

COMO ESTABLECER LOS LÍMITES DE LAS CIUDADES: UN ESTUDIO PRELIMINAR.

Patricia López Goyburu

Estudiante Universidad Politécnica de Madrid

Abstract

The urban expansion develops to a speed and scale without precedents; turning into a world topic with social, environmental and economic consequences. Now there is a difficulty to establish a clear formal limits which distinguish between urban and rural. The territories of urban rural interface have the value to be able to act as articulators between the urban and rural system. As a result of this in the present work we begins a preliminary study for establishing a strategy to see how the urban rural interface space is planned in Buenos Aires. This is organized through the study of two plans that pose an innovative urban rural relationship in large cities, the County of London plan and the plan of Extension of Amsterdam. The work presents a topological look on these two emblematic documents in the conformation of a future strategy for the urban rural interface in Buenos Aires. In this plans there are two types of solutions: the establishment of a space of urban rural interface where rural land is designed with the same precision as the urban and a "green belt" which sets a limit to the urban.

Keywords: *urban rural interface; plans; mega city*

Resumen

La expansión urbana se desarrolla a un ritmo y escala sin precedentes; convirtiéndose en un tema de alcance mundial con consecuencias sociales, ambientales y económicas. Actualmente hay una dificultad para establecer un límite formal claro que distinga entre urbano y rural. Los territorios de interfase urbano rural cuentan con el valor de poder actuar como articuladores entre el sistema urbano y el rural. Como consecuencia de ello en el presente trabajo se inicia un estudio preliminar que permite establecer una estrategia para ver cómo se planifica el espacio de interfase urbano rural en Buenos Aires. Esto se organiza a través del estudio de dos planes que plantean una relación urbano rural en grandes ciudades innovadora, el plan del Condado de Londres y el plan de Extensión de Ámsterdam. El trabajo presenta una mirada topológica sobre estos dos documentos emblemáticos en la conformación de una estrategia futura para la interfase urbano rural en Buenos Aires. En dichos planes se observan dos tipos de soluciones: el establecimiento de un espacio de interfase urbano rural entramado donde el suelo rural se diseña con la misma precisión que el urbano y un "cinturón verde" que establece un límite a lo urbano.

Palabras clave: *interfase urbano rural; planes; mega ciudad*

Introducción

El espacio de interfase urbano rural en las ciudades europeas preindustriales se materializa mediante una muralla que divide claramente el espacio urbano del espacio rural. Posteriormente en las ciudades industriales el espacio de interfase urbano rural se determina por fragmentos periféricos que buscan el control de los vacíos (ciudad radial germana, “*new towns*” inglesas) o por planos de ensanche donde la administración busca el control de la expansión (ciudades españolas como Madrid, Barcelona). Hoy resulta difícil establecer los límites de la ciudad. Están rotos y son difíciles de abordar debido a su ambigüedad. Como establece Antonio Font (2004), la ciudad ha explotado. La forma de la ciudad tradicional se ha disuelto en el paisaje urbano abierto (Gausa, 1997), por lo que es difícil establecer un límite entre lo urbano y lo rural.

La ciudad actual es una ciudad constituida por fragmentos. Como plantea Mumford (1956), sin un recipiente urbano-rural deliberadamente planeado para el intercambio las presiones económicas y técnicas dominantes tienden a formar una multitud de islas especializadas sin comunicación ni cooperación entre sí. El espacio de interfase urbano rural urbano es aquella franja que resuelve y materializa los límites espaciales y funcionales en el territorio, refleja la capacidad de organización que presentan los terrenos que el articula o limita. Los espacios de interfase urbano rural son lugares de tensión que deben ser construidos y estructurados a diferentes escalas; son lugares topológicamente problemáticos. La interfase urbano rural es un espacio de acuerdo entre dos sistemas, el urbano y el rural (Batty y Longley, 1994; Balcells y Bru, 2002; Holl, 1991).

La morfología de un territorio es el resultado de la combinación de sus elementos físicos (tierra, agua y ecosistemas) y de sus elementos de origen antrópico (camino, casas, parcelas), el territorio es el espacio urbano-rural integrado dentro del cual está el sistema urbano y el sistema rural. El espacio de interfase urbano rural de contacto entre ambos sistemas es el espacio en el cual las estructuras rurales se suburbanizan y las estructuras urbanas se suburbanizan (Eizaguirre, 2001; Ramos, 1979).

La estructura formal aplicada en una escala pequeña estará determinada por la forma en la que se acoplan los elementos que la componen mientras que en la escala grande es lo que permite orientarnos, establecer como es la conexión entre los diferentes fragmentos. La congruencia puede constatarse abstrayendo o diagramando las partes, conexiones e intensidades de un lugar (Lynch, 1981).

Debido a lo expuesto se plantea la necesidad de encontrar herramientas que permitan actuar sobre el espacio de interfase urbano rural, sobre el espacio de articulación entre el sistema urbano y el rural, a fin de garantizar la permanencia de ambos espacios. Para ello, en el presente trabajo se analizan dos planes urbanísticos relevantes del siglo XX que además plantea una mirada innovadora sobre la articulación urbano-rural: el plan de Extensión de Ámsterdam (1934) y el plan del Condado de Londres (1943).

La estructuración del espacio urbano-rural

A lo largo de la historia, el urbanismo ha buscado actuar en reiteradas oportunidades sobre el crecimiento de la ciudad; dos planes que plantean una relación urbano-rural diferente son: el plan de Extensión de Ámsterdam de 1934 y el plan del Condado de Londres de 1943

Plan de Extensión de Ámsterdam

El plan de Extensión de Ámsterdam (1934) se ha ido elaborando durante casi cinco años en el departamento de desarrollo urbano. El plan es presentado por Van Eesteren en noviembre de 1934.

Usos

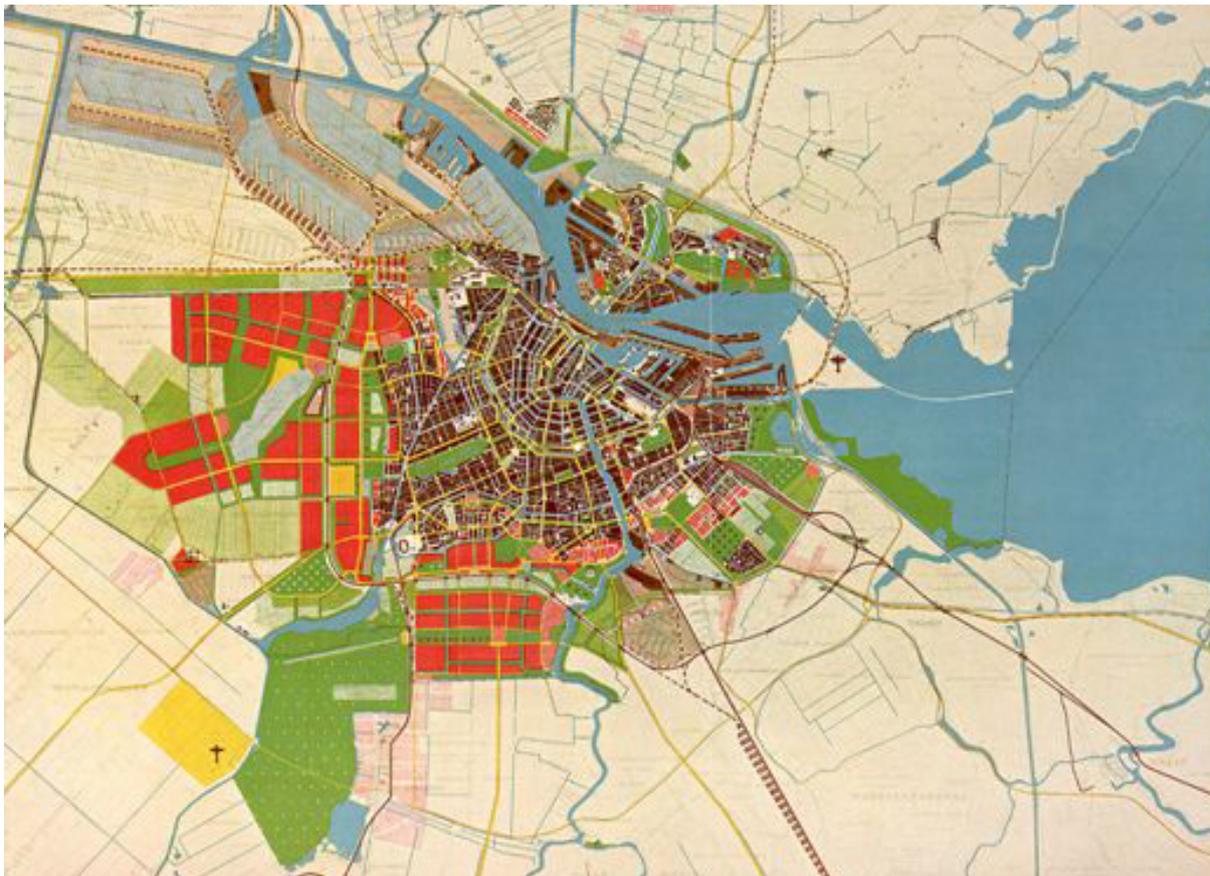


Figure 1: Plano de zonificación. 1934. Algemeen Uitbreidingsplan

El plan distingue las diferentes categorías de áreas industriales, oficinas, comercios, espacios abiertos (grandes complejos de ocio como el lago Slotemeer o el bosque de Ámsterdam, huertos familiares, áreas agrícolas); propone una estructura viaria jerarquizada; plantea la integración de residencia, equipamiento y espacios abiertos; establece la intervención respetuosa en el centro; prevé diferentes formas, dimensiones y tipologías constructivas. Como plantea Joaquín Sabaté (Galindo, Huls y Sabaté, 1997, p. 9), si bien es un plan que otorga importancia a las cuatro funciones principales establecidas por los CIAM (habitar, trabajar, ocio y recreación) y cuenta con múltiples referencias a sus postulados, se aleja considerablemente del funcionalismo esquemático.

El plan introduce la agricultura, la ganadería y la horticultura para el desarrollo armónico de la ciudad. La horticultura se encuentra principalmente en la zona occidental pero se incorporan áreas de jardín y huerto en los diferentes distritos. Se reservan campos para la agricultura y la ganadería y se establece una clara delimitación entre las áreas urbanas y las rurales. Asimismo, el plan propone pequeñas y grandes áreas recreativas, de fácil acceso vehicular, en bicicleta o a pie.

Los principales centros de trabajo estarán ubicados en el Noroeste, donde se encuentra el puerto y una zona industrial, y en el Sudeste, donde se localiza otra zona industrial. Se vincula la dirección del crecimiento a la extensión del puerto. Se apuesta por una organización de la ciudad que permita cumplir con las funciones básicas de los CIAM.

>Infraestructuras

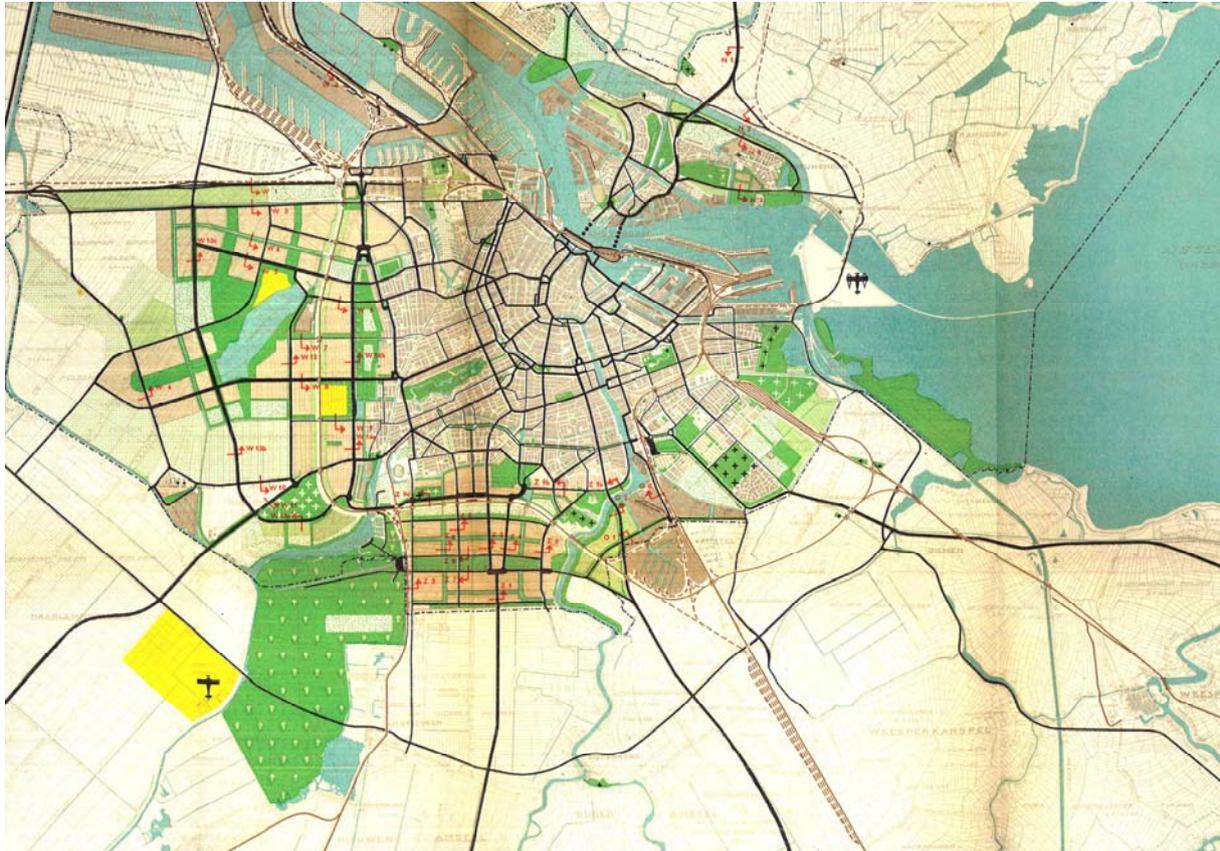


Figure 2: Plano del sistema infraestructura. 1934. Algemeen Uitbreidingsplan

El puerto de Ámsterdam, a través de lo dispuesto en el plan, amplía la capacidad de comercio de la ciudad, está asociado con una mejor conexión al mar a través de la ampliación y profundización del canal norte y al interior a través de la conexión con el Rhin. Se busca establecer un sistema de vías fluviales a fin de mejorar el transporte de mercancías a grandes distancias. Se propone que este sistema se complemente con tres canales de desviación; oeste, norte y este, y se ejecute un posible nexo en el sur.

En el plan se introduce la ampliación de los dos aeropuertos de Ámsterdam debido al creciente tráfico aéreo y al aumento de espacio que requieren las aeronaves para el ascenso y el descenso. Asimismo se plantea la construcción de un anillo ferroviario, que tiene como principal objetivo el transporte de mercancías desde y hacia el puerto, y se proyecta una red de carreteras capaz de garantizar una buena y rápida comunicación entre las áreas urbanas y las rurales. La infraestructura constituye la estructura soporte.



Figure 3: Sector norte del espacio de interfase urbano-rural. Google Map (Ortofoto, Infraestructura, Usos)

Plan del Condado de Londres

El plan del Condado de Londres, elaborado por Patrick Abercrombie (1943), se inicia durante la II Guerra Mundial para preparar la reconstrucción de la ciudad. El mismo equipo desarrolla en paralelo el plan para el Gran Londres. Existe una complementariedad territorial entre ambos, la descentralización de la población que plantea el Condado de Londres está relacionada con la creación de nuevas ciudades que plantea el plan del Gran Londres (las "new towns").

>Usos

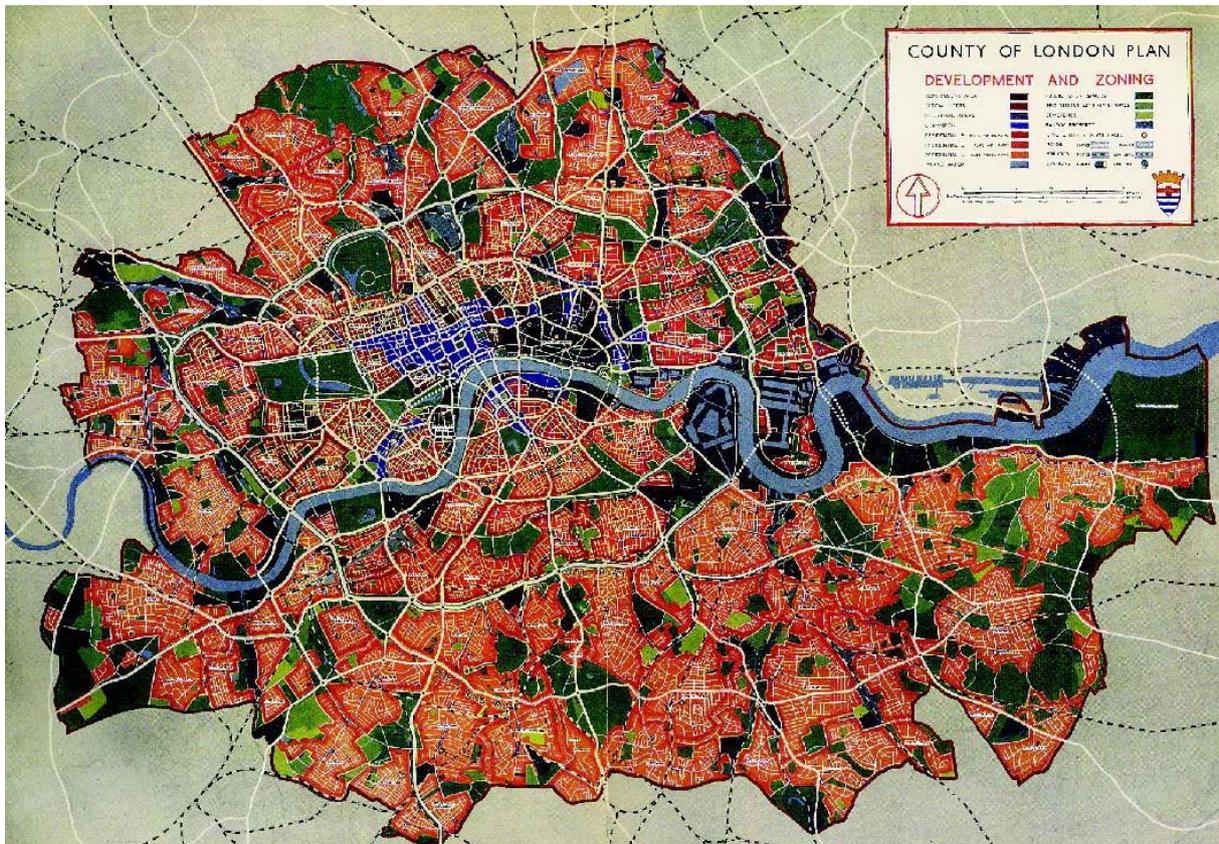


Figure 4: Plano de zonificación. 1943. County of London Plan. Abercrombie.

El plan propone una mixtura de usos en el Condado de Londres, tanto en el centro como en sus espacios de interfase urbano-rural. Establece tres zonas residenciales (bloques, casas unifamiliares y mixtas), la zona industrial, la zona comercial y la zona de usos especiales.

El Informe Barlow que es presentado en 1938, establece que la principal causa de crecimiento es la industrialización. El plan propone eliminar la industria dispersa del tejido urbano y mantener las áreas de concentración industrial, especialmente en el puerto de Londres y en las áreas junto al Támesis y el Lee Valey, racionalizando su localización. También se inicia un trasvase de industrias del Condado hacia fuera.

En el "cinturón verde" la mayor parte de los espacios abiertos con destino público no son intensamente utilizados y sólo cumplen marginalmente las necesidades recreativas de los residentes de Londres, principalmente por razones de inaccesibilidad. Aproximadamente el 70 por ciento de la tierra del "cinturón verde" consta con algún uso agrícola, alrededor del 12 por ciento está destinada a bosques, 6 por ciento a uso residencial, 6 por ciento a uso recreativo y sólo el 0,2 por ciento está destinada a uso manufacturero (Ash, 1972). El gran número de unidades hortícolas en el interior contrasta con las pruebas de mantenimiento deficiente de las tierras cercanas al sistema urbano.

La densidad va disminuyendo a medida que nos acercamos al "cinturón verde". Abercrombie no sólo busca limitar el crecimiento sino que se propone una drástica reducción de las densidades existentes, debiendo resituarse a casi 1.000.000 de habitantes fuera del área del Condado. Esto da lugar a una política de nuevas ciudades, externa al ámbito del Condado, en el plan del Gran Londres (las "new towns").

>Infraestructuras

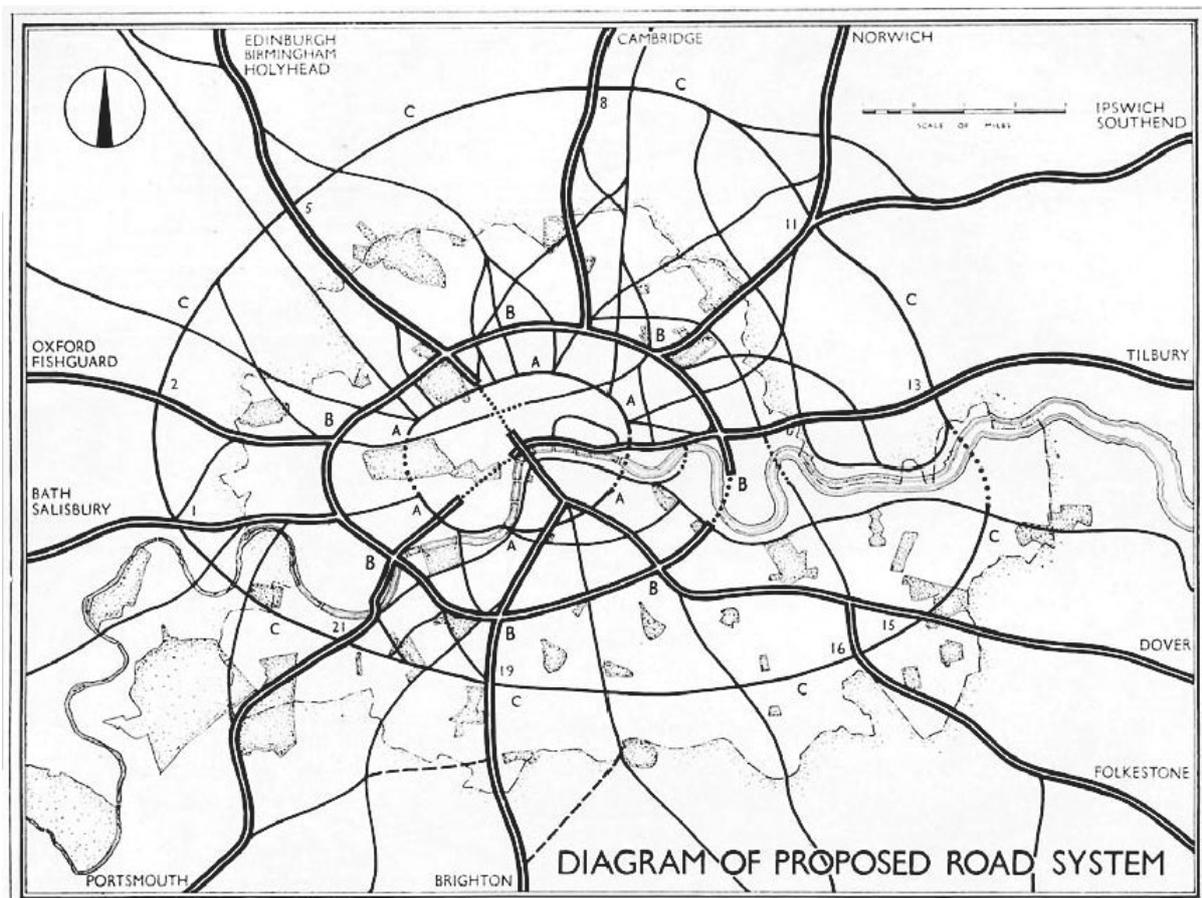


Figure 5: Plano del sistema de carreteras propuesto. 1943. County of London Plan. Abercrombie.

En el plan se establece una jerarquía de carreteras que permite aliviar la congestión de tráfico. Este sistema define los cortes físicos y funcionales de la estructura de Londres; el borde de la zona central, el borde de la densidad de los núcleos interiores y el borde de los suburbios contra el espacio rural.

El diagrama viario se resuelve con 21 vías radiales, de las cuales 9 tienen consideración arterial, y tres anillos. Se combinan carreteras con espacios abiertos; esto es tomado de la propia estructura de Londres que intercala lo urbano con parques, valles, campos; se incorpora el concepto estadounidense de “*park-way*”. Asimismo, se propone un anillo ferroviario para pasajeros subterráneo que conecte las estaciones terminales y dos anillos para el transporte de mercancías, uno interno y otro externo.



Figure 6: Sector norte del espacio de interfase urbano rural. Google Map (Ortofoto, Infraestructura, Usos)

Conclusión: efectos de la planificación del espacio de interfase urbano rural sobre el espacio urbano y el espacio rural.

Mediante los instrumentos utilizados en el presente trabajo para el estudio del plan de Extensión de Ámsterdam se puede concluir que la división urbana-rural que establece la normativa del plan es acompañada de una clara distribución de los usos sobre el territorio y una precisa disposición de la infraestructura que se comporta como un conector de las diversas actividades. Esta situación da lugar a una interrelación urbana-rural. Se establece una clara delimitación entre las áreas urbanas y las rurales y se proyectan barrios en estrecha relación con el espacio rural pero el aumento de la población y la mejora del transporte han llevado a las actividades rurales a ocupar terrenos cada vez más alejados.

El análisis de la situación actual del espacio de interfase urbano rural de la ciudad de Londres permite afirmar que la clara demarcación urbana-rural que establece la normativa no se refleja en la distribución de usos sobre el territorio. La infraestructura se puede abstraer en un sistema de anillos que delimitan ambos espacios y ejes que los atraviesan sin generar una estructura que permita la interrelación urbano-rural. Sin embargo, la mixtura de usos y la disminución de la densidad hacia los espacios de interfase urbano rural que propone el plan, en la práctica no han reflejado una contribución a la delimitación urbana-rural. De acuerdo a lo expuesto anteriormente la forma de utilizar los instrumentos en el plan del Condado de Londres da lugar a un espacio de interfase urbano rural difuso. Se pierde la claridad conceptual que establece el término “cinturón verde”, las actividades urbanas se introducen en el espacio rural y las actividades rurales se introducen en el espacio urbano.

En conclusión, el plan de Extensión de Ámsterdam plantea un espacio de interfase urbano rural entramado. Es un plan en el cual se diseña el suelo rural con la misma precisión que el

urbano. Existe una delimitación precisa del suelo urbano, especialmente en los espacio de interfase de contacto con el suelo rural. Se concibe la ciudad como un ente perteneciente a un sistema de ciudades y en relación con las ciudades colindantes. Van Eesteren establece que cuando Ámsterdam crezca más allá de los límites previstos se hará otra ciudad, con el fin de salvaguardar el valor del espacio rural y urbano.

El plan del Condado de Londres plantea un espacio de interfase urbano rural en forma de "cinturón verde". El objetivo que persiguen los "cinturones verdes" es facilitar el acceso a las zonas rurales, proteger la agricultura, evitar la expansión de las zonas urbanas, mantener una forma urbana reconocible. El "cinturón verde" representa un límite al crecimiento urbano que puede convertirse en una herramienta de contención, orden y prestación de servicios urbanos.

El estudio abordado permite obtener herramientas para actuar sobre el espacio de interfase urbano rural a fin de prevenir la degradación no solo del propio espacio de interfase sino también del sistema urbano y rural. Asimismo estas herramientas permitirán revisar y criticar los planes urbanísticos de Buenos Aires a fin de poder planear las previsiones de planificación futura.

Bibliografía

- Abercrombie, Patrick. (1943). *County of London Plan*. Londres: London County Council.
- Departamento de Obras Públicas (1934). *Algemeen uitbreidingsplan van Amsterdam: Grondslagen voor de stedeboouwkundige ontwikkeling van Amsterdam*. Ámsterdam: Departamento de Obras Públicas.
- Ash, Maurice. (1972). *A Guide to the Structure of London*. Bath: Adams & Dart.
- Balcells, Conxita, Bru, Josepa. (2002). *Al lado de: Límites, bordes y fronteras*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Batty, Michael, Longley, Paul. (1994). *Fractal Cities: A Geometry of Form and Function*. Londres: ACADEMIC PRESS LIMITED.
- Eizaguirre Garaitagoitia, Xabier. (2001). *La construcción del territorio disperso: Talleres de reflexión sobre la forma difusa*. Barcelona: Edicions UPC.
- Font, Antonio. (2004). *L'explosió de la ciutat: Morfologies, mirades i mocions*. Barcelona: COAC Publicacions.
- Galindo, Julián, Huls, Bruno, Sabaté Joaquín (ed.). (1997). *La construcció de la ciutat oberta: L'experiència d'Amsterdam* Barcelona: ETSAB-UPC.
- Gausa, Manuel. (1997) Repensando la movilidad - Rethinking mobility. *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, 218, 46-52.
- Holl, Steven. (1991). *Edge of a city*. Nueva York: Princeton Architectural Press.
- Lynch, Kevin. (1981). *A Theory of Good City Form*. Massachusetts: The Massachusetts Institute of Technology. Trad. Española por Eduard Mira, La buena forma de la ciudad. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Mumford, Lewis. (1956). *The urban prospect*. Trad. Española por Demetrio Nañez, *Perspectivas urbanas*. Buenos Aires: Emecé editores.
- Ramos, Ángel. (1979). *Planificación Física y Ecológica: Modelos y Métodos*. Madrid: Ed. EMESA.

Correspondencia (Para más información contacte con):

Patricia López Goyburu
E-mail : plopezgoyburu@gmail.com