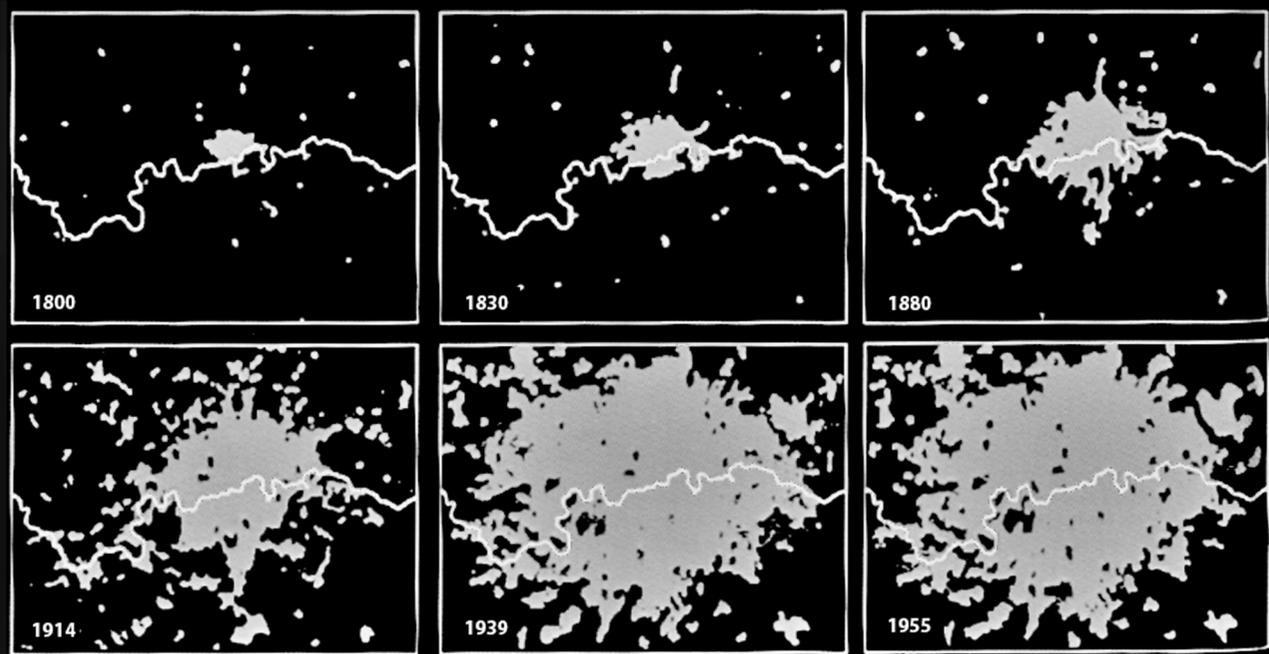


ICO | Instituto del Conurbano

APUNTES DE CARRERA 5

LICENCIATURA EN URBANISMO



El crecimiento de la ciudad de Londres durante los siglos XIX y XX.

HISTORIA DE LA CIUDAD

La ciudad como proceso de evolución cultural

Trabajo realizado en el marco de la materia "Historia de la Ciudad".

Autores:

Débora Soledad Robledo, Franco Santucho y Victoria Castillo.

Compiladores: Fernanda Levenzon / Raúl Fernández Wagner

ICO | Instituto del Conurbano
http://www.ungs.edu.ar/ms_ico/

Dirección del Instituto del Conurbano
Lic. Gustavo Kohan

Coordinador de Formación del Instituto
del Conurbano
Prof. Federico Fritzsche

Coordinador de la Licenciatura en Ecología
Lic. Carlos A. Ruggerio

Coordinadora de la Licenciatura
en Política Social
Dra. Verónica Maceira

Coordinador de la Licenciatura en Urbanismo
Dr. Guillermo Tella

Coordinador de la Licenciatura
en Administración Pública
Lic. Alejandro López Accotto

Coordinador de la Tecnicatura Superior
en sistemas de Información Geográfica
Lic. Leonardo Di Franco

Coordinador del Profesorado Universitario
de Educación Superior en Geografía
Prof. Federico Fritzsche

Instituto del Conurbano

Dirección del Instituto: Lic. Gustavo Kohan

Coordinador de Formación: Lic. Federico Fritzsche

E-mail: ico@ungs.edu.ar

Teléfono: +54-11 4469-7793/4

MARZO DE 2016

HISTORIA DE LA CIUDAD

La ciudad como proceso de evolución cultural

Índice

Prólogo	05
Introducción	07
Los primeros asentamientos	09
<i>El caso de la ciudad de Caral</i>	
La ciudad industrial	13
<i>El caso de la ciudad de Manchester</i>	
La ciudad global	17
<i>Los Ángeles y Ciudad Juárez</i>	
Consideraciones finales	21
Bibliografía	23
El desafío de formar especialistas	25
en ciudades	

Prólogo

La presente publicación es resultado de los trabajos presentados por los estudiantes en la materia Historia de la Ciudad, de la Licenciatura en Urbanismo. Entre sus objetivos, se destaca la comprensión de la ciudad como resultado de un complejo proceso de evolución cultural y de las relaciones sociales en el territorio, a partir de un conjunto de claves que constituyen hitos, transformaciones y paradigmas reconocibles en cada momento histórico.

En el trascurso de los encuentros, se buscó lograr una combinación para cada etapa histórica entre clases expositivas, lecturas teóricas y el estudio de casos de ciudades consideradas importantes para la comprensión de los periodos en cuestión. En este sentido, la materia sintetiza el proceso de formación de las ciudades contemporáneas en tres periodos históricos: 1) primeros asentamientos, 2) la ciudad industrial y 3) la ciudad global, explicando los procesos económicos, sociales y políticos que los caracterizan y los cambios espaciales que se observan en cada una de las ciudades estudiadas.

En la selección de periodos optamos por hacer un enfoque similar al de Edward Soja en *Postmetropolis* (2008), en el cual se analizan las transformaciones que ocurren en los conglomerados humanos desde los primeros asentamientos, a partir de la fuerza impulsora del *sinecismo*, obviando las etapas históricas que ocurren entre los primeros asentamientos hasta la Revolución Industrial, considerando las pocas transformaciones espaciales urbanas de

ese periodo o, incluso, las “involuciones”, si consideramos la etapa medieval.

Si bien las demás etapas históricas fueron abordadas en la materia (entre ellas, las ciudades antiguas, la ciudad medieval, las ciudades en el Renacimiento y el Barroco, además de un estudio con relación a Latinoamérica desde las ciudades precolombinas y las ciudades coloniales hasta las ciudades contemporáneas), en esta publicación elegimos hacer ese recorte con el objetivo de poder mirar de forma lineal y coherente la evolución desde las primeras aldeas hasta las actuales megalópolis.



Jane Jacobs, crítica del urbanismo y activista sociopolítica.

En relación a la formación de los primeros asentamientos, destacamos que la mirada espacial permite sustituir una interpretación más inocente, y tal vez idealista, de algunos autores sobre la formación de las ciudades, por una mirada más realista. Por ejemplo, cuando describe la formación de los primeros

asentamientos, *Lewis Mumford* (1956) desarrolla una mirada un tanto idealista sobre las primeras aldeas, las cuales serían inicialmente armónicas pero que habrían sido modificadas a partir de un proceso destructivo y violento que culminaría en la dominación de algunas aldeas sobre otras y la transformación de su cultura tradicional, lo que sería el origen de las primeras ciudades.

En cambio, Soja (2008), a partir del rescate de los trabajos de *Jane Jacobs* sobre la economía en las ciudades, explica su origen económico basado en el comercio y la producción de artesanías. En esa teoría, las aglomeraciones urbanas habrían sido el impulso a la revolución agrícola y no lo contrario, es decir, las ciudades habrían surgido primero. Ese cambio de perspectiva es fundamental para entender la formación del espacio urbano como un proceso social y espacial continuo.

Sobre esta perspectiva espacial de las aglomeraciones urbanas, así como la mirada

sobre los efectos del proceso de urbanización capitalista en la división social del trabajo, la creación y la distribución del excedente productivo y las relaciones de poder en el territorio, se ha centrado el desarrollo de la materia y nos complace verla plasmada en el trabajo producido por los estudiantes.

Raúl Fernández Wagner
Fernanda Levenzon
Profesor y Asistente de Historia de la Ciudad
Licenciatura en Urbanismo - UNGS

Introducción

El presente trabajo tiene como finalidad ahondar sobre la historia de la urbanización mundial en torno a diversos ejes de análisis que, a criterio de la materia, manifiestan de forma integral todas las aristas que caracterizan a cada época y sirven para entender el desarrollo socio-territorial, económico, político y cultural en base al contexto en el cual se encuentran inmersas cada una de ellas.

Esos ejes hacen alusión a los siguientes tópicos: 1) evolución de la división social del

trabajo, 2) creación y distribución del excedente como estructurante de la ciudad y contenedor de la vida de la población, y 3) relaciones de poder que se desarrollan en el territorio.

En este sentido, se plantea a continuación un breve recorrido por los diferentes estadios o épocas históricas en los cuales se enmarca el proceso de conformación de las ciudades. Se comenzará por los primeros asentamientos, prosiguiendo con la ciudad industrial, hasta culminar con el modelo urbano correspondiente a la época actual, la ciudad global.



Transformaciones de la ciudad de París a mediados del siglo XIX: Rue de la Ferronnerie, Rue Saint Honoré y Rue Tirechape.

Los primeros asentamientos

El caso de la ciudad de Caral

En la Antigüedad, los grandes imperios que se forman sucesivamente disputan entre sí por alcanzar supremacía política y decaen cuando son superados por los demás. Pero todos ellos dejan alguna contribución en la evolución de la civilización humana. De estas culturas se conocen algunos restos de sus ciudades, aunque fundamentalmente han permanecido gigantescos monumentos religiosos y sepulcrales y, en algunos casos, palacios de monarcas divinizados.

Para poder entender el surgimiento de las primeras ciudades es necesario comprender el concepto de *sinecismo*, como lo formula el geógrafo Edward Soja en su obra *Postmetrópolis* (2008). Dicho concepto proviene de la palabra *synoikismó*, que significa literalmente "cohabitar". Dicho término alude en el caso griego a un proceso histórico por el cual una serie de grupos o poblaciones –antes separados– se unen formando una *ciudad-estado* para mayor protección.

Soja advierte de las ventajas que surgen de la agrupación de los individuos, como cohabitar con los diferentes pueblos o asentamientos, lo que supone un intercambio de culturas, ideas y experiencias que ayudaron al desarrollo de las ciudades: "*El sinecismo, en tanto fuerza activa y matriz de la geohistoria, supone la formación de una red regional de asentamientos nucleados y anidados de modo jerárquico, capaces de generar innovación, crecimiento y desarrollo social (así como también individual) desde el interior de su dominio territorial definido.*

En este sentido, se asemeja a aquello que los geógrafos económicos han denominado economías de aglomeración, las ventajas económicas (y, en ciertos casos, desventajas) que se derivan del denso agrupamiento de la gente y de los lugares de producción, consumo, administración, cultura y demás actividades relacionadas con las concentraciones que forman los puntos centrales de un sistema regional de asentamientos, una red anidada de lugares centrales y sus hinterlands dependientes" (Soja, 2008).

Dentro de la idea del *sinecismo* como impulso generador de las aglomeraciones urbanas, podemos decir que las primeras ciudades surgieron con la organización de la vida social en torno a las aldeas primitivas, en las cuales la radicación de las personas en territorios específicos permitió el desarrollo de actividades primarias como la agricultura y la ganadería.

Con el tiempo se lograron otros avances técnicos, como la invención de la rueda y el desarrollo de la escritura (ca. 3000 a.C.), que hicieron posible conocer documentos escritos de los orígenes de las primeras civilizaciones, así como el avance de los seres humanos en su ocupación del espacio. El progreso de las distintas civilizaciones estuvo estrechamente ligado a la posibilidad de generar excedentes a partir del desarrollo técnico con relación a estas actividades de carácter primario, posibilitando a las personas dedicarse a otras actividades y no exclusivamente a la satisfacción de las necesidades básicas, lo que resultó finalmente

en la complejización de la sociedad y en la división social del trabajo.

El autor Lewis Mumford (1956) menciona las características principales de las primeras civilizaciones partiendo de la idea de la aldea como un instrumento colectivo: *“La aldea, un instrumento colectivo resultado de la nueva economía agraria aunque carecía de la complejidad y la extensión de la ciudad, esta aldea escribía ya sus principales características: un perímetro definido, ya sea por una empalizada, por un montículo de tierra, separándola de los campos circundantes; vivienda/refugio permanente; almacenes y vasijas donde guardar los bienes, así como vertederos y cementerios”*.

En el crecimiento de estos asentamientos, existen dos elementos fundamentales a ser observados: la producción del excedente y la división social del trabajo. Paulatinamente, dichos asentamientos produjeron un mayor nivel de organización, y con el paso de tiempo

muchos se convirtieron en polos de intercambio –por lo general, cercanos a importantes rutas de comercio– donde se radicaron mercaderes y artesanos. Esto dio lugar al surgimiento de tareas administrativas y de gobierno.

Otro punto a tener en cuenta en relación al surgimiento de las ciudades es que, como se puede suponer, “la ciudad es producto del excedente”: si no hay excedente es imposible que se conformen los pueblos. De modo que, cuando hablamos de excedente en este momento inicial, nos referimos a la conservación de los primeros cereales y granos para la alimentación de la población.

Tener un excedente también supone que las primeras aldeas o asentamientos, debido a diferentes motivos, empiezan a pasar de ser nómadas a sedentarias. Se desarrollan e innovan en técnicas de cultivo, en la cría y domesticación de animales, en maneras de preservar los alimentos para los períodos de escasez de los mismos, etc.



Caral: la ciudad más antigua de Perú. Fuente: <http://www.elpopular.pe/series/escolar/2015-04-06-caral-la-ciudad-mas-antigua-del-peru>

La ciudad de Caral es un ejemplo significativo de este período. Descubierta en 1994, Caral se localiza en lo que actualmente es el territorio de Perú. Esta ciudad es pertinente para ilustrar el concepto de *sinecismo*, debido a que en este lugar no sólo se relacionaban sus pobladores sino que, aparte de la ciudad central, existían otros asentamientos que comercializaban entre

sí diferentes productos y también compartían innovaciones y experiencias. En sintonía con la descripción de Soja, se observaba un agrupamiento de diferentes pueblos de una manera *jerárquica*, en el cual Caral era la ciudad comercial cabecera. Los diferentes poblados, 17 en total, se dirigían allí a comercializar e intercambiar sus productos.



Caral, cuna de intercambio comercial y cultural. Fuente: <http://turismo inca.blogspot.com.ar/2013/05/caral-ciudad-sagrada.html>

Soja plantea la importancia de la consolidación de caminos comerciales para el desarrollo de los primeros asentamientos: *“La transición de la caza a la agricultura, y la formación de las primeras sociedades completamente agrarias, son consideradas tradicionalmente como un proceso que se desarrolló de forma conjunta con la aparición y multiplicación de pequeñas*

aldeas conectadas con redes comerciales más amplias, facilitando el intercambio de ideas, alimentos, ornamentos, herramientas de piedra y otros recursos valiosos”. En ese sentido, Caral era una ciudad fuertemente comercial, con diferentes caminos que la conectaban con los otros diecisiete poblados. El comercio local e interregional permitió el flujo de recursos

agrícolas y marinos, así como el intercambio de otros bienes, conocimientos y elementos culturales. Esta ciudad es considerada por los arqueólogos como una *ciudad madre*, rompiendo con los paradigmas de que las primeras civilizaciones se formaron como protección de amenazas de otros pueblos por medio de la guerra. A diferencia de los primeros asentamientos ubicados en el valle de los ríos de la Mesopotamia, como los de Egipto, Caral se distingue de las demás ciudades por haber sido una ciudad que no estaba amurallada como tampoco se encontraron rastros de armas de

guerra o pinturas que hablen de éstas. Se la considera como una ciudad pacífica, cuna del intercambio comercial y cultural. Al ser una ciudad recientemente descubierta poco sabemos de la división social del trabajo en Caral, pero podemos resaltar la importancia de la religión y de los líderes religiosos en la vida diaria. Estaba compuesta por una suerte de diferentes castas en las que se encontraban agricultores, artesanos, etc. Y, en la punta de esta pirámide social, se situaban los líderes religiosos, que eran, a la vez, líderes políticos especializados en astronomía o medicina.



Caral fue declarada por Unesco (2009) Patrimonio Mundial de la Humanidad. Fuente: <http://peru21.pe/noticia/1311127/visita-caral-ciudad-milenaria>

Caral estaba compuesta por diferentes templos con sus respectivos fogones, donde se realizaban diferentes ceremonias. Los templos sirvieron como fundamento de la cohesión social y recibían una remodelación periódica. El trabajo permanente de construcción, destrucción y reconstrucción de las estructuras en medio de rituales, ofrendas e incineraciones, era también un modo de mantener las obligaciones de la población con la religión y de utilizar a ésta como medio de cohesión. La religión era un instrumento de efectividad para la cohesión pero también de coerción de la población: aseguraba el poder político, la jerarquía y el orden.

En estos primeros poblados se fue esbozando una división social del trabajo, además de una cultura en la que la mujer es el elemento organizador de la reproducción social, mientras que el hombre se dedica a la realización de negocios y de recolección, sin desconocer que, en algunos asentamientos de esa época, las sociedades se han organizado en forma de matriarcado.

Se fue generando un excedente, aunque de modo muy precario, ligado a la realización de actividades comerciales de intercambio de bienes y de alimentos, que fue el gran abastecedor de esta nueva estructura que se conformaba como ciudad.

La ciudad industrial

El caso de la ciudad de Manchester

“ Los primeros emplazamientos de producción industrial se encontraban ubicados en las afueras de las principales ciudades pre-industriales (...) La inserción de industrias manufactureras a gran escala en el espacio urbano fue, sin embargo, lo que constituyó el principal factor desencadenante de la Tercera Revolución Urbana. A partir de ese momento, comenzó a desarrollarse una relación completamente simbiótica y expansiva entre los procesos de urbanización e industrialización a una escala y con un alcance nunca antes vistos, muy similares a los efectos propulsores de las primeras ciudades en el desarrollo de la agricultura. Fue esta relación tan extraordinaria lo que definiría al capitalismo industrial como un modo de producción esencialmente urbano” (Soja, 2008: 124).

Soja observa que la llamada *Tercera Revolución Urbana* no significó más que el crecimiento de la densidad poblacional en las ciudades, a pesar de que la extensión territorial de las mismas poco se modificó. Estas nuevas urbanizaciones quedaban entonces conformadas por el ingreso a la ciudad de millones de personas divididas según la clase a la cual pertenecían: *proletariado* o *burguesía*, ambos conceptos creados por la división de la riqueza en la nueva economía industrial-capitalista.

Según Fernando Chueca Goitia en *Breve historia del urbanismo* (2011), el desarrollo de la población urbana a partir del desplazamiento campo-ciudad, se explica mediante dos factores, de atracción y expulsión. Los factores

de expulsión hacen alusión a la extrema pobreza, la dureza del trabajo rural y el control social de la comunidad en la cual se encontraban insertos; los de atracción pertenecen a la oferta de trabajo y la más alta redistribución, la gran oferta de ocio para tiempos libres y las oportunidades de individualización en las ciudades, sobre todo para los migrantes jóvenes.

Con este proceso, se reestructuró la concepción de la dicotomía entre campo-ciudad, lo urbano-rural, lo sagrado-profano, aportando las bases de un nuevo orden urbano en el cual la producción del excedente no solo era administrada por la ciudad sino que se generaba ahora dentro de la misma. Es así que la reorganización del territorio no solo conllevaba la construcción de millones de hogares para albergar a los nuevos migrantes y el establecimiento de múltiples industrias e infraestructuras necesarias para ello, sino también la producción y reproducción de relaciones sociales y espaciales que mantuvieran el orden capitalista a escala nacional, regional y local.

En la segunda mitad del siglo XVIII, las ciudades crecieron en su tamaño poblacional de forma aún más acelerada, sobre una amplia gama diversificada de la industria. La metalurgia y el algodón perdieron peso frente a la expansión de la fabricación de máquinas y utensilios, la alimentación o la imprenta, entre otros. Además, se desarrolló fuertemente el sector de los servicios y se integró al paisaje

urbano la producción del hierro y del acero, que desplazaron al carbón.

Pero el cambio más significativo, sobre todo para la movilidad dentro de la ciudad y su posibilidad de extensión, fue la introducción del ferrocarril, que trajo consigo una nueva forma de circulación dentro y entre las ciudades, siendo éste justamente primordial para su expansión radial y para el surgimiento de las primeras conurbaciones o aglomeraciones. La oferta creciente de redes de transporte de cercanías amplió el radio de la ruta media hasta el puesto del trabajo. Con ello, las zonas industriales interurbanas fueron adquiriendo un potencial de fuerza de trabajo mucho mayor al establecido hasta el momento.

En fin, la disposición de trabajadores especializados, de constructores de maquinaria, de mercados, formas sociales y culturales, ya urbanas, proporcionaron a la industrialización una fuerza de propulsión específica. De tal modo que las ciudades adquirieron dentro del gran sistema que conformaban, una función fundamental: ser centros neurálgicos de las regiones productivas. Dentro de ese contexto, la ciudad de Manchester, en el condado de Gran

Manchester, Reino Unido, es un ejemplo que describe y simboliza las urbanizaciones tipo de aquella época.

Esta ciudad fue la primera de importancia que se formó en base al excedente producido por la práctica del capitalismo industrial. En 1750 era un poblado pequeño pero densamente habitado, que fue creciendo gracias al sistema de pueblos, aldeas y granjas dedicados al tejido manual que reemplazaba progresivamente a la producción agrícola, cuyas ganancias iban decayendo de manera gradual.

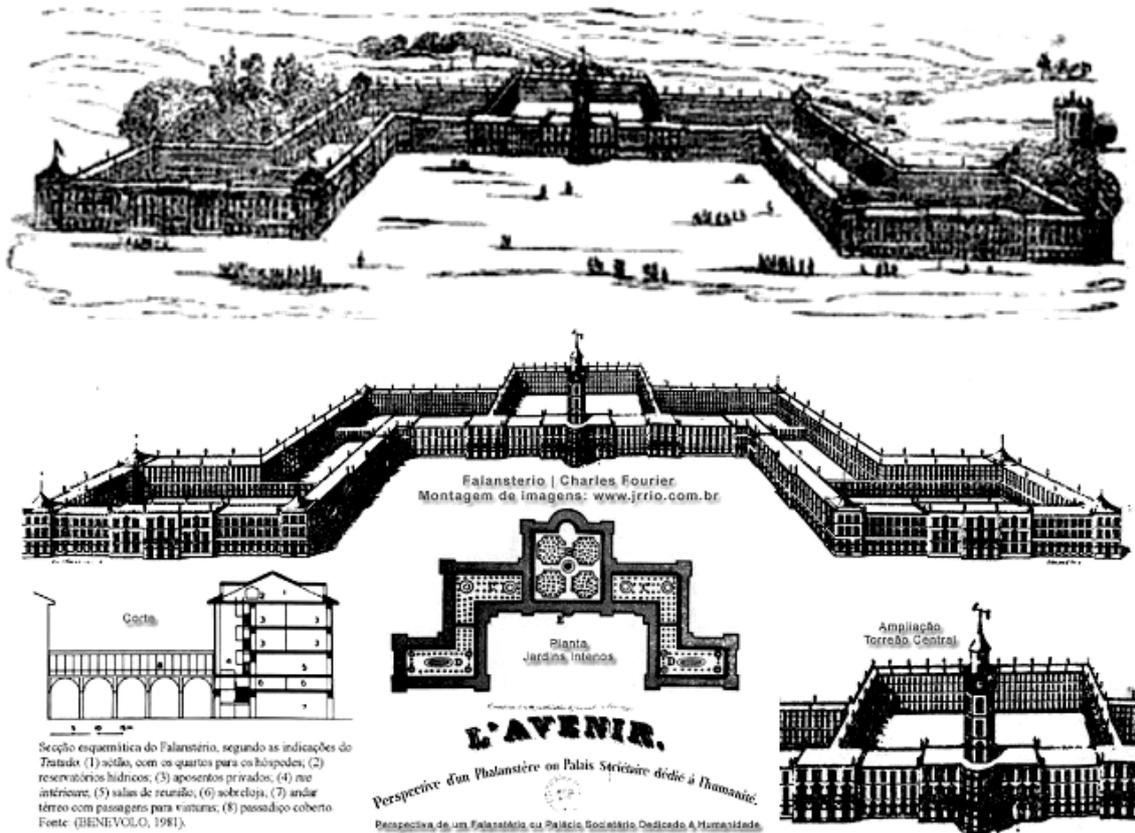
Esta producción era vendida localmente, hacia el resto de Inglaterra e, incluso, era exportada a través del puerto de Liverpool, que ya se había establecido como un centro neurálgico en el intercambio de esclavos y la importación de algodón crudo proveniente de Estados Unidos. En consecuencia, entre 1770 y 1850 la ciudad se transformó en la primera metrópolis completamente industrial, compuesta por una conurbación regional que congregaba a 400 mil habitantes.



La Revolución Industrial en la ciudad de Manchester. Fuente: <http://hugoarchitect.blogspot.com.ar/2012/12/breve-historia-de-la-ciudad-industrial.html>

Esto se debió a diversos factores. En primer lugar, fue decisivo que se implantaran numerosos emplazamientos industriales, que variaban en cuanto a la cantidad de trabajadores que albergaban (solían ser cerca de 100 pero, en casos extremos, se encontraron industrias conformadas por más de 1000 obreros). Esta relocalización de las industrias en el territorio urbano trajo consigo grandes modificaciones territoriales: fueron construidos extensos depósitos de algodón en el centro mismo aprovechando los espacios que dejaban las casonas abandonadas por las familias adineradas a causa de la creciente

contaminación. Asimismo, la aristocracia pasó a ubicarse en zonas conurbanas rurales, fuera de la ciudad, en busca de un entorno más apacible. Por ese motivo, dentro de la ciudad la burguesía tenía el poder legítimo para establecer su control sobre los trabajadores, que encontraron en ella un espacio para alojarse y convivir. Se desarrolló entonces un tipo de ciudad constituida por un *Distrito Central de Negocios*, un amplio cinturón de barrios colmados de viviendas de la clase obrera que se extendía por varios kilómetros radiales partiendo del centro de la ciudad, donde la pobreza era su aspecto más significativo.



El Falansterio de Charles François Fourier (1829). Fuente: <http://hugoarchitect.blogspot.com.ar/2012/12/breve-historia-de-la-ciudad-industrial.html>

Al respecto, Soja expresa: "La pauperización se inscribió en la ciudad a través de aquello que he descrito como la formación de barrios urbanos pobres 'inducidos', áreas de la mayor miseria que fueron creadas activamente por la propia naturaleza del desarrollo capitalista urbano-

industrial. El resultado demográfico acumulativo de estos nuevos procesos de urbanización fue una migración masiva hacia las ciudades. Dentro de Manchester y otras ciudades británicas importantes, este movimiento de urbanización masiva dio lugar a lo que

probablemente fueran los centros urbanos más densamente poblados de la historia y, particularmente en Manchester (...), a las peores condiciones de vida urbana que se hubieran experimentado hasta ese momento” (Soja, 2008: 129-130).

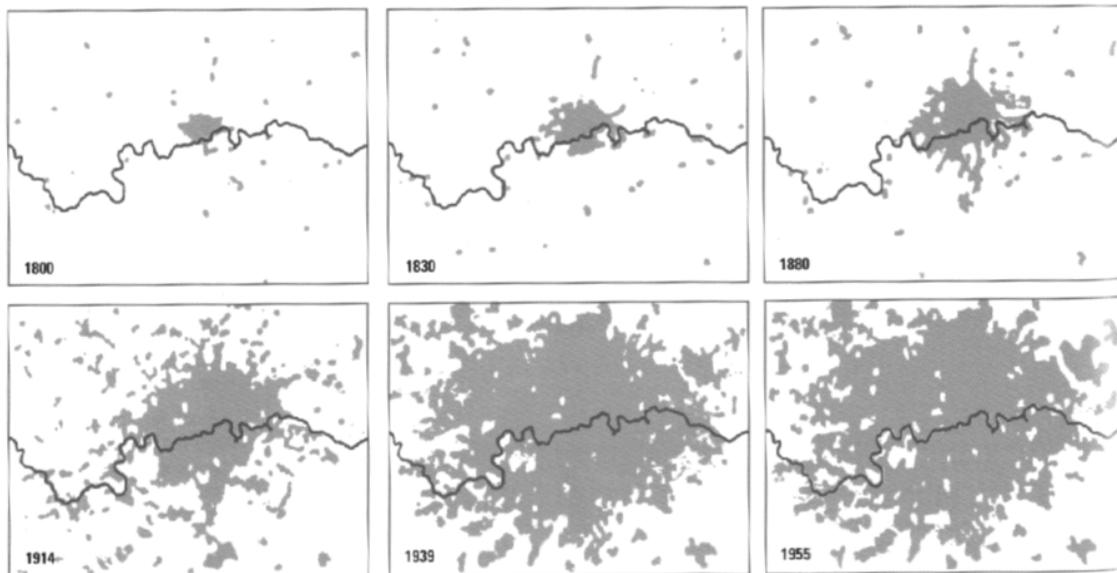
En este sentido, las nuevas clases del capitalismo industrial fueron segregadas: los trabajadores se ubicaban en el centro de la ciudad, conviviendo en condiciones críticas de insalubridad junto a las industrias; la nueva burguesía, perteneciente ahora a la clase media que se establecía en el segundo anillo suburbano; y, finalmente, la alta burguesía, que se ubicó en la zona suburbana más periférica, conformada por jardines y fincas rurales.

El hecho de ser una ciudad sentada sobre las bases de una economía capitalista provocó que todas las viviendas residenciales o comercios fueran transformados en *mercancías*, cuyos precios eran calculados a partir de los costos de

la propiedad, de alquiler de la tierra, del transporte y de la densidad. Asimismo, la toma de decisiones relacionadas al uso y a la regulación del suelo y la elección de la vivienda se modelaron en pos de los beneficios ligados a las mercancías y de la capacidad de compra de los futuros dueños o inquilinos.

Aquellos que formaban parte del sector obrero fueron desplazados hacia el centro de la ciudad, conviviendo con todo tipo de peligros, mientras que quienes gobernaban y manejaban los medios de producción se mantuvieron alejados en la periferia, hecho totalmente contrario al manifestado en los periodos anteriores donde la residencia central era símbolo de poder.

Finalmente, en este tipo de ciudades se hace evidente la relación entre la división espacial –marcada en gran parte por la segregación– y la posición de las personas en el proceso de división social del trabajo, lógica que se intensificará en periodos posteriores.



Con el exponencial crecimiento de la ciudad de Londres detonado a partir de la Revolución Industrial, un millón de habitantes (35% de la población) era pobre y más de 300 mil individuos podían ser considerados miembros de las *clases peligrosas*.

La ciudad global

Los Ángeles y Ciudad Juárez

Desde comienzos de la década de los setenta del siglo pasado, se ha ido instalando un nuevo orden a nivel mundial que recibe varios nombres; entre ellos, los más reconocidos son globalización o mundialización, según se privilegie en cada caso. Según, podemos definir el concepto de mundialización como: *“Un nuevo orden económico global sostenido en el libre comercio, a la apertura generalizada de los mercados de inversión, de bienes y financiero, la movilidad irrestricta del capital, la llamada flexibilización de los mercados de trabajo [...] y la transformación, cuando no minimización de los sistemas públicos de protección y seguridad social”* (Duhau y Giglia, 2008: 65).

El fenómeno de mundialización, más allá de las consecuencias que se señalarán más adelante, ha significado un cambio principal en la relación tiempo y espacio. Las fronteras entre países, culturas y comercio se han ido desdibujando, cada vez más, debido a un fuerte desarrollo del mercado global: *“En esta nueva Era de la Información, que se caracteriza por sus persuasivas redes de realidad virtual, inteligencia artificial, comunicaciones ciberespaciales y ‘comunidades digitales’, las sólidas materialidades del espacio urbano parecen evaporarse a medida que el mundo (y el espacio más allá) es introducido en la zona simbólica de cada ciudad”* (Soja, 2008).

Este nivel de comunicación a nivel global ha incrementado el flujo de personas y de mercancías entre distintas partes del mundo, reduciendo tiempo y espacio. La transferencia

de información por medios virtuales a nivel global y la dinámica de transacciones financieras han tendido a favorecer a las centralidades. Aquellos puntos que se encontraban en una mejor posición de desarrollo se han visto potenciados. En cambio, en aquellos países con menor nivel de desarrollo se ha visto cada vez más retardado el crecimiento. Dentro de este panorama mundial, entre los distintos países se constituye un nuevo patrón de acumulación que tiene como base a las nuevas tecnologías y, como modo de *viabilización*, a una forma de regulación que se flexibiliza en función de las necesidades del sistema. Especialmente, se produce una redistribución de las actividades económicas y de los puntos de producción.

La redistribución que se dio en el siglo XIX respondía a un sistema con alta densidad en los puntos más importantes que producía, a su vez, concentración y centralización, de acuerdo a la jerarquía establecida según los criterios establecidos anteriormente. La nueva configuración territorial emergente, en cambio, podría describirse como *archipiélagos urbanos*. El término se refiere a un sistema de islas o nodos virtuales unidos por redes que interactúan como un sistema mundial en la que se multiplican los flujos de bienes, capitales, personas, mensajes y servicios.

Uno de los puntos con mayor poder de concentración que se destaca dentro de esta última etapa de globalización es la ciudad de Los Ángeles, una de las más pobladas de Estados Unidos y situada en California. Se trata de una

ciudad global con gran influencia en ámbitos tan diversos como los negocios, el comercio internacional, el entretenimiento, la cultura, los medios de comunicación, la moda, la ciencia, los deportes, la tecnología, la educación, la medicina o la investigación. En la ciudad tienen su sede instituciones de renombre que abarcan diversos campos profesionales y culturales, y es uno de los motores económicos más importantes de Estados Unidos.

Lo que resulta más llamativo de esta ciudad es su sorprendente expansión continua, incluso durante los más intensos periodos de crisis, de depresión y de reestructuración. Como es sabido, toda ciudad ha tenido su momento de auge, pero la historia de Los Ángeles es "la historia del auge". Luego de la gran desindustrialización generalizada en el país, esta ciudad no sólo tuvo la capacidad de la continuidad sino que después de un tiempo fue una de las primeras en encabezar la reindustrialización que volvería ubicarla como uno de los mayores puntos de centralización. Todos los cambios en la ciudad traen cambios directos en el mercado de trabajo que, en un

escenario global, son impulsados por la descentralización del sector público en su papel de facilitador del sector privado. El mercado laboral sufrió un gran aumento del desempleo y el subempleo, debido al recrudescimiento de la precarización y de la explotación. Dada la alta accesibilidad de un lugar al otro y al movimiento constante de capitales, la competencia global se desarrolló con gran rapidez, afectando cada vez más el costo de la mano de obra. El caso de Los Ángeles ilustra estos procesos.

Según Georg Simmel (2005), "*el individuo se ha convertido en un simple engranaje de una enorme organización de poderes y cosas que le arrebató de las manos todo progreso, espiritualidad*". En efecto, la riqueza generada fue distribuida cada vez menos y en menores destinatarios. Las ciudades son ahora sedes de la más alta división económica del trabajo. Y, de hecho, resulta evidente que la vida urbana se ha transformado en la lucha por la naturaleza, por la supervivencia entre seres humanos, por la ganancia. Aun así, mirando hacia los orígenes, debemos recordar ese movimiento en pos de la organización de lo común, el *sinecismo*.



Los Ángeles, una ciudad global que explica la historia del auge. Fuente: http://www.wildnatureimages.com/Los_Angeles_Images.htm



El caso de Ciudad Juárez, emplazada en la margen sur del río Bravo, ilustra los efectos del capitalismo financiero en el espacio urbano
Fuente: <http://mexodus.borderzine.com/business/negocios-juarenses-huyen-cuando-clientes-dejan-de-tocar-a-sus-puertas/>

Por otro lado, el caso de *Ciudad Juárez* ilustra los efectos del capitalismo financiero en el espacio urbano. Esta ciudad mexicana se emplaza en la margen sur del río Bravo, en el Estado de Chihuahua, y limita al norte con la ciudad El Paso, en el estado de Texas, Estados Unidos. Los cambios experimentados en la ciudad en este periodo se debieron a la relación fronteriza de México con Estado Unidos y la apertura comercial entre ambos países. Esa situación generó la demanda de nuevos puntos de encuentros de negocios, como centros de convenciones e infraestructura de hospedaje y hostería, que tomó un papel central en el atractivo turístico local.

En este sentido, Ciudad Juárez, con su actividad industrial maquiladora y su estratégica posición central, se ha convertido en sede de exposiciones, congresos, ferias comerciales, convenciones. La mancha consolidada urbana se subdividió en tres usos del suelo: 1) el residencial, que ocupa el 45% de la superficie urbana del sur, del oeste y parte del este; 2) el industrial, representado por once parques industriales que abarcan 10% de la superficie urbana, la mayoría ubicados al este, cerca del

paso internacional; 3) el comercial y de servicios, que se corresponde con las grandes tiendas ubicadas en el centro y sur de la ciudad. Así, Ciudad Juárez se caracteriza por su industria maquiladora, el constante ir y venir de profesionales provenientes de Estados Unidos, las inversiones, el alojamiento de una elite mayormente extranjera que administra estas plantas maquiladoras, los servicios asociados a ellas, etc. Desde la perspectiva social, el 37% de los 400 mil habitantes de la ciudad vive en casas de un sólo cuarto, que no cuentan con todos los servicios básicos. Se define entonces una singular división de la ciudad: hacia el oeste, las casas hacinadas en los cerros y la ausencia de servicios; hacia el oriente, los modernos fraccionamientos, las zonas bien urbanizadas y las construcciones realizadas con apoyo federal.

En los primeros meses de 1990, dirigentes empresariales declararon que Ciudad Juárez contaba con más de 130 maquiladoras, que pagaban salarios directos a más de 130 mil trabajadores. Esas empresas se asentaban en 13 parques industriales que ocupaban una superficie de 863 hectáreas.

Muchos problemas acompañaron la llegada de una actividad económica para la que la ciudad no estaba preparada: el transporte masivo era escaso e improvisado, la vivienda insuficiente y las condiciones de seguridad eran frecuentemente cuestionadas. Junto a estas cuestiones, se presentaron también casos de empresas que dejaban abandonados a sus trabajadores, lo que hizo surgir el nuevo nombre de "maquilas golondrinas", por su facilidad para emprender el vuelo.

El aumento exponencial de la violencia en la ciudad se relacionaba directamente con ese panorama urbano de segregación. Para fines de 1994, fuentes oficiales contabilizaban 217 homicidios: la inseguridad ya es considerada

uno de los problemas principales. El viejo centro –con su Plaza de Armas y su Catedral– fue prácticamente abandonado y la actividad comercial se trasladó al Nuevo Juárez, donde hoy se amontonan miles de pequeñas casas de fraccionamiento.

Como expresión de fenómenos globales, *Ciudad Juárez* manifiesta la dualidad de la ciudad que se evidencia a partir de la marcada diferencia de ingresos entre la élite extranjera y el trabajador local, la segregación espacial, las diferentes pautas de consumo, la ausencia de una centralidad común a todos los habitantes, la disparidad entre la cantidad de hombres y mujeres, la informalidad en el acceso al suelo, la desigualdad, la inequidad y la exclusión.



Ciudad Juárez (Chihuahua, México) y Ciudad El Paso (Texas, Estados Unidos) son funcionalmente una misma, sólo las divide la frontera
Fuente: <http://www.sdponoticias.com/nacional/2013/08/07/diplomaticos-politicos-y-empresarios-de-mexico-y-eu-discuten-situacion-fronteriza>

Consideraciones finales

Podemos hacer ciertas observaciones acerca del crecimiento de las ciudades a través del tiempo. En primer lugar, se encuentra en la naturaleza misma del hombre la necesidad de agruparse en diferentes colectividades. Algunos antropólogos sostienen que los seres humanos se agrupaban para protegerse y atacar a otros poblados: es parte de la naturaleza misma del ser humano relacionarse con individuos. Es importante señalar que, cuando los individuos se agrupan en poblados, aumenta fuertemente su economía local, se comparten invenciones y culturas que ayudan a las ciudades a crecer como tales.

En segundo lugar, a partir de la creación del Estado Moderno y la colonización de América y de África, se produjeron ciertas consecuencias, tales como: la apertura de los mercados, el descubrimiento de nuevas rutas comerciales y la comercialización de nuevos productos traídos del *Nuevo Mundo*, el aumento del poder de cierto sector de la sociedad, la que luego se caracterizaría como burguesía.

En tercer lugar, la invención de la máquina a vapor de *James Watt* fue un fuerte impulso a los cambios políticos y sociales que caracterizaron a la Revolución Industrial. Se impuso una nueva

división del trabajo y un nuevo sistema económico que es, en definitiva, el que hoy sigue rigiendo como sistema capitalista. De manera que se constituía, entonces, un período de grandes luchas sociales que culminarían en el reconocimiento de algunos derechos de la clase obrera.

Por último, cabe destacarse que nos encontramos en un escenario de capitalismo financiero-global, en el cual grandes conglomerados empresariales y el sector financiero tienen una enorme influencia sobre el futuro de los países. El amplio desarrollo de las tecnologías trajo consigo la *hiper-comunicación*, que ayuda a la toma de decisiones y el control de los países subdesarrollados.

También resulta relevante señalar la importancia de la religión a la hora de hacer ciudad. Antes de la Revolución Industrial, la manera de hacer ciudad estaba conformada por una amplia impronta religiosa. Luego, esto iba a cambiar notoriamente y serían los diferentes grupos económicos los que más influirían en la formación de las ciudades. En consecuencia, tales circunstancias ofrecieron como resultado grandes barrios aristocráticos junto a barrios obreros y diferentes guetos.

Bibliografía

- Chueca Goitia, Fernando (2011), *Breve historia del urbanismo*. Madrid (España): Alianza Editorial.
- Duhau, Emilio y Giglia, Ángela (2008), *Las reglas del desorden: Habitar la metrópoli*. México (México): Siglo XXI Editores.
- Mumford, Lewis (1956), *Historia natural de la urbanización*. Madrid (España): Instituto Juan de Herrera.
- Simmel, Georg (2005), *La metrópolis y la vida mental*. Talca (Chile): Revista de Estudios Culturales Urbanos Bifurcaciones Nro. 4.
- Soja, Edward (2008), *Postmetrópolis: Estudios críticos sobre ciudades y regiones*. Madrid (España): Traficante de Sueños.

Fuentes *on line*

- <http://www.elpopular.pe/series/escolar/2015-04-06-caral-la-ciudad-mas-antigua-del-peru>
- <http://www.cipamericas.org/es/archives/3624>
- <http://mexodus.borderzine.com/business/negocios-juarenses-huyen-cuando-clientes-dejan-de-tocar-a-sus-puertas/>
- <http://www.porconocer.com/estados-unidos/algunas-curiosidades-sobre-la-ciudad-de-los-angeles.html>
- <http://hugoarchitect.blogspot.com.ar/2012/12/breve-historia-de-la-ciudad-industrial.html>
- <http://hugoarchitect.blogspot.com.ar/2012/12/breve-historia-de-la-ciudad-industrial.html>
- <http://peru21.pe/noticia/1311127/visita-caral-ciudad-milenaria>
- <http://turismoinca.blogspot.com.ar/2013/05/caral-ciudad-sagrada.html>

El desafío de formar especialistas en ciudades

El urbanismo se propone comprender los problemas urbanos desde una perspectiva multidisciplinaria y diseñar soluciones que mejoren la calidad de vida de los habitantes de las ciudades. Un urbanista puede formular, implementar y evaluar proyectos que contribuyan a un desarrollo territorial inclusivo y ambientalmente sustentable.

Un urbanista está capacitado -por ejemplo- para: interpretar los procesos que se desarrollan en un territorio, hacer diagnósticos sobre problemas socio-territoriales e intervenir en el diseño e implementación de propuestas (proyectos, planes, programas, normativas) para transformar esos problemas. Para ello, la Licenciatura en Urbanismo se organiza en cuatro ejes de formación:

● EJE: Perspectivas de Análisis

En este eje se aborda el estudio de la ciudad y sus problemas desde diferentes perspectivas de análisis, como la geografía, la historia, la sociología y la economía, que permitirán comprender e interpretar los debates actuales.

● EJE: Gestión

Aquí se examinan las distintas herramientas y estrategias para la gestión de los problemas urbano-regionales. Cómo se organiza el Estado en el territorio, con qué instrumentos se planifica y gestiona la política urbana, cómo se deciden esos instrumentos, cómo se interviene en el mercado inmobiliario, etc., forman parte de los temas abordados.

● EJE: Tecnologías

¿Qué soportes físicos requieren los servicios de saneamiento, de energía, de movilidad y de transporte? ¿Cómo es el flujo y la demanda que deben soportar esos servicios? Se aborda el estudio de infraestructuras desde sus componentes tecnológicos, para que sean sustentables los procesos de la ciudad.

● EJE: Talleres

En este eje se “aprende haciendo” a través de propuestas de intervención en el territorio que incluyen proyectos de intervención en sectores urbanos complejos, planes urbanos completos y propuestas de desarrollo multiescalar. Los talleres se complementan con el aprendizaje de técnicas e instrumentos de representación.

La formación en urbanismo incluye una práctica pre-profesional en distintos ámbitos, como ser, en áreas de gestión y planificación territorial de municipios y de organizaciones no gubernamentales. Esta práctica permite consolidar herramientas para la formulación y la puesta en práctica de planes, programas de actuación y proyectos destinados a incidir sobre las tendencias de crecimiento de las ciudades.

Dr. Guillermo Tella

Coordinador de la Licenciatura en Urbanismo

Arq. Eugenia Jaime

Asistente de Coordinación de la Licenciatura en Urbanismo

Licenciatura en Urbanismo

El Urbanismo como campo disciplinar se propone comprender los problemas urbanos desde una perspectiva multidisciplinaria y diseñar soluciones que mejoren la calidad de vida de los habitantes de las ciudades. Desde esa perspectiva, en el Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento se dicta la Licenciatura en Urbanismo.

Esta carrera permite conocer e interpretar los procesos territoriales, brinda saberes y prácticas específicas para reconstruir la complejidad de lo urbano, construir problemas socio-territoriales mediante la producción de diagnósticos y cartografías analíticas, e intervenir junto a otros actores sociales en los procesos de transformación territorial.

En términos generales, capacita para: elaborar e interpretar cartografía y documentos gráficos; generar diagnósticos de sitio o problema urbano; desarrollar investigaciones sobre cuestiones territoriales; formular e implementar planes, programas y proyectos de distintas escalas; implementar y evaluar planes sectoriales (transporte, redes, servicios); diseñar proyectos urbanos y territoriales; y plantear instrumentos legislativos y de gestión necesarios para llevar a cabo las propuestas.

Instituto del Conurbano

Dirección del Instituto: Lic. Gustavo Kohan

Coordinador de Formación: Lic. Federico Fritzsche

E-mail: ico@ungs.edu.ar

Teléfono: +54-11 4469-7793/4

MARZO DE 2016

El sostenimiento, fortalecimiento y expansión de la oferta formativa del Instituto del Conurbano, en consonancia con el proceso más general de revisión de la oferta académica de la UNGS desarrollado a partir del año 2008, fue uno de los pilares de la gestión institucional del ICO, a partir de la puesta en funcionamiento de los nuevos planes y las nuevas carreras.

El proyecto *Apuntes de Carrera* se propone como una pieza dentro de las estrategias de fortalecimiento, apuntando a objetivos que focalizan en distintos planos.

En primer lugar, este proyecto pone en valor el trabajo de los estudiantes de las diferentes asignaturas de las carreras a cargo del ICO. El proyecto *Apuntes de Carrera* busca mostrar el proceso creativo, de producción e investigación que van llevando a cabo los estudiantes durante la carrera, apuntalados por el trabajo de los docentes.

En segundo lugar, *Apuntes de Carrera* contribuye, desde su particular modalidad, a la reflexión sistemática dada en el marco de las carreras, acerca de los propósitos de las asignaturas, la consistencia entre la propuesta en el dictado y su modalidad evaluativa y el aporte que realiza ese espacio curricular a los perfiles de egreso de la carrera. Del mismo modo, aporta también al enriquecimiento de nuestra agenda de formación docente, transversal al conjunto del instituto y específica por carrera, a partir de las reflexiones que generen la selección de los trabajos en cada una de las carreras.

En tercer lugar, los trabajos publicados servirán como instrumento de comunicación interna y externa de la carrera a diversos públicos, entre los que destacan nuestros estudiantes de primer ciclo, los ingresantes a la universidad y nuestros sistemas externos de referencia, es decir, aquellos actores, sociales y estatales, que demandan, usan y contribuyen a desarrollar nuestro conocimiento.

Así, entonces, *Apuntes de Carrera* se propone como un proyecto de generación de valor público, en el entendido de que su concreción supone una puesta pública de los procesos internos y los resultados de las actividades de formación del Instituto, dirigido a las audiencias que conforman su sistema de referencia y le dan sentido político-institucional.

ICO | Instituto del Conurbano

Universidad Nacional
de General Sarmiento 