente a la que encontramos en cualquier tipo de organización social.

Con esto quiero decir que todo lo que sea el paso de comunidad independiente a comunidad dependiente no es sino un sucesivo aumento en la escala de la comunidad a la que nos estamos refiriendo. Por eso decía que el término ciudad se está utilizando para referirse a elementos de la realidad enormemente diferentes. Cuando ahora hablamos de una ciudad, cuando hablamos de Castellón como ciudad, nos estamos refiriendo a una realidad muy diferente a lo que era Castellón hace tres o cuatro siglos. Las relaciones de interdependencia de Castellón, no ya con el hinterland más inmediato, no ya con la provincia, sino con otras provincias, con otros países, llevan a que el concepto de comunidad, para ser ese todo inclusive más o menos autosuficiente, tiene que ampliar sus límites (sobre todo en el caso de grandes ciudades como Nueva York, Londres, París, incluso Madrid o Barcelona), pues los lugares en los que se obtiene el sustento prácticamente se extienden por todo el globo terráqueo. Hasta ahora el único sistema realmente autárquico y autosuficiente a escala humana que conocemos es el mundo, es decir, el globo terráqueo, tal y como lo conocemos. Y puede, si es que las expediciones de los astronautas continúan, que poco a poco se nos amplíe también ese medio, y lleguemos a tener que contar para nuestra supervivencia con elementos que traigan de la Luna, o de Marte, o de algún otro lugar en el espacio. Esto ahora nos puede parecer una entelequia, pero piensen que también durante siglos las diversas partes del mundo estuvieron aisladas entre sí, y cada una vivía sin contar, sin inter-relacionarse, con las otras.

Pues bien, desde este punto de vista, puedo decir entonces que existen toda una serie de funciones que se rea-

lizan en toda comunidad y que llevan a una sucesiva especialización. Esto es lo que ayer, al hablar del proceso de urbanización en su conjunto, es decir, considerando el sistema social global, que sería un sistema social nacional como el de España o el de cualquier otro país, decíamos que se producía: una especialización funcional entre las diversas ciudades. Hay ciudades que se especializan en funciones productivas, y en este sentido podemos afirmar que las pequeñas ciudades o los centros urbanos más pequeños tienden a especializarse en funciones de producción, industria, agricultura, minería incluso; la propensión a mono-especializarse, es decir, a que la mayor parte de la población se dedique a una sola actividad, se da más en los municipios pequeños. Esto es posible precisamente porque esas unidades ya no son autosuficientes y autárquicas; los municipios urbanos mono-especializados en alguna actividad realmente dependen de otros centros urbanos para muchos otros servicios, para muchas otras necesidades de sus habitantes, como puedan ser la función educativa, la comercial, la de ocio, etc., etc. Si no fuera por las relaciones de interdependencia cada vez más frecuentes que existen no habría lugar a esa mono-especialización.

En segundo lugar, decíamos que las grandes ciudades, por el contrario, se especializaban en toda una serie de funciones de control y de distribución, como los transportes, los servicios o el comercio. En este sentido, las grandes ciudades no solamente proporcionan esos servicios para sus propios habitantes, sino que los proporcionan para los habitantes de todas las comunidades de alrededor. O lo que es lo mismo, que el concepto de comunidad ecológica, comunidad de adaptación, en realidad se ha ido ampliando. Pues bien, de la misma manera que encontramos ciudades especializadas en funciones administrativas, hay también ciudades turísticas, surgidas (sobre todo en España) en estas

últimas décadas, ciudades industriales, ciudades comerciales, etc., etc. Pero junto a esto encontramos también que la ciudad, aun siendo un subsistema, puede, a efectos analíticos, ser considerada como un sistema en sí mismo, que muestra una división interna del trabajo. Existe un conjunto de actividades distintas de los habitantes que componen esta madeja de relaciones sociales, que, en definitiva, lleva a la supervivencia del grupo en cuanto tal. Y observamos que existe una cierta conexión entre la especialización funcional, entre las distintas funciones, y su ubicación en las distintas zonas de la ciudad. De igual forma que encontramos una especialización territorial cuando consideramos el sistema social global.

En relación con todo esto yo quisiera destacar hoy, aunque creo que ya lo hice ayer, el papel que han tenido los transportes y las comunicaciones en la continua interdependencia que se ha ido forjando entre las diferentes comunidades humanas.

En general, los economistas, los sociólogos, los científicos sociales, de una manera amplia, al estudiar las sociedades, tenemos cierta tendencia a olvidarnos del papel de la tecnología. A causa de la formación más o menos humanística, aunque en las últimas décadas esa formación se vaya completando con una mayor formación de carácter matemático, estadístico, científico, en definitiva, existe cierta propensión a olvidar la tecnología como algo que está ahí, y a pasar por alto la influencia que la tecnología tiene sobre la organización social. Partiendo del esquema citado del ecosistema, parece que los científicos sociales nos ocupamos del factor población (y ahí están todos los estudios demográficos sobre componentes, crecimientos, etc., etc.), del medio ambiente (tema que ahora está totalmente de moda no ya en España, sino a nivel internacional), del factor organiza-

ción social (en cuanto que estudiamos las instituciones políticas, educativas, instituciones económicas, etc., etc.), pero respecto a la tecnología pensamos de alguna manera que es cosa de ingenieros, que es cuestión que corresponde a otro tipo de especialistas. Creo que hay que resaltar por lo menos dos aspectos de la tecnología que tienen una incidencia inmediata y muy grande sobre la urbanización, y concretamente también sobre la fisonomía de la ciudad.

Cualquier sistema de transportes, en definitiva, influye sobre la distancia que llamaré ecológica. Aquí cerca está el Castillo, hermoso Castillo de Peñíscola; y si yo digo que la distancia entre el Castillo y donde estamos es menor que de donde estamos al Castillo, dirán que eso lo digo aprovechando que tengo el micrófono. Desde el punto de vista ecológico es así, aunque desde el punto de vista geográfico, en efecto, el número de metros que nos separan del Castillo sea exactamente el mismo. Es más fácil bajar que subir y, por consiguiente, el costo, el esfuerzo de bajar del Castillo aquí es menor, y el tiempo que se tarde en venir del Castillo aquí es también menor; estoy hablando ahora de ir a pie, pero incluso en automóvil tardaríamos algo menos en bajar y el costo de desgaste del motor sería probablemente menor que al subir. Este es un ejemplo algo simple, pero se pueden poner otros de cómo la distancia geográfica en sí no es ni mucho menos equivalente al concepto de distancia que a nosotros nos importa, que es el de distancia social, en este caso la distancia ecológica. Cualquier reducción que se haga del tiempo en recorrer una determinada distancia geográfica o del coste (económico o de otro tipo), es decir esfuerzo, en recorrer esa distancia, significa una reducción del espacio, una reducción de la fricción del espacio, y en este sentido equivale a una reducción de la distancia en sí. Cualquier innovación en el campo de los transportes, como pudo ser la invención de la rueda, o posteriormente el fe-

rrocarril, y sobre todo la invención del automóvil, ha acercado unas comunidades a otras, hasta el punto de que hoy en día medimos la distancia fundamentalmente en base al coste y al tiempo, y no nos preocupa (o cada vez nos preocupa menos) la distancia geográfica real. Antes comentaba que la distancia que existe realmente entre Peñíscola y Madrid, por ejemplo, es mayor que la que existe entre Madrid y París. Y ello por una sencilla razón de costo y tiempo, pues al traducir costo y tiempo a un tipo común de unidad de medida, que fuera más o menos homogénea, encontraríamos que realmente están más próximos París y Madrid que Peñíscola y Madrid. Esto tiene efectos realmente importantes, sobre todo respecto a la división del trabajo y a la distribución de las funciones. Concretamente, en el caso de las comunidades urbanas a que me he estado refiriendo, los progresivos avances que se han realizado (sobre todo a partir de la revolución industrial) en el campo de los transportes y de las comunicaciones, han ido reduciendo esta fricción del espacio sobre todo con el hinterland más inmediato, de manera que el espacio que ha quedado incluido dentro de las actividades de control y coordinación de la ciudad central del centro urbano, es un espacio cada vez mayor. Cualquier gran ciudad española a la que ahora nos podemos referir en términos similares a los de área metropolitana de Madrid, o área metropolitana de Barcelona, o Gran Bilbao, o Gran Valencia, constituye un reflejo del hecho al que nos estamos refiriendo. Es decir, Valencia sigue donde estaba y los pueblos siguen donde estaban. Lo que ocurre es que la vida de esos pueblos se ha visto alterada por la reducción de la fricción del espacio que les separaba de Valencia. La división del trabajo que tenían como comunidades relativamente independientes ya no es posible cuando se ven integrados, lo quieran o no, dentro de un contexto socioeconómico más amplio. La proximidad real a Va-

lencia hace que determinadas funciones que se realizaban en un pueblecito de la comarca se dejan de realizar porque resulta más barato a los habitantes de dicho pueblecito nutrirse de esas actividades en Valencia. El costo que les separa es en realidad menor que el que llevaría consigo la realización de esa actividad con una productividad más baja. De la misma forma, es posible que Valencia capital renuncie a ciertas actividades en favor de otras comunidades, lo que implica una redistribución de funciones y una nueva división del trabajo entre Valencia y los diversos pueblos de la comarca. Esto significa que hay un grado mayor de interdependencia, que implica cambios de población, cambios en las funciones que se realizan, cambios en definitiva en todo lo que constituye la organización social.

Partiendo de estas coordenadas podemos ahora referirnos a algunas otras dimensiones relativas a la ciudad, y muy brevemente tratar de cada una de ellas.

En primer lugar, y por lo que respecta a la forma, cada contexto socio-cultural, cada combinación que podamos encontrar de población, tecnología, medio y organización, darán un tipo de ciudad distinta. No es ninguna coincidencia que las primeras aglomeraciones urbanas que encontramos en Europa adopten la forma de castillo, de ciudad más o menos amurallada que tiene que defender a sus habitantes y a los labradores de alrededor, que buscan su protección precisamente en el castillo. Hay una interdependencia; el castillo, los soldados, proporcionan una seguridad, realizan una función de protección, mientras que los campesinos realizan una función de sustento más inmediato. El hecho de que en Alemania, en Francia, en España, en Inglaterra, encontremos castillos, teniendo en cuenta la relativa incomunicación o aislamiento en que estas sociedades vivían, hace pensar que es que son respuestas adaptativas que, puesto que están

provocadas por estímulos más o menos homogéneos, provocan también respuestas más o menos homogéneas. Que hay diferencias entre el castillo alemán y el castillo francés, evidentemente que sí; que hay diferencia entre el castillo castellano o el castillo inglés, pues también las hay, pero más en la forma que en la función que cumplen. Sin embargo, cuando contrastamos la ciudad europea con la ciudad americana se observan grandes contrastes, al igual que cuando comparamos con la ciudad asiática la ciudad africana.

Cuando se comparan la ciudad europea y la ciudad americana, encontramos que la ciudad europea surge del burgo medieval, del fao-burgo, es decir, de una ciudad que a partir de unas murallas ha ido aceptando la realización de una serie de funciones como la función comercial. Los comerciantes se instalaban extra-muros porque el comercio era una función poco noble, de forma que los aristócratas o los que eran de cuna noble no podían dedicarse a ella, quedando relegada a los llamados "pies polvorientos", los que andaban los caminos, que en Europa, en general, eran precisamente comunidades judías. Judíos a quienes, por otra parte, no se permitía ser propietarios de tierras. Hay diversas explicaciones normativas-ideológicas que podrían ofrecerse aquí, pero el hecho es que la función comercial se instala fuera de la ciudad. La ciudad fue creciendo, y así surgieron ciertas comunidades como auténticos centros urbanos, con una relativa especialización, antes incluso de que se produjera la revolución industrial.

La ciudad americana surge, por el contrario, prácticamente con la revolución industrial ya en marcha. A la hora de ubicar una función nueva como es la función industrial, en las ciudades europeas se instala en la periferia. ¿Por qué? Porque el centro de las ciudades está ocupado por las funciones dominantes, que son la Catedral, el Cuartel, el Ayun-

tamiento, las casas de los notables, etc. Ahí tenemos a los burgueses que lógicamente, no van a querer que se ensucien sus casas, sus visillos y sus jardines, con el humo de las fábricas y, por consiguiente, las fábricas se instalan en la periferia de las ciudades. ¿Por qué vienen a las ciudades en primer lugar? Pues porque son centros de comunicación y transporte. Ahí es donde están los ferrocarriles, ahí es donde están los comienzos de los caminos, de las carreteras, y por tanto son buenos núcleos para la distribución. La industria se localiza en las ciudades, pero no se localiza en el centro de las ciudades. Se localiza en la periferia. La presión que estas ciudades y que la industria ejercen sobre el hinterland para obtener mano de obra, conduce a que los que vienen a trabajar en las fábricas, los primeros obreros, se instalen precisamente en la periferia. De ahí que la zona más deprimida de nuestras ciudades europeas, hasta muy recientemente, haya sido precisamente la periferia, que era la zona más desatendida y menos urbanizada, aunque a medida que la ciudad crece se adecuenta. Pero en realidad la situación persiste porque los detentadores del poder vivían en el centro y no veían nada de esos arrabales. Ellos vivían en sus palacetes, en sus grandes casas, en sus calles bien urbanizadas, etcétera.

En la ciudad americana, por el contrario, ocurre al revés. La ciudad surge precisamente alrededor de la industria, y surge ya con el automóvil (no olvidemos la importancia que tuvo la producción seriada de los primeros modelos de automóviles, como por ejemplo el Ford T) lo que permite que las personas que controlan, que tienen poder, se marchen lo más lejos posible del centro. El gradiente de prestigio de las ciudades europeas suele ser del centro a la periferia. Cuanto más prestigio, cuanto más poder, cuanto más alta es la posición socio-económica, más próximo al centro se suele vivir; hacia la periferia nos encontramos con los

barrios obreros, los arrabales, etc. En cambio, en la ciudad americana, cuanto más lejos del centro, mayor es el lujo de las viviendas, es decir, mayor es la posición socioeconómica de los que allí viven. Esto es solamente un ejemplo de cómo la tecnología puede influir en la forma misma de la ciudad. Pasando a otras cuestiones, ¿se puede decir que haya una misma forma de ciudad o un mismo tipo de crecimiento? Es posible que muchos de ustedes hayan oído hablar de teorías respecto a la forma de crecimiento de las ciudades como la de los anillos concéntricos. Según dicha teoría se forma un primer núcleo a partir del cual van formándose anillos. De hecho, cuando observamos muchas ciudades europeas, se advierten perfectamente los anillos, cinturones periféricos. Cuando uno ve el plano de Londres, el de París o el de Moscú, se observa efectivamente una cierta disposición de este estilo. Pero hay otros especialistas que sostienen que las ciudades no crecen en forma de anillos concéntricos, sino que crecen en forma de estrella, de manera que los vértices de cada estrella corresponden a las vías de comunicación rápida, a las carreteras de acceso o accesos principales a la ciudad. La población crece alrededor del núcleo central, pero se estira a lo largo de las carreteras, de esas vías de acceso, proporcionando a la ciudad una forma estrellada. Según otros, las ciudades crecen en base a una serie de centros distintos que al crecer llegan a fusionarse y a unirse, dando origen a lo que algunos denominan pauta multicentrada. Otros dicen que las ciudades crecen como pueden, es decir, como una mancha de aceite que se extiende de un lado a otro, dependiendo de los accidentes del terreno, etc., y todavía hay quien defiende la teoría de que las ciudades crecen en forma lineal.

Cuando se observa toda esa diversidad, es que realmente no hay pauta única de ciudad ni existe una pauta única de crecimiento, sino que hay que tener en cuenta que existen

todo un conjunto de factores que explican esta variedad. Por ejemplo, la llamada pauta estrellada puede dar lugar a una pauta de anillos concéntricos, puesto que una vez formada la estrella aumenta el costo de marcharse lejos por cada carretera de acceso, y comienzan a surgir las vías que unen las distintas carreteras de acceso, es decir, los cinturones de circunvalación, con lo cual las zonas que quedaban entre cada uno de los brazos de la estrella se rellenan de población. Tenemos así un círculo o un cuasi-círculo que se volverá a extender, pues la ciudad crecerá a lo largo de las vías de comunicación, y así sucesivamente. En otras palabras, la forma de estrella parece que está muy relacionada con la pauta concéntrica. En cuanto a la ciudad lineal, todo depende de las circunstancias que se den en aquellos lugares donde surge una ciudad, pero no es probable que surja en un cruce de caminos, sino en un camino, donde es lógico que se dé una pauta lineal (puesto que se buscará siempre la máxima proximidad a la vía de acceso rápido). Ahora, cuando en vez de un solo camino existen dos que forman un cruce, es lógico que surja una ciudad de forma más o menos concéntrica o en forma de estrella. O sea, todo dependerá de cuáles sean los condicionantes socio-culturales y los condicionamientos de típico físico natural.

Hablaba hace unos días con un compañero sobre la pauta de crecimiento en Oviedo. Una ciudad como Oviedo tiene que crecer necesariamente de manera lineal, y no de manera concéntrica, porque está inserta entre una cadena de montañas que hace más difícil, no imposible pero sí más difícil, su crecimiento concéntrico. En una zona como la costa mediterránea se encuentran cada vez más (y sobre todo en la Costa del Sol que conozco más de cerca), verdaderas ciudades lineales. Esa es la razón por la que la autopista de Málaga a Algeciras recibe el nombre de calle más larga de Europa. Pues de verdad aquéllo es prácticamente una calle, un

pueblo que se alarga desde Málaga hasta Algeciras (porque prácticamente hay una continuada urbanización). Ahora, si se va tres kilómetros hacia el interior de la costa resulta que el panorama es totalmente diferente, con una población también diferente.

Además de los aspectos de diseño, se podría hablar también de los aspectos espaciales, aunque ayer ya me referí a los que se refieren a la concentración y centralización. Ambos procesos son resultado en cierto modo de lo que antes he señalado, de la pauta de crecimiento, pues todas las funciones requieren un espacio, requieren ser ubicadas, pero la localización que cada unidad funcional obtiene en la ciudad vendrá determinada por la naturaleza de la función que cumple esa unidad en el sistema.

Si antes señalaba que en el burgo había ciertas unidades funcionales dominantes que ocupaban las posiciones centrales (la Catedral, la Iglesia, el Ayuntamiento, las fuerzas del orden, etc.) se puede señalar cómo en nuestras ciudades, actualmente, el centro está siendo ocupado por otro tipo de actividades que no tienen nada que ver prácticamente con las anteriores: bancos, centros comerciales, oficinas profesionales, van ocupando los lugares más céntricos. ¿Por qué? Porque son funciones que se van convirtiendo en funciones dominantes en un determinado sistema social. Al ser funciones dominantes buscarán aquellas ubicaciones más centrales, es decir, aquellas que permiten el máximo de accesibilidad a todas las demás unidades dentro del sistema. La función residencial se ve así desplazada hacia una periferia cada vez más lejana. En nuestras ciudades españolas esto no se evidencia de una manera tan palpable, pero ya comienza a advertirse la continua creación de urbanizaciones en la periferia de las ciudades, que ya se empieza a observar en alguna de las grandes ciudades españolas, es consecuencia

de una especie de expulsión de la función residencial desde el centro de la periferia. ¿Por qué? Porque otras funciones con mayor capacidad para pagar un alquiler o para pagar un precio por el suelo del centro expulsan a las unidades con menor capacidad económica.

Las relaciones que existen entre unas funciones y otras determinan en definitiva la distribución espacial de las unidades, y esto va relacionado precisamente con los aspectos funcionales, puesto que la función de cada una de las unidades es la que realmente condicionará su ubicación. Esto es lo que lleva a los urbanistas a estudiar concretamente la pauta de distribución de usos del suelo. Cualquiera que esté familiarizado con algún plan de urbanismo se habrá dado cuenta de que en ellos se dice qué zonas van a ser zonas verdes, cuáles reserva urbana, cuáles zonas industriales, cuáles zonas residenciales, cuáles zona de servicios, etc. De hecho existe ahora una mayor planificación, pero la zonificación ha ido surgiendo también espontáneamente, como lo demuestra el hecho de que antes de que hubiera una planificación más o menos consciente ya existía una cierta segregación espacial de las distintas funciones. Segregación de funciones que también en cierto modo ha llevado a segregación de personas. Concretamente, el hecho de que determinados grupos de población se dedicasen a determinadas actividades ha llevado también a ciertas segregaciones sociales. Antes me refería a la ubicación de los trabajadores en la industria, que ha llevado a la formación de barrios obreros frente a los barrios burgueses en esas ciudades. Hoy en cualquier ciudad se observa que el hecho de elegir una vivienda tiene su importancia, pues no es solamente cuestión de vivienda, sino del entorno en que está la vivienda en sí. Esto, que en las ciudades españolas hasta hace relativamente poco tiempo tenía menor importancia (puesto que nuestras ciudades han sido ciudades muy concentradas, donde la se-

gregación se daba casi más a nivel vertical que horizontal) en otras ciudades europeas ha sido enormemente característico, como demuestran los ghettos de la mayor parte de las ciudades europeas. El típico ejemplo es el de las calles que llevan nombre de ocupaciones o de gremios (por ejemplo la calle de Orfebre, la calle de Panaderos, Hilanderas, etc.). Todo esto da pie para pensar que existía una cierta segregación espacial de carácter horizontal. En las ciudades más decimonónicas españolas encontramos que el hecho de que hayan crecido en vertical ha llevado más bien a un tipo de segregación no tan horizontal como el de otras ciudades europeas, sino más bien vertical. Así el vivir en el sótano, o en el bajo, o en el entresuelo o en el principal, tenía una serie de connotaciones sociales importantes. Es decir, había una segregación, pero vertical, una cierta superposición de clases sociales, superposición vertical.

Existen también una serie de aspectos temporales en la comunidad a los que tampoco se suele prestar la debida atención y que hacen referencia al ritmo que requiere cada función, el tiempo y el cronometraje.

Por ritmo nos referimos a las distintas cadencias; por ejemplo, el ritmo del trabajo en España o en el resto de Europa es distinto, pues en España tenemos la jornada partida con vuelta a casa a la hora de comer, lo que significa que nuestro ritmo de trabajo en realidad incluye dos momentos punta, lo que equivale a cuatro viajes; en la mayor parte de los países europeos, sin embargo, el ritmo laboral consiste más bien en un viaje de ida al trabajo y un viaje de vuelta. Por consiguiente, hay un ritmo diferente, lo que equivale también a un tiempo también diferente, puesto que el tiempo hace referencia al número de actividades que se realiza por unidad de tiempo. El cronometraje se refiere a la relación que existe entre unas funciones y otras. Esta relación, para

simplificarlo al máximo, puede ser de sincronización o de coordinación. Dos funciones están sincronizadas cuando realmente la una se produce al mismo tiempo que la otra, con el mismo ritmo, aunque puedan tener el mismo tiempo, mientras que están coordinadas cuando cada una de ellas se produce con ritmos diferentes; por ejemplo, el trabajo y el ocio suelen tener ritmos distintos, es decir, pueden ser actividades coordinadas, pero no sincronizadas, mientras que el trabajo entre la Administración Pública y las empresas privadas suele estar sincronizado. Si algún día se alterase el horario de trabajo de la Administración Pública ello llevaría necesariamente a una alteración del ritmo de trabajo en las empresas privadas, puesto que ajustarían su horario al de la Administración, debido a que tienen un gran contacto con ella. Por el contrario, los ritmos del trabajo y del ocio están coordinados, en el sentido de que el ocio normalmente se establece fuera de las horas de trabajo; es decir, los cines, las salas de fiestas, etc., suelen funcionar efectivamente en horas en que se sabe hay mayor población fuera de su trabajo.

Quisiera referirme como último punto a la consideración de la propia ciudad como medio ambiente. Si hasta ahora hemos hablado de la ciudad como medio ambiente para el individuo, no cabe duda que también podemos hablar de este medio ambiente sobre el cual influye la propia ciudad. En este caso haríamos referencia a cómo los procesos de urbanización e industrialización están en cierto modo influyendo de una manera cada vez más notable sobre el medio ambiente natural o físico natural. Por lo que respecta a ese medio ambiente urbano (o influido por lo urbano) podemos decir que existen toda una serie de problemas conocidos por todos que están siendo tratados por gran número de organismos internacionales, y que están exigiendo actuaciones no sólo de reconstitución (devolviendo el medio a su estado ini-

cial), sino de carácter preventivo e incluso de mejora. No hay por qué ser tan pesimistas que pensemos que la acción del hombre sobre el medio solamente puede ser para deteriorarlo. El hombre es capaz también de mejorar la naturaleza, así es que no hay por qué limitar nuestro pensamiento a reconstituir o a prevenir, sino también se puede poner en marcha la imaginación para mejorar. De hecho esto nos llevaría a un problema más amplio que es el del tratamiento del problema del medio ambiente, sobre el cual, si ustedes quieren, puedo contestar a alguna pregunta. Terminó aquí para escuchar y contestar con mucho gusto las preguntas que puedan hacerme, relativas tanto a la intervención de ayer como a la de hoy.

Muchas gracias.