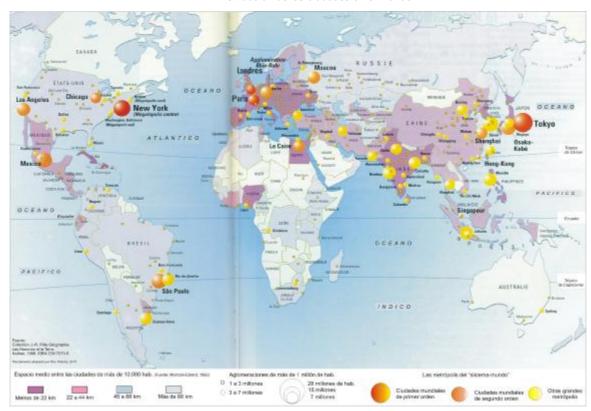
La concentración de la población, de las actividades económicas, del poder político hacen de las ciudades los mayores centros del espacio geográfico. Cada vez más ellas organizan los territorios, polarizan los intercambios, monopolizan el crecimiento demográfico y económico.



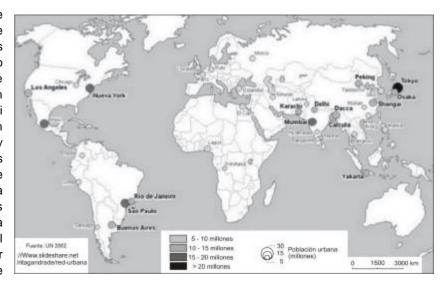
Distribución de las ciudades en el mundo

11.1 La ciudad en el espacio: la localización de la ciudad

- ▶ La *localización*. Es la posición de la ciudad respecto de su contorno físico. Juega un papel importante en su historia. Por ejemplo, la relativa proximidad a una frontera o la ausencia de protección natural por el relieve requiere de fortificación (Polonia). La ausencia local de recursos energéticos y mineros orienta el perfil económico de la ciudad.
- ▶ Sitio y situación geográfica. Tanto sitio como situación constituyen la inscripción de la ciudad en el espacio. Ofrecen oportunidades pero también inconvenientes aunque éstos pueden sortearse según la cultura, la tecnología y el tipo de organización que caracteriza a la ciudad en cuestión. Por ejemplo, la situación de Berlín no es la misma en 1939 (capital del III Reich), que la de 1962 y la de hoy día (Alemania unificada). La localización de una ciudad debe ser analizada a dos escalas:
 - A escala local, el sitio caracteriza el entorno inmediato, incluye los elementos del modelado (colina, montaña, meseta, valle), cursos de agua (meandros), del subsuelo (deslizamientos) que afectan el desarrollo de la ciudad.
- Situación geográfica Está referida a la posición relacional de la ciudad con el entorno, otras ciudades, la región, las regiones o el resto del país o del mundo. Por ej. la situación de San Fernando del Catamarca podría Valle de expresarse así: con relación departamentos que conforman el valle central o de las otras región es de la provincia, Región Este, Región Oeste, Puna, con otras provincias o con otras regiones del país 0 del mundo.
- A escala regional, provincial o nacional, definir la relación respecto a un entorno lejano. Por ejemplo, el sitio de New York es una isla (Manhattan) entre dos cursos de agua al fondo de una bahía. Su localización comprende por un lado, los Apalaches, los Grandes Lagos y más lejos, las Grandes Planicies y, por otro lado, el eje marítimo trasatlántico.

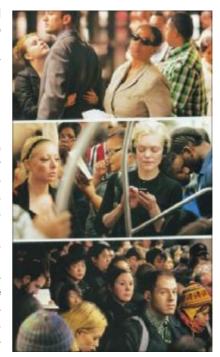
11.2 Ciudades y redes urbanas en el mundo

Los centros urbanos de más de un millón de personas eran escasos hasta principios del siglo XX. Hoy, las ciudades de más de 10 millones son frecuentes: hay 21, casi todas en las regiones en desarrollo de Asia, África y Latinoamérica. Las zonas metropolitanas también se han traspapelado para formar enormes redes urbanas; algunas en África Occidental, China y el norte de India son hogar de más de 50 millones de personas.



El mapa permite analizar la distribución de las ciudades y el papel que juegan en la distribución en el espacio. El espacio medio entre ciudades de más de 10.000 habitantes (no representadas) indica la densidad de la red de pequeñas ciudades: a mayor espacio, la red es más débil. La tipología de las metrópolis juega un papel importante en la organización de la economía, los transportes y en la difusión de la información a escala mundial.

En los países desarrollados y Latinoamérica la urbanización supera el 70%; en gran parte de Asia y África la gente aún se dirige hacia las ciudades y las grandes urbes se han hecho mayores y más comunes. En el siglo XIX, Londres era la única ciudad con 5 millones de habitantes; ahora hay 54, la mayoría en Asia. Hoy, la urbanización se considera benéfica. Con la población de la Tierra acercándose a los 9.000 o 10.000 millones, las ciudades densas parecen ser cada vez más una solución: la mejor esperanza para sacara la gente de la pobreza. La gente pobre acude a las ciudades porque es ahí donde está el dinero y las ciudades producen más porque "la ausencia de espacio entre la gente" reduce los costos de transporte de bienes, personas e ideas. Históricamente, las ciudades se construían junto a los ríos o en puertos naturales para facilitar el flujo de bienes. Pero en estos tiempos, debido a los costos por envío han disminuido y las industrias e servicios se han incrementado. lo que más cuenta es el fluio de ideas.



Las ciudades permiten a la mitad de la humanidad vivir alrededor de 4% de la tierra arable, dejando más espacio para el campo abierto. *Per cápita*, los habitantes son más cuidadosos; los caminos, alcantarillas y cabes eléctricos son más cortos y, por lo tanto, utilizan menos recursos. Los departamentos necesitan menos energía para calentarse, enfriarse e luminarse que las casas. Lo más importante, la gente en las ciudades densas maneja menos. En New York, el uso de energía y emisiones de carbono por habitante son mucho más bajas que el promedio nacional.

Las ciudades en los países en desarrollo son todavía más densas y utilizan mucho menos recursos. Es porque la gente no consume demasiado. Son estas ciudades, según proyecciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), las que absorberán la mayor parte del crecimiento demográfico del mundo entre hoy y 2050: más de 2.000 millones de personas. Cómo respondan sus gobiernos nos afectará todos. No pocos tratan de detenerlo. Un estudio de la ONU muestra que el 72% de los países en desarrollo ha adoptado políticas diseñadas para contener la ola de migraciones a las ciudades. Pero es un error ver la urbanización misma como un mal porque la urbanización es una parte inevitable del desarrollo.

No existe un solo modelo sobre cómo administrar una urbanización rápida pero hay un ejemplo que da esperanza: Seúl, capital de Corea del Sur. Entre 1960 y 2000, la población de Seúl aumentó rápidamente de menos de 3 millones a 10 millones y Corea del Sur pasó a se uno de los países más pobres del mundo, con un PIB per cápita de menos de 100 dólares, a ser más rico que algunas naciones europeas. La velocidad de transformación es evidente. Al llegar a Seúl por la carretera que corre junto al río Han se pasa por un mar homogéneos de bloques de edificios de concreto; hasta hace poco, los coreanos vivían en casuchas.

11.2.1 Las redes urbanas

Localizar una ciudad en el espacio es también situarla en relación a otras ciudades. Las ciudades constituyen una red urbana que puede ser descrita y que obedecen a ciertas reglas. Está formada por un conjunto de ciudades interconectadas a través de los sistemas de transportes y de comunicaciones interactuando entre sí. La red es jerarquizada: los nodos (las ciudades) y los ejes (los lazos entre ellos) son los más importantes. Este complejo constituye un sistema territorial dinámico.

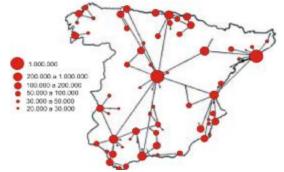
Rochefort (1967) define la red urbana como "el conjunto de elementos o lugares centrales con tipologías distintas, según su tamaño y funciones; cuenta además con unas zonas o áreas de influencia; áreas que se estructuran de modo jerárquico (...) y Ferrer Regales (1992) agrega que, la jerarquía de la red se determina según la naturaleza y la estructura de los servicios y supone un factor de cambio demográfico y económico pero que a su vez, transforma a las jerarquías terciarias. Partes del mismo son los asentamientos urbanos con vías de comunicación, pueblos asilados. El sistema urbano constituye el continente de una sociedad urbanizada integrada en un sistema de ciudades interdependiente que actúan como centros de producción, distribución y consumo que organizan el territorio.

Para identificar una red es necesario situar sobre una carta las principales ciudades y representarlas por un símbolo proporcional a su lugar en la jerarquía. El lugar en la jerarquía es función de la cantidad de

población pero se pueden elegir otros criterios (producción, estatus administrativo...).

Los lazos entre las ciudades corresponden a las direcciones de los intercambios dominantes que son con frecuencia los ejes de comunicación y representan, de hecho, relaciones de interdependencia entre dos ciudades.

El fenómeno urbano, con sus interconexiones por medio de las vías de comunicación, conforman redes por las que se conducen los flujos que interactúan entre las ciudades con dinámicas y características variadas. Según la escala que se utilice o el nivel de



geopress.educa.aragon.es

resolución, se puede tratar como sistema urbano, una red provincial, nacional, regional o mundial. Es decir que si se estudia el sistema urbano nacional, los sistemas internos provinciales pueden ser tratados como subsistemas. Si se analiza el sistema urbano mundial, se deberán considerar las ciudades de primer rango (grandes capitales) y, luego, las capitales menores, o si el investigador lo decide podría tratarlas dentro de otra escala como subsistema.

11.2.2 Diferentes formas de redes urbanas

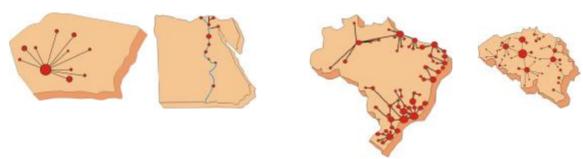
- ▶ Red concentrada Jerarquía urbana en países en desarrollo: una red concentrada es aquella donde las ciudades importantes se acumulan en un espacio reducido, normalmente muy cercanas a la capital del territorio que es prácticamente la única gran ciudad.
- ► Red lineal: las principales ciudades del territorio se alinean siguiendo el curso de un río o alguna vía de comunicación importante. Ej. Egipto en relación al río Nilo.

Area de influencia
Es el espacio organizado por una
ciudad y que se halla vinculado socioeconómicamente a ella. En el área de
influencia juega un papel decisivo la
distancia, de modo que la intensidad de
los flujos de relación decae al alejarnos
del núcleo urbano hacia la periferia del
área. Otros nombres: hinterland,
Umland, urban field, etc.

- ▶ Red dendrítica: suele darse en territorios con costas extendidas. Las ciudades principales se localizan en la costa y en el interior quedan muy pocas. Ej. Brasil, ciudades del litoral atlántico.
- ▶ Red radiocétrica: la ciudad principal ocupa el centro del territorio y el resto se sitúa en la periferia comunicándose todas con la principal. Quedan grandes espacios vacíos sin presencia de ciudades importantes. Ejemplo: Madrid en el centro de España.

▶ Red regular: las ciudades se distribuye en forma ordenada en el territorio sin dejar espacios vacíos. No existen ciudades importantes. Las ciudades se distribuyen en forma homogénea y la relación es fluida. Es el tipo de red urbana de Europa central u occidental. Es típica de países industrializados. Un ejemplo: Bélgica.

En los *países en vías de desarrollo* las redes urbanas suelen presentar numerosas desigualdades: acumulación excesiva en una zona y grandes espacios vacíos en otras.



11.2.3 Las jerarquías urbanas

Las relaciones de dominación y de dependencia entre las ciudades son la base de las redes urbanas. Las ciudades se inscriben en una jerarquía. En la medida en que se parecen, responden a ciertas reglas. Analizar una jerarquía urbana consiste en identificar diferentes niveles de ciudades. Así se habla de ciudades pequeñas, medianas grandes y muy grandes. El *número de sus habitantes* es un criterio esencial pero no suficiente. Una ciudad de 80.000 habitantes es pequeña en la Cuenca Parisina más importante del Macizo central. Es necesario caracterizar los *servicios* que ofrece y el *tamaño de su área de influencia*.

11.3 La dinámica espacial y procesos urbanos

La enorme difusión del fenómeno urbano dio lugar a ciudades complejas. Entre la tipología de macro estructuras urbanas se distinguen:

11.3.1 Área Metropolitana

La forman los pequeños municipios limítrofes que perdieron identidad al absorberlos las ciudades y que además perdieron sus funciones administrativas y jurídicas y están perfectamente comunicadas con la ciudad. Se trata de un fenómeno que principalmente se desarrolla a partir del siglo XIX, relacionado en sus inicios con la Revolución industrial y que, sobre todo, a final del siglo XX afectó a la mayoría de las ciudades grandes y medias, ya no sólo producido por el desarrollo económico y social en los países desarrollados, sino también, debido a las altas tasas de crecimiento demográfico, en los países emergentes y del Tercer mundo. La mera observación del entorno periférico de ciudades como Granada lo manifiestan de un modo evidente, mediante la evolución de las comunicaciones, la proliferación de nuevas actividades, la expansión urbanística y, a nivel social, con la ubicación indistinta de todos los estratos sociales en toda el área, como domicilio habitual. Las áreas metropolitanas constituyen los polos básicos del sistema de ciudades.

De acuerdo con el perfil teórico, funcionan como verdaderos centros de innovación cultural, social y demográfica al mismo tiempo que concentran una gran parte del poder económico. En ellas radican importantes centros de decisión que -de un modo u otro- influyen en los diversos componentes del sistema de ciudades inserto en su área de influencia. Existen ejemplos de áreas metropolitanas en el mundo. En América del Sur: San Pablo, Buenos Aires, Río de Janeiro, Lima, Quito, Bogotá, Santiago de Chile y Caracas, entre las más pobladas y extensas. En América del Norte: Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Nueva York, Los Ángeles y Chicago. En Europa, algunas de las mayores son las de Moscú, Londres, París o Madrid.

11.3.2 Conurbación

Unión de varias ciudades por su crecimiento. Es el resultado del crecimiento de varias ciudades (una o varias de las cuales puede encabezar al grupo) que se integran para formar un solo sistema que suele estar jerarquizado, si bien las distintas unidades que lo componen pueden mantener su independencia funcional y dinámica. Así pues, un área conurbana se compone de varias ciudades que se diferencian funcional y orgánicamente, y cada una de ellas presenta una organización del espacio propio. Desde el punto de vista espacial, la conurbación no requiere la continuidad física de los espacios construidos, aunque es frecuente que los ámbitos suburbanos de unas y otras ciudades se contacten, enlazándose mediante las carreteras. El ámbito rururbano, en cambio, ocupa todo el espacio entre ciudades. De esta forma, la conurbación alcanza una escala regional, del orden de algunos centenares de km².

La conurbación debe diferenciarse de la aglomeración urbana, fenómeno caracterizado por la expansión de una ciudad, a la que se debe toda la dinámica del área, que afecta a varios núcleos y municipios vecinos, los

cuales son absorbidos o suburbanizados por la ciudad para formar un todo continuo en el que solamente hay una organización del espacio (un centro, una periferia, áreas suburbanas y espacios periurbanos), aunque puedan distinguirse en el área suburbana puntos de articulación como subcentros, correspondientes a las plazas mayores de los municipios suburbanizados. En la aglomeración hay continuidad espacial, pero no independencia funcional, ni tampoco dinámica. Existen diferencias en el resultado y en la dinámica del proceso de conurbación entre:

a) Los países de la primera industrialización (como el caso de las conurbaciones europeas). Las conurbaciones del primer tipo corresponden a un proceso de carácter regional asociado a un modelo de desarrollo industrial en el que las iniciativas se difunden por un ámbito donde varias ciudades son capaces de dirigir el proceso de transformación.



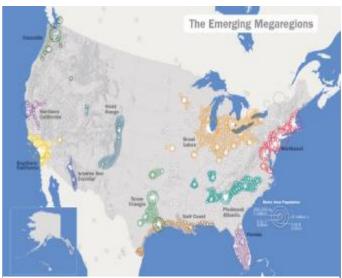
http://vocabulariogeografico.blogspot.com.ar/2012/02/conurbacion.html

b) Las que aparecen en los países en vías de desarrollo o del Tercer Mundo, por ejemplo, las conurbaciones de Latinoamérica. Surgen de la crisis de la sociedad rural tradicional y se organizan en torno a una capital abiertamente macrocefálica. No hay un desarrollo de carácter regional, sino el mero crecimiento urbano apoyado en la demanda generada por el incremento de población, con abundante empleo terciario primitivo y empleos temporales en la construcción y obra pública, que se acompañan de los servicios de administración y profesionales y con industria urbana surgida al amparo del mercado que supone la concentración. Un ejemplo es el sistema urbano desarrollado en torno a la ciudad de México, donde a la impresionante macrocefalia de la capital se añade toda una corona de ciudades que en muchos casos superan el millón de habitantes, como Puebla o Toluca.

Un tercer tipo de conurbación es el que se forma por dos o tres ciudades vecinas cuyo desarrollo y crecimiento acaba convirtiéndolas en un sistema en el que suele ocurrir que una de ellas es de tamaño muy superior a la otra y la domina, haciéndola depender o convirtiéndola en ciudad satélite. Por otra parte, el fenómeno de la conurbación está asociado a un tipo de poblamiento en el que abundan núcleos de dimensión urbana no demasiado alejados unos de otros.

11.3.3 Megalópolis¹

El término se aplica al conjunto de áreas metropolitanas cuyo crecimiento urbano acelerado lleva al contacto del área de influencia de una con las otras hasta generar superciudades a lo largo e cientos de kilómetros. En definitiva, las megalópolis suelen estar formadas por conurbaciones de grandes ciudades. En español, el término más usado es el de corona regional o ciudad-región. La primera definición utilizada por Gottmann para "megalópolis" era atinente aglomeración entre **Boston** У la conurbación Baltimore-Washington incluyendo las aglomeraciones de Hartfort, New York, New Yersey y Filadelfia, así como una multitud de ciudades de más de 100.000 hab sobre la costa este de EEUU. Tal gigantesca conurbación existente ya a



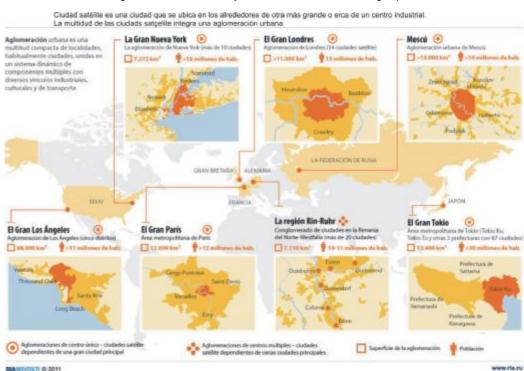
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/51/MapofEmergingUSMegaregions.png

mediados del siglo XX ha recibido también el nombre Bos-Wash (acrónimo de Boston y Washington).

257 -

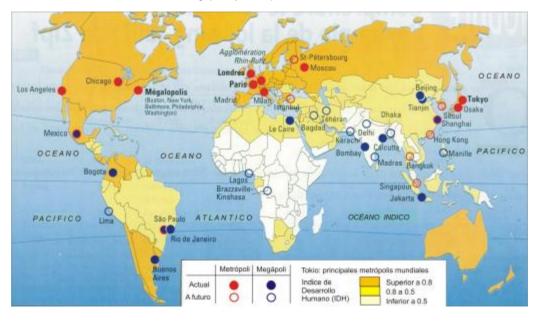
¹ El término fue introducido por el geógrafo francés Juan Gottmann en la década de 1960, más precisamente en su libro "Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States" (Megalópolis, el urbanizado borde marítimo noreste de Estados Unidos) haciendo referencia a aquel sistema urbano que contase con una población igual o superior a los 10 millones de habitantes.

El conjunto urbano se extiende por más de 800 km de norte a sur y posee una población de entre 65-70 millones de hab. Gottmann explica que esta concentración demográfica y de poderes (económico, político, judicial, cultural) en tal espacio se debió a la sucesión de coyunturas favorables: la historia colonial de los EEUU y la importancia de los intercambios con Europa, la victoria del Norte contra el Sur en la Guerra de Secesión (eliminando la competencia de los puertos del sur, New Orleáns) y la presencia de una elite burguesa industrial y financiera apoyada en un transpaís o territorio interior cercano a la megalópolis rico en hierro, hulla y energía hidráulica. Es fácil encontrar ejemplos de megalópolis, pues cualquier ciudad grande se amplía con ciudades satélites que pueden ser a su vez satélites de otras ciudades grandes creando una megalópolis. Estas demarcaciones son útiles para planificación regional en transportes y comunicaciones. Se ha incluido el concepto *ciudad global* como una extensión de la *Megalópolis* y cuando amerita como categoría política, económica o cultural.



Aglomeraciones urbanas y ciudades satélites de las megalópolis

Megápolis y metrópolis en el mundo



258 -

11.4 Ciudad global

Ciudad global o ciudad mundial es un concepto de Geografía humana promovido por el Departamento de Geografía de la Universidad de Loughborough. Se aplica a las ciudades que cumplen con una serie de características nacidas debido al efecto de la globalización y al constante crecimiento de la urbanización. Las más complejas de estas entidades serían las "ciudades globales": las que tienen un efecto directo y tangible en los asuntos mundiales a través de algo más que el medio socio-económico, con influencia en términos de la cultura o la política. Fue acuñado bibliográficamente por Saskia Sassen, en referencia a Londres, New York, París y Tokio y en contraposición con el término megaciudad en su obra de 1991 titulada *La Ciudad Global.* No debe confundirse con el concepto de aldea global.

11.4.1 Características generales

- Conocimiento y familiaridad a nivel internacional de la ciudad. Un ejemplo de esto es el reconocimiento del nombre, es decir, el nombre de la ciudad refiere directamente a ella y no a otro término.
- Influencia y participación en eventos internacionales y aspectos de importancia mundial, como por ejemplo, la realización de grandes reuniones deportivas: juegos olímpicos, copa mundial e fútbol, tenis, rugby..., políticas o sociales, o ser sede de organismos internacionales.
- Ser centro de una gran conurbación y poseer una

Distribución de las ciudades globales de acuerdo con el listado de GaWC (información de 2010).

- población en el área metropolitana suficientemente grande.
- Tener un aeropuerto que funcione como un *hub* internacional, es decir que tenga un gran número de conexiones aéreas con las grandes ciudades del mundo.
- Tener un avanzado sistema de transporte dentro de la ciudad y con otras ciudades.
- Tener una infraestructura avanzada en el mundo de las telecomunicaciones.
- Que sea una ciudad cosmopolita.
- Tener un ambiente cultural propio, gracias a la existencia de festivales de cine, eventos musicales, galerías de arte, etc.
- Ser sede de diversas empresas de nivel internacional y actividades (ferias, bolsas) que la definan como una importante ciudad de negocios.

Para algunos, Londres, New York, Paris y Tokio han sido consideradas las "cuatro grandes" ciudades de todo el mundo porque son símbolos del capitalismo global. Sin embargo, otras personas tienen sus listas es probable que difieran sobre la base de antecedentes culturales, valores y experiencia.

11.5 Ciudad compacta-Ciudad dispersa

En estos últimos tiempos el debate sobre la ciudad se ha centrado en la contraposición de dos conceptos: ciudad compacta vs. ciudad dispersa. Conviene señalar sus características. Ciudad compacta se asocia, en muchos casos y de forma simplista, a ciudad vertical, a ciudad construida con edificios altos (grandes o pequeños rascacielos) por ejemplo Manhattan.

El concepto de ciudad compacta implica una compacidad de funciones, una mezcla e interrelación de actividades, favorecidas por la



densidad, que comparten un mismo tejido urbano, no segregadas por una zonificación unifuncional. La

mezcla, la hibridación, la proximidad de la vivienda, el comercio, el teatro, el parque, el colegio, etc., son componentes inseparables de la ciudad compacta y una de sus cualidades más positivas y garantía de una austeridad en el uso de las energías necesarias para su funcionamiento.

Frente a esta ciudad aparece la ciudad dispersa, la ciudad producida por las salpicaduras aleatorias de actividades y artefactos muy diversos (viviendas, centros comerciales, fábricas o colegios) que invaden el territorio de forma extensiva e indiscriminada, arruinando recursos naturales en un modelo despilfarrador de energías. La casi totalidad de los desarrollos turísticos costeros y, sobre todo, los grandes desarrollos residenciales en el entorno a las ciudades, grandes y pequeñas, con centros comerciales y/o campos de golf, son ejemplos muy visibles de esta ciudad dispersa.

Con o sin edificios en altura es una ciudad caracterizada y dominada por múltiples "urbanizaciones" (parques o resorts) desconectadas en las que se asientan miles de pequeñas cajas (Malvina Reynolds) rodeadas de unos metros de césped, como una fraudulenta forma de responder a la apetencia de una arcadia imposible. Porque cabe la posibilidad de responder eficazmente al deseo de "meterse en el campo" mediante una forma acotada de "dispersión concentrada", de una red de pequeños núcleos compactos y densos, situados estratégicamente en el territorio aprovechando lo mejor del paisaje, sin machacarlo, y apoyados en el sistema de comunicaciones existente y el transporte público.

11.6 Ciudad Jardín

Barrio de una ciudad originado como consecuencia del impacto de la actividad industrial en los núcleos urbanos a partir de la Revolución Industrial. A partir del siglo XIX algunos urbanistas comienzan a planificar estos barrios en los que se pretendía hacer confluir las ventajas de la vida en la ciudad y en el campo: accesibilidad, vida comunitaria, acceso a vías de comunicación y zonas de trabajo, zonas verdes y ajardinadas, paseos arbolados, etc.

11.7 Casco histórico

También denominado casco antiguo, es el núcleo histórico y monumental de las ciudades europeas anterior a los ensanches del siglo XIX y principios del XX. En las ciudades europeas, el casco histórico suele ubicarse en el centro urbano y puede ser explotado con funciones turísticas, comerciales, financieras, etc., según la funcionalidad de la propia ciudad o el interés que pueda tener. Éste se dispone en torno a los edificios históricos y monumentales y algunos están bien conservados y concentran las funciones turísticas y de ocio y otros han sido alterados y acogen viviendas burguesas, grandes almacenes, bancos y oficinas (foto)².

La definición oficial de un *centro histórico* se dictaminó en la ciudad ecuatoriana de Quito en 1978 por la UNESCO, con el objetivo central de conservar las viejas estructuras urbanas de las



ciudades latinoamericanas cuyo deterioro se ha dado a causa de los fenómenos naturales como terremotos e inundaciones, indiferencia de las autoridades locales, así también por la ignorancia de la población civil en su afán de modernizar las ciudades.

11.8 Grandes Ciudades

Numerosas ciudades crecieron de manera espectacular. En 1.900 había 16 ciudades que superaran el millón de habitantes, ahora son más de 400 las que superan esta cifra:

- ▶ Países Desarrollados: las ciudades comenzaron a crecer para dar cabida al enorme volumen de habitantes que llegaban en la revolución industrial. Esta tendencia siguió en el siglo XX. Pero ahora, el incremento disminuyó y se sitúa en valores moderados de crecimiento. Las causas son el fin del éxodo rural y la disminución de calidad de vida en ellas.
- ► Países Subdesarrollados: en el siglo XIX la mayoría de la población vivía en un contorno rural. En el siglo XX, las cifras de vida urbana aumentaron bruscamente. La explicación es el éxodo rural de una población que

² Córdoba, Segunda ciudad de la Argentina y capital de la provincia homónima conserva en su Centro Histórico uno de los patrimonios monumentales más valiosos del país, con un conjunto de iglesias, conventos y casonas de los siglos XVII a XIX de remarcable valor arquitectónico y artístico. La Catedral, la Compañía, los Conventos de Santa Teresa y Santa Catalina, la Casa del Marqués de Sobremonte, el Teatro Rivera Indarte figuran entre los monumentos destacados de la arquitectura argentina.
260 -

busca en la ciudad un medio de subsistencia. También se añade la velocidad de crecimiento de población por la alta natalidad. 22 de las 30 ciudades más grandes se sitúan en estos países.

11.9 Urbanización

Proceso de desarrollo de las ciudades y de concentración de la población en los núcleos urbanos. La urbanización implica la transformación de un espacio natural o rural en un espacio urbano. Este proceso ha provocado en los últimos decenios tanto un incremento del número de ciudades, como un incremento del número de personas que viven en ellas.



La urbanización en el mundo (datos de 1995, O. Pérez)

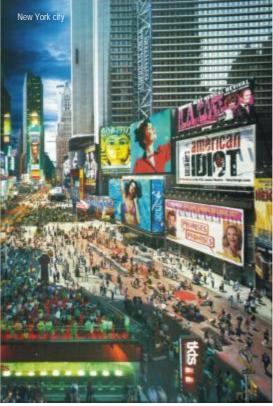
11.10 Los sistemas urbanos

Un sistema o red urbana es un conjunto de elementos que se encuentran estrechamente relacionados entre si. Todo sistema urbano está integrado por tres elementos básicos:

- Ciudades (nodos) que satisfacen varias funciones o servicios urbanos.
- Relaciones entre esas ciudades, que intercambian distintos productos y son interdependientes entre sí.
- "Líneas" que satisfacen estas relaciones (rutas, cables telefónicos, oleoductos, etc.), que por lo general forman "redes".

A su vez, dentro de cada red, se distinguen otros subsistemas que muestran la existencia de una jerarquía entre los sistemas de ciudades. Se destacan tres niveles jerárquicos importantes: el mundial, el nacional, y el regional. Los objetivos de las redes de ciudades apuntan en la actualidad a:

- acceder y utilizar los grandes volúmenes de información y el intercambio de nuevas tecnologías, que se producen a nivel internacional.
- obtener funciones de liderazgo.
- consolidar los espacios nacionales desde un punto de vista económico, político, demográfico para participar mejor en la economía internacional y en el desarrollo de infraestructura y tecnología de punta.



Dentro de las redes se establecen jerarquías de asentimientos en función de los servicios ofrecidos. Estas jerarquías se representan a través del área de influencia de cada centro urbano, o sea de la zona que es abastecida por esa ciudad.

11.11 Sistemas de ciudades en Argentina

En la República Argentina la población tiende a concentrase en ciudades. El sistema urbano de la Argentina está encabezado por un centro de grandes dimensiones el Gran Buenos Aires, donde vive un tercio de la población total; es la ciudad de mayor número de habitantes del país. Le siguen Gran Córdoba y Gran Rosario. Las tres suman el 46% del total de la población de nuestro país.

Al analizar el número de habitantes, encontramos que el Gran Buenos Aires ha moderado su crecimiento y disminuido la cantidad de población que vive dispersa o en pequeños asentimientos. Se acelera el crecimiento de las ciudades intermedias y aumenta el número de población de las metrópolis regionales. Las grandes ciudades han perdido la capacidad de absorción de mano de obra en el sector industrial. Esto desalentó a los migrantes que prefirieron ir a las ciudades intermedias en busca de posibilidades de trabajo.

11.11.1 Las ciudades intermedias

Son de tamaño mediano, con una población entre 20.000 y 150.000 habitantes. Cumplen funciones político - administrativo y de servicios (sanitarios, educativos, financieros). Funcionan como centros naturales de las comarcas. Han aumentado su participación en la población urbana total del país en más de un 10%. El resto del territorio está ocupado por las áreas rurales cada una de las cuales depende funcionalmente de una ciudad. En conjunto, todo sistema urbano se presenta como una unidad y es expresión de la organización del territorio de un Estado o país. En la Argentina, el sistema urbano es fundamental en relación con el alto porcentaje de población urbana (87%) y posee las siguientes características:

- no cubre convenientemente todo el territorio (la Patagonia está poco integrada).
- es altamente radiocéntrico y centralizado (evidente primacía de Buenos Aires sobre todo el territorio nacional).
- ofrece escasa complementariedad entre los distintos medios de relaciones de las ciudades.

Toda ciudad ejerce influencia sobre las áreas que la rodean incluyendo a las ciudades menores que existen en esas áreas dependientes. Cuanto mayor es la densidad poblacional de una ciudad es previsible que sean mayores sus influencias y su respectiva jerarquía urbana.

En la Argentina, el Gran Buenos Aires ejerce una influencia excluyente sobre todo el territorio nacional. No existe ciudad alguna que pueda vulnerar o disputar esta primacía. En los últimos tiempos se ha advertido que las ciudades intermedias (o ciudades secundarias), es decir, las ciudades que no superan el millón de habitantes, han sido las de mayor crecimiento poblacional relativo. Esto se relaciona con sus mejores ofertas de calidad de vida y con la instalación de industrias menores.

En el ámbito regional se puede ponderar la existencia de varios subsistemas urbanos que, en muestro país por lo general, no están lo suficientemente consolidados y tienen como nodo a las capitales de provincias (por su función administrativa). Existen algunas ciudades importantes que por distintas razones son cabeceras de subsistemas urbanos sin desempeñar la función de capital de provincia. Entre ellas se puede mencionar: Rosario, Mar del Plata, Río Cuarto, Esquel, Bariloche, Comodoro Rivadavia, entre otras.

11.12 Impacto urbano en el medio rural

11.12.1 Zona rururbana

Comprende la zona que rodea una ciudad. Es consecuencia del desarrollo y crecimiento urbano. Es una zona libre dentro de una aglomeración urbana que no cumple funciones propiamente urbanas (de una ciudad) ni propiamente rurales (de un núcleo rural). Las funciones se caracterizan por su gran necesidad de espacio. Aquí el costo del suelo (por metro cuadrado) es menor que en la zona central de a ciudad. En este espacio intermedio las funciones que se cumplen con mayores ventajas al estar alejadas de la ciudad ya sea por motivos medio ambientales o por su propia naturaleza: agricultura rururbana, tratamiento de residuos, áreas industriales, espacios masivos ocupados por las infraestructuras de transporte (aeropuertos alejados de la ciudad, autopistas, instalaciones ferroviarias no urbanas), zonas militares, espacio natural protegido cercano a la ciudad (cinturón verde), etc.

262 -

11.12.2 Origen y difusión de áreas rururbanas

Tienen origen en la demanda por parte de la ciudad de suelo urbanizable. La escasez y el elevado precio de la vivienda, unidos a los problemas de vida en la ciudad, hicieron de los ámbitos rurales rururbanos lugares idóneos para la ampliación de la ciudad. La extensión está relacionada con el tamaño de la ciudad central, con el nivel, calidad de las vías de comunicación y por el interés paisajístico.

"El espacio rururbano es el espacio rural dedicado, en la práctica, a usos industriales o urbanos. Es el fragmento de territorio que, calificado como no urbano en los planes urbanísticos, se ve ocupado por

invernaderos, líneas de conducción eléctrica, almacenes agrícolas, albercas y canales de riego, etc., o incluso por instalaciones completamente alejadas de la actividad agropecuaria, como plantas de tratamiento de aguas residuales, carreteras y autopistas, circuitos permanentes de motocross o de otros tipos de carreras, etc. El espacio rururbano es un elemento paisajístico relativamente nuevo que desdibuja totalmente la vieja separación entre territorio urbano y territorio rural, y que, por esta misma razón, acaba de desacreditar la falsa dicotomía "urbano/no urbano".



Se distinguen:

- Área rururbana: se sitúa lindando con la ciudad, donde conviven actividades rurales y urbanas.
- ▶ Sombra urbana: espacio más difuso y caracterizado por servir de residencia a personas que viven en casas no rurales en el campo y que trabajan en la ciudad.
- ▶ Hinterland o Umland: donde abundan las segundas residencias, a las que acuden los habitantes urbanos durante el fin de semana o en vacaciones.

11.12.3 Nuevos usos del suelo rururbano

Las zonas rururbanas se destacan por la gran heterogeneidad de los usos del suelo:

- ▶ Uso Agrario: el cultivo agrícola extensivo se sustituyó por pequeñas explotaciones hortofrutícolas. A veces, el suelo rústico fue utilizado para usos más rentables.
- ▶ Uso Residencial: el atractivo de las zonas rurales y el bajo precio del suelo, incrementaron el desarrollo residencial en áreas próximas a la ciudad.
- ▶ Uso Industrial: la mejora de las vías de comunicación permitió construir nuevos polígonos industriales, lejos del casco urbano.
- ▶ Uso Comercial: cerca de vías de acceso a la ciudad se construyeron centros comerciales y naves para el almacenamiento de mercancías.
- ▶ Servicios Múltiples: gran variedad de empresas de servicios eligen áreas rururbanas para situar sus oficinas, construyendo polígonos industriales i parques tecnológicos.

11.12.4 Periurbanización y rururbanización

Siempre se identificaron los espacios rurales con el desarrollo de actividades agrarias. En la actualidad, la enorme expansión del fenómeno urbano transformó el concepto de campo. Cada vez es más frecuente ver áreas rurales próximas a grandes ciudades. Este fenómeno dio lugar a un espacio periurbano heterogéneo y de límites imprecisos en el que conviven actividades urbanas con las rurales. Queda establecida una relación de urbanización del campo o de ruralización de la ciudad. Este proceso se llama rururbanización o periurbanización.

11.13 La sostenibilidad y la programación urbanística

Un plan urbanístico es un proyecto para transformar la realidad física de un territorio. Pero, con frecuencia, el proceso de elaboración del proyecto no es entendido como un proceso sistémico y transdisciplinar, en el que las habilidades de expertos en diferentes materias actúan en sinergia para ofrecer la mejor respuesta a la necesidad detectada cuando se piensa en las necesidades futuras, sino que centra sus esfuerzos en dar soluciones arquitectónicas, urbanísticas y de ingeniería al margen del contexto socio ambiental en que se enmarca el objeto de la propuesta.

Proyectar de forma sostenible es, pues, plantearse todos aquellos interrogantes cuya respuesta garantice que la intervención urbanística internalice la realidad territorial presente. En este sentido, las cuestiones que

consideramos debería tener respuesta en un programa de actuación urbanística contemplan los siguientes aspectos:

- La dimensión socio ambiental de la inscripción urbanística.
- La arquitectura y la construcción del espacio no edificado.
- El mantenimiento de los espacios de uso común y el verde urbano.
- La arquitectura de los edificios.
- El consumo de recursos y la producción de residuos.
- La movilidad.
- Los usos de los espacios y los equipamientos.
- El confort ambiental.
- La comunicación ambiental.

11.14 La industria y la ciudad

Cuando uno camina por ciudades de pasado industrial, suele toparse con antiguos vestigios fabriles, edificios industriales reconvertidos a nuevos usos o simplemente ruinas que esperan a ser derribadas. Estos vestigios nos hablan de una vida pasada donde lo urbano, lo residencial y lo industrial se mezclaban en el espacio. Sin embargo estas realidades no son siempre del pasado y siguen estando presentes a modo de pequeños talleres y fábricas aisladas que siguen integrados en los entornos urbanos y que resistieron el proceso de deslocalización hacia las periferias urbanas de la industria.



En efecto, la ciudad fabril del siglo XIX dio paso a la *metrópoli industrial*, donde lo industrial comenzó a relacionarse con la periferia a medida que la ciudad central se especializaba en actividades terciarias y de servicios. La ciudad real extendía así sus límites hacia la región. Comienza a hablarse de ciudades post-industriales que, en muchos casos, son realmente parte de regiones metropolitanas industriales, como por ejemplo el caso de la región metropolitana de Barcelona en España.

Sin embargo, después de décadas de divorcio entre lo industrial y lo urbano, en la actualidad comienzan a aparecer proyectos urbanos, basados justamente en hacer volver la industria a la ciudad. Una industria caracterizada por un uso intensivo de la tecnología, la innovación y el conocimiento y que se ha venido a definir como la "nueva industria" (Paz Benito del Pozo, 2005). Algunos ejemplos de este tipo de proyectos que han sido etiquetados como "espacios de innovación", son el de Barcelona, Hafen City en Hamburgo u One North en Singapur. Este reencuentro obedece -en parte- a las nuevas lógicas de localización que responde las industrias relacionadas con las dinámicas urbanas. Los llamados espacios de innovación buscan entornos que faciliten procesos flexibles, interactivos, dinámicos y que puedan llegar a ser entornos atractivos. Los entornos urbanos pueden cumplir con estas condiciones. La ciudad presenta una gran infraestructura sobre las que estas industrias basan su actividad. En este sentido, en los últimos años diferentes teorías y perspectivas urbanas se han abierto camino en la conceptualización de este fenómeno, desde las teorías de las "Ciudades Creativas" o "Territorios Inteligentes" o los "Living Labs" entre otros.

Otra lectura de esta vuelta de la industria a la ciudad es la del urbanismo sostenible y más concretamente la *mix* de usos. Uno de los principales criterios de la sostenibilidad urbana es justamente la mezcla en el espacio de funciones residenciales y económicas. El desarrollo de actividades económicas industriales integradas en los espacios urbanos, genera un proceso urbano de carácter mixto, donde los espacios productivos y la vida urbana se mezclan. Los espacios de innovación y la nueva industria por sus características no contaminantes y una menor necesidad de espacio entre otros aspectos, se prestan para esta mezcla con los entornos urbanos. A menudo, estos proyectos son "vendidos" como estrategias de sostenibilidad urbana. ¿Se puede llegar a pensar en una integración de los urbano y lo industrial si estas tendencias de incorporar la nueva industria a la ciudad se consolidan? La respuesta parece ser negativa ¿Por qué? Estas tendencias de integración dejan fuera a la mayor parte de la industria y los espacios industriales que no se basan en un uso intensivo del conocimiento, la innovación y la tecnología, sino que se fundamentan en la producción, la manufactura, la logística y los servicios industriales llamémoslos 264 -

tradicionales. Nos referimos a esas fábricas y empresas que se localizan en los polígonos industriales de las periferias urbanas, espacios productivos con un diseño eminentemente funcional donde no existen elementos urbanos. La integración de la industria y la ciudad será real una vez que estos espacios se integren en las tramas y/o procesos urbanos.

¿Es realmente necesaria o deseable esta integración? La separación y segregación funcional puesta en marcha hace décadas con la implantación de zooning en el urbanismo moderno, dio respuesta de manera satisfactoria a las necesidades de una industria a la que la ciudad le era incómoda y un obstáculo para su crecimiento. Por lo tanto, ¿existes razones para repensar la relación entre lo urbano y lo industrial? La respuesta a esta pregunta depende tanto del contexto como del criterio en el que nos basemos. Partiendo de unos criterios de sostenibilidad urbana y la mezcla de usos, a priori y en términos muy generales la respuesta debería de ser afirmativa. Por otra parte, en los contextos caracterizados por una escasez de suelo, la situación obliga a la integración en tanto que no existe suelo disponible para el cambio de localización de la industria (...). El urbanismo industrial actual se caracteriza por la construcción de unos polígonos y parques industriales de escala no-urbana, donde el espacio es construido y diseñado como mera infraestructura para la producción. La arquitectura por su parte se caracteriza por el diseño de unas naves industriales monofuncionales de baja densidad y son meros contenedores de actividad productiva. Sin embargo, comienzan a aparecer nuevos tipos de arquitectura industrial con un diseño más cuidado y con ciertas características urbanas (...). Otra de las cuestiones clave es la percepción social negativa existente sobre residir en zonas limítrofes con espacios industriales. Es considerado como un aspecto negativo para la calidad de vida urbana y resta atractivo a las zonas residenciales. Sin embargo, las nuevas tecnologías pueden mitigar los ruidos y olores molestos que emiten ciertas fábricas, el diseño urbanístico puede buscar soluciones para las cuestiones de trabajo y la arquitectura puede generar diseños atractivos.

11.14.1 Hacia una nueva técnica industrial

Después de 1840, el maquinismo industrial se complicó en el término de 50 años todas las industrias fueron reequipadas eficaz y completamente. La industria se concentró en las ciudades con sus grandes fábricas y los talleres desaparecieron progresivamente. El obrero ya no fue responsable del producto final sino de un pequeño engranaje dentro del proceso productivo. Prueba de ello fueron los nuevos métodos de trabajo (Taylorismo). Éstos intentaban obtener el máximo de rendimiento en el menor tiempo posible. La especialización y la producción en serie fueron también rasgos típicos de este período.

El aprovechamiento de las nuevas fuentes de energía sumado a la invención de nuevas máquinas, abrieron paso a la era de la siderurgia moderna. Comenzaron a utilizarse la rotativa y la máquina de escribir (1867), el cemento y el hormigón (1883), las armas a repetición (1862) y la dinamita (1866), además de los tornos y las perforadoras neumáticas. Inglaterra, Francia, Alemania y los Estados Unidos dominaron la producción mundial y se convirtieron en potencias de primer orden. A su vez, también el maquinismo agrícola se diversificó: se fabricaron trilladoras, segadoras, tractores, etc. Estas nuevas máquinas comenzaron a utilizarse a partir de 1870 en los Estados Unidos e Inglaterra. Se adoptaron métodos intensivos de agricultura; el guano peruano, por ejemplo, fue utilizado como fertilizante. A partir de 1850, el libre cambio y el deseo de competir, aceleró las transformaciones agrícolas estimuladas, a su vez, por la ampliación de nuevos mercados consumidores. Se fortalecieron, de este modo, los lazos coloniales que sometieron a las naciones pequeñas, productoras de materias primas, a la voluntad de las poderosas.

11.14.2 Las exposiciones industriales: la esperanza de una nueva era

El auge adquirido por el industrialismo produjo en las naciones europeas un sentimiento de orgullo y satisfacción por el progreso alcanzado. Se realizaron entonces múltiples exposiciones con el fin de mostrar al mundo el nivel técnico e industrial logrado. En 1851, Gran Bretaña mandó construir, a instancias del príncipe Alberto, el Palacio de Cristal, en el que se realizó la primera de estas exposiciones. En 1862 se efectuó la segunda, también en Londres. En 1867, París organizó su primera exposición a la que asistieron no sólo los más importantes científicos y representantes de la industria, sino también las más destacadas personalidades políticas del momento. En años subsiguientes se efectuaron nuevas muestras en Holanda, España, Estados Unidos, Australia y nuevamente en Francia. En todas ellas, los protagonistas fueron las máquinas, los descubrimientos científicos, los nuevos productos industriales. De esta manera, el mundo parecía afrontar con un optimismo creciente los conflictos internacionales que, día a día, eran más profundos. Así, se festejaba el comienzo de una nueva era cuyo progreso y desarrollo se creía no tendría límites y cuyos alcances posibilitarían el mejoramiento del nivel de vida medio.

MODULO

Vías y transportes de comunicación

- ► Transportes de comunicaciones: las distancias se acortan gracias a que los transportes y las comunicaciones alcanzaron gran despliegue a partir de la segunda mitad del siglo XIX, merced a los grandes avances científicos, descubrimiento de nuevas fuentes de energía y a la importancia que había cobrado la industria del carbón, el hierro y el acero.
- *El barco a vapor*. El transporte marítimo se vio favorecido por la adopción del barco de vapor en reemplazo del velero. Esto posibilitó no sólo una mayor rapidez sino que permitió el traslado de gran cantidad de mercancías a lugares distantes. Así el mercado internacional creció en forma notable. También aparecieron grandes transatlánticos que favorecieron el traslado de emigrantes europeos hacia América, Asia o África. Los puertos cambiaron su fisonomía y fueron remodelados para adecuarlos a las nuevas necesidades comerciales.
- El ferrocarril. La gran revolución del transporte terrestre fue protagonizada por el ferrocarril. Los malos caminos y la precariedad de los vehículos no podían competir con este "caballo de hierro". En 1860, los Estados Unidos y Europa contaban con 108.000 km de vías férreas y hacia comienzos del siglo XX, existían en el mundo aproximadamente 1.000.000 km de vías. El ferrocarril, al igual que el barco de vapor, amplió el mercado internacional ya que partía de los centros de producción industrial y agrícola hasta las terminales que se encontraban en los puertos desde donde los productos eran exportados.
- *El automóvil*. La segunda revolución en el transporte terrestre se introdujo con el automóvil. Hasta mediados de siglo existían ciertos vehículos propulsados por vapor. Sin embargo, eran peligrosos, demasiado pesados y lentos: alrededor de 4 km/hs. En 1884, los alemanes Daimler y Maybach inventaron el motor de gasolina mucho más liviano que el anterior y al año siguiente Daimler y Benz fabricaron el automóvil. A partir de entonces la industria automotriz creció y se desarrolló cambiando el aspecto y la atmósfera de las ciudades hasta alcanzar el nivel y la importancia de los que gozan en nuestros días. Esto favoreció también el mejoramiento de caminos y puentes. El tránsito en las ciudades también se vio innovado por la aparición del tranvía.
- La bicicleta. Ya hacia 1879 había aparecido una de las tantas antecesoras de la actual bicicleta. A diferencia de la bicicleta moderna, aquélla tenía la rueda de atrás mucho más grande que la de adelante. Con el correr el tiempo experimentó grandes cambios. Para 1890 ostentaba un aspecto muy similar a las bicicletas de nuestros días y en 1895, casi todas contaban con ruedas neumáticas. Fue uno de los medios de transporte más difundido ya que facilitó la movilidad individual en el campo y la ciudad. En la actualidad se la utiliza también con fines recreativos y deportivos.
- Canales. El mercado internacional se había ampliado, pero se necesitaban rutas más cortas entre Europa y los demás continentes. En 1869 se abrió el Canal de Suez que redujo de 25 a 18 días el viaje de Marsella a Bombay. Gracias al éxito obtenido se construyeron luego el de Corinto en Grecia (1893), el de Kiel, en Alemania (1895), y el de Panamá, en América (1914).
- *El avión*. El hombre había conquistado el mar y la tierra entonces miró hacia el cielo. En 1900 Zepellin realizó las primeras experiencias con el dirigible, nave que permitiría el transporte de pasajeros. En 1903 los hermanos Wright inventaron el aeroplano. Estas experiencias fueron continuadas por Alberto Santos Dumont y Luis Blériot y se iniciaron, entonces, los primeros vuelos y servicios regulares. En 1914 se recorrió una distancia de 1.021 km en casi 21 hs a una velocidad de 203.85 km/h a la altura de 6228 m.
- Comunicaciones. Gran desarrollo alcanzaron las comunicaciones postales debido al avance de los transporte. El telégrafo creado por Morse en 1837 se extendió con increíble rapidez. En 1845 se instaló el primer cable bajo el agua en los Estados Unidos y en 1878 se instalaron los primeros cables transatlánticos. La importancia de este nuevo medio queda corroborada por el siguiente dato: en 1908 se enviaron por telégrafo 334.000.000 de despachos. En 1876, Alejandro Graham Bell inventó el teléfono que se difundiría a partir de 1879. En 1877 Tomás Alva Edison construyó el primer fonógrafo y en 1887 apareció la telegrafía sin hilos (radio) producto de la inventiva de Guillermo Marconi.
- Otras técnicas. La técnica tipográfica (la imprenta) evolucionó también notablemente al igual que la fotografía. En 1895 los hermanos Lumière inventaron el cinematógrafo que se transformó, no sólo en un elemento importante de información y difusión de ideas, sino en una de las más importantes expresiones artísticas del Siglo XX.



I. Las autopistas de la información en el corazón del sistema urbano

Internet es un conjunto descentralizado de redes de comunicación interconectadas que utilizan la familia de protocolos TCP/IP (conjunto de protocolos de la red en que se basa Internet), garantizando que las redes físicas heterogéneas que la componen funcionen como una red lógica única, de alcance mundial. Sus orígenes se remontan a 1969, cuando se estableció la primera conexión de computadoras, conocida como ARPANET, entre tres universidades en California y una en Utah, EE.UU.

Uno de los servicios que más éxito ha tenido en Internet ha sido la World Wide Web (WWW, o "la Web hasta tal punto que es habitual la confusión entre ambos términos. La WWW es un conjunto de protocolos que permite, de forma sencilla, la consulta remota de archivos de hipertexto. Ésta fue un desarrollo posterior (1990) y utiliza Internet como medio de transmisión.

I.1 Aspectos positivos y negativos de Internet

La red plantea una infinidad de posibilidades de entretenimiento, las ofertas no tienen límite, son como el universo, siempre en expansión. Hay información en todas las lenguas y en todos los gustos las cuales se pueden dividir en categorías como educación, entretenimiento, cultura, turismo, relaciones humanas, deportes, y juegos; tan solo por mencionar algunas. Sin embargo, no todo es bueno, ni todo es malo; por ello aquí te expongo algunos puntos positivos y negativos.



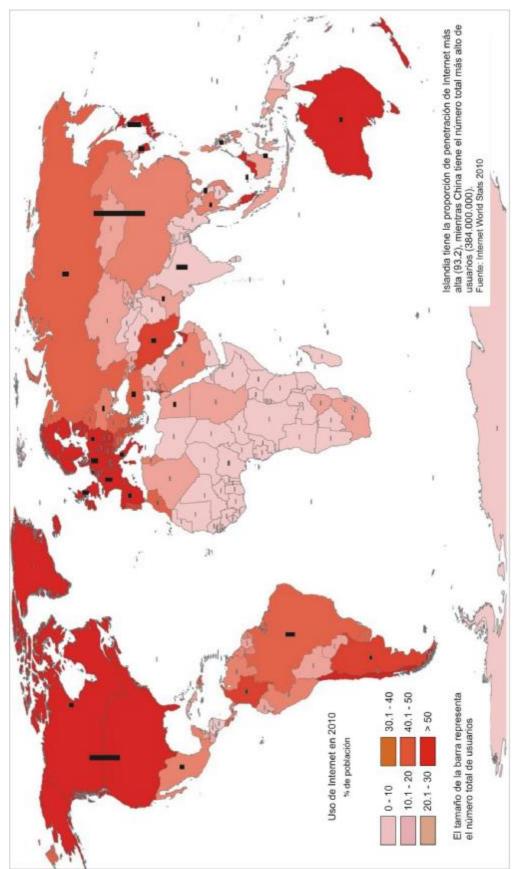
Internet en el año 2007

El mapa que ha sido elaborado con datos de 2007, y no es más que un gráfico para conocer el tamaño de los principales sites. Por ejemplo: EE UU es Time Warner, la Antártida es Wikipedia o Google es Rusia... así hasta completar un planeta. En esa suerte a España le ha tocado Badoo.com, el reparto no ha sido aleatorio puesto que se trata de datos servidos por Alexa y Comstore de forma que cuanto más tráfico presente una página web, más superficie tendrá en el mapa. http://bercun.com.ar/blog/wp-content/uploads/2007/08/mundo-internet.GIF

| Área Geográfica | Cantidad de IP | Porcentaje |
|-------------------|----------------|------------|
| América del Norte | 1.41.754.661 | 55.9 % |
| Europa | 569.838.903 | 21.5 % |
| Asia | 371.279.015 | 14.0 % |
| América del Sur | 93.409.304 | 3.5 % |
| Oceanía | 76.417.711 | 2.8 % |
| África | 40.241.664 | 1.5 % |
| Oriente Medio | 12.011.131 | 0.4 % |
| América Central | 2.557.340 | 0.1 % |



 $Fuente: ipligence \quad \text{- IP = } protocolos \text{-} \underline{http://www.eldiariosindiario.com/mapa-del-mundo-de-internet/}$



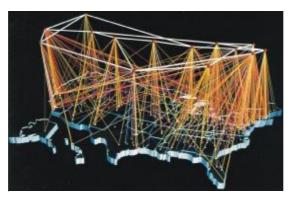
http://dorisfm.wordpress.com/2010/07/14/uso-de-internet-en-2010/

► Lo positivo de Internet

- Se tiene a disposición la consulta directa de libros, artículos, bibliotecas del mundo entero. Se peden leer obras completas de autores de todos los tiempos en las lenguas principales del mundo. Está al alcance satisfacer la curiosidad sobre cualquier tema. La información puede ser abundante, barata, diversificada. Además, se está al día con la lectura de la prensa diaria.
- Psicológicamente, todas las formas de ocio suponen claves para la desconexión. Acabado el trabajo, hay muchas posibilidades de desconexión e Internet es sólo una de ellas, pero muy amplia. Podemos liberarnos del estrés.
- El contacto con otras culturas y personas, el ejercicio de la función de relación, específica del ser humano. No es contacto físico, sino virtual, aunque en tiempo real o simultáneo.
- La creatividad. Se navega desde un sitio a otro, seleccionando las rutas. Es como entrar en unos grandes almacenes: Uno es libre de escoger lo que quiera, siempre dentro de lo que le ofrecen.
- Los juegos interactivos producen una sensación de gran libertad. El jugador se siente autor y actor.

► Lo negativo de Internet

- La inmensa oferta cultural en la red puede convertirnos en eruditos actualizados. Pero la multiplicidad de datos produce saturación y hasta hartazgo. Su consecuencia sería la falta de profundidad. Si la persona no posee previamente una cultura que le permita ordenar, estructurar, la desorientación será completa.
- La red posibilita la desconexión. No obstante, el juego crea adicción. Existen juegos con tintes claramente violentos y racistas.
- Las páginas con contenido pornográfico son inacabables, sólo con la advertencia "No entres si eres menor de edad" que, de hecho, es la mejor incitación. Lo peor: la pornografía infantil sigue en aumento.
- En la red se crea un mundo perfecto, en donde la mayoría de las personas que chatean confían plenamente en personas desconocidas. Se propaga fácilmente. Hay software pirata e información acerca de cómo crackear programas.



Representación e la red de Internet en EE.UU. a mediados de 1990 Fuente: I-R Pitte 1996

Representación de la red de Internet en EE.UU. a mediados de 1990

Actividad

- La red de Internet ¿cómo refleja la población de las ciudades de los EE.UU.?
- 2. La red de Internet de EEUU ¿está organizada de manera jerarquizada?

I.2 Uso de Internet en el Mundo

Estados Unidos reúne la mayor densidad de conexiones en el mundo, con el 55.9% de los números IP (protocolos de Internet, sigla en inglés) del Planeta. EE.UU. es seguido por Europa, con un 21.5% y Asia con un 14%. América del Sur tiene sólo un 3.5% de números IP activos y América Central y el Caribe suman un 0.16%. Oceanía tiene el 2.8%. El mapa confirma otro estudio, publicado en 2006, según el cual el 15.6% de la población mundial ya navega por Internet aunque el reparto es muy desigual entre el mundo industrializado donde más de la mitad de los ciudadanos son internautas y los países en desarrollo donde únicamente lo es el 8.5%. El documento fue publicado por la Conferencia de la ONU para el Comercio y el Desarrollo (Unctad) denominado "La economía de la información" del que se desprende que en el último año el índice de penetración de Internet en todo el mundo avanzó el 18.1% aumento sólo superado por el de 2002, cuando avanzó el 24.2 (en 2003 aumentó el 11.3 y en 2004 el 17.6). Además, de los 1.020 millones de conexiones a Internet del mundo, más de una de cada tres ya son de banda ancha aunque en su mayoría se concentran en los países ricos donde hay más de 158 millones de accesos a alta velocidad tras un incremento del 15% en sólo seis meses. Junto a la alta velocidad, la gran brecha tecnológica entre países se debe al uso de Internet en el ámbito empresarial, aún muy reducido en los países en desarrollo, pese "a las grandes oportunidades de crecimiento económico y de mejora de la competitividad que aportaría", según la Unctad.

Fuentes consultadas, otras recomendadas, enlaces y sitios sugeridos a visitar

Collection J.-R. Pitte (1996). Géographie, Nathan, pp. 221.

Globalization and World Cities Study Group and Network (GaWC), Loughborough University. "The World According to GaWc 2008"

Gottmann, J. (1960). L'Amérique, Hachette, pp. 176-177

Heineberg, H. (2005). "Las metrópolis en el proceso de globalización", vol V, nº 563

http://blogs.ua.es/comercioenlossiglosxvyxvi/category/rutas/

http://ccoo-chilecomparte.blogspot.com.ar/2012/08/todos-los-caminos-llevan-roma.html - Imperio romano

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:GaWC World Cities.png

http://es.scribd.com/doc/22274246

http://es.wikipedia.org/wiki/Conurbaci%C3%B3n

http://es.wikipedia.org/wiki/Megal%C3%B3polis

http://www.discoverhongkong.com/eng/see-do/highlight-attractions/top-10/the-peak.jsp

http://www.erf.cat/cas/fconcepte/c081.html

http://www.erf.cat/php/cas/concepte.php?id_text=130 -ERF · ESTUDI RAMON FOLCH I ASSOCIATS, S.L.-BALMES 18, 2n 1a · 08007 Barcelona

http://www.monografias.com/trabajos6/geur/geur.shtml

http://www.otromundoesposible.net/secciones-historicas/miradas-urbanas/ciudad-compacta-ciudad-dispersa

http://www.portalplanetasedna.com.ar/transportes1.htm - Hacia una nueva técnica industrial

http://www.portalplanetasedna.com.ar/transportes1.htm - Transporte de comunicaciones

http://www.slideshare.net/arelar/geografa-urbana-1051702

http://www.slideshare.net/bettygeografia/geografia-5

http://www.slideshare.net/JONNYSILENOZ/geografia-urbana-ana-rey-lama-espaol

http://www.slideshare.net/ritagandrade/red-urbana-8223143

Vegara, A. Vegara Gómez, J. L. de las Rivas (2004). "Territorios inteligentes: nuevos horizontes del urbanismo" en "Territorios inteligentes: dimensiones y experiencias internacionales" escrito por M. S. Esteban Galarza, M. I. Ugalde Sánchez, A. Rodríguez Álvarez y A. Altuzarra Artola, 2008

La industria y la ciudad (ítems 8.15) Arkaitz Fullaondo es Sociólogo Urbano, Doctor por la Univ. Politécnica de Cataluña e investigador en Tecnalia-Sistemas de Innovación. El artículo es una reflexión en torno a una investigación realizada junto con el prof. y urbanista L. Barth en la School of Architecture, Architectural Association of London (AA). Adaptado Dra. Fritschy, 2013.

Marmolejo, C; Roca, J. La localización intrametropolitana de las actividades de la información: un análisis para la Región Metropolitana de Barcelona 1991-2001. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de julio de 2008, vol. XII, núm. 268. [ISSN: 1138-9788].