
Origen, evolución y desarrollo de la regionalización y metropolización

Rosalba Espinoza Vargas

Introducción

La revolución industrial ha sido hasta nuestros días el acontecimiento que más transformaciones ha causado en la vida del hombre en un lapso muy corto, comparativamente con la historia de la humanidad; la ciencia y la tecnología lograron avances nunca antes vistos y se sentaron las bases para el desarrollo en todos los campos del quehacer humano, de los que somos partícipes en la actualidad.

La ciudad es el espacio territorial en donde el hombre se desenvuelve y necesariamente se manifiestan físicamente las formas de vida y desarrollo de la sociedad.

Este trabajo expone de manera somera los principales efectos que tuvo en el desarrollo de las ciudades la revolución industrial, primero en Inglaterra y posteriormente en otros países europeos y en los Estados Unidos de América, y cómo fue que generó la ciudad contemporánea en la que hoy habitamos.

También relata brevemente las características principales del desarrollo de las ciudades en Latinoamérica en la misma

época, con el objeto de establecer la relación e influencia que pudo tener la industrialización europea y norteamericana en su conformación actual.

Génesis de la ciudad contemporánea. La Revolución Industrial

La evolución de la ciudad moderna ha sido posible a través de un largo periodo de tiempo en el que fueron sucediéndose cambios sociales, económicos y tecnológicos.

La ciudad moderna debe relacionarse con una serie de etapas de desarrollo, cada una de las cuales tiene su propia historia: transporte y comunicaciones, tecnología, administración pública, organización social y ciencia.

Factores importantes que marcaron el inicio de la ciudad moderna fueron la evolución de los servicios públicos: alcantarillado y agua entubada, alumbrado público y protección policiaca, educación obligatoria, bienestar, salubridad y sanidad pública.

Las formas y organización del trabajo personal fue otro factor que caracterizó el surgimiento de la ciudad moderna, así como la aparición de las fábricas y las máquinas de vapor, precedidas por las invenciones de la imprenta, el papel, la brújula magnética, los anteojos, el cañón, el molino de agua y el torno de hilar.

El periodo comprendido de 1750 a 1832, aproximadamente, puede identificarse como el inicio de la ciudad moderna, los talleres de artesanos se volvieron fábricas, se inventaron máquinas y se reorganizó la actividad productiva y las ciudades atrajeron numerosos trabajadores especialmente de las áreas rurales.

El proceso de urbanización en Europa

Los cambios que generó la revolución industrial en Inglaterra aparecen a mediados del siglo XVIII y van produciéndose posteriormente en otros países europeos, siendo los de mayor impacto el aumento de la población, el incremento de la producción industrial y la mecanización de los sistemas productivos.

La población de Inglaterra a mediados del siglo XVIII era de aproximadamente seis millones de habitantes; en 1801 se llevó a cabo el primer censo poblacional que arrojó un total de 8,892,000 personas y el celebrado en 1831 cerca de 14,000,000; como puede observarse, en un lapso de treinta años la población creció en poco más de cinco millones, este notable incremento poblacional no correspondió a una elevación del índice de natalidad, ni tampoco a la llegada de importantes corrientes migratorias, fue consecuencia fundamental de la reducción

del coeficiente de mortalidad que descendió del 35.8 (en el decenio 1730-1740), al 21.1 (en el decenio 1811-1821), siendo las causas de esta reducción en primer término de orden higiénico: mejoras en la alimentación, en la higiene personal, en las instalaciones públicas, en las viviendas, progresos en la medicina y mejor organización en las instalaciones de salud.

El incremento poblacional se dio paralelamente con una productividad industrial nunca antes vista, para ilustrar esto resulta importante mencionar varios ejemplos: en un periodo de setenta años, de 1760 a 1830, la producción de hierro pasó de 20,000 a 700,000 toneladas, la de carbón de 4,300,000 a 115,000,000, la industria del algodón absorbía 4,000,000 de libras en el siglo XVIII y en 1830 consumía casi 270,000,000. El incremento fue cuantitativo y cualitativo; se multiplicaron los tipos de industrias, al tiempo que se diversificaban los productos y los procedimientos para su fabricación.

Es evidente que todos estos cambios que trajo consigo la revolución industrial tuvieron que verse necesariamente reflejados en las ciudades con el uso de los nuevos materiales como el hierro, el vidrio y posteriormente el hormigón; se construyeron calles más anchas y canales más amplios y profundos, nuevas carreteras de comunicación hacia el exterior y como consecuencia del incremento poblacional y las migraciones nuevas viviendas en número creciente.

Surgió así mismo un nuevo tipo de edificios a medida que se fueron diversificando las funciones en la ciudad: edificios públicos de mayor tamaño, fábricas, almacenes, depósitos, puertos, etcétera, y desde el punto de vista económico un nuevo concepto del valor que tenían en el

pasado; ya no se consideraban este tipo de inversiones como aplicación de capital a fondo perdido, sino como inversiones paulatinamente amortizables, igual que los otros medios de producción.

A raíz de estos nuevos conceptos nace el mercado del suelo en virtud de que se establece la diferencia entre edificación y suelo. Con anterioridad a esta época, la edificación se consideraba de duración indefinida y el valor del terreno sobre el cual se hallaba se incorporaba al del edificio, pero al considerarse limitada la vida del edificio el solar adquiere un valor económico independiente.

Nacen así las grandes empresas inmobiliarias y las transacciones de inmuebles como negocio. A medida que la población urbana creció, el valor del suelo se incrementó de manera proporcional, El valor de la tierra se duplicó en Berlín entre 1865 y 1880. En Londres, en un periodo de sólo 20 años, la tierra aumentó su valor en una tercera parte; como consecuencia del incremento cada vez mayor del valor del suelo se indujo a una mayor congestión urbana. Entre 1836 y 1866 la densidad de población en París se triplicó, en Londres en 1870 la densidad poblacional era de 662 hab/ha. y en la ciudad de Nueva York se tenían aproximadamente 815 hab/ha. en esa misma época.

Analizaremos ahora los medios de transporte que fueron conformando a la ciudad moderna. La producción industrial dependía del transporte de las materias primas hacia las fábricas y de los productos terminados hacia los mercados de consumo. Antes de que se inventara la máquina de vapor, las mercancías se transportaban en vehículos de tracción animal o por vía fluvial. A partir de 1761 se empezaron a interconectar en los Estados Unidos los ríos navegables mediante

una red de canales. En 1809 Fulton concluyó su primer barco de vapor, el "Clermont" que facilitaría la navegación de manera importante. En 1825 empezó a operar en Inglaterra el primer ferrocarril de vapor para pasajeros y en 1824 se inauguró la primera ruta de ferrocarril en Estados Unidos. Estas facilidades de transporte fomentaron notablemente la producción industrial.

El tránsito al interior de las ciudades se congestionó por el gran número de vehículos de tracción animal que circulaban por sus calles. En el año de 1819 apareció en París el primer ómnibus tirado por caballos para transporte colectivo de pasajeros. En la ciudad de Nueva York empezó a funcionar en 1831 el primer tranvía tirado por caballos y en 1832 ya se contaba con varias líneas de este tipo de transporte sobre rieles y tirados por caballos.

El congestionamiento vehicular aumentó a medida que crecía la población, en 1867 se construyó en Nueva York el primer tranvía elevado y en 1871 se reemplazó a éste por un tren de vapor, sin que la congestión del tránsito disminuyera sensiblemente.

Al ir extendiéndose fuera de los límites de las ciudades las líneas del ferrocarril de vapor, surgieron paralelos a éstas los suburbios, ofreciendo cierto alivio a la congestión urbana.

En 1885 hizo su aparición el primer tranvía eléctrico, convirtiéndose en el principal medio de transporte urbano.

La facilidad de transportación dio origen al desplazamiento de la población hacia la periferia de las ciudades, como ya se mencionó, propiciando un crecimiento extensivo que se vio alentado en mayor medida con la aparición de los vehículos

con motor de combustión interna; para dar una idea de la proliferación de este tipo de transporte cabe mencionar que en 1895 fueron registrados en Estados Unidos cuatro automóviles; en 1900 eran 8,000 y en 1960, 62 millones.

El uso del automóvil vino a incrementar la congestión de los centros urbanos y a ocasionar problemas de contaminación del medio ambiente.

En materia de vivienda la situación no fue mejor, el impacto de la revolución industrial se experimentó primero en Inglaterra, la nueva estructura económica vino aparejada con la explotación de los pobres originándose los barrios bajos, integrados por viviendas para obreros construidas a la sombra de las fábricas con pésimas condiciones de habitabilidad. Los procesos técnicos de la producción industrial acaparaban la atención y los recursos, y la vivienda popular fue olvidada totalmente.

Tanto en las ciudades industriales europeas, como en las norteamericanas, la vivienda obrera se dio en condiciones de hacinamiento e insalubridad, evidenciando el proceso de segregación social entre la burguesía y la clase trabajadora.

Ante esta situación se elevaron protestas a mediados del siglo XIX y se propusieron las llamadas comunidades utópicas, siendo Robert Owen, industrial propietario de fábricas textiles autor de uno de estos proyectos, en el cual se combinaban la vivienda, la industria y la agricultura; J. S. Buckingham también concibió en 1849 un proyecto para una ciudad modelo, ninguno de estos proyectos se llevó a cabo totalmente, pero sirvieron para atraer la atención sobre el creciente deterioro del ambiente urbano. En 1844 se creó en Inglaterra la primera

Real Comisión de Salud y Vivienda, y en 1848 fue aprobada por el parlamento la Primera Ley de Salud Pública.

Como consecuencia de graves epidemias surgidas en Inglaterra y algunos otros países del continente europeo, como Francia y Alemania, la realeza europea gobernante inició algunos proyectos paternalistas, los cuales representaron dos extremos: en zonas congestionadas se construyeron edificios de departamentos de seis y siete pisos con pocas mejoras en cuanto a diseño y habitabilidad con respecto a los edificios anteriores, que a su vez decayeron y se convirtieron en barrios bajos al paso del tiempo, el otro extremo consistió en la construcción de conjuntos de casas unifamiliares en los suburbios, tratando de fomentar en los obreros el concepto de propiedad. Sin embargo, estas viviendas resultaron inaccesibles económicamente para los asalariados en general y poco a poco pasaron a manos de propietarios de la clase media. Como la mayoría de los obreros a quienes fueron destinadas estas viviendas integraban el grupo que más necesitaba recursos económicos, aprovecharon la perspectiva de un beneficio inmediato para vender las casas a personas con más medios que ellos, quedando sin solución el problema de vivienda obrera.

Pero no pensemos en el problema de la vivienda obrera como un hecho aislado, desligado del contexto político, económico y social producto de esta época de grandes contrastes, sino como una más de las consecuencias del sistema capitalista en expansión.

Como resultado de la toma de conciencia de la clase obrera con respecto a su precaria situación surge un proceso de desarrollo ideológico que la identifica como una clase eminentemente urbana,

que lucha por la igualdad con base en la solidaridad y la comunidad de bienes como la solución a todos sus padecimientos.

La ciudad industrial era por tanto el escenario de la lucha de clases, en donde se evidenciaba cómo el poder del capital había estructurado la trama urbana para mantener el control y demostrar su poderío, como en el caso de París, con las grandes obras urbanas realizadas por el Barón de Haussmann.

Por lo que se refiere a la planeación en materia urbana, en el periodo comprendido entre 1830 y 1850, nace la urbanística moderna; la convivencia en la ciudad industrial plantea nuevos problemas de organización: los antiguos instrumentos de regulación urbana ya no son adecuados y se elaboran otros nuevos adaptados a las recientes condiciones.

Con base en la comunicación ferroviaria que llega hasta el centro de las ciudades y que requiere de cierta normatividad en cuanto a derechos de vía y también de las servidumbres que se necesitan para los servicios sanitarios de las ciudades, las autoridades tienen a su alcance un nuevo e importantísimo medio de intervención para modificar la ordenación del territorio.

Otro factor que influyó de manera decisiva en el desarrollo urbano fue la necesidad de que las ciudades adoptaran medidas para preservar la salud de la población, así se determinó, por ejemplo, que antes de tender una red de alcantarillado se elaborara un proyecto y posteriormente se pavimentaran las calles, que las autoridades locales exigieran ciertos requisitos mínimos de higiene para la construcción de casas habitación, que pudieran recaudarse fondos para mejorar y ensanchar las calles y para poner en

funcionamiento parques públicos, ya que muchas grandes ciudades como Liverpool, Manchester, Birmingham y Leeds no contaban con ese servicio; así, partiendo de exigencias sanitarias, se llegó a un programa urbanístico completo.

Fueron las leyes sanitarias de 1848 y de 1866 las que dieron las bases para legislar en materia urbana.

En 1875 y 1890 se avanzó aún más al unificar en la *Housing Of Worker Class Act* todas las leyes sanitarias y sobre edificación popular.

En el caso de París la Ley Urbanística Republicana de 1850, aunada a la gran capacidad técnica de los ingenieros franceses, el interés de Napoleón III y desde luego la intervención del Barón de Haussmann, hicieron posible la transformación urbana de París y sentaron las bases para su posterior evolución.

En la primera parte de este trabajo se ha tratado de establecer de manera sintetizada el marco general en que se inició el desarrollo de las ciudades modernas, especialmente europeas, a partir de la revolución industrial.

Se ha visto cómo los adelantos tecnológicos influyeron de manera tan importante en el funcionamiento y desarrollo de las ciudades, especialmente los relacionados con la producción industrial y el transporte: el ferrocarril, los trenes eléctricos y el automóvil, fundamentalmente.

Los cambios al interior de las ciudades se reflejaron en la aparición de nuevos usos, como los industriales y de servicios; las zonas habitacionales adquirieron también otras características, que en el caso de los barrios obreros no puede decirse que resultaron satisfactorias por lo que

toca a la calidad de vida; la traza urbana de las antiguas ciudades en expansión se modificó en función de los nuevos requerimientos de transporte de mercancías y personas, se abrieron grandes vialidades, como en el caso de París y las ciudades crecieron en extensión apareciendo los barrios habitacionales en la periferia.

Ante la presión demográfica que incrementó las demandas en materia de vivienda y el nuevo concepto del valor del suelo se aumentó considerablemente la intensidad de uso del suelo y con ello el hacinamiento.

Como ya se mencionó, la ciudad que generó la revolución industrial fue una ciudad de contrastes, contaba con un dinamismo económico impresionante que se vio reflejado en la mejora de los servicios públicos como el alcantarillado, la distribución del agua, el alumbrado público, las comunicaciones, las vialidades y el transporte, sin embargo, ello fue un fuerte imán que atrajo importantes corrientes migratorias, especialmente del campo, en busca de empleo en los establecimientos industriales, generando con ello fuertes presiones sobre la estructura de la ciudad y severos problemas sociales especialmente entre la clase obrera y los desposeídos debido a la injusta distribución de los beneficios del desarrollo.

Mientras esto pasaba en Europa y en algunas ciudades de América localizadas en los Estados Unidos de Norteamérica, como Nueva York, Chicago, Filadelfia y Detroit, que adoptaron los modelos de desarrollo europeos, en las ciudades de Latinoamérica se iniciaban, a principios del siglo XIX, las guerras de independencia para liberarse del coloniaje.

Resultará interesante conocer qué sucedía durante esta época con las ciudades latinoamericanas; a continuación se expondrá de manera somera el marco general de su desarrollo.

El proceso de urbanización en América Latina (1750-1920)

A mediados del siglo XVIII la población total de América Latina empezó a aumentar pasando de aproximadamente 10-12 millones a cerca de 22-23 millones en la época de la independencia.

Este incremento poblacional estuvo ligado a varios factores: mejoras en las condiciones de salud, recuperación demográfica de las poblaciones autóctonas, inmigración europea, importación de esclavos de África y cambios económicos estimulados por la demanda extranjera de materias primas.

Sería interesante saber hasta dónde el incremento demográfico posterior a 1750 fue acompañado de una urbanización neta, es decir, qué tanto crecieron las ciudades más que sus regiones.

Lo que es posible saber es que los centros administrativos mayores se modernizaron y recibieron nuevos servicios urbanos. La minería, las exportaciones agropecuarias y la colonización rural crearon riqueza que en gran medida se canalizó hacia o por conducto de las ciudades.

En esta época se dieron importantes crecimientos en puertos como La Habana y Buenos Aires, al igual que en los centros mineros como Guanajuato, Real de Catorce, Bolaños y Cerro de Pasco. A pesar

del incremento urbano de este periodo las ciudades principales crecieron más lentamente.

En la América del Sur española progresó la periferia mientras la antigua región central languidecía, la tasa de fundación de pueblos en las zonas extremas de Chile alcanzó un nivel sin precedente después de 1790, la población creció a una velocidad que no volvería a alcanzarse sino hasta 1930, aunque con un alto grado de dispersión en función de la redistribución de habitantes como peones en estancias y haciendas.

Por lo que toca al Virreinato de la Plata, las autoridades fomentaron activamente la urbanización durante las dos últimas décadas del siglo XVIII, en las ciudades más grandes como Buenos Aires, Córdoba, Salta, La Paz, Potosí, Chuquisaca y Asunción construyeron hospitales, acueductos, puentes y teatros, restauraron catedrales, pavimentaron calles, instalaron graneros y crearon escuelas.

En el caso de Perú este resurgimiento económico y demográfico se registró escasamente en el alto y bajo Perú debido a cambios ecológicos importantes por el terremoto de 1687, se redujo la fertilidad de sus tierras costeras disminuyendo las actividades económicas relacionadas con la agricultura, también fueron importantes para el desarrollo urbano las luchas indígenas (1780-1783), que redujeron en aproximadamente 5% la población de los más o menos dos millones de habitantes de la región. Y la creación del Virreinato de la Plata en 1776, como consecuencia la hegemonía comercial de Lima, se vio eclipsada por Buenos Aires y mientras que la población de la primera ciudad se mantuvo estable casi un siglo (1746 a

1836), la de la segunda creció casi seis veces en el mismo lapso.

Por lo que toca a la región de Nueva Granada, el número de habitantes urbanos también se incrementó considerablemente, ligándose el desarrollo de sus ciudades a la agricultura, la minería y las manufacturas como industria casera. En vísperas de la independencia, esta región era casi autosuficiente en la producción de textiles burdos, tenía un comercio interregional floreciente y poseía numerosos centros urbanos multifuncionales independientes de los latifundios que aparecieron a raíz de la colonización rural.

En Venezuela predominaba el régimen latifundista y esclavista aún más que en Nueva Granada, las manufacturas eran menos importantes, sus poblaciones mayores vivían de la actividad comercial local y de exportación. Como varias regiones tenían puertos activos, Caracas no pudo establecer el monopolio comercial de Lima o Buenos Aires, a pesar de estas limitaciones, la población urbana aumentó de 29 a 34% del total durante el último cuarto del siglo XVIII.

En la Nueva España la población tuvo una fuerte tendencia ascendente, entre los años 1742 y 1810 pasó de 3,336,000 a 6,122,000 habitantes paralelamente al incremento de la producción anual de plata acuñada que se elevó de 12 millones de pesos en 1762 a 27 millones en 1804.

Antes de la independencia severas crisis agrícolas propiciaron migraciones de las áreas rurales a las ciudades de México, Puebla y Guadalajara, a los centros mineros de Zacatecas, Guanajuato y Talpujahuá y a los puertos, especialmente Veracruz.

Por un largo periodo la ciudad de México ejerció una fuerte hegemonía administrativa, comercial y financiera unificando las funciones que en América del Sur se dividían entre Lima y Buenos Aires.

Sin embargo, esta hegemonía resultó vulnerable a los cambios de la política real y con la creación de las intendencias en 1786 se fortalecieron otras ciudades y regiones: Veracruz y Guadalajara como centros de intercambio comercial; Puebla se consolidó con su industria textil y las ciudades del Bajío con sus manufacturas, agriculturas, industria y minería propias contaban con una economía lo suficientemente diversificada que les permitía resistir la dominación económica de la ciudad de México.

El caso de Cuba fue diferente, también se produjo un crecimiento poblacional importante en el siglo XVIII, básicamente como producto de la inmigración de europeos y esclavos africanos, que se ubicaron principalmente en las áreas rurales ligadas de la isla, creció e intensificó su actividad comercial, creándose la necesidad de puertos suplementarios.

En Brasil el resurgimiento demográfico se inició antes que en la América española a causa de la fiebre del oro que provocó un desplazamiento de población a gran escala hacia el interior del país y atrajo una fuerte corriente de inmigración portuguesa.

El impacto urbano fue considerable y se reflejó en la tasa de fundación de pueblos que pasó de siete por década en el período 1690-1749 a casi 17 entre 1750-1799. A finales de siglo podía decirse que casi la mitad del vasto territorio del Brasil estaba poblado.

En resumen, durante la época que precedió a la independencia de América Latina y que coincidió con los inicios de la revolución industrial en Europa, el desarrollo de las ciudades latinoamericanas se vio favorecido por el incremento en la producción de manufacturas, especialmente en regiones fuera de los centros administrativos; los puertos y las ciudades administrativas de mayor tamaño experimentaron un notable crecimiento comercial; el aumento de las exportaciones contribuyó también a una mayor producción y diversidad de artículos para el consumo doméstico y a una integración más cerrada de las regiones económicas.

En términos absolutos ocurrió una urbanización considerable reflejada particularmente en el crecimiento de las ciudades más importantes y en la creación de nuevos centros urbanos de menor tamaño.

Sin embargo no todo fue miel sobre hojuelas, pues conocidos son los desequilibrios en el reparto de los beneficios que trajeron consigo un fuerte incremento de personas errantes, desempleo y bandolerismo, consecuencia también del crecimiento poblacional, la ruptura de las comunidades indígenas rurales, el hambre y las fluctuaciones en la producción minera.

A partir de la independencia se estimuló el crecimiento de las capitales nacionales por sus nuevas funciones económicas, administrativas y políticas, el sector más beneficiado por la independencia en las mayoría de los nacientes países fue el de los terratenientes latifundistas, quienes controlaron los gobiernos nacionales y amenazaron con atomizar América Latina en cientos de unidades autónomas.

Conforme avanzaba el siglo XIX estas élites rurales se opusieron a la modernización (telégrafos, electrificación, policía rural, escuelas rurales y vías de ferrocarril en algunos casos) por temor a que estas mejoras atrajeran hacia las ciudades a los trabajadores campesinos y perdieran el control de las bases de su poder rural.

No obstante algunas ciudades como Santiago de Chile, México y Caracas superaron la tasa de crecimiento nacional; Bogotá, Río de Janeiro y Lima sobrepasaron el crecimiento de la nación en vísperas de la independencia de cayendo posteriormente y Buenos Aires creció a un ritmo más lento que el de Argentina durante todo el periodo.

El variable impacto urbano de la independencia aparece subordinado a una relativa disminución de la población urbana hasta mediados del siglo XIX, debido a la apertura de nuevas tierras al cultivo, la producción de nuevos artículos de exportación, la extensión de la agricultura de plantación y la creciente influencia de los hacendados.

En este estado de cosas no se vislumbraba ningún ejemplo claro de macrocefalismo urbano para este periodo.

No fue sino hasta que estuvo asegurada la unificación nacional, centralizados los sistemas políticos, iniciadas las ganancias por las exportaciones, creados los mercados nacionales, unidas las naciones por los telégrafos, los ferrocarriles y por la navegación a vapor que conduce las importaciones a través de los principales puertos, cuando la ciudad se reafirma, se transforma en el centro de poder económico, político, financiero y social, y en ella surge la industria básica.

Sin embargo durante todo el periodo comprendido de 1810 a 1920 las capitales

nacionales no tuvieron la preeminencia absoluta, excepto en los casos de Argentina, Chile y Cuba en los que su ciudad principal representó siempre un porcentaje más alto en materia poblacional que el conjunto de las principales ciudades que le seguían en importancia.

En el caso de México, la tasa de crecimiento poblacional de la ciudad de México se mantuvo por abajo de la nacional hasta 1910.

El supuesto de una primacía centrípeta o por inercia encaja difícilmente en el caso de América Latina del siglo XIX, de hecho solamente cuatro de las capitales latinoamericanas fueron indiscutiblemente hegemónicas a lo largo del periodo 1850 a 1920: Buenos Aires, México, Lima y La Habana.

Conclusiones

Es claro que en el marco dentro del cual se desarrollaron las ciudades latinoamericanas durante el periodo comprendido por la revolución industrial en Europa, fueron otros factores distintos los que terminaron su evolución.

Se trataba de ciudades localizadas en países recientemente independizados, con grandes conflictos para consolidar un desarrollo económico y político sostenido, sujetos, como en el caso de México, a invasiones de países extranjeros y a una inestabilidad política y social interna que influía de manera decisiva en el crecimiento urbano.

Puede decirse que ante tales circunstancias la revolución industrial influyó poco en los modelos urbanos latinoamericanos, cuando menos durante el siglo XIX.

Ya en el presente siglo, con la consolidación de los sistemas políticos, económicos y sociales, se inició un proceso de industrialización tardío que en México se dio formalmente a partir de 1940 con la sustitución de importaciones y que, según se describió al inicio de este trabajo, ha tenido mucha similitud con la forma en que crecieron las ciudades europeas en el siglo XIX.

Refiriéndonos específicamente a México, es posible observar que muchos de los factores que incidieron en el crecimiento de las ciudades europeas durante la revolución industrial como las migraciones del campo a la ciudad, la oferta a mayor escala de bienes y servicios, la oportunidad de empleo mejor remunerado, se dan ahora en nuestras ciudades, con toda una secuela de consecuencias positivas y negativas, entre las primeras un mayor dinamismo económico, acceso a satisfactores en materia de salud, educación, cultura y recreación para un mayor porcentaje de población, avance en las comunicaciones y el transporte; entre las negativas podemos enumerar la desordenada expansión de las áreas urbanas, el déficit creciente en materia de servicios públicos (agua potable, drenaje, alumbrado público, recolección de desechos, etcetera) y de vivienda, especialmente de interés social, la congestión vehicular, la contaminación ambiental, la especulación con el suelo urbano, la irregularidad en la tenencia de la tierra y otras más que sería largo enumerar.

Hasta épocas recientes, concretamente a partir de 1976 con la publicación de la Ley General de Asentamientos Humanos, se instituyó de manera formal la planeación urbana.

En los países europeos la problemática urbana que generó la revolución indus-

trial ha sido resuelta en gran medida porque contaron con los elementos políticos, legislativos, económicos y técnicos necesarios para ello, lo mismo ha ocurrido en la mayoría de las ciudades de Estados Unidos de Norteamérica; sin embargo en México y muy probablemente en otros países de Latinoamérica no ha sido posible, en virtud de que no se ha dispuesto de los recursos económicos y políticos necesarios para orientar de la manera más adecuada el crecimiento de nuestras ciudades.

Los países de América Latina, a pesar del grado de industrialización y desarrollo económico alcanzado, seguimos perteneciendo al mundo subdesarrollado y eso se refleja necesariamente en nuestros espacios urbanos.

En nuestras grandes ciudades encontramos marcados contrastes producto del sistema económico que propicia la desigualdad social.

En el contexto mundial, cada vez somos más dependientes de las economías externas y aunque el intercambio comercial y las exportaciones han producido beneficios, no han sido suficientes para lograr acercarnos a las mejores soluciones para los retos que plantea la problemática de nuestras ciudades.

Volviendo a nuestro país, anteriormente se mencionó que contamos con los elementos legales para orientar nuestro desarrollo urbano, tenemos también capacidad técnica, pero nos faltan los recursos económicos y la voluntad política.

Viendo hacia el futuro es probable que México, con el tratado de libre comercio con Canadá y Estados Unidos, como sucedió con España cuando ingresó al mercomún europeo, tenga que tomar medidas más estrictas para evitar y con-

trolar los efectos negativos del desarrollo, especialmente los de impacto sobre el medio ambiente, ojalá como en el caso mencionado, los apoyos económicos fluyan oportunamente sin menoscabo de nuestra libertad como país.

Bibliografía

Anderson, Nels, *Sociología de la comunidad urbana*, Fondo de Cultura Económica, México, 1965.

Arnulfo, Angel Miguel, *La ciudad contra el castillo*, UAM-Xochimilco, 1984.

Breese, Gerald, *La urbanización en los países de desarrollo reciente*, UTEHA, México, 1968.

Benevolo, Leonardo, *Historia de la arquitectura moderna*, Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona, 1987.

Borah - Calnek - Davies - Moreno Toscano - Unikel, *Ensayos sobre el desarrollo urbano de México*, Sep-Setentas, México, 1974.

Gallion, Arthur B. y Simon Eismer, *Urbanismo, planificación y diseño*, Cía. Editorial Continental, S.A., México, 1978.

Morse M. Richard, *Las ciudades latinoamericanas 1. Antecedentes 2. Desarrollo histórico*, Sep-Setentas, México, 1973.