

3. CONTEXTO HISTÓRICO: EVOLUCIÓN DE LAS CIUDADES

La ciudad es el elemento articulador más importante de las sociedades humanas, es donde vivimos, donde nos relacionamos, es digamos nuestro “hábitat natural”. Vemos que tienen una forma, un tipo de paisaje, una estética, un diseño determinado. Pero ¿cómo se han configurado para llegar a ser así?, ¿cuáles son las razones de ese diseño, de esa estética?, ¿por qué se organizan de esa manera?

En este tema trataremos de hacer un recorrido histórico de la evolución de las ciudades, desde los primeros vestigios de ciudad, hasta las megalópolis actuales. Veremos cómo existe una íntima relación entre la organización y el diseño de las ciudades y la forma de desplazarnos por ellas, de hecho no podemos entender la movilidad urbana con cierto rigor sin conocer la evolución histórica de las ciudades.

3.1. Un breve repaso sobre la historia urbana

Para el estudio de la historia urbana, hay un hecho que marcará una línea clave: la revolución industrial. Por eso distinguiremos entre; el periodo que abarca desde la aparición de las primeras ciudades hasta el comienzo de la revolución industrial (la ciudad preindustrial), los procesos de urbanización a partir de la revolución industrial (la ciudad industrial), y la configuración urbana que nos lleva a las ciudades de hoy en día (la ciudad postindustrial).

3.1.1. La ciudad preindustrial

Para comprender las ciudades desde su punto de vista morfológico o funcional debemos considerar las formas más primitivas de cohabitación. Sabemos que los asentamientos urbanos permanentes apenas se remontan al período neolítico, pero antes de esto el hombre ya se abrigaba y se protegía en cuevas.

La aldea aparece como forma ancestral de ciudad, ejerciendo de instrumento colectivo para una economía agraria. No se parecía a las ciudades actuales ni en términos de complejidad ni en extensión, pero presentaba algunas características de una urbe cualquiera, como un perímetro definido (que la separaba de los campos circundantes), viviendas/refugio permanentes, almacenes, vertederos y cementerios.

Con el avance de la tecnología y la organización social introducidos por la cultura neolítica, el hombre encontró mejoras en la agricultura y en la conservación de los alimentos (principalmente el cultivo de cereales que eran producidos en abundancia y después almacenados), empezó la domesticación de animales y a crear herramientas que facilitaban el trabajo en el campo y en sus cacerías, así las pequeñas aldeas comenzaron a convertirse en

agrupaciones más grandes. De esta forma, la población que antes vivía dispersa en aldeas distintas, ahora se agrupaba en “ciudades”, cuyas características fueron heredadas de las antiguas aldeas. La esencia agrícola seguía siendo la predominante y los límites de crecimientos estaban establecidos por la capacidad de obtener los suministros de agua y recursos alimenticios, o sea, el principal determinante de las urbanizaciones en gran escala era la proximidad con los suelos fértiles y capaces de garantizar el alimento.

Los primeros asentamientos que se conocen (hace unos 5 o 6 mil años) se convirtieron en lo que hoy conocemos como las antiguas civilizaciones del valle de Mesopotamia (actual Irak), Egipto, India y China.

En el neolítico se creía que la economía era del tipo cooperativo, o sea, no había tantos campos de cultivo o exceso de alimentos como para promover la discordia entre las comunidades o abusos de poder. Las comunidades mantenían buenas relaciones con sus vecinos así como con la naturaleza, estableciendo un equilibrio natural entre los asentamientos y el medio ambiente. En principio, las pequeñas ciudades rurales se extendían hasta donde se podía caminar en una jornada de un día, pero con la introducción de la metalurgia y la consecuente especialización de la técnica, además del éxito de la urbanización de las antiguas aldeas y la separación de la sociedad en castas, el deseo por conquistar más tierras y acumular riquezas era más fuerte que el de mantener el bienestar de la comunidad en su conjunto, y se empezó a ignorar la dependencia de la ciudad de los recursos naturales próximos. La civilización creció en tamaño y en rutas de comercio. Los asentamientos se convirtieron en centros para mercaderes, artesanos y oficiales del gobierno. De este modo, esos asentamientos primigenios en las zonas de los hoy Mesopotamia, Egipto, India y China se convirtieron en ciudades, apareciendo la división entre pueblo y ciudad, rural y urbano. Algo similar ocurrió con el surgimiento de civilizaciones como la Griega, Iraní, Romana y de la Gran Zimbabue.

Surgieron nuevas formas de organizaciones sociales, así como las primeras instituciones políticas. El abandono de las formas colectivas de organizaciones sociales y económicas dio lugar a las primeras sociedades complejas, creadas alrededor de la emergencia de líderes tribales y organización de un Estado. El desarrollo del comercio a larga distancia y la acuñación de monedas hicieron que la sociedad se olvidase del sentido original de sus límites y empezase a creer que toda forma de riqueza debería ser obtenida a través del comercio o por medio de la demostración de poder militar. “Con el tiempo, esta civilización urbana cometió el error de aplicar este pragmatismo mercantil al propio entorno natural: comenzó el proceso de eliminación de los espacios libres del interior de la ciudad y el crecimiento a costa de los campos circundantes”. (MUMFORD, 2002)

El perímetro amurallado definió la extensión de las ciudades orientales de la antigüedad y las europeas medievales hasta los tiempos modernos. Las murallas eran construidas con materiales pesados y duraderos, rodeadas por

un foso que ofrecía a la ciudad una protección que una aldea no podía permitirse, era un ambiente seguro frente a la naturaleza exterior. Dentro de la muralla eran reservados sitios para las viviendas pero también para huertas y establos de ganado que garantizaran el alimento en caso de guerra.

Los nuevos elementos de la urbanización como las murallas, las viviendas duraderas, el acueducto, las calles pavimentadas, el alcantarillado, además del sistema de los diques de irrigación y de los lagos artificiales, distanciaban al hombre de la naturaleza y dejaban claro su deseo de permanencia, concretizando su dominio sobre todo lo natural. Sin duda las ciudades contribuyeron para la seguridad física y la continuidad social del hombre.

La sustitución de la naturaleza por las ciudades y sus entornos artificiales se basaba en la ilusión del hombre en ser autosuficiente e independiente y la ilusión de la posibilidad de una continuidad física sin una renovación consciente.

De este modo podemos distinguir varias fases de desarrollo de las ciudades producto de la historia y las relaciones sociales de los seres humanos. Este proceso no va a suceder simultáneamente en todo el planeta sino que evolucionará asincrónicamente. Así podemos distinguir:

- **La ciudad antigua:** Surge después de la revolución neolítica, y lo hizo ligada a las posibilidades de generar excedentes agrarios. Las primeras ciudades nacen en valles fluviales y en climas templados y así serían Mesopotamia, el Bajo Nilo y el río Amarillo. En América el fenómeno sería muy posterior en el Yucatán de los mayas. Son ciudades que se caracterizan por poseer recintos amurallados, un caserío concentrado y donde siempre encontraremos un palacio y un templo (en la zona noble de la ciudad). En el caso Español el origen de las primeras ciudades se remonta a la época de la colonización fenicia (la leyenda sitúa la fundación de Gadir, la actual Cádiz, en el año 1104 a. C.) y griega, con ciudades como Emporion (Ampurias), en la actual provincia de Girona.
- **La ciudad política:** Su principal invención fueron los espacios públicos, reflejo de una mayor igualdad social. El trazado también sería distinto ya que ahora es en cuadrícula o damero (aportación de Hipódamos de Mileto en el 480 a.C.) Los romanos crearon además las primeras infraestructuras públicas importantes: alcantarillados, acueductos...
- **La ciudad comercial:** Debemos diferenciar tres tipos distintos:
 - El musulmán: tras las invasiones de los pueblos bárbaros las ciudades entraron en decadencia, pero a raíz de la llegada de los musulmanes en el siglo VIII se produjo una reactivación de la vida urbana. Ello permitió el crecimiento de grandes ciudades como las actuales Córdoba (una de

las mayores del mundo en el siglo X), Sevilla o Granada. Estaban rodeadas por murallas, aunque también eran frecuentes los arrabales extramuros. Su plano interior era laberíntico. En Al Andalus llegó a existir una red urbana muy importante para aquella época.

- La ciudad medieval cristiana se organiza en torno a la catedral y sus mercados. El emplazamiento obedecía fundamentalmente a la defensa y se construyeron nuevos anillos amurallados. La ciudad gozaba de un estatuto jurídico propio, fruto de la lucha entre la monarquía y los señores feudales. En España, al principio se trataba de pequeños núcleos poco habitados con pobladores procedentes del proceso de la repoblación. A partir de la Baja Edad Media (siglos XIV y XV) empezaron a crecer ligeramente gracias a que en ellas se ubicaron los gremios artesanales y la burguesía comercial. En estas ciudades era relativamente frecuente la existencia de un espacio interno segregado del resto: las juderías.
- La ciudad comercial moderna sería más grande tanto en número como en kilómetros cuadrados y es reflejo del estado absolutista. Hay una pérdida de la autonomía municipal. El proceso de centralización que se llevó a cabo en el Estado Moderno provocó un crecimiento de las ciudades entre los siglos XVI y XVIII, al verse favorecidas por la concentración del poder político y económico en las mismas. Su espacio interior sufrió una considerable transformación gracias a las aportaciones renacentistas, barrocas y neoclásicas.

3.1.2. La ciudad industrial

La Revolución Industrial transformó la vida de la ciudad e hizo posible una mayor productividad, que determinó sostener concentraciones demográficas cada vez más densas en Europa y posteriormente en otras zonas del mundo. Teniendo un punto de partida en el proceso industrial durante los siglos XVIII y XIX, que requirió la concentración de la mano de obra cerca de las fuentes de energía y transporte.

Las ciudades industriales aparecieron rápidamente en el Reino Unido, noreste de Europa y nordeste de los Estados Unidos. De manera simultánea, las ciudades ya existentes aumentaron su población. En 1850, menos del 7 % de la población mundial vivía en centros urbanos de más de cinco mil habitantes. Hacia 1950, ya era más del 30%, y en las naciones industrializadas, el doble.

Durante el siglo XIX muchas ciudades en Europa e incluso en América pasaron por diversas reformas urbanas con la finalidad de mejorar sus condiciones sanitarias. Tras la Revolución Industrial la situación de las

ciudades empeoró muchísimo y la insalubridad urbana afectaba tanto a los pobres como a los ricos y poderosos, por lo que era objetivo común poner los medios necesarios para evitarla. Fueron definidas una serie de estándares mínimos exigibles de salubridad en las viviendas de la zona urbana, como condiciones mínimas de espacio, ventilación, iluminación, además de la ampliación de las redes infraestructuras urbanas que dotaron las casas de agua potable y de alcantarillado. Por supuesto, el hecho de mejorar los problemas de la zona urbana fue la causa de otro muy conocido, la valoración extrema del suelo. Así que el inconveniente fue trasladado a las zonas más alejadas, en las periferias de las ciudades, donde vivían aquellos que no eran capaces de pagar por las nuevas infraestructuras, fundamentalmente los obreros que habían sido atraídos del campo a la ciudad buscando mejores condiciones de subsistencia.

Es cuando la introducción de nuevos materiales como el cemento, el hierro y el cristal determinaron el nuevo reto constructivo propio de la revolución industrial. Las fábricas, las minas y el ferrocarril, estimularon la formación de nuevos núcleos urbanos que dieron al traste con los conceptos tradicionales del urbanismo. Y la superpoblación de las ciudades industriales, se unió la deficiente planificación constructiva, insuficiencias infraestructurales y una creciente contaminación ambiental.

La nueva complejidad social y cultural trajo consigo nuevos ideales de espacio y ordenación del territorio. Los nuevos patrones de orden triunfaron pues unía la regularidad social buscada por las instituciones estatales y empresariales y la regularidad geométrica del espacio. Las metrópolis extensas se afirmaron aún más con la ampliación de la red de transportes, cada vez más eficaces con la plena implantación del capitalismo. “Cuando se fue apagando la euforia creativa del diseño barroco, la cuadrícula se siguió extendiendo por inercia, respondiendo más bien a las ventajas de índole constructivo, especulativo y circulatorio”. (NAREDO, 1997) Se acabó así con la idea de unidad de la trama urbana y la continua y desordenada “reconstrucción” de las ciudades evolucionó de una forma incontrolada generando ciudades enormes y sin una forma urbana específica, las llamadas conurbaciones.

Muchas de las ciudades antes del siglo XIX alcanzaron un punto crítico de desarrollo. Se perdió la asociación de individuos animales o vegetales de diferentes especies, o sea, la relación simbiótica con el entorno inmediato cambió para una relación parasitaria. Se explotó los recursos naturales locales y los suministros tuvieron que ser buscados fuera de los límites fronterizos. Se aumentó la tasa de natalidad muy por encima de la capacidad. Cuanto más grande era el nivel de urbanización, más decisiva se tornaba la independencia respecto a las limitaciones naturales. Cuanto más independencia, más irreversibles son los daños al medio dominado. Esos cambios caracterizan, según Mumford, el crecimiento de las ciudades de todas las civilizaciones: la transformación de la eópolis (del griego la ciudad del alba, la aldea) en megalópolis.

Es cierto que los cambios impulsados por la máquina a vapor y las ampliaciones de los medios de comunicación han contribuido para el crecimiento de las metrópolis, venciendo varias dificultades, tales como: "el límite nutricional, establecido por un suministro de alimento y agua adecuados; el límite defensivo, determinado por el perímetro fortificado; el límite del tráfico, condicionado por los lentos medios de transporte tradicionales, como las barcazas; y el límite energético, vinculado a la producción regular de las corrientes de agua o a la imprevisibilidad de los medios alternativos, la tracción animal y la fuerza del viento". (MUMFORD, 2002) En las nuevas ciudades dichos límites ya no existían, ya no contenían su crecimiento y se desarrollaban hasta donde fuera necesario, y hasta donde fuera necesario llegaba la locomotora y las fuentes de energía, devorando suelos fértiles de la agricultura.

3.1.3. La ciudad postindustrial

Podemos marcar como punto de inflexión para el comienzo de la ciudad postindustrial, la crisis del petróleo de 1973, que hizo aparecer el inicio de la era de las tecnologías de información, el desarrollo del sector terciario y la internacionalización de la economía. La modernización del sector industrial dio como resultado en porcentajes elevados mayores tasas de paro. "La internacionalización de la economía va creando un mundo integral, donde las dimensiones relativas se reducen día a día, y las ciudades compiten para atraer inversiones o para mantener las existentes, y así conseguir la localización de redes empresariales, de organizaciones internacionales, de acontecimientos deportivos o culturales de amplia audiencia."(RUEDA, 2008) Así surgen las llamadas "ciudades empresariales" donde se definen estrategias de crecimiento que tengan mayores posibilidades de éxito de acuerdo con las particularidades de recursos y potenciales que la ciudad ofrece. O sea, una lógica de desarrollo basada en el consumo, la acumulación de capital, una producción de gran escala y en consecuencia, que causa un mayor impacto ambiental en el medio. Son ciudades difusas que simplifican la organización de la estructura, sustituyendo actividades y usos diversos por territorios con zonas homogéneas, obligando a los ciudadanos a desplazarse con medios motorizados por el territorio sin límites. Existe también el problema relacionado con la especulación del suelo que expulsa los menos favorecidos a los suelos periféricos, aunque ellos sean los habitantes originales del territorio en cuestión. El consumo energético es muy alto y la causa principal es la necesidad de moverse mucho, pero también se consume cada vez más materiales y agua.

Actualmente, investigaciones indican que "las urbes más grandes siguen creciendo y en su expansión ocupan terrenos rurales y engloban ciudades y pueblos vecinos; sin embargo, las megalópolis concentran todavía a menos del 5% de la población mundial. Las ciudades más pequeñas están creciendo mucho más deprisa."

3.2. El coche privado como elemento clave en la configuración de la metrópoli del siglo XX

Al principio del tema se comentaba la íntima relación que ha tenido la movilidad y el desarrollo urbano, especialmente en el último siglo. Pues bien, una vez hecho un repaso histórico del surgimiento y la evolución de las ciudades, profundizaremos en cómo el automóvil (gran protagonista del modelo de movilidad existente) ha condicionado en gran medida la configuración urbana que se nos presenta. Para ello prefiero transcribir de manera literal parte de la obra “Un planeta de metrópolis (en crisis): Explosión urbana y del transporte motorizado, gracias al petróleo” publicada en 2008 por Ramón Fernández Durán, ya que en ella se explica de manera ejemplar y crítica el fenómeno que pretendemos trabajar:

“La aparición del automóvil ya se había producido como hemos dicho a finales del siglo XIX, pero hasta principios del siglo XX permanecería como un artefacto de lujo, de uso y disfrute de las clases dominantes occidentales. Sin embargo, su poder de seducción iba a ser enorme para el conjunto de las sociedades. La velocidad, aceleración, movilidad, flexibilidad, autonomía (en base, eso sí, al petróleo) y libertad que caracterizaban a este nuevo medio de transporte, así como su ligazón con los sectores más poderosos de las sociedades por las que iniciaba su caminar, suscitó deseos, sueños y envidias desde el primer momento, provocando un fuerte impacto en el imaginario colectivo. El coche además nos remitía a nuestro pasado nómada, fomentando la posibilidad de no estar atado a un territorio concreto, y permitía disfrutar de las ansias de movilidad y del éxtasis de la conducción y la velocidad a los elegidos. Pero no sería hasta la segunda década del siglo pasado cuando se produce un verdadero salto cualitativo en su repercusión social, a partir de su producción en masa y en cadena bajo el comando de Henry Ford en EEUU en 1913. La trascendencia de ese punto de inflexión histórico es difícil de valorar en todas sus dimensiones y complejidad. La producción industrial, la extracción petrolífera, la ciudad y el territorio, y en definitiva la sociedad estadounidense, algo más tarde el resto de las sociedades occidentales y después gran parte del mundo entero, se puede decir que ya no volverían a ser los mismos. Aparecía poco a poco una nueva clase obrera, primero en EEUU y posteriormente en otros espacios centrales, capaz de acceder a un bien hasta entonces de lujo. Henry Ford decía que había que pagar a sus operarios para que pudieran comprar los coches que ellos producían (eso sí, endeudándose), y que eso iba a generar un nuevo tipo de ciudadano. Ford manifestaba que él “no sólo producía coches, sino también personas”. Se iniciaba pues lo que luego se consideraría el “fordismo”. Y el petróleo y el automóvil se convertirían en dos elementos trascendentales para asentar la progresiva hegemonía económica de EEUU; de hecho, el petróleo sustituiría al carbón como principal fuente energética en su sistema transporte en 1930. Algo más tarde, de este lado del Atlántico, Hitler, que llegaría a condecorar a Ford, se extasiaría con el lanzamiento del Volkswagen (“El coche del pueblo”, de su pueblo elegido), que intentaba emular en Europa la hazaña del magnate estadounidense Varela, 2008; Los Amigos de Ludd, 2008).

Se consolidaba por tanto la imbricación del ser humano con la máquina, generando un nuevo Yo ampliado, un nuevo centauro moderno, con tubo de escape. El automóvil se iba a convertir en un elemento trascendental de la Megamáquina que caracteriza a la antroposfera industrializada. Lo cual iba a ser a su vez el germen de una sociedad crecientemente individualista, consumista y urbana. La nueva religión en torno al dios automóvil estaba ya definitivamente en marcha, y la industria que iba a marcar todo el devenir del siglo XX irrumpía con especial fuerza, no en vano su producto gozaba ya de una amplia aceptación social. El vehículo privado se iba a transformar paulatinamente en una pieza central de la cotidianeidad de las sociedades occidentales (Varela, 2008). Todo ello iba a afectar sin duda a la concepción de la ciudad, y sobre todo a los planes sobre su futuro y obligado crecimiento. De esta forma, en paralelo a la irrupción del automóvil como fenómeno de masas, es decir desde la segunda década del siglo XX, irrumpe también el llamado Movimiento Moderno en el urbanismo, promovido por las llamadas vanguardias europeas y estadounidenses, una de cuyas máximas figuras sería Le Corbousier. Un movimiento que va a impulsar un nuevo orden para el futuro de la ciudad, lo que iba a tener una enorme trascendencia. El movimiento se proponía acabar con el orden irracional de la ciudad tradicional, caótico, sombrío, sucio, etc., y sobre todo promulgar un nuevo orden homogéneo e isótropo dominado por la velocidad, donde pudiera desenvolverse sin trabas el nuevo artefacto civilizatorio: el automóvil, que manifestaba ansias de proyección global. Además, en 1927 Lindberg lograría cruzar por primera vez en avión el Atlántico, lo que impulsaría decisivamente la aviación comercial en los años 30. Este nuevo medio de transporte, basado también en el uso de los derivados del petróleo, sería con el tiempo otro elemento central de proyección mundial de la Modernidad occidental. De esta forma, este nuevo Orden Moderno sería bienvenido tanto en las sociedades capitalistas, fueran éstas “democráticas”, autocráticas o totalitarias (nazismo, fascismo), y hasta en las nuevas sociedades “comunistas”, en tránsito hacia el totalitarismo. La ciudad histórica se iba a convertir poco a poco en un anacronismo disfuncional para la nueva movilidad y las nuevas sociedades, sin interés para su conservación ante la nueva valoración de lo Moderno (Verdaguer, 1998). Y la percepción del territorio, y de sus escalas, se iba a ver bruscamente alterada por el salto sin precedentes que experimentaba el transporte motorizado en cuanto a la velocidad.

Todo ello se iba a plasmar definitivamente en el nuevo urbanismo racionalista de la llamada Carta de Atenas, en 1933, promulgada por el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), donde se establecían las bases para el urbanismo del futuro: una nueva ciudad ordenada, limpia y segmentada física y socialmente, en ruptura definitiva con la ciudad tradicional, que no importaba que engullera el territorio circundante y que arrasara con las formas agrícolas que le daban vida. Así, se propugnaba la separación estricta de las distintas funciones urbanas en el espacio, en especial del habitar, trabajar, recrearse y circular, creando espacios monofuncionales para cada una de ellas. El habitar sería un espacio fundamentalmente femenino, el trabajar fundamentalmente masculino, el recrearse incluiría también poco a poco la

actividad comercial, y el circular estaría garantizado por vías de alta capacidad. Así, entre las distintas funciones resaltaba la importancia del espacio dedicado a la actividad de transportarse, que era además la que interconectaba todas las demás, estableciéndose una red amplia e isótropa para el automóvil y el transporte por carretera en general. Por otro lado, la Carta de Atenas se hacía eco de dos cuestiones adicionales. Una, el nuevo habitar urbano iba a estar crecientemente marcado por la familia nuclear como célula básica de la sociedad, con nuevos hábitos de alimentación y consumo, y crecientemente equipada por electrodomésticos, sentenciando el fin del hogar de la familia extensa y autosuficiente, lo que se acabaría convirtiendo en una trampa para las mujeres. Y dos, que el estilo arquitectónico que iba a predominar abiertamente a partir de entonces sería el llamado Estilo Internacional o Universal. Formas puras y simples ajenas a todo avatar climático y a toda veleidad localista. De esta forma, se sentaban las bases para la extensión imparable de las nuevas formas de lo Urbano, y por extensión de lo Social, un programa supuestamente aplicable a todos los rincones del planeta (Vega, 2004 y 2007, Verdaguer, 1998; Choay, 1994).

Este nuevo programa urbano se iba a aplicar con fuerza en EEUU, pues allí la ciudad tradicional apenas era una rémora, y por lo tanto se pudo llevar a cabo con menos cortapisas. Sin embargo, el Nuevo Mundo anglosajón se va a ir decantando paulatinamente hacia un urbanismo de menor densidad en sus periferias metropolitanas, debido al fuerte influjo del automóvil y al creciente predominio de la vivienda unifamiliar de promoción privada, sobre todo con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial (Mumford, 1963). Este urbanismo de baja densidad de los “*Suburbia*”, sería el espacio donde se intentaría vanamente plasmar el *American Dream* por parte de sus “clases medias”, y se convertiría en una especie de jaula de oro para las mujeres, atrapadas en la trampa de una nueva y “deslumbrante” esfera doméstica, fuertemente consumidora de energía. Mientras tanto, en los centros terciarios de sus metrópolis iba a prevalecer la construcción de gran altura, y en concreto los rascacielos, que ya habían despuntado en Nueva York desde principios de siglo. Y cerca de ellos, se iban a ir generando guetos de población negra, en muchos casos de vivienda pública, ante la huida de la clase media hacia la periferia metropolitana. Por otra parte, en las periferias de las metrópolis europeas se aplicaría también este nuevo programa urbano con intensidad ya después de la contienda, para hacer frente al intenso crecimiento demográfico y urbano de los años 50 y 60, así como hasta en el propio interior de la ciudad histórica en la labor de reconstrucción de las importantes áreas dañadas por la guerra, proliferando en todos ellos los espacios urbanos de bloque abierto en altura hasta los años 70. En Europa occidental gran parte de la construcción de vivienda en este periodo de los “*Treinta Gloriosos*” fue de carácter público, como parte importante de la construcción del Estado del Bienestar.

Pero este programa urbano también presidiría como apuntábamos el espíritu del “urbanismo socialista” en el Bloque del Este, en el intenso crecimiento urbano que se dio como resultado del proceso industrializador y modernizador feroz que tuvo lugar durante el periodo de construcción del

“Socialismo en un Solo País”, si bien el papel que desempeñó el automóvil fue muy inferior al que tuvo lugar en Occidente. Un “urbanismo socialista” marcado por la enorme homogeneidad y fealdad de la producción en masa “socialista” (valga la redundancia), que abandonaba a su propia suerte a la ciudad histórica tradicional. En China el crecimiento urbano fue más contenido durante el periodo de Mao Tse Tung, y de hecho durante la Revolución Cultural se revertió o frenó en parte, aunque de hecho ya partía de importantes ciudades con un amplio recorrido histórico. Pero el espíritu del “urbanismo socialista” chino fue parecido, aunque la movilidad urbana estuvo principalmente garantizada por los medios no motorizados, y muy en concreto por la bicicleta. Por último, en el denominado “Tercer Mundo”, dentro de su gran diversidad, el nuevo urbanismo iría poco a poco complementando y sustituyendo a las morfologías coloniales y postcoloniales (en América Latina) de origen decimonónico, en aquellas partes de las ciudades donde predominaba la economía formal, y donde se localizaban los centros de poder y las clases asentadas. Si bien, como ya hemos apuntado, el crecimiento principal de las nuevas metrópolis periféricas estaba siendo determinado ya por una avalancha informe de tejidos urbanos autoconstruidos y sin infraestructuras de ningún tipo. Y en estos espacios urbanos de la Periferia la movilidad motorizada cumplió también un papel poco relevante hasta los años 70 (Kotkin, 2006).”

3.3. Las ciudades en los países empobrecidos

A pesar de que no es intención de este texto hacer un análisis profundo de y pormenorizado de todas las situaciones urbanas, no parecería lógico ignorar una realidad que afecta a millones de personas.

Ciertamente en los países empobrecidos del mundo y otros que tienden ahora a llamarse emergentes se configuran ciudades como Bombay (India), o Lagos (Nigeria), Sao Paulo (Brasil) con entre 10 y 20 millones de habitantes. Se trata de sociedades en las que en mayor o menor grado la “clase media” apenas tiene cabida y se conforman a partir de una gran polarización social; unos pocos muy ricos y una gran mayoría sumidos en la miseria. Esta realidad social conforma unas ciudades con unas características determinadas en las que coexisten viviendas pequeñas e insalubres con zonas de edificios lujosos, altos niveles de delincuencia, y un permanente flujo migratorio que obedece a intentar mejorar las malas condiciones de vida rural. Aparece en ellas un fuerte fenómeno de segregación espacial con la aparición de “favelas” o guetos.