9- DE LA CIUDAD PREINDUSTRIAL AL PROCESO DE URBANIZACIÓN E INDUSTRALIZACIÓN

DIOS HIZO EL CAMPO,
Y EL HOMBRE LA CIUDAD.

WILLIAM COWPER (1731-1800)

En el periodo comprendido entre la segunda mitad del siglo XVIII y principios del XIX, se sufrieron un cúmulo de transformaciones socioeconómicas, tecnológicas y culturales de la evolución urbana. El trabajo manual fue reemplazado por la máquina. Nuevas máquinas favorecieron grandes incrementos en la capacidad de producción. Había comenzado la Revolución Industrial.

Se distinguieron dos etapas de esta revolución: una del año 1750 hasta 1840, y la otra de 1880 hasta 1914. La primera etapa se puede asociar a la ciudad preindustrial, mientras que la segunda corresponde a la ciudad industrial. Todos estos cambios trajeron consigo consecuencias para el acontecer urbano y rural de las sociedades, primero en Inglaterra, luego en Europa y, posteriormente, en el mundo. Se fue iniciando un deterioro del ambiente y degradación del paisaje que, en un principio no se percibía, pero que llegó hasta una explotación irracional de la tierra.

Demográficamente, se movió la población del campo a la ciudad; se generaron migraciones regionales e internacionales; hubo crecimiento sostenido de la población urbana; el modo de vida cambió al individuo y a la sociedad.

Económicamente, se empezó la producción en serie; el desarrollo del capitalismo creció aceleradamente; aparecieron grandes empresas fabriles; la escasez de vivienda fue un fuerte problema económico que se tradujo en hacinamiento de las familias. Hubo una repetición mecánica de las operaciones de la producción.

Socialmente, aparece el proletariado como clase social y por ende nace una gran preocupación por la cuestión social. El antiguo agricultor se convirtió en obrero industrial; la ciudad aumentó su población como consecuencia del crecimiento natural de sus habitantes y por el arribo de un nuevo contingente humano a las ciudades con desarrollo industrial. La carencia de habitaciones fue el primer problema que sufrió esta población socialmente marginada; debía vivir en espacios reducidos sin mínimas comodidades y ausente medidas higiénicas.

Todas estas situaciones de gran cambio trastocaron el pensamiento del habitante de la ciudad. Con antelación la ciudad preindustrial poseía escasa población y ocupaba poco espacio. Podían estar rodeadas de

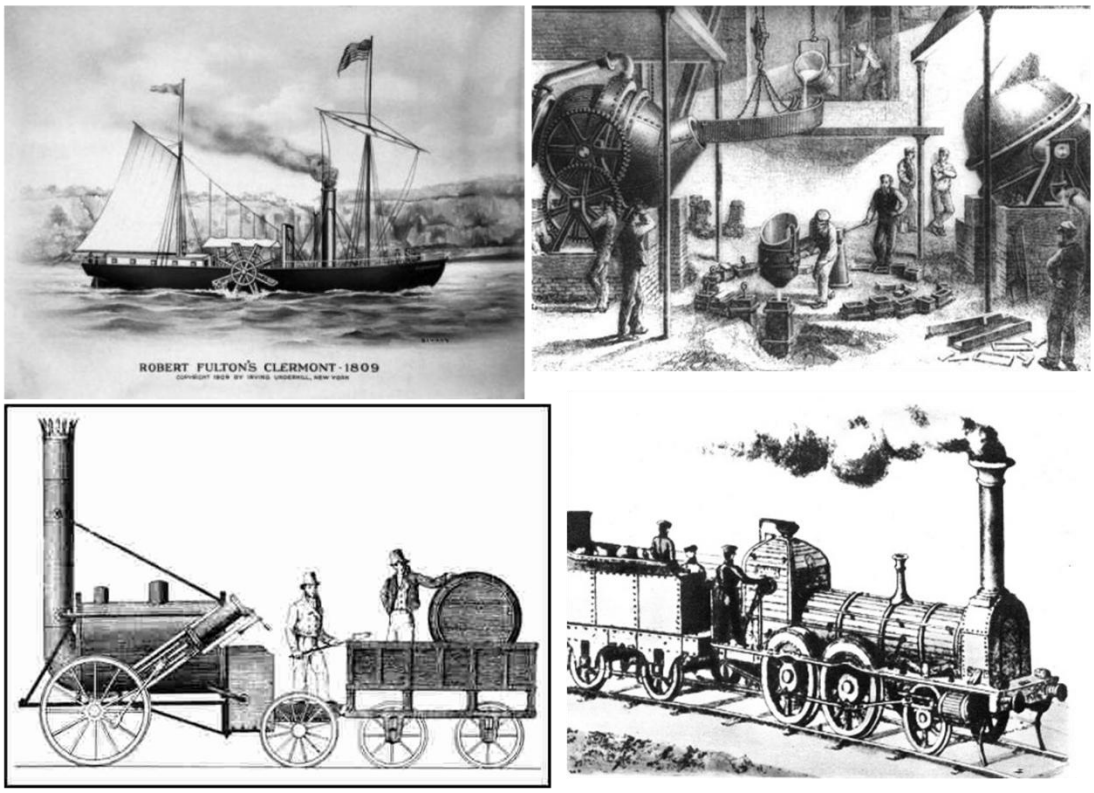
murallas en algunos casos. Ciudades, como las romanas o las chinas, tenían planos regulares pero predominaban las de calles estrechas y laberínticas. La traza urbana era cerrada con sus edificios muy cercanos unos de otros, con poca densidad de construcciones, dominando las viviendas de una o dos plantas. La ciudad se estructuraba por barrios según los oficios y existían zonas separadas para minorías étnicas o religiosas. El centro albergaba las construcciones más significativas del poder político como palacios o dependencias administrativas, templos religiosos, mercado principal y otros establecimientos de comercio.

VIVIENDAS DE LA ÉPOCA INDUSTRIAL CON HACINAMIENTO DE SUS MORADORES

La ciudad industrial sufrió una fuerte transformación provocada por los efectos de la revolución industrial. Aumentó la población por la llegada de numerosos inmigrantes. El desarrollo de los medios de transporte como ferrocarril y tranvía primero y carretera después, permitieron un aumento muy importante de la superficie ocupada. La urbe se extiende a través de las vías de comunicación. Las murallas, que en el pasado

cumplieron su misión, fueron derribadas y sustituidas por bulevares. Años más tarde la invención del ascensor permitirá el crecimiento vertical, hasta desarrollar los rascacielos.

La urbe se divide, claramente, en zonas: un centro con zonas residenciales lujosas y actividades comerciales y administrativas; un ensanche para la burguesía con trazado regular, viviendas de calidad y nuevas comodidades como calles empedradas, alumbrado público, canalizaciones, etc.; y las zonas exteriores ocupadas por las industrias y barrios de obreros, mal estructurados, con escasos equipamientos, viviendas infrahumanas, y por tanto falta de higiene. Eran focos de marginalidad y de conflictividad social.



TRANSPORTES Y MÁQUINAS DE VAPOR EN LA CIUDAD INDUSTRIAL

La urbe industrial, más tarde cederá el paso a la ciudad postindustrial que surgió después de los años 60s del siglo XX especialmente en los países más desarrollados. En la ciudad industrial el centro pierde funciones residenciales y tiende a una especialización mayor en las

actividades terciarias. Para reducir la contaminación y congestión se peatonalizan calles y se fomenta el transporte público. La tendencia a la flexibilización del proceso productivo permitirá desplazar parte de las fábricas a otras zonas. En la periferia se ubicarán polígonos industriales junto a parques empresariales, industriales y tecnológicos. La facilidad del transporte y las comunicaciones permitirá el desplazamiento de la población a zonas cada vez más alejadas, pues lo que importa, no son las distancias sino la accesibilidad con el consiguiente ahorro de tiempo. Esto es lo que se vive más allá de la mitad del siglo XX.

La estructura de una ciudad industrial se materializaba con zonas diferenciadas por las funciones que desempeñaban y la morfología que poseían. Se pueden distinguir:

1- El centro: que suele ser la zona más antigua de la ciudad. Las ciudades de larga tradición tienen un casco histórico con edificios emblemáticos combinados con otros nuevos. Mantienen funciones residenciales y se especializan en actividades de tipo terciario como administración, finanzas, turismo (esta es una nueva actividad del siglo XX) y servicios. Las ampliaciones o ensanches del siglo XIX y principios del XX se incorporan al centro histórico. La concentración de actividades y población provoca problemas de congestión de tráfico y de contaminación. El centro es una zona interclasista, lugar de encuentro de todos los estratos sociales.

2- La periferia urbana: que se favorece por el desarrollo de los transportes y comunicaciones cuando la ciudad pasó del período preindustrial al industrial. Para las personas de la época era un lugar "lejano".

3- Las zonas suburbanas: eran las periféricas de la ciudad que mantenían la continuidad urbana. En ellas se crearon abundantes barrios de viviendas unifamiliares para la población de nivel económico medio y alto. Este modelo fue, en un inicio, típico de las ciudades estadounidenses. Al requerir satisfacer las necesidades de una abundante

población atraída por ofertas de empleo, proliferan los centros de ocio y las superficies comerciales. En ocasiones, estas áreas se convierten en barrios dormitorios o fabriles. Son espacios "verdaderamente alejados".

4- La zona rururbana: conformada por un espacios mixto donde se combinaban áreas de características rurales con otras propiamente urbanas. Los menores costos de emplazamiento y su mayor flexibilidad favorecieron esta tendencia.

POSICIÓN DE EE.UU. EN 1800

En EE.UU. hacia 1860, se experimentó un cambio económico radical de una gran economía agrícola y rural, con modo de vida aislado, para transitar en rápida sucesión, hacia el servicio del barco de vapor. Así se inauguraron decenas de canales; miles de kilómetros de vías de ferrocarril; Innumerables líneas telegráficas y se extendieron en toda la Unión Americana. Casi de la noche a la mañana, gran cantidad de economías locales autosuficientes se encontraron atrapadas en un cambio y economía nacional en expansión. No es de extrañar que a muchas personas no les gustaban los acontecimientos que condujeron a la volatilidad. Las presiones proteccionistas eran fuertes. En 1860, cuando Lincoln y un Congreso Republicano llegó al poder, su administración impulsó diversas políticas en respuesta al nuevo entorno económico. Ayudaron a los norteamericanos para que se convirtieran en actores de su país para incrementar sus oportunidades

de propiedad y crear empresas, bajo el esquema industrial que había llegado de la Inglaterra victoriana..

El gobierno estuvo en apoyo de la economía, de la educación y los cambios tecnológicos. Además, construyeron un ferrocarril transcontinental. Se creó un clima para que los americanos capitalizaran en la innovación y las nuevas tecnologías que se habían desarrollado. Una clase de empresarios y dueños de la propiedad pronto floreció y preparó del escenario para la economía de EE.UU. para dominar el siglo XX. Chicago representa el tipo de nueva ciudad con auge industrial y desmedido crecimiento demográfico

Mientras la Europa continental vivía las consecuencias de la Revolución Francesa, el Imperio Británico se industrializaba aceleradamente. Este proceso después se reflejó en otros países europeos. Sin embargo, en EE.UU. casi se llevó simultáneamente el proceso que provocó la Revolución Francesa para desarrollar la democracia, como el proceso de crecimiento urbano-industrial que vivía Gran Bretaña.

Como resultado del cambio económico, tecnológico y social que desencadenó la Revolución Industrial, se inició el proceso de urbanización. Este proceso es la creciente concentración en las ciudades, tanto de población, como de actividades económicas e innovaciones que posteriormente proyectan a los espacios que las rodean. Si bien antes del proceso industrial de Inglaterra la población de una ciudad se mantenía en proporción constante a la población de su región, a partir de estas fechas cada vez había una proporción mayor de habitantes en las ciudades respecto a las poblaciones de sus propias regiones y esto se conoce como el proceso de urbanización que aparece por primera vez en la historia urbana del planeta.

La población urbana iba creciendo lentamente, pues la mayoría de las personas vivían en el mundo rural, pero a partir del siglo XIX, con la Revolución Industrial, el tamaño de las ciudades aumentó rápidamente. No fue un crecimiento homogéneo. Durante los siglos XIX y parte del XX se incrementó considerablemente la población urbana en los países desarrollados por la migración de la población rural hacia las ciudades

para satisfacer la demanda de mano de obra que reclamaba el auge industrial.

"La urbanización, dice Manuel Castels, es un proceso de organización del espacio que encuentra su base en ... la destrucción de las estructuras agrarias ... y el paso de una economía doméstica a una economía de manufactura".

En la siguiente secuencia "caricaturesca" de Hellman, se muestra cómo evoluciona un medio rural a urbano de manera acelerada:

Se inicia con mucho espacio abierto y con una economía muy cercana a la rural cuyas actividades son primarias y primitivas; la vivienda es la edificación principal.

Más adelante se observa una serie de cambios definidos como etapa semi-rural. Se pavimentan ciertas calles y banquetas, se transforma la gestión municipal y crece la población en su tasa natural como social. Empieza a ser centro comercial.

La siguiente fase es la transformación que corresponde a una etapa semi-urbana en la cual se concentra más la población. Inicia el incremento al valor del suelo urbano y se

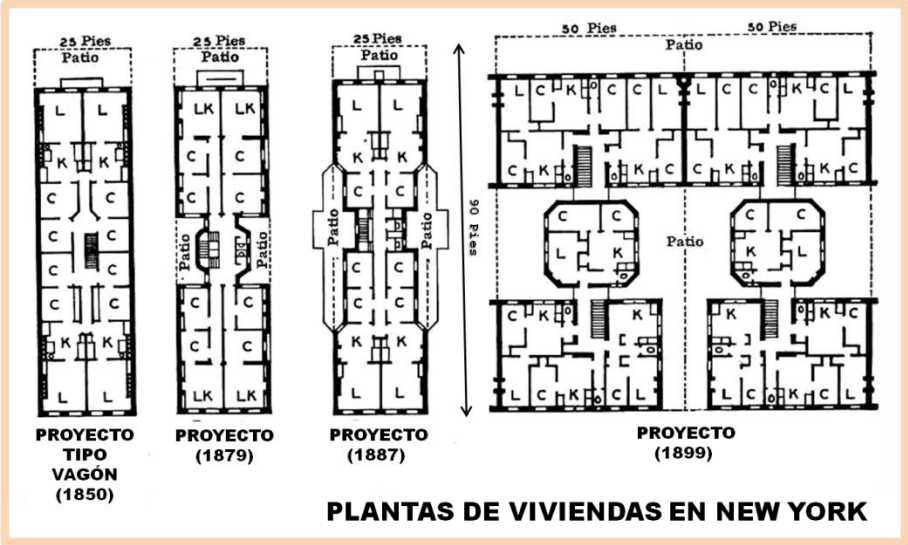
hacen más complejas todas las relaciones sociales.

La etapa urbana mantiene vías de comunicación más ágiles; la higiene y la sanidad mejoran sustancialmente. La sociedad empieza a crear redes sociales más elaboradas; se disfruta de mejores servicios y el tiempo de desplazamiento empieza a ser sensible.

La vivienda, sobre todo de la clase trabajadora, fue francamente inhumana. Se dio prioridad a la obtención de beneficios e inversiones en innovaciones técnicas. El derecho a la propiedad privada y a la libertad de mercado iniciaron la carrera del liberalismo económico que impulsó la burguesía como clase dominante.

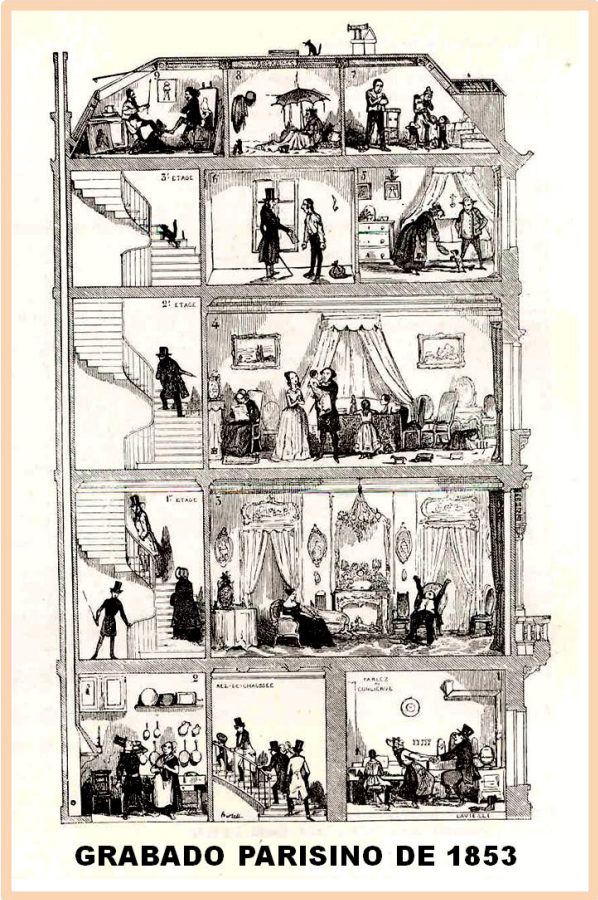
El crecimiento urbano se observaba en poblaciones donde se concentraba la industria. En ese contexto una estación de ferrocarril o un puerto eran fundamentales para mover a la producción fabril. La enrgía que generaba la mano de obra o la tracción animal se irá sustituyendo por la energía de vapor, del viento, del carbón, de la energía eléctrica, y más tarde, por el petróleo.

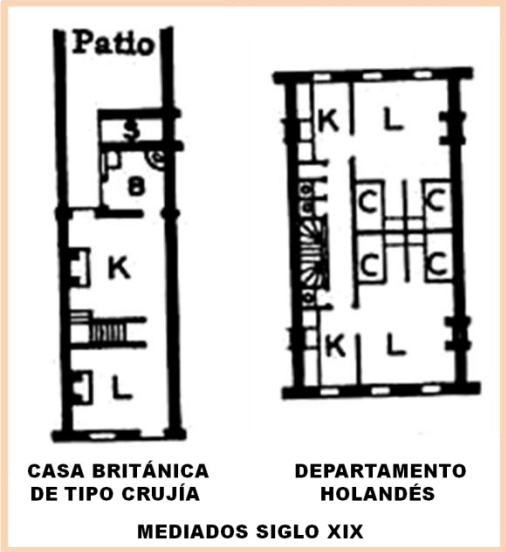
Dicen que las imágenes hablan más que las palabras y por ello las ilustraciones que siguen describen, de mejor manera, como era la vivienda en Europa y en Nueva York.



PLANTAS DE VIVIENDAS EN NEW YORK

Fue tal la migración en el siglo XIX que en Inglaterra la población rural de 1821 que era de 10 millones, se redujo para 1836 a 9.5 millones. En ese mismo período de 5 lustros, la población urbana se incrementó de 4 millones a 37 millones de seres humanos (más de 9 veces). En Alemania, en estos mismos años, la población rural pasó de 23 a 19 millones, mientras la población urbana crecía de 2 a 48 millones de habitantes (24 veces más).


GRABADO PARISINO DE 1853



En EE.UU. también se registraban cifras impresionantes: a principio del siglo XIX sólo 5% vivían en ciudades que eran pequeñas. A mediados de siglo el 20 % moraban en ciudades de más de 25,000 habitantes. Nueve ciudades de EE.UU. en 1850 poseían entre 500,000 y un millón de habitantes. Estas cifras del fenómeno de urbanización acelerado, dadas por Gallion y Eisner, dejan ver los impactos en los grandes países industriales del mundo.

En Japón, el proceso de industrialización comenzó en el siglo XIX y fue el primer país, no occidental, en llevar a cabo este crecimiento industrial. Hasta el año 1867, Japón permanecía en una tranquilidad y paz debido a una economía cerrada frente al mundo; la sociedad estaba fuertemente radicada a un sistema económico tipo feudal. Su nivel tecnológico estaba retrasado comparándose con el de Europa del siglo XVII. En la segunda mitad del siglo XIX se declaró el sintoísmo como religión del Estado, haciendo hincapié en la divinidad del emperador, al que estaban obligados a reverenciar todos los japoneses, con independencia de su afiliación religiosa.

La apertura de Japón con el mundo se llevo a cabo en 1854 con la visita de Comodoro Perry quien entro a la bahía de Tokio y obligó bajo amenaza al shogun Tokugawa a establecer relaciones comerciales y diplomáticas con los Estados Unidos. El año 1868, el 43% y 10% de la población masculina y femenina respectivamente habían finalizado sus estudios elementales: era un porcentaje alto considerando que Inglaterra, en 1837, solo una de cada cinco personas había ido a la escuela. En estos años inicia la industrialización nipona con la Revolución Meiji de 1868 fue la

vez una restauración del poder imperial y una revolución de las estructuras políticas y sociales bajo la presión extranjera. Los países europeos y los Estados Unidos buscaban nuevos mercados en Extremo Oriente. Cuando en 1846 los EE.UU. ampliaron su territorio hasta Oregón y luego en 1848 hasta California, teniendo por tanto salida directa al Pacífico empezaron a interesarse en el comercio con China; en su camino se encontraron con Japón.

Así las cosas, la población de Japón pasó de 34,800,000 en 1872 a 43,50,000 en 1900 (1.25 veces), y hasta 89.270.000 a 1955 (2 veces más). En 1872 se construyo la primera línea de ferrocarril por parte de ingenieros ingleses entre Tokio y Yokohama. En 1880 existían 160 Km. de vía férrea hasta alcanzar en 1892 cerca de 3,000 km. En 1871 se organizo la Administración de Correos y telégrafos y en 1877 el Japón entró en la Unión postal.

La industria pesada se desarrolló rápidamente a finales del siglo XIX y fue estimulada con la creación en 1901 de la fundición nacional de Yawatta. Tras la guerra ruso-japonesa de 1905, el avance de esta industria fue aun mas rápido gracias al carbón y al hierro de Manchuria y Corea (anexionadas a Rusia), pero también a la política de armamento.

Tony Garnier (1869-1948), que estudió en la Academia de Francia en Roma, comenzó sus planes para una ciudad industrial (la cité industrielle), que se someterán a la competencia del Gran Premio de Roma en 1901. Su ciudad industrial y la ciudad jardín de Howard son tan contemporáneas, a pesar de la divulgación final del proyecto. La cité industrielle, se publicó en 1917.

Garnier separa la utopía urbana de sus dos componentes: planificación y política. De aquí en adelante, el diseño será neutral, lo que alcanzará su punto culminante en la actividad de Le Corbusier (1887-1965). A menudo, la ciudad industrial se opuso a la ciudad jardín, pero en realidad tiene muchos puntos en común con el plan de Howard, así como con toda la tradición de utópico del siglo XIX.

Garnier piensa, para la ciudad industrial, en una población de 35,000 habitantes, la misma cantidad propuesta para Letchworth. Reservó la

mitad de la tierra para parques públicos y repartidos en las diferentes áreas, la columna vertebral de la ciudad industrial era el tranvía eléctrico, similar a lo hecho por Arturo Soria y Mata (1844-1920) en su ciudad lineal. Se basa en la industria pesada de pequeño tamaño, al igual que Howard.

Tony diseñó su ciudad industrial desde el primero hasta el último edificio y se concentró sobre todo en aspectos técnicos. Adoptó para todos los edificios el concreto u hormigón armado, y los adornó con un estilo desnudo para cubrir sólo las necesidades específicas de carácter representativo.

La ciudad lineal fue un modelo de organización urbana ideado por el ingeniero y urbanista español Arturo Soria y Mata, basado en la unión de dos núcleos urbanos por medio de una línea. Esta idea se dio a conocer entre los años 1894 -1897.

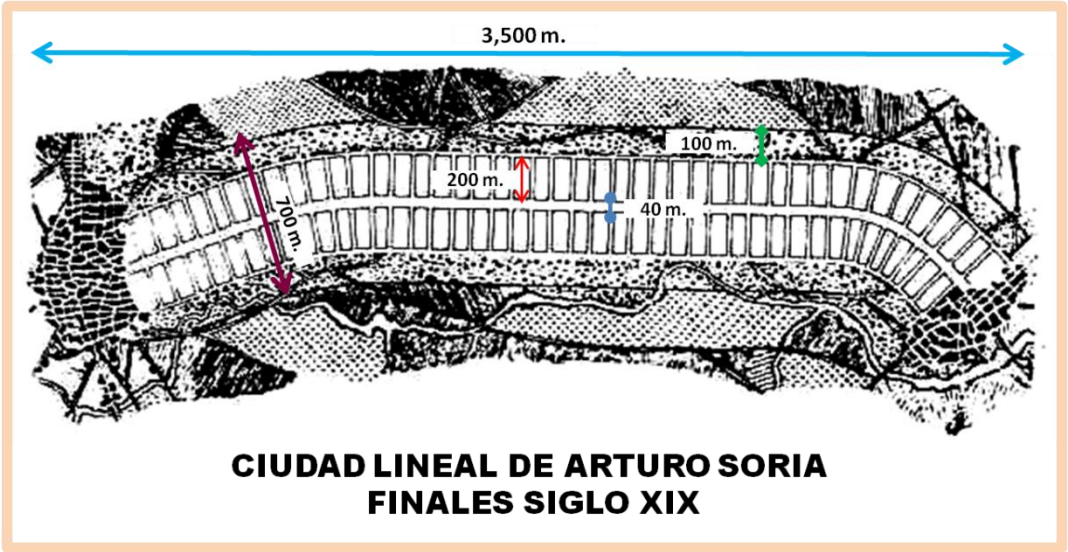
El modelo proponía estructurar una ciudad alargada construida a ambos lados de una avenida central de 40 metros de ancho, con un corredor de infraestructuras central y "el campo" a cada uno de los lados. Llamaba "campo" todo aquello que no sea "ciudad". Los planos de la época muestran las manzanas extendiéndose a 200 metros a cada lado de la avenida central más 100 metros para bosques "aisladores". Luego del bosque habría campos de cultivo.

El transporte y la dicotomía rural-urbana eran las preocupaciones principales que pretendía el modelo lineal era sustituir o descongestionar las ciudades dando lugar a un nuevo tipo urbano que conservara la dignidad y el individualismo, así como el contacto con la naturaleza.

El automóvil aún no se había inventado, el ferrocarril, concretamente el tranvía, se concebía como el medio de transporte más importante, y para eso se reservaba la parte central de la larga calle vertebradora, de 40 m de ancho.

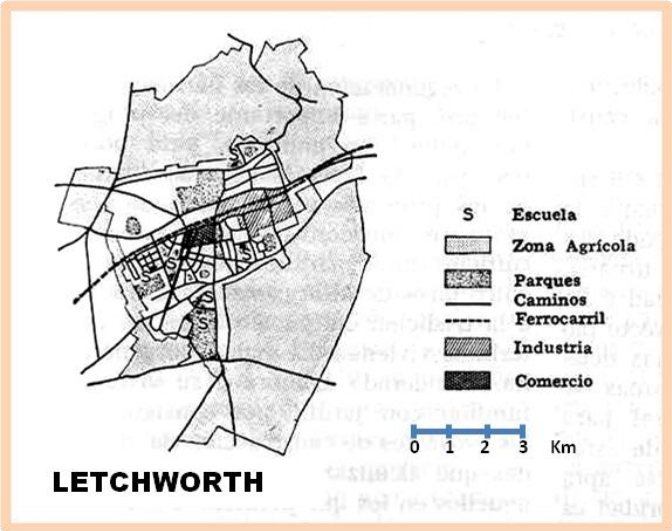
Todo el crecimiento de la ciudad tenía que realizarse de forma longitudinal y paralela a la vía principal, nunca fuera de la línea. Calles transversales de 200 m de longitud y de un ancho mínimo de 20 m,

tenían que conectar esta espina central con las viviendas situadas a los lados en manzanas de formas regulares (cuadrados y rectángulos). De la



superficie total de la ciudad 20% estaría destinado a la construcción de viviendas, y el 80% restantes a tierras de cultivo. De 400 m² que tendrían las parcelas, 80 serían utilizados para la construcción de viviendas y talleres, y 320 a una huerta jardín con árboles frutales e instalaciones para la cría de animales. La forma lineal se proponía como la mejor manera de resolver las necesidades de transporte, minimizando la suma de trayectos entre todos los puntos entre sí. Como se observa este modelo dista mucho de una "gran ciudad".

Letchworth es una ciudad inglesa situada a 55 kilómetros del Gran Londres. Construida por los arquitectos Barry Parker (1867-1947) y Raymond Unwin (1863-1940) e inaugurada en 1903 por Ebenezer Howard (1850-1928), fundador de la asociación Garden Cities Association, se constituye como la primera ciudad-jardín. En la actualidad, esta ciudad cuenta con

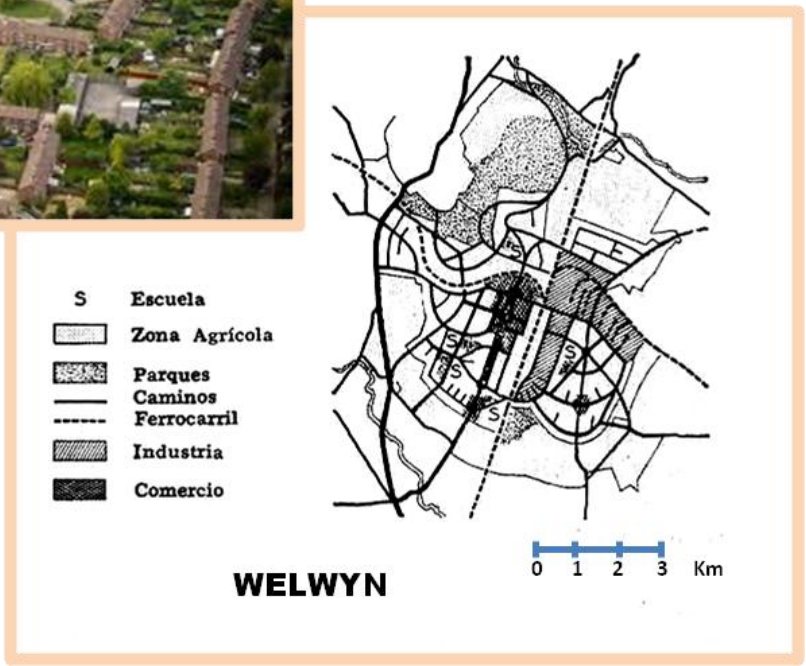


33,000 moradores. Las personas que se instalaron en Letchworth fueron gentes de clase media, intelectuales, pequeños industriales y artesanos.

BARRY PARKER (1867 –1947) Y RAYMOND UNWIN (1863 -1940)

EBENEZE HOWARD
(1850-1928)

Howard fue el fundador del movimiento conocido como movimiento de las ciudades jardín (Garden City Association), el libro Ciudades Jardín del Mañana contiene los conceptos sociológicos y urbanísticos. Se conoce como ciudad jardín a un centro urbano caracterizado por tener una vida saludable, el crecimiento de este espacio urbano se realiza de manera moderada. Las dimensiones de una ciudad jardín por lo

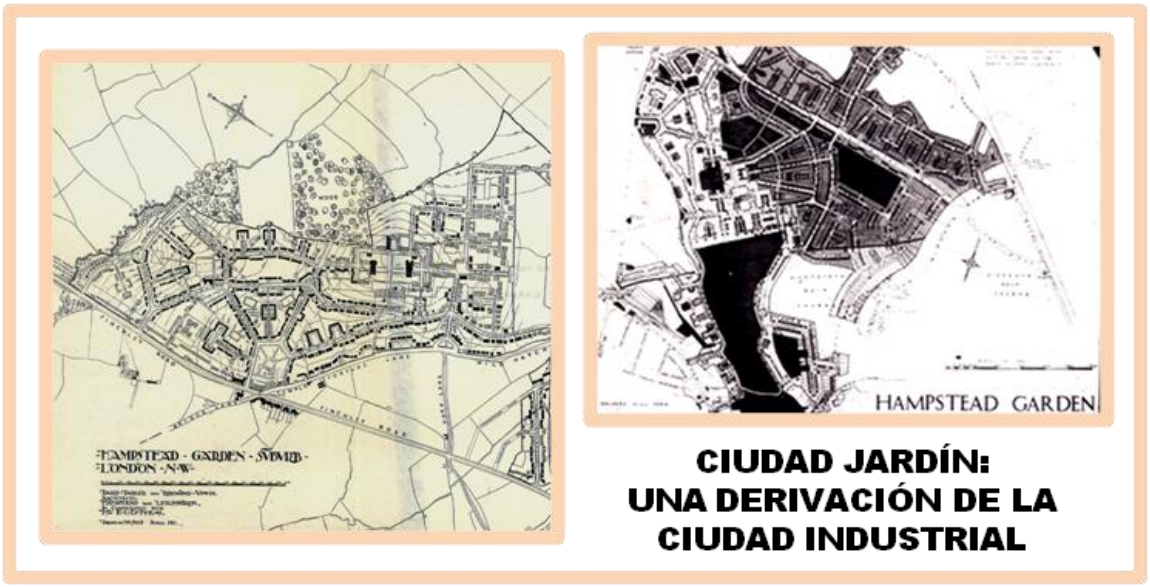


WELWYN

general no eran muy grandes, era lo apropiado para que las autoridades tuvieran cierto control sobre sus pobladores y pudieran darle mantenimiento con cierta regularidad, o sea, se pretendía una administración municipal óptima. Los habitantes trabajaban en los centros industriales de las inmediaciones, por lo que se puede percibir claramente que se trataba de ciudades integrales.

Otro proyecto de igual magnitud se llevo a cabo en la ciudad de Welwyn Garden City en el año 1919.

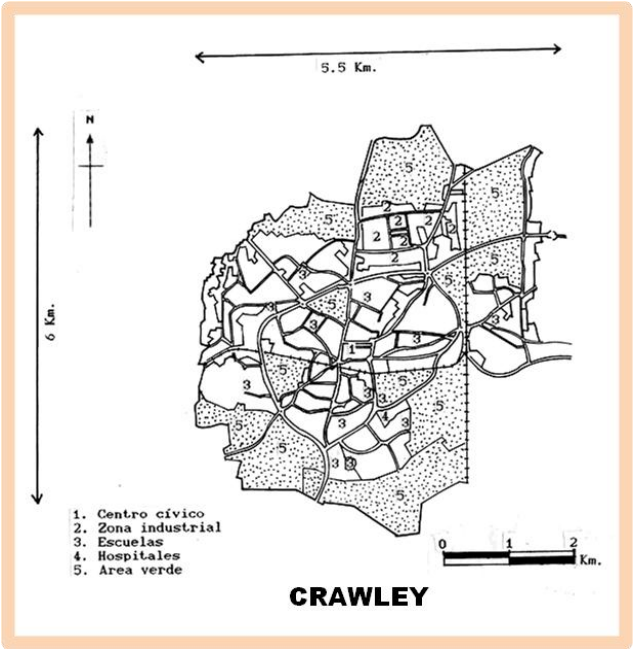
El concepto de ciudad jardín no corresponde como hoy en día. El término nace en las principales ciudades de Europa, como medio de darle un hábitat a la personas de escasos recursos, sin embargo el concepto se fue extendiendo en todo el continente y en otros lugares de grandes desarrollos económicos. Un objetivo con la realización de ciudades jardines era borrar la especulación con el terreno, teniendo todos los pobladores el mismo derecho sobre el suelo.



Happstead, es otro ejemplo de ciudad jardín, a 6 km. de Londres. En 1905 Henrietta Barnett les pidió a Parker y a Unwin planificar el nuevo barrio jardín de Hampstead, ahora conocido como Hampstead Garden Suburb.

Crawley a 45 km. de Londres. La línea principal de Brighton fue la primera línea de ferrocarril para Crawley. Una estación fue abierta en Tres Puentes (Oriente Crawley) en 1841. La estación de tren Crawley, en el extremo sur de la calle principal, fue construido en 1848. Una línea fue construida hacia el este de Tres Puentes a East Grinstead en 1855. Tres puentes se habían convertido en el centro de transporte en el área de esta etapa: una cuarta parte de su población se emplea en trabajos ferroviarios por 1861, principalmente en obras ferroviarias de Londres, Brighton y la costa sur de ferrocarril cerca de la estación.

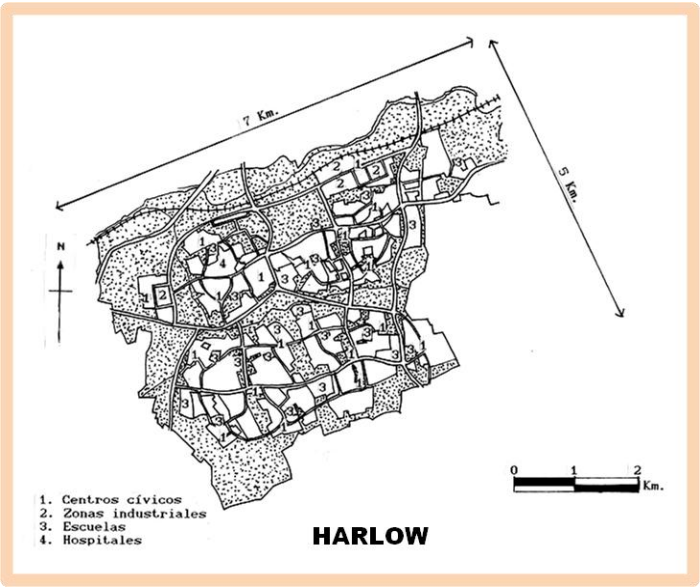
El transporte ferroviario trajo una nueva vida a la ciudad. En esta época el área original 'Ciudad Nueva' de Crawley fue construida. Una promoción de viviendas fue edificada para atender a la creciente población de la ciudad. La mayoría de estas casas aún se pueden ver a lo largo del lado sur de la línea de ferrocarril a través de la ciudad.



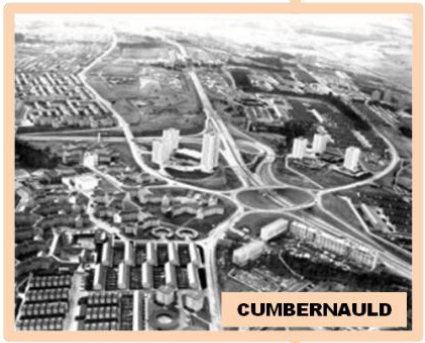
En 1900, Crawley tenía una población de 9,000 habitantes, es poco probable que cualquier residente de la ciudad podría haber previsto que esto aumentaría de diez veces en los siguientes 100 años. Durante la primera parte de la década de 1900, Crawley continuó su vida como una pequeña pero próspera ciudad. 1930 vio la apertura del aeródromo de Gatwick, que fue el primer aeropuerto en el Reino Unido para tener su propia estación de ferrocarril. En 1938, la ciudad había alcanzado un tamaño tal que se decidió construir un by-pass a su alrededor para facilitar el flujo de tráfico en la ciudad en sí.

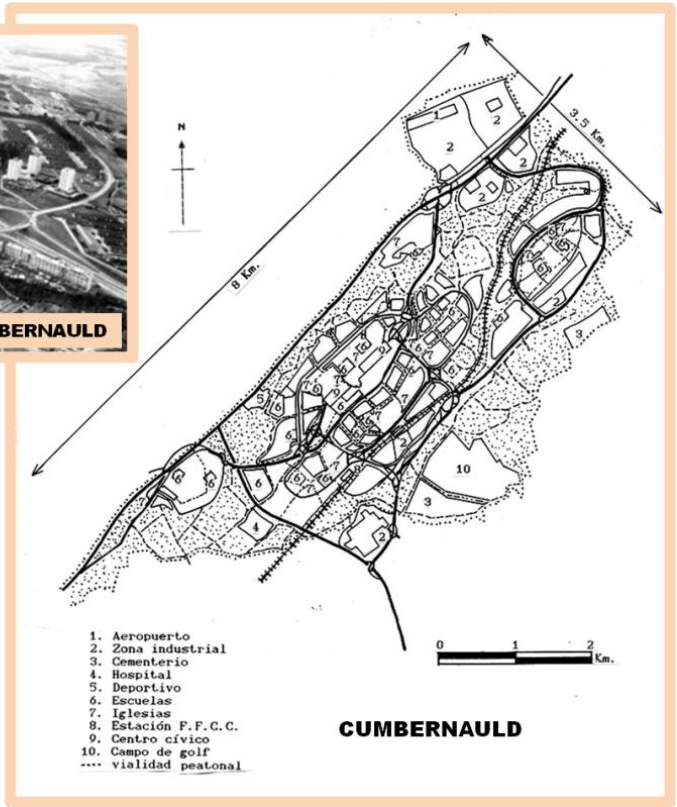
Harlow fue una ciudad de nueva planta de Inglaterra, constituida en 1947, tras la fusión de cuatro pueblos y siguiendo el proyecto del urbanista Frederick Gibberd. La ciudad pertenece al área metropolitana

de Londres que, para el año 2010 y cuentaba con una población aproximada de 78,000 habitantes.

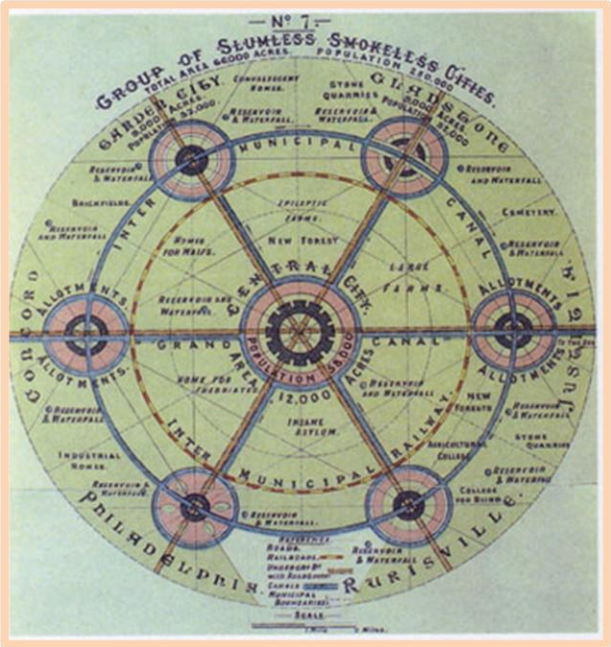


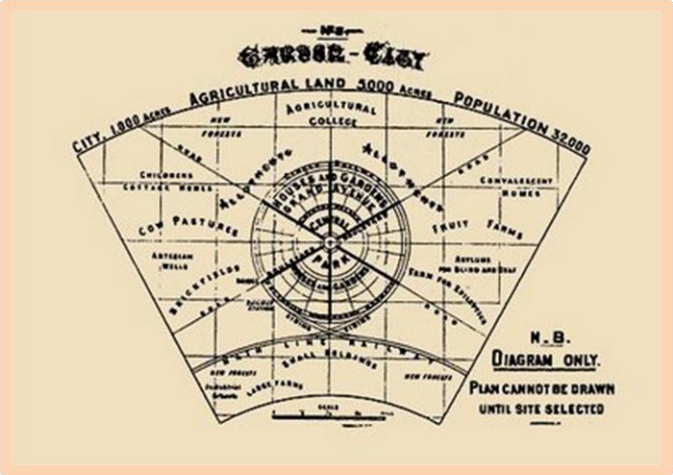
Cumbernauld, "new town" creada a mediados de la década de 1950 en el área metropolitana de Glasgow, es ejemplo famoso de lo mal que puede llegar a funcionar un proyecto urbanístico-social. El asentamiento unió lo pobre del diseño urbano de la época, un desarrollo avieso en el contexto de la crisis de finales de los sesenta y los setenta en la región de la Escocia obrera. Cumbernauld que no levantó cabeza, ha sido señalada como uno de los peores lugares para vivir en Gran Bretaña; al parecer, sus propios habitantes votaron a favor de demoler la new town íntegramente.

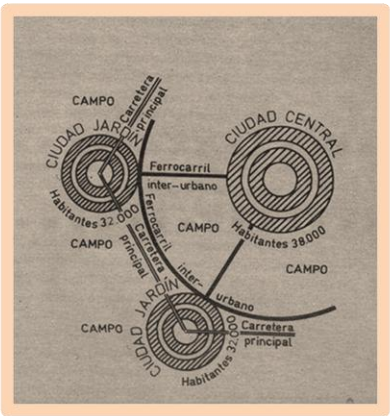




Howard proponía que estas ciudades tuvieran de 32,000 a 58,000 habitantes, incluyendo el área rural. Cantidad que es similar a las sugeridas por el “New Towns Committee (1946)”.







ESQUEMAS DE LAS IDEAS DE EBENEZER HOWARD

Estas primeras Ciudades Jardín tenían como fundamento la creación de unidades vecinales o de barrio, cada una de ellas con un centro comercial. Existían amplios espacios verdes entre las unidades vecinales y dentro de las mismas. Las unidades formaban, cada una de ellas, un núcleo separado y eran como ciudades separadas. Otra característica dominante era la baja densidad, en razón de 9,000 hab/km². Las casas estaban ubicadas en el medio de los lotes, generalmente de dos pisos, y con un jardín posterior.

La evolución de la idea avanzó lentamente, a través de dos guerras mundiales del siglo XX, haciéndose los problemas cada vez más difíciles. En todo este período hubo una serie de hechos que contribuyeron a la creación del "Acta para Ciudades Nuevas de 1946", siendo los más importantes:

1- El planteamiento, por primera vez, del problema existente en las ciudades grandes. Se indicaban las desventajas de las grandes aglomeraciones urbanas y la urgencia de impedir su desorbitado crecimiento. Proponían la descentralización por medio de ciudades jardín, suburbios jardín, ciudades satélites etc.

2- A fines de 1940 al Ministerio de Obras y Construcción, se le otorgó mayor autoridad y jerarquía convirtiéndose en Ministerio de Obras y Planeamiento. Se establecían las relaciones entre el control de los usos de la tierra y el valor de la tierra; así como las pautas para la protección de la agricultura y las zonas campesinas.

3- Se llevó a cabo el "County of London Plan" (1943) efectuado por J. H. Farshaw (1895-1973) y Patrick Abercombrie (1879-1957), dando sugerencias para promover la descentralización. Como consecuencia, el año siguiente Abercombrie elabora el "Greater London Plan", en donde se indicaban las cantidades de población que deberían tener las diferentes áreas. Incluso se sugerían los lugares donde deberían ubicarse diez Ciudades Nuevas para descongestionar Londres, pero no se hizo ningún estudio de un plan regional de desarrollo en donde estuvieran ubicadas estas Ciudades Nuevas.

4- En Octubre de 1945 se creó el "New Towns Committee" presidido por John Reith (1889-1971), para investigar las cuestiones generales referentes a la organización, fundación, desarrollo y administración para la creación de las New Towns. Después de ocho meses de exhaustivo estudio emite un informe dando pautas para la creación de las Ciudades Nuevas.

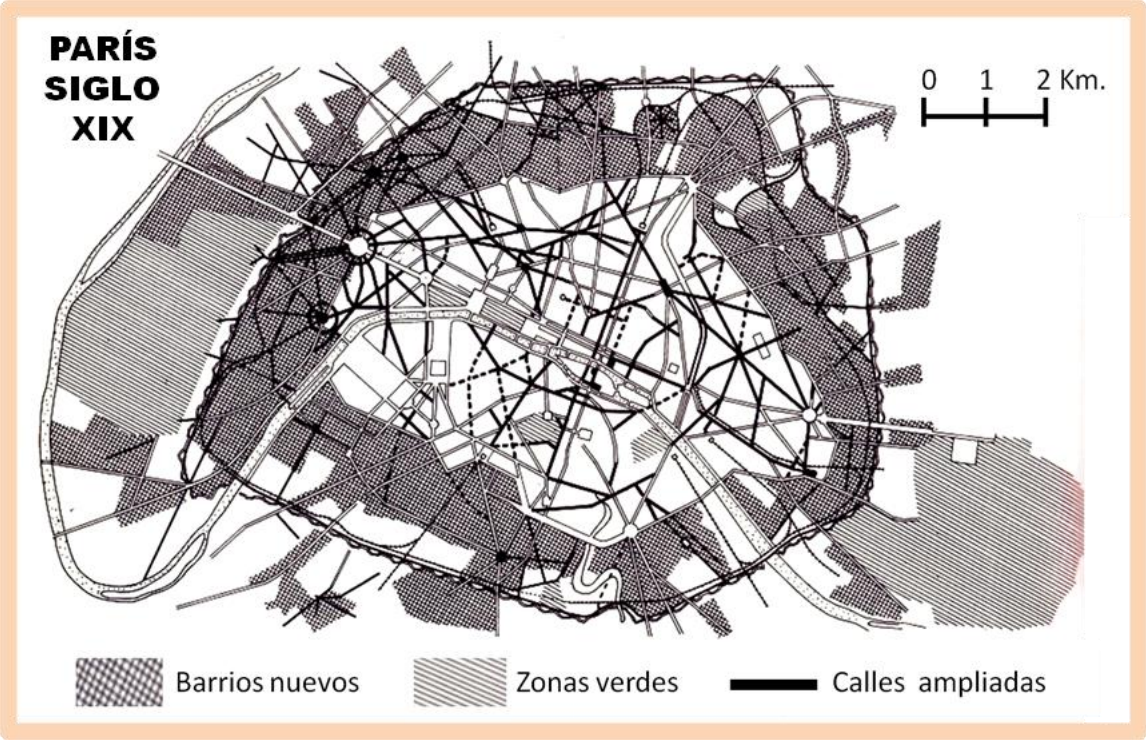
5- Las New Towns no obedecían a un plan de desarrollo regional. De este fenómeno se fue tomando conciencia a medida que se agravaba con la fundación de otras Ciudades Nuevas, hasta su rectificación en las en actual estudio.

A finales del siglo XVIII, la toma de la Bastilla, en París, se convirtió en el arranque simbólico de la Revolución francesa, proceso de profunda transformación de Francia que se había iniciado en el propio París durante los Estados Generales de 1789. El Emperador, Napoleón Bonaparte (1769-1821) se decide por París como capital de su Imperio, luego de haber vislumbrado a Lyon para tal privilegio. Bajo el reinado de Luis Felipe, la ciudad acelera su ritmo de crecimiento.

MAPA QUE MUESTRA EN ROJO LAS CALLES TRAZADAS POR HAUSSMANN ENTRE 1850 Y 1870.

La transformación de París durante el Segundo Imperio de Napoleón III (1852-1870) le dio a la ciudad su fisonomía actual, comisionando a Georges-Eugène Barón de Haussmann (1809-1891) para que ejecutara los cambios necesarios a fin de convertir a la capital francesa en la ciudad más moderna de su época. Se demolió gran parte de la ciudad antigua y medieval; se dio paso a grandes bulevares y a edificios modernos, el más destacado de los cuales fue la Ópera Garnier. Se construyeron canalizaciones de aguas y otros importantes adelantos en obras públicas. Este periodo llegó a su fin con la caída del emperador luego de la derrota sufrida por su ejército en la guerra franco-prusiana. Haussmann creó anchas avenidas unidas con las principales estaciones de tren, de manera que las tropas de provincias pudieran estar operativas en un corto periodo de tiempo. Tal es el caso del boulevard de Strasbourg cerca de la Gare de l'Est y Gare du Nord. En las dos últimas décadas del siglo XIX también continuaron dándole a París su fisonomía más conocida. El conocido arco de triunfo que se encuentra en el centro de la plaza de la Estrella

se comenzó en 1806 por orden de Napoleón Bonaparte y fue concluido en 1836. Durante la segunda mitad del siglo XIX hubo varias exposiciones universales, siendo la más destacada con motivo de la conmemoración del primer centenario de la revolución en 1889. Para tal fin fue construida la Torre Eiffel que, aunque debía ser desmontada una vez terminada la exposición, continúa erigida hasta los días presentes.

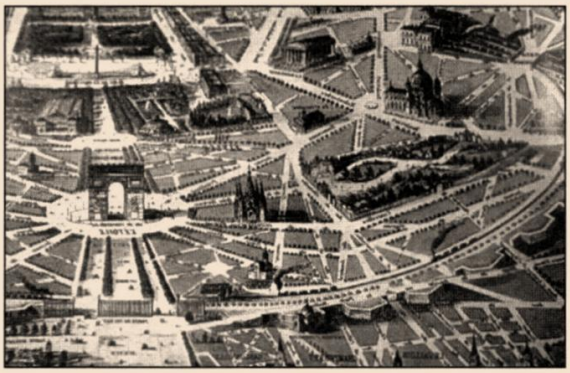


La ampliación de París alentó cambios urbanísticos en otras ciudades del mundo. Su ejemplo fue seguido por ciudades como Londres con la reforma de Joseph Bazalguette (1819-1891), en el período 1848-1865. Viena derribó sus murallas y creó la Ringstrasse, en 1857. Florencia tuvo su ampliación en 1864-1877. Bruselas renovación de1867-1871. Barcelona con un proyecto aprobado en el año1860. También el trazado de Moscú o Ciudad de México muestra influencias haussmannianas. El arquitecto L'Enfent tiene las mismas ideas en el proyecto de la capital de EE.UU.

Haussmann fue un funcionario público, diputado y senador francés. Debido a la estrucción creativa de algo para la mejora de la sociedad, los años 1860 fue una época de intensa revuelta en París. Muchos parisinos se preocuparon por la destrucción de sus «antiguas raíces».

Haussmann tenía pensada la finalidad de conseguir calles demasiado anchas para que los rebeldes construyeran barricadas a lo largo de ellas y donde pudieran circular batallones en formación y la artillería, si se diera tal necesidad. Haussmann fue criticado por ello y también por el gran coste de su proyecto. Napoleón III despidió a Haussmann en 1870 para mejorar la caída de su propia popularidad.

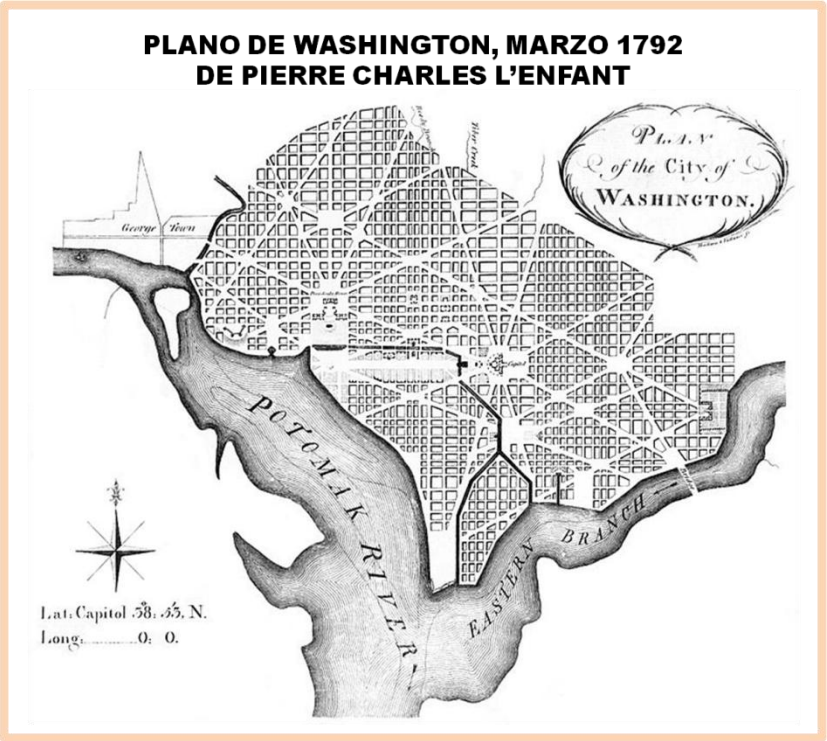
PLANO DE LOS PRINCIPALES MONUMENTOS DE PARÍS ELABORADO EN TIEMPOS DE HAUSSMANN PARA NEUTRALIZAR LOS ATAQUES QUE SE LE HICIERON POR HABER DEMOLIDO TANTOS EDIFICIOS. SE PRETENDÍAE DIVULGAR LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y SU REALCE A TRAVÉS DEL TRAZO DE VÍAS QUE UNÍAN A LOS PRINCIPALES MONUMENTOS, SEGÚN JEAN-ROBERT PITTE.



Sin embargo, tiempo atrás de las incursiones urbanísticas de Haussmann en París, Pierre Charles L'Enfant (1745-1825) llevó a cabo el proyecto de la ciudad capital de los EE.UU. Debido a su insistencia de construir una ciudad completa, el plan de L'Enfant para una Ciudad Federal no se acabó antes de su muerte. Los comisionados del Distrito de Columbia querían invertir los fondos en la construcción de los edificios federales, con el apoyo de Thomas Jefferson. L'Enfant fue retirado de la ejecución de los planos y el plan pasó a manos de los tasadores Andrew y Joseph Ellicott, que habían efectuado las primeras tasaciones del Distrito de Columbia con la ayuda de Benjamin Banneker. L'Enfant no cobró por sus proyectos; cayó en desgracia, y paso el resto de su vida sin que le pagasen lo que creía que le debían. Se le ofreció un puesto como profesor de ingeniería en West Point en 1812, pero no lo aceptó. L'Enfant murió en la pobreza.

La capital de la nueva nación americana, su posición y su aspecto, tenía que superar la situación social, económica y cultural de una mera

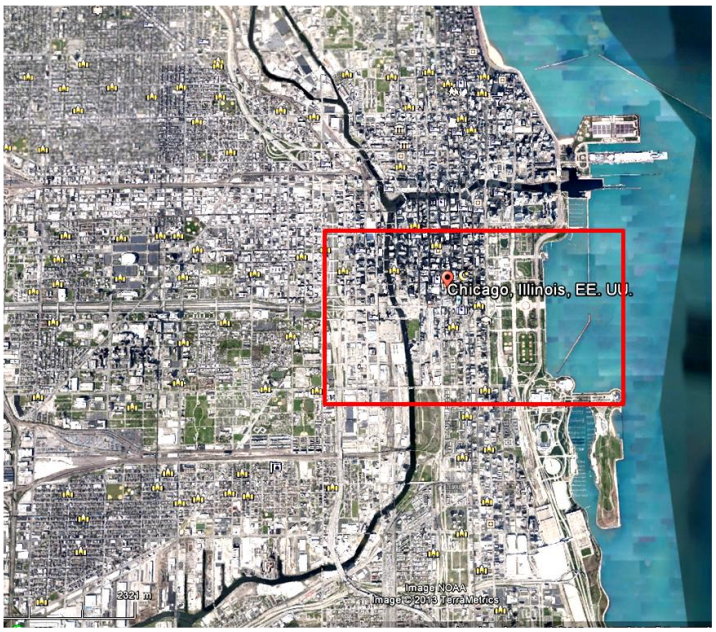
ciudad: se trata de que sea el modelo de planificación de la ciudad americana y un símbolo del poder del gobierno para ser visto por otras naciones.

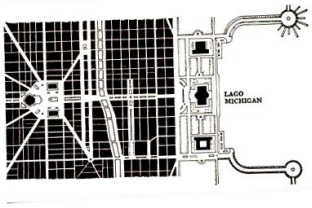


La Comisión McMillan, en 1900-1902 comenzó con trabajos, planes y ornatos con especial énfasis durante las tres primeras décadas del siglo XX, y continuaron en forma esporádica a partir de esa fecha. Al cabo de los años se ha respetado un límite de altura de 50 m. y se ha conservado la amplitud horizontal, el carácter barroco de la ciudad, que da como resultado una pintoresca ciudad plagada por campanarios, cúpulas, torres y monumentos. La imagen que se percibía de la ciudad a mediados del siglo XX era comparable a la Roma imperial.

Chicago es otra ciudad de EE.UU. que presentó un fenómeno urbanístico y población sin precedentes. Según los exploradores del siglo XVII, los indígenas de Illinois fueron los primeros en reclamar el territorio llamándolo "Chicaugou", que significa poderoso o grande, en referencia a los "grandes jefes" de las tribus de la región. El primer colonizador europeo de Chicago fue el Afro-Antillano Jean Baptiste Point Du Sable (1750-1818), de origen francés, llegó a la zona hacia 1780. Se casó con una india potawatomi llamada Kittihawa y tuvo dos hijos. En 1779 partió de Peoria y exploró el norte hasta una zona llamada en esa época "Eschikagou" (Chicago) por los indios. Du Sable, reconociendo su potencial, decidió instalarse allí y construir la primera vivienda

permanente a orillas del río, denominada Kinzle House. Du Sable estableció un puesto comercial que se convirtió en el principal punto de suministro para comerciantes y tramperos que iban al Oeste. El puesto de Du Sable prosperó mucho y él se hizo bastante rico. En 1796 nació su nieta convirtiéndose en el primer niño nacido en el área del actual Chicago.





PORCION CENTRAL DEL PROYECTO PARA CHICAGO PRESENTADO POR DANIEL HUDSON BURNHAM EN 1909

PLANTA EN 2013 DE ACUERDO A GOOGLE EARTH

Con el desarrollo del ferrocarril y la construcción del canal Illinois-Michigan, Chicago se hizo líder en la industrias ganadera. También se destacó en el área maderera y el trigo. Pronto se corrió la voz

LEVANTAMIENTO (2 METROS) DE LA CALIE LAKE DE CHICAGO PARA CONSTRUIR EL ALCANTARILLADO

de que la ciudad estaba llena de oportunidades y para mediados de la década de 1850 llegaban cada año a la ciudad casi 100,000 inmigrantes buscando tierra y trabajo. En 1860, Chicago fue sede de la Convención Nacional Republicana que nombró a Abraham Lincoln como el candidato presidencial. Un año después, durante su mandato, comenzó la Guerra Civil. El Chicago de la posguerra fue imparable. Creció la población, se duplicaron los envíos de cereal y los comerciantes prosperaron. En 1871 un gran incendio destruyó la mayor parte de la ciudad. Comenzó en el distrito maderero de la zona oeste y dicen que una vaca que golpeó una lámpara de querosene en un establo dió inició al siniestro. El fuego había destruido gran parte de la ciudad, cobrando más de 250 vidas y dejando a 100,000 habitantes sin hogar. Más de 17,000 edificios fueron destruidos y las propiedades dañadas se estimaron en 200 millones de dólares. La necesidad de colocar drenaje a la ciudad, llevó a un proyecto de ingeniería para levantar de nivel gran parte de los edificios e instalar una red de canalizaciones y de alcantarillado. Hubo que elevar los edificios con gatos hidráulicos 1.88 m.

George Pullman (1831-1897) empresario popular de Chicago, había logrado una gran reputación en el año 1859, gracias al invento que permitía elevar los edificios construidos hasta que alcanzaran el nuevo nivel de calle requerido para conseguir una red de alcantarillado que resultara efectiva.

Años después, en 1863, revolucionó el transporte de pasajeros en ferrocarril inventando los coches-cama para

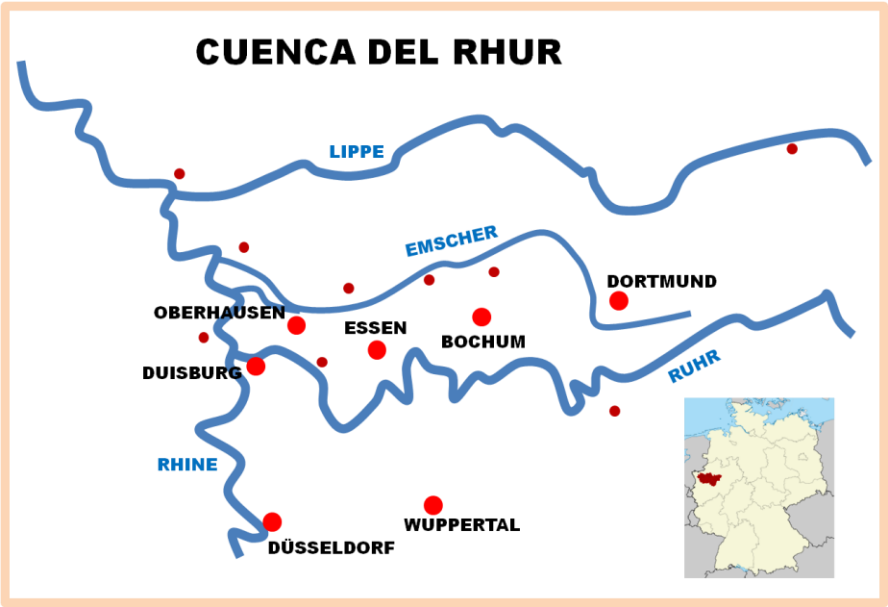
dormir durante el viaje. En 1867 crea la Pullman Palace Car Company , compañía que, durante los siguientes veinticinco años, operaría la mayoría de los coches-cama de los ferrocarriles de EE.UU.

Pullman deseaba conseguir terreno para fundar un asentamiento en suelos baratos y alejados de las zonas de fricción social, creando un microcosmos favorable a sus intereses, ya que el aislamiento de los trabajadores los alejaría de los movimientos obreros. Además la proximidad entre centros de trabajo y alojamiento implicaría una mayor eficacia en la distribución del tiempo. Pullman Town quería ser un modelo de organización social y de rentabilidad. Para levantar su Ciudad Pullman, en 1880, adquirió una extensión de terreno, de más de 1,600 hectáreas al sur del centro de Chicago. Estos terrenos se encontraban situados con los límites por el Este del ferrocarril (Illinois Central Railroad) y del lago Calumet por el Oeste. La visión de Pullman se rompió en 1894 tras las violentas huelgas de sus empleados y de los sindicatos del ferrocarril.

En 1933 y 1934 se organizó la Feria Mundial de Chicago, conocida como "A Century of Progress", Un siglo de progreso, siendo su finalidad celebrar una feria mundial en Chicago en 1933. La exposición fue ideada

conmemorando la ciudad de Chicago y su aporte a los logros científicos e industriales de ese tiempo. El año 1900 la ciudad ya contaba con un millón de residentes.

El siglo XIX fue marcado por un crecimiento sin precedentes en grandes urbes como París, Viena, Moscú, San Petersburgo y las ciudades inglesas y alemanas, en especial las capitales, Londres y Berlín. La capital británica se convertiría en la mayor ciudad del mundo desde



1810, momento en que ya contaba con un millón de habitantes y hasta 1925 en que Nueva York rebasa en población a Londres. El fenómeno alemán es también destacado, pues debido a la rápida industrialización del país, logran consolidarse numerosas ciudades en los focos de producción como el río Rin. La Revolución industrial transformó las numerosas localidades de Rhur que hasta ese momento solo habían sido pequeñas poblaciones. Las "Big Five", es decir, en las cinco ciudades más importantes, Duisburgo, Oberhausen, Essen, Bochum y Dortmund, son sólo las principales (300, 000 habitantes) de las más de 50 ciudades que conforman la Cuenca del Rhur.

El Ring de Viena, es una avenida de circunvalación que rodea el centro de de la ciudad. Esta avenida tiene a ambos lados obras arquitectónicas muy significativas, por lo que es considerada uno de los grandes atractivos de la capital austriaca. El Ringstraßenstil (estilo de la Ringstraße) marcó la arquitectura de tipo historicista de los años 1860 a

1900. En 1857, Francisco José I, comenzó el derribo de la muralla, las puertas de acceso, los bastiones etc., para sustituirlos por bulevares. En un decreto el Emperador dispuso el tamaño y uso exactos de la zona habitable recuperada, y convocó un concurso para su urbanización.

PROYECTO URBANÍSTICO DEL RINGSTRASSE EN VIENA, AÑO 1857

Luego de algunos conflictos de competencias entre Gobierno y Ayuntamiento, se creó el fondo de ampliación de la ciudad, que fue administrado por el Gobierno. Se vendieron los terrenos liberados por el derribo de los bastiones y el glacis a inversores privados, y con los beneficios se financió la construcción de los edificios públicos. Sólo el Ayuntamiento fue planificado por el municipio. Tras no recibir ningún beneficio de esta gran operación inmobiliaria, el municipio se dedicó con una determinación aún mayor a la partición de los espacios de recreo existentes.

De este modo, en 1900 de las cinco mayores ciudades del Mundo, cuatro estaban en Europa occidental. Estambul, seguiría siendo la gran urbe del Mediterráneo oriental siendo la capital del Imperio Otomano. Para el año 1900 existían doce urbes del mundo que ya contaban con un millón de habitantes. Conviene recordar que esta cantidad de ciudadanos sólo los tuvo Roma (siglo III), El Cairo y Bagdad (siglo IX).

CIUADES QUE ALCANZARON EL MILLÓN DE HABITANTES Y EL AÑO					
TOKIO	1800	BERLÍN	1880	FILADELFIA	1900
LONDRES	1810	CHICAGO	1890	VIENA	1900
PARÍS	1850	MOSCÚ	1900	ESTAMBUL	1900
NUEVA YORK	1865	SAN PETERSBURGO	1900	PEKÍN	1900

Al finalizar el siglo XIX se registró una serie de fenómenos que provocaron, entre otras cosas, el proceso de urbanización acelerado:

a) La población aumentó al disminuir las tasas de mortalidad como resultado de los avances en salud pública. La esperanza de vida se incrementó de 35 a 50 años.

b) El aumento de bienes y servicios, en función a una mayor producción agrícola, industrial y las actividades terciarias, como resultado del avance técnico del momento.

c) La redistribución demográfica, ya que el agricultor tiende a convertirse en asalariado en las fábricas urbanas y deja de ser poblador rural para ser habitante urbano. La migración campo-ciudad se presenta como un fenómeno muy pronunciado.

d) Las comunicaciones tanto terrestres como marítimas y fluviales se desarrollan para transportar las mercancías resultantes de la elevada producción fabril.

e) Los desequilibrios propios de la rapidez en la que se presentaban los cambios anteriores: desequilibrio ecológico; desequilibrio, desequilibrios de adaptación a un nuevo estilo de vida.

El proceso de urbanización cobrará mayor rapidez en las primeras décadas del siglo XX cuando los patrones urbanísticos y la vida urbana fueron transformándose.

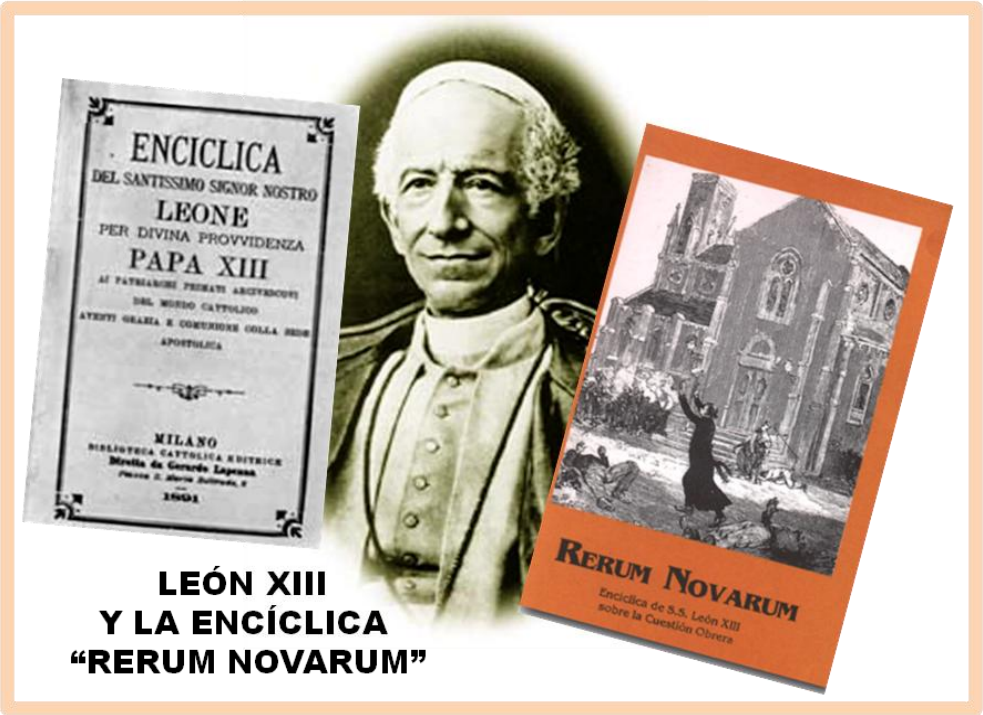
La Revolución Industrial posicionó a Inglaterra de manera preponderante y con la reina Victoria (1819-1901) en el trono, la dominación británica del mundo, alcanzó niveles insospechados. Inglaterra realizó una serie de reformas electorales y sociales. El crecimiento de grandes empresas capitalistas favoreció la toma de conciencia política de la clase obrera. El desorden y la rebeldía eran considerados anarquía. Esta época se caracterizó por el ascenso de la clase media y por el conservadurismo. Había una gran rigidez moral; la familia constituyó la base fundamental: el padre fue tutelar, terrible, infalible y despiadado; la mujer, esposa y madre, no tenía voz ni voto.

Las fábricas fueron prisiones disfrazadas; el propietario era omnipotente, se trabaja 14 horas diarias o más en lugares sombríos e insalubres; empleaban a niños de cinco a diez años, que no recibían salario, sólo alojamiento y comida; la mayoría de ellos procedían de los hospicios; estos chicos eran vendidos a las empresas en grupos de cincuenta a cien donde permanecían un mínimo de siete años. Muchos se suicidaron. Los golpeaban para que no se durmieran junto a la maquinaria. En suma se requería un reajuste social-laboral. Las instituciones públicas se desentendieron de los obreros, aislados e indefensos, dejándolos a la inhumanidad de los empresarios y a la desenfrenada codicia de los competidores. Los socialistas pretendieron que los bienes de los particulares pasaran a la comunidad, agravando el antagonismo social, sin poder mejorar su situación económica ni obtener mayores provechos. Los proyectos de asentamientos y ciudades de corte comunitario y socialista poco éxito habían mostrado.

Las clases pudientes estaban llenas de lujos, mientras que la condición de los trabajadores no mejoraban. La criminalidad y la prostitución desprestigiaban a la sociedad victoriana. Fue una sociedad civilizada, confortablemente alojada, amueblada, vestida, educada deportivamente, que gustaba de los viajes y de los juegos al aire libre. Frente a la prosperidad económica reinante en el período victoriano (1848-1875), la

de mayor nivel en Gran Bretaña, los ingleses creían que sus éxitos se debían al trabajo, al ahorro y a la iniciativa individual, mientras que la pobreza era rechazada, por su condición de perezosos. La verdad era que la fortuna la ganaron explotando a aquellos "perezosos". La sociedad reclamaba una distensión económico-laboral. Mientras este ambiente reinaba en las Islas Británicas, había el desenvolvimiento de las ciudades coloniales en otras partes del mundo, como se ha comentado en el capítulo 7. La idea de contemplar ciudades y asentamientos de tipo "ideal", tal como se describió en el capítulo 8, también se seguían presentando en el siglo XIX. Mientras los trabajadores vivían en pésimas condiciones de insalubridad tanto en Europa como en el resto del mundo

Ante estas graves situaciones, el papa León XIII (1878-1903), publicó la encíclica "rerum novarum" que trataba del trabajo y la política social. El Papa no pudo escapar a los avances de la Revolución Industrial y vivió el período victoriano que tuvo que denunciar en la primera encíclica social de la Iglesia Católica, promulgada en 1891. Fue una carta abierta, sobre las condiciones de las clases trabajadoras, donde dejó patente su apoyo al derecho laboral de formar uniones o sindicatos, pero sin acercarse al



marxismo, pues también se reafirmaba en su apoyo al derecho de la propiedad privada.

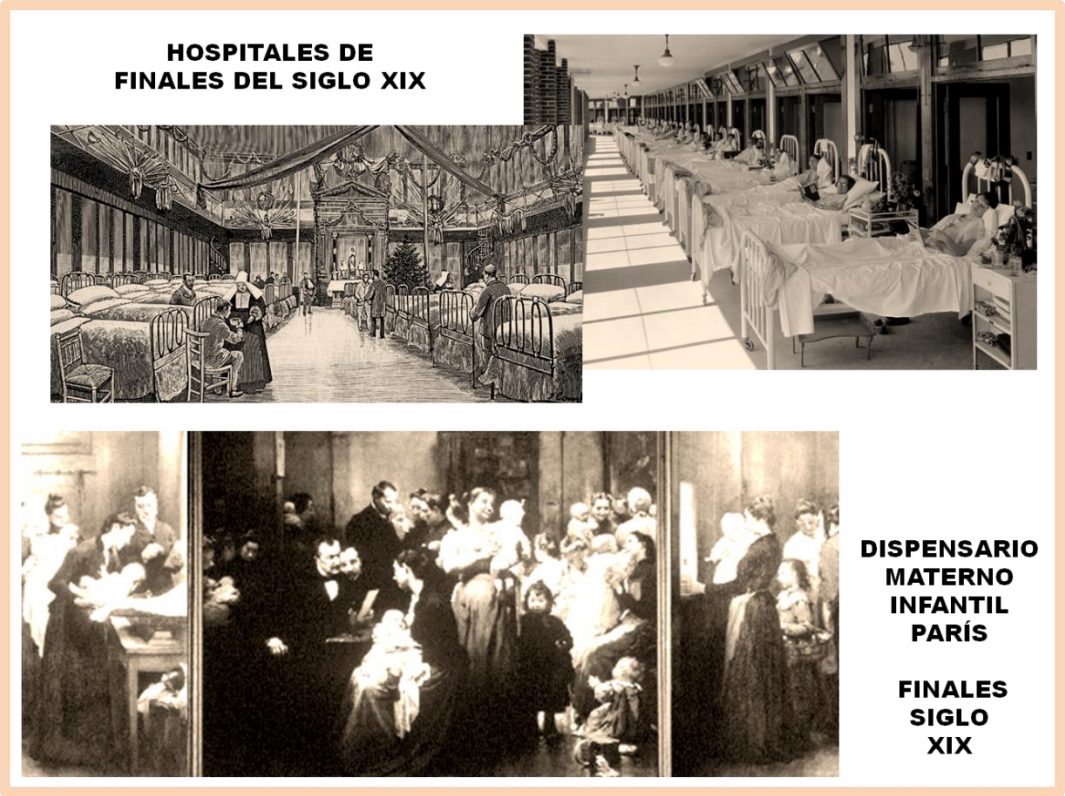
Discutía la Encíclica sobre las relaciones entre el gobierno, las empresas, los trabajadores y la Iglesia, proponiendo una organización socioeconómica que más tarde se llamaría corporativismo. Constituyó la encíclica un resumen de muchos asuntos planteados por la revolución industrial, por el creciente problema obrero y las sociedades democráticas modernas. Precisó los principios para buscar la justicia social en la economía y la industria. La encíclica "rerum novarum" fue la carta de fundación de la democracia cristiana y pieza clave de la doctrina social de la Iglesia.

La encíclica sostenía que la propiedad privada era un "derecho natural", dentro de los límites de la justicia, haciendo referencia al iusnaturalismo: se halla en la misma ley natural el fundamento y razón de la división de bienes y de la propiedad privada. También condenó al capitalismo como causa de la pobreza de muchos trabajadores, puntualizando que la apropiación excesiva era injusta. Se recordó a los ricos y patrones que no deben considerar al obrero como un esclavo; que deben respetar la dignidad de la persona y la nobleza que a esa persona agrega el carácter cristiano. Rerum novarum afirmó que cada trabajador debía recibir un salario que le permitiera subsistir y tener una vida razonablemente cómoda y que, si aceptaba malas condiciones laborales debido a la necesidad o al temor, el trabajador era una víctima de la injusticia. Manifestó la necesidad de adoptar medidas en favor de los obreros, con la consiguiente intervención del estado: normas de higiene y seguridad en el trabajo, tutela del descanso dominical, limitación de horarios y jornadas laborales, etc., haciendo, la Iglesia Católica, presencia con justicia social. Las normas de higiene apenas se presentaron en el siglo XIX que hubo un desarrollo considerable de la Salud Pública en Europa y en los Estados Unidos.

En Inglaterra Edwin Chadwick (1800-1890) impulsó las Leyes de Salud Pública que contemplaban un conjunto de medidas para la sanidad, sobre todo en las ciudades industriales desde 1833. Así se logró reducir

la mortandad por algunas de las enfermedades infecciosas que azotaban a la población trabajadora que vivía en pésimas condiciones y de insalubridad, señalando que las condiciones de salud de los trabajadores se debían al exceso de trabajo que los mataba de inanición.

En Alemania Rudolf Virchow (1821-1902), un gran patólogo de la época, al calor de las revoluciones de 1848 señalaba que "la política es medicina en gran escala", mostrando con ello que las transformaciones socio políticas podían generar mejores condiciones para los trabajadores y con ello se lograría mejorar la situación de salud. A mediados del siglo XIX casi todos los médicos sostenían que las enfermedades se producían por suciedades de las cuales emanaban miasmas que llevaban la enfermedad a las personas. La salud Pública, que tomo preponderancia en 1848, se dirigía a conformar reglamentaciones sobre agua potable, drenajes, entierros, rastros, etc.



En España hasta 1855 se presenta la Ley Orgánica de Sanidad. La salud pública se ve de gran interés en cuanto a enfermedades en el trabajo como en la industria por ser ésta la que se encuentra en su apogeo.

Con todas estas situaciones, el sindicalismo estaba conformándose, siendo indispensable para mejorar las condiciones de los obreros: se fomentaron asociaciones obreras católicas en la encíclica "rerum novarum". Recomendó a los católicos, organizar partidos laboristas propios y uniones de trabajadores bajo principios católicos y con ayuda de consejeros prudentes. También se marcaron los deberes de los obreros: poner íntegra y fielmente el trabajo que se ha contratado; no perjudicar al capital, ni hacer violencia personal contra los dueños, abstenerse de la fuerza y no inducir sediciones. En esa época, su apoyo a los sindicatos de trabajadores y un salario justo fueron vistos como de izquierda radical. Otras declaraciones también parecían ser opuestas al capitalismo.

El arzobispo de Westminster, cardenal Henry Edward Manning (1808-1892), influyó mucho en la redacción de rerum novarum. Manning como sacerdote de la Iglesia de Inglaterra, en 1833 fue nombrado rector de la parroquia Lavington-with-Graffham en Sussex, pero en 1851, fue recibido en la Iglesia Católica Romana y ordenado sacerdote. Manning conocía bien la problemática obrero-patronal en Inglaterra y las míseras condiciones de las viviendas en las ciudades industriales.

Charles Édouard Jeanneret (1887-1965), Le Corbusier fue el arquitecto francés de origen suizo que junto a Walter Gropius (1883-1969), el principal protagonista del florecimiento arquitectónico internacional del siglo XX. Es un personaje que hereda los "problemas urbanístico-sociales" del siglo XIX. Fue uno de los más grandes renovadores de la arquitectura moderna, un incansable provocador cultural, y con sus escritos se ganó una merecida fama de polemista, verdadero innovador que hizo que su obra influyera decisivamente en la arquitectura posterior.

En 1921 Le Corbusier publicó un artículo en el que exponía un concepto totalmente nuevo de vivienda. Para guardar concordancia con su tiempo, la casa debía ser una "máquina para vivir" y equipararse al resto de bienes que configuran la sociedad tecnológica. Con ello no defendía la estética ni el espíritu maquinista, sino que trataba de hacer una casa tan eficaz funcionalmente como lo eran las máquinas en las tareas para las que habían sido inventadas.

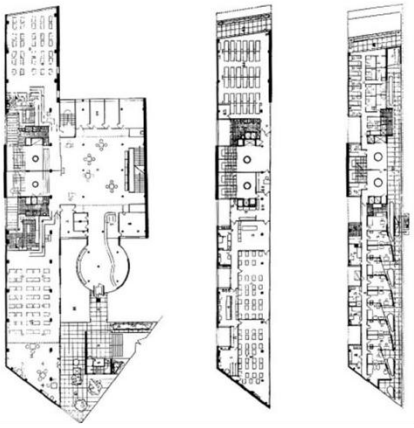
La vida moderna del siglo XX traía consigo una serie de exigencias que no engranaban con la arquitectura tradicional. La casa es una máquina de vivir, baños, sol, agua caliente y fría, temperatura regulable a voluntad, conservación de los alimentos, higiene, belleza a través de proporciones convenientes. Un sillón es una máquina de sentarse... los lavabos son máquinas para lavar... El mundo de nuestro quehacer ha creado sus cosas: la ropa, la estilográfica, la cuchilla de afeitar, la máquina de escribir, el teléfono... la limusina, el barco de vapor y el avión.

La construcción de una extensión para el Palais du Peuple entre 1926 y 1927 inaugura la fructífera relación de Le Corbusier con el Ejército de Salvación. Para la organización benéfica, la vivienda podía funcionar como instrumento "de rescate social con benevolencia cristiana"; revelando una afinidad con las ideas de reforma social de Le Corbusier. Posteriormente, el comandante del Ejército de Salvación en Francia, tuvo la visión de crear un hospicio con servicios colectivos médicos y legales para atender a los más desfavorecidos. Este hospicio se construyó finalmente entre 1928 y 1933, denominado "Cité du Refuge", Ciudad Refugio, diseñado también por Le Corbusier. El edificio era entendido como una gran "fábrica del bienestar".

La Ciudad Refugio consta de un gran bloque, construido en hormigón armado con fachada hermética que en décadas posteriores el fue sustituido por ventanas.

CIUDAD REFUGIO VISTA ACTUAL

PLANTAS CIUDAD REFUGIO

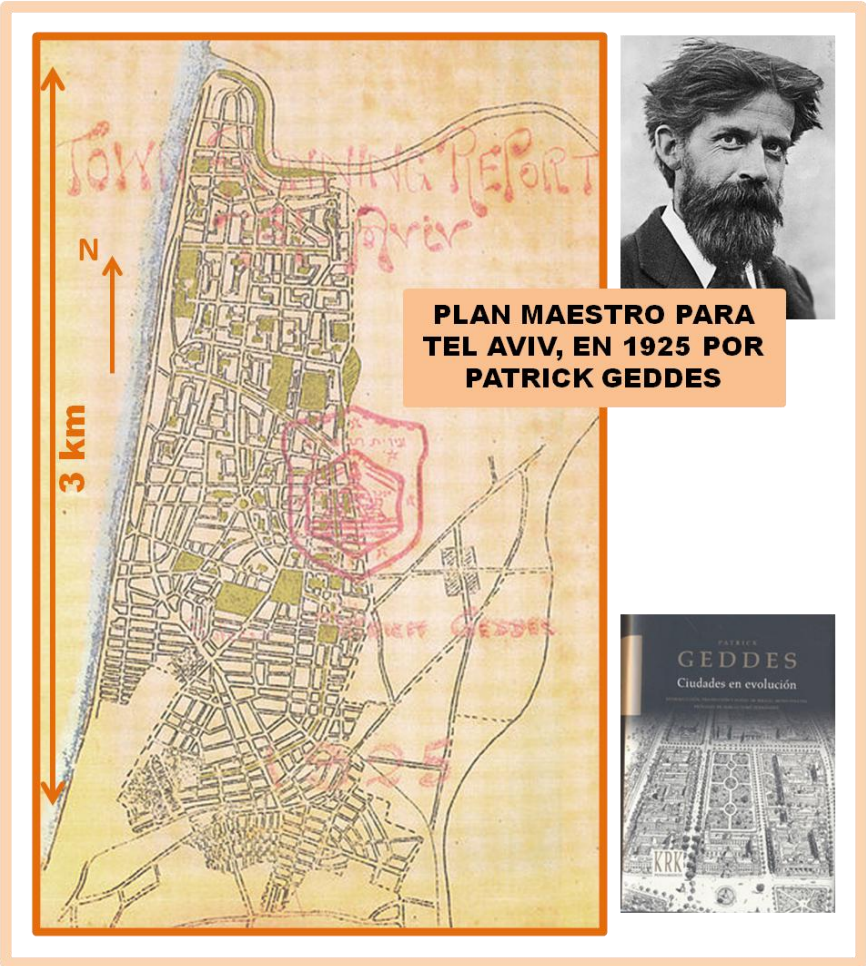


LE COUBUSIER

"CITÉ DU REFUGE"
1928 - 1933

El acceso desde

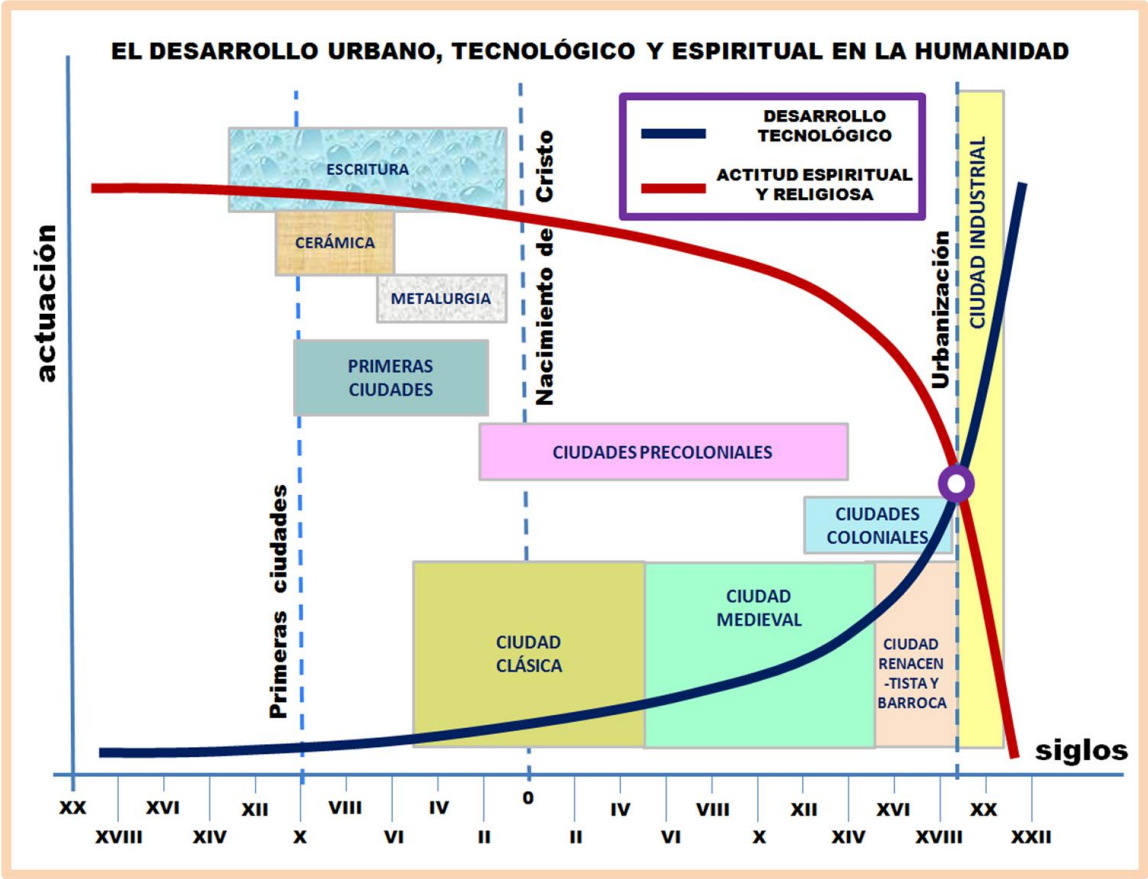
la calle está marcado por un gran atrio cúbico abierto que conduce a una rotonda donde se ubica la recepción de los servicios sociales del Ejército de Salvación. La Ciudad Refugio fue concebida para alojar pordioseros, vagabundos, ex-convictos, madres solteras y desempleados, siendo receptáculo y depósito de individuos "indeseables" que debían ser regenerados.



El botánico y biólogo escocés, Patrick Geddes (1854-1932) fue conocido también por ser un innovador en los campos de la planificación urbanística. A él se debe el concepto de "región" en la arquitectura y el término "conurbación". En 1919 Patrick Geddes ofreció asistencia sobre el desarrollo urbano de Jerusalén y creó el plan maestro para la urbanización de Tel Aviv de 1925. En el libro Ciudades en evolución, Patrick existe el intento más sistemático de expresar su pensamiento urbanístico. Pronunció la defensa del patrimonio heredado, el análisis del arrabal como forma espacial o la necesidad de proporcionar espacios libres para el disfrute de toda la población; la crítica de la civilización basada en el carbón, y la apuesta por las fuentes de energía renovables y por la eficiencia en el uso de las mismas.

A Walter Gropius (1883-1969), arquitecto, urbanista y diseñador alemán, se le debe el concepto Bauhaus. En 1919 al finalizar la guerra, en Weimar, como director de la Escuela de Artes y Oficios y de la Escuela Superior de Bellas Artes, decidió fusionar ambas en una sola Escuela que combinara los objetivos académicos de cada una y a la cual le agregó una sección de arquitectura. Gropius la llamó "Das Staatliches Bauhaus". Uno de los principios establecidos por La Bauhaus desde su fundación, rezaba: " La forma sigue a la función". Fue otro influenciador, a principios del siglo XX, de nuevas corrientes en el diseño urbano.

Se podrían citar más autores de conceptos y de ideas urbanísticas que dejaron huella en el desarrollo urbano de mediados del siglo XX, pero para esas fechas ya se hablará de la ciudad tecnológica que tiene otros alcances, técnicos, sociales e ideológicos. Para ello se desarrollará el siguiente capítulo de manera más concienzuda.



En este momento del desarrollo de la ciudad, se apresura un proceso del orden espiritual que empieza a tomar una gran celeridad. Si bien, hasta antes de aparecer la Revolución Industrial y previo a la Revolución Francesa, no se observaba que la tendencia a no creer en Dios, o que las prácticas de religiosidad se fueran a degradar, es a partir de estas revoluciones que el hombre se hace más mundano y los valores espirituales se van haciendo a un lado. Y esto corresponde a momentos en que los países avanzados van adquiriendo mayor tecnología; las ciudades crecen desmedidamente y el proceso de urbanización se vuelve poco controlable. Todo esto se verá más precipitado con el arribo de la democracia al mundo occidental. De manera esquemática se puede observar los fenómenos anteriores en la gráfica de la página anterior.

Lo expuesto hasta aquí podría resumirse en algunas premisas:

> **a) La revolución industrial hace avanzar a la humanidad en conocimiento tecnológico, pero su reflejo en el avance social no va emparejado. El varón, el niño y también la mujer trabajan demasiado a favor del gran capital. Esto tendrá una repercusión en la estructura familiar. De igual forma las reivindicaciones de la sociedad, poco a poco, harán que el trabajo industrial se desarrolle menos con el músculo, animal o humano, y se despliegue más con máquinas.**
>
> **b) El proceso de urbanización provoca el crecimiento acelerado de las principales ciudades y también la intención de fundar nuevos núcleos urbanos que crecen demasiado rápido. Más adelante se observará que habrá grandes concentraciones en cada país y también a nivel mundial. Así se presentarán, a escala mundial, ciudades que son capitales culturales como es el caso de París y Viena; grandes ciudades que serán magnos centros financieros como el caso de Londres y Nueva York; enormes conglomerados urbanos que serán sedes de producción a gran escala y tal caso se encuentran Chicago y Detroit.**

Algunas ciudades tienen carácter portuario y comercial: Tokio, Ámsterdam, Suez o Panamá

c) El gobierno de las grandes ciudades se hace más complejo y aparecen problemáticas que antes no se presentaban como la contaminación ambiental o el congestionamiento del tránsito. Como la sociedad se torna cada vez más ávida de más y mejores servicios, las autoridades de tipo municipal, muchas veces coparticipan de las responsabilidades con el gobierno central o con nuevas formas de administración urbana.

d) El tiempo cada vez corre más aprisa. Las cosas se hacen más rápido y en mayor cantidad. El hombre "tiene menos tiempo" y relega las preocupaciones espirituales. La religiosidad, en muchas ciudades se ve reducida; la gente le da más valor a la ciencia que a la fe; Las organizaciones ateas o filantrópicas se apartan de su ropaje religioso o espiritual.

Así dará comienzo otra etapa de la evolución de las ciudades pensando en un nuevo patrón urbano: La Ciudad Tecnológica.