

Boletín n.º 5

del

**Centro de Investigación
Económica y Social**

de la

Caja Insular de Ahorros

**Acotaciones a la Ciencia Urbana
y su
Metodología.**

**Aplicación al Area Metropolitana
de
Las Palmas de Gran Canaria**

BIG
711
TRA
aco

Las Palmas de Gran Canaria

JULIO, 1970



Boletín n.º 5
del
**Centro de Investigación
Económica y Social**
de la
Caja Insular de Ahorros

**Acotaciones a la Ciencia Urbana
y su
Metodología.**

**Aplicación al Area Metropolitana
de
Las Palmas de Gran Canaria**

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA

LAS PALMAS DE G. CANARIA

N.º Documento 105677

N.º Copia 105817

Las Palmas de Gran Canaria

JULIO, 1970

Autores:

JUAN JESUS TRAPERO

OSCAR BERGASA PERDOMO

ANTONIO GONZALEZ VIEITEZ

o

PROLOGO

El proceso de la urbanización de nuestra sociedad ha adquirido un ritmo tal que está desapareciendo la tradicional antinomia campo-ciudad, y nuestra sociedad está pasando a ser exclusivamente urbana.

En estas circunstancias, la preocupación por la Ciencia Urbana cobra una actualidad sin precedentes, y la solución de los problemas que presenta la urbanización, adquiere un carácter de la máxima amplitud y urgencia.

Con objeto de analizar los problemas de la Ciencia Urbana en el momento actual, así como de su aplicación a nuestro caso canario, hemos puntualizado nuestras ideas al respecto, aprovechando las invitaciones para asistir como ponentes al Seminario sobre el Desarrollo Simultáneo de las Áreas Metropolitanas y las Regiones, que tuvo lugar en Junio de 1970 en Valencia, organizado por el Instituto de Investigación Operativa de la Universidad de Valencia.

El presente Boletín del Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria constituye pues la ponencia presentada al Seminario.

Este trabajo comprende tres capítulos, Primeramente se analiza el estado actual de la urbanización y de la Ciencia Urbana, así como el significado de ésta como síntesis de la Sociedad Urbana. A continuación, se estudia la realidad del proceso de la urbanización en Gran Canaria analizando la creación del Área Metropolitana de Las Palmas frente a la ordenación territorial. Por último, se presenta la metodología de la Ciencia Urbana incluyéndose los criterios básicos que han de seguirse en la ordenación del territorio y cómo se puede llevar a la práctica dicha ordenación.

Creemos que esta aportación teórica, tanto de la Ciencia Urbana como a nuestro problema Canario, ha de ser seguida de estudios más concretos que entren ya en la solución de los problemas particulares. Nos parece, sin embargo, útil el haber situado todo el problema en su verdadera amplitud para poder enfocar en su propia escala cada caso en particular, y tener en cuenta la urgencia que reviste para nuestra sociedad el proceso de urbanización.

JUAN-JESUS TRAPERO

PREAMBULO

El presente boletín núm. 5 del C. I. E. S. continúa la trayectoria, que hace algunos años nos venimos imponiendo, de analizar el conjunto de temas que preocupan a la opinión pública canaria.

Nuestro elevado crecimiento demográfico, los movimientos migratorios, la avalancha turística, han hecho de nuestras ciudades, a lo largo de una decena de años, auténticos colosos deformes, en los que la población se siente, cada día, con mayor fuerza, aprisionada.

Las ciudades son algo más que el dormitorio de su población, o el lugar por donde discurre el tráfico. Por el contrario, son la expresión de la moderna sociedad industrial y en ellas se realiza toda la vida del hombre, contituyendo un reflejo fiel de su Cultura, de su organización social, de su vida política y económica. Contribuir, pues, al esclarecimiento de los problemas de la vida urbana, es una tarea inexcusable del trabajador intelectual.

C. I. E. S., Julio de 1970

A. ACOTACIONES A LA CIENCIA URBANA

A. 1.—LA INQUIETUD SOBRE LA CIENCIA URBANA

Los grandes problemas planteados a las ciudades modernas por un crecimiento inesperado, y los escasos instrumentos teóricos y metodológicos de que dispone la Ciencia Urbana, han determinado una creciente preocupación por los temas derivados del intento, o de los intentos, de desarrollar la planificación territorial.

La política de acondicionamiento territorial, al transferir los problemas del ámbito urbano, al regional, tratando de dar un carácter dinámico (estudio de la interdependencia ciudad-territorio) en el tiempo, al análisis de los temas urbanos, ha roto el esquema tradicional del urbanista: Descongestionar y resolver el problema del tráfico.

Sólo en una fecha reciente, se han comenzado a desarrollar los problemas morfológicos, como algo distinto del simple diseño.

La revolución industrial, que produjo un doble proceso de urbanización: Aceleración de la concentración de población en las ciudades, e introducción de la producción en el espacio urbano, creó su propio entorno urbano y estimuló poderosamente el desarrollo de las ciudades en las que se había introducido.

La ciudad siempre funciona como un modelo adaptado a la estructura social que la origina y le da vida, refleja un modo de existencia y un sistema de relaciones sociales determinado. Al hacerse este más complejo, la amplitud de los problemas que entran en el campo de la Ciencia Urbana es creciente.

El intento de reducir los problemas del asentamiento humano a modelos matemáticos y a formalizaciones abstractas, ha fracasado por la enorme complejidad y el carácter cambiante a los fenómenos urbanos y por la escasa madurez de la incipiente Ciencia Urbana; ésta, se encuentra indefinida y, desde un principio, ha tenido que recurrir a la colaboración con otras Ciencias Sociales (Geografía, Sociología, Economía, etc.) ante la exigüidad de su desarrollo teórico.

La intervención del poder público en el campo del urbanismo es una consecuencia forzada por la dialéctica del desarrollo urbano, convirtiéndolo desde un punto de vista político en un instrumento de la planificación social, aunque en la mayoría de las ocasiones se limite a una normativa de "usos y aplicaciones" y se vincule a una política concreta de carácter esteticista, dado que, sin cambios en la estructura social, es imposible que pueda desarrollar esta actuación hasta sus últimas consecuencias.

En etapas sucesivas, la política urbana se ha visto obligada a ampliar progresivamente el ámbito de acción de la planificación territorial: De la calle se pasa al barrio, de este a la ciudad, a la región, a la nación y por último a los espacios supra-nacionales. La definición de "área metropolitana", "zonas de descongestión", "ciudades satélites", "ciudades-territorio", "acondicionamiento territorial", etc., con intentos para soslayar un fenómeno desbordante. La Ciencia Urbana ha caminado por detrás de los hechos, tratando, a posteriori de paliar y obtener consecuencias válidas para el futuro, aunque sus esfuerzos no han podido ser coronados por el éxito. En este sentido es interesante constatar, la opinión de uno de nuestros urbanistas, el profesor Solá Morales-Rubió que afirma: "La tesis de la descongestión se convierte..., en la auténtica tumba del planeamiento urbanístico". La metrópoli o megalópolis terminará absorbiendo a la ciudad satélite. Las tensiones que esta situación produce, crearán a la larga condiciones conflictivas en un medio urbano, primero de carácter objetivo (tráfico y hacinamiento) y posteriormente serán subjeivadas por los habitantes creando tensiones sociales y políticas. Este es un fenómeno acumulativo y común en nuestras ciudades.



A. 2.—EL PROCESO DE LA URBANIZACION

La sociedad urbana es la forma de la moderna sociedad industrial. Se ha convertido en el modelo sobre el cual se realiza todo el desarrollo social de nuestro tiempo, y su expansión es consecuencia de la del mercado, inimaginable en una sociedad rural, autosuficiente.

El proceso de urbanización se presenta como un crecimiento absoluto de las ciudades, y como un crecimiento diferencial respecto de la zona rural. Dicho crecimiento se produjo como una consecuencia del desarrollo industrial, aunque transcurrido un cierto período, las ciudades tienden a crecer de forma autónoma, apoyadas en su propia capacidad de reproducción y condicionando con ello a todo su entorno, que históricamente fue el que le dio vida.

De acuerdo con la opinión de K. Davis, dos criterios pueden ser utilizados para analizar el proceso de urbanización:

El análisis de la proporción de la población que vive en ciudades de más de 100.000 habitantes, o bien, la proporción de la población que está clasificada como "urbana" de acuerdo con el censo oficial de cada país. Estos dos hechos guardan una correlación estadística en la mayor parte de los casos.

Cuanto más tardíamente se produce el proceso de urbanización en un país, más rápido será éste. El caso español es típico: después de un largo período de lento crecimiento urbano, se ha producido una etapa de desplazamiento de la población hacia las ciudades con carácter masivo. En 1900, la proporción de la población residente en centros urbanos era el 16,84 % del total (residente en capitales de Provincia), pasando en 1940 a un 24,41 %. La tasa de urbanización de este período fue de un 0,18 % acumulativo anual. Entre 1940 y 1950, esta tasa se elevó a 0,30 % y entre 1950 y 1960, pasó a un 0,33 % y de 1960 a 1968 ascendió a un 0,51 %. De acuerdo con el Censo, la proporción de la población española urbanizada era de un 43,56 % del total, frente a un 16,84 % en 1900.

Es indudable, que este crecimiento vertiginoso ha sido motivado por un desplazamiento masivo de la población desde las zonas rurales hacia el medio urbano, en busca de mejores oportunidades de empleo, salarios más elevados y mejores condiciones de vida material.

La mejora de las condiciones sanitarias, también ha influido decisivamente en el movimiento de la población, de forma que las tasas de crecimiento demográfico han superado las previsiones más optimistas. Dejando a un lado los períodos de anormalidad, tales como la guerra africana, y la guerra civil, la población española ha crecido mucho más rápidamente entre 1900 y 1970, que en los cuatrocientos años anteriores.

De acuerdo con la opinión del profesor K. Davis, el factor decisivo en el rápido crecimiento de las ciudades fue el desarrollo de la productividad del trabajador individual a un ritmo muy superior al conseguido en la agricultura, como consecuencia del desarrollo tecnológico aplicado a la industria. Esto provocó desplazamientos masivos de la población hacia los centros urbanos, mencionemos que aún hoy continua, aunque se aprecian ya algunos síntomas de reflujó o agotamiento de la población emigrante. En la actualidad los países subdesarrollados o en vías de desarrollo, durante el proceso de urbanización alcanzan tasas de crecimiento vegetativo muy fuertes.

La morfología de las ciudades, denota el carácter desordenado de este proceso. Aparecen los cinturones de chabolas, barracas, construcciones grises, como prisiones, zonas "obreras", "ghettos". La preocu-

pación fundamental en esta etapa de crecimiento de la ciudad, es la de preservar las zonas "aristocráticas" del contacto con el suburbio, y para ello, la especulación del suelo se encarga de frenar cualquier posibilidad de acceso a la propiedad de esas zonas por parte de los grupos sociales "inferiores". Las contradicciones de la sociedad clasista, quedan palpablemente al descubierto a través de la morfología urbana y la heterogeneidad de las construcciones.

La antítesis entre población urbana y rural, queda atrás, ya que la población agraria es un residuo de la sociedad urbana, y tiende a estabilizarse debido al descenso de su tasa de crecimiento vegetativo, típico de poblaciones que van envejeciendo a causa de la emigración.

En la etapa actual del desarrollo de las ciudades, parece ser que el problema que preocupa de forma especial a teóricos y políticos es el de la congestión de los núcleos urbanos, el estrangulamiento de los transportes y la polución por una excesiva aglomeración de viviendas, vías de comunicación, etc.

La expansión de algunas áreas urbanas, y la tendencia a la concentración de la población en "conurbaciones", cada vez más extensas y más densas, han condicionado, creemos, todo el planteamiento de la teoría de la ciudad. Pero fundamentalmente existe una preocupación política, que condiciona todo el planteamiento de la teoría y de la planificación territorial: La ciudad como síntesis de las contradicciones del sistema social, acelera la toma de conciencia de las desigualdades y provoca tensiones sociales de intensidad creciente. La degradación de ciertas zonas urbanas, no es otra cosa, que el reflejo de la degradación previa de su población, sometida a condiciones insoportables de vida. Es solo a partir de esa dialéctica donde nace el espíritu de renovación del entorno urbano como un elemento esencial de la cultura. La evasión, la salida al exterior de un medio hostil, no es otra cosa que la canalización de la represión urbana a partir del poder con el fin de evitar el conflicto que generalmente aparece como una derivación de la lucha de clases trasladada al nivel urbano.

A. 3.—SOLUCIONES QUE LA CIENCIA URBANA APORTA A LOS PROBLEMAS DE LA URBANIZACION.

Prácticamente, podemos afirmar, que la Ciencia de la Ciudad es una manifestación actual. No obstante, en un pasado no muy lejano, aparecieron los primeros síntomas de un pensamiento científico y como tal, sistematizado, sobre los problemas urbanos: El caso Haussman en Francia, en la segunda mitad del XIX, las leyes inglesas de igual período, los planes urbanísticos del Estado Prusiano a fines del XIX, son ejemplos de una creciente preocupación por los problemas de las enormes concentraciones urbanas de los países industriales. Pero en un sentido estricto, la Urbanística, como Ciencia que trata de aportar soluciones a los problemas generales del entorno urbano, a partir de categorías y conceptos del conocimiento, capaces de formalizarse en leyes del desarrollo urbano, es un fenómeno reciente. Comienza tímidamente a producirse a partir de 1920, y adquiere un cierto impulso en el período posterior a la 2ª guerra mundial.

Los dos criterios básicos utilizados fueron: descongestión y tráfico. Los problemas de la ciudad se convirtieron en problemas de diseño, y de "modelos", o ciudades, ideales. La reconstrucción de las ciudades a partir de 1945, plantea a los urbanistas el problema de recurrir a la ayuda de especialistas de otros campos del conocimiento, especialmente de las Ciencias Sociales que, paradójicamente, no se habían planteado su investigación en el interior de las aglomeraciones humanas que constituyen las ciudades. Únicamente hemos encontrado en el campo de la sociología aplicada algunos trabajos relativos a la delincuencia en el medio urbano.

Por otra parte el urbanismo normativo, respondía exclusivamente a un planteamiento político de los problemas de la ciudad. Dejando a un lado los problemas de la salubridad e higiene, las preocupaciones esteticistas de ciertos urbanistas confundían la política de la ciudad con los problemas de diseño de determinadas formas monumentales. La idea del "tremendismo" fue introducida en el esquema de preocupaciones de la Ciencia Urbana, como un objetivo a conseguir en el tiempo. Las ciudades norteamericanas son bien ilustrativas y el mismo Madrid es otro ejemplo, a nuestro nivel, de ese "tremendismo" arquitectónico.

El problema de la rápida concentración de la población, provocó un desarrollo bipolar de la Ciencia de la Ciudad en torno a los dos problemas que ya hemos señalado: Descongestión y tráfico. El uso del suelo, ya no es la preocupación fundamental, en la medida en que las instituciones públicas intervengan en el proceso de desarrollo urbanístico tratando de controlarlo. La idea de que el desarrollo de las ciudades no puede ser un fenómeno espontáneo, sometido al libre juego de las fuerzas que rigen el mercado, ha calado profundamente incluso en los países de sistema capitalista. Esta contradicción genera gran parte de los problemas de la Ciencia Urbana contemporánea, y condiciona muchos de los aspectos de su desarrollo, puesto que el suelo como fuente de valores de cambio es definido por sus propietarios invocando un sistema de relaciones que prevalece en todos los campos de la actividad social, esto es, la propiedad privada de los medios de producción de valores de cambio.

Un ejemplo claro en el sentido en que hemos situado el enfoque clásico de la teoría urbanística, en lo relativo a los problemas de las "Áreas Metropolitanas", es el primer informe de la EAST KILBRIDE DEVELOPMENT CORPORATION, de Escocia, cuando afirma:

1º.—Una política de descongestión de las zonas urbanas superpobladas es esencial a todo acondicionamiento territorial.

2º.—El desarrollo de cada unidad urbana existente y de aquella que serían propuestas en la región, deberían estar encaminadas a prevenir toda excrecencia urbana futura. Es decir, que es necesario preservar zonas suficientes de cinturón verde.

3º.—Es necesario prever nuevas industrias y la transformación de las existentes.

El problema es, pues, crear unidades autosuficientes al nivel económico permisible y se limita a diseñar un asentamiento, del que la población no sienta deseos de salir, salvo por razones obvias (trabajo, viajes, etc.). Las variables de este modelo serían estrictamente económicas: optimizar el uso de unos determinados recursos físicos.

A. 4.—LA CIUDAD COMO MERCADO DE CONSUMO DEL URBANISMO

La sociedad que nos ha tocado vivir se caracteriza de modo especial por la masificación en que ha desembocado el sistema de producción vigente.

Esta masificación no ha sido un azar; ha sido la concreción más genuina y mecánica de las necesidades del sistema. La sociedad de consumo así gestada, tiene como meta primordial mantener la beligerancia de la forma de producción ligada al mercado, mediante el ensanchamiento continuado y progresivo de la demanda global y el aliciente adormecedor de la integración de las clases sociales mediante la progresiva elevación de los standards de consumo tanto necesario como innecesario. El hombre y toda la sociedad sufren un proceso de reificación, mantenido por la publicidad y atosigado por los "efectos demostración" más burdos.

Hasta el presente, la ciudad ha sido el receptáculo donde esta masificación y reificación se ha venido produciendo con más intensidad. De ahí que el urbanismo haya encontrado su lugar con una precisión absoluta y en un plazo de tiempo mínimo. Su demanda ya estaba sólidamente establecida: el angustioso problema de la vivienda, como necesidad primaria insastifecha aún, en la mayor parte de los países, estaba ahí como consecuencia de los movimientos migratorios hacia las ciudades.

Basándose en esta necesidad y en el prejuicio de que todo el mundo ha de tener una casa en propiedad (nuevo elemento de consumo), las ciudades comenzaron a descoyuntarse, vía la iniciativa privada, convirtiéndose, además, en cristalizaciones que permiten ver y palpar una sociedad escindida y mal pertrechada colectivamente. El único elemento de que dispone el mercado para orientar y dirigir el aprovechamiento y el cambio de uso del suelo, es la especulación, cuya operatividad sólo puede ser controlada por los poseedores del capital que, de esta forma, contribuyen a conformar las ciudades a la imagen y semejanza de la sociedad de clases.

Los asuntos urbanos que, a excepción de la vivienda, no son objeto de una demanda individualizable y por consiguiente no tienen respaldo económico en el mercado, no pueden ser satisfechos por el sistema en su calidad de necesidades colectivas. De esta forma, el mercado del urbanismo acaba usurpando a la sociedad el patrimonio más importante de la cultura urbana: la ciudad.

Los valores urbanos que se configuran en el mercado como valores de cambio, han de ser reivindicados como valores de uso, de disfrute y de propia realización. Lefebvre, ha analizado con especial agudeza este tema y concluye que el pueblo habrá de luchar por su derecho a la ciudad, entendida ésta, como la forma superior de cultura que ha sido capaz de crear el proceso de nuestra civilización.

A. 5.—LA CIENCIA DE LA CIUDAD COMO SINTESIS DE LA SOCIEDAD URBANA

Hemos analizado más arriba el proceso de superación de la antítesis social campo-ciudad. Hoy, tendemos hacia una cultura única, hacia una cultura urbana, aunque haya grandes diferencias en este proceso, de acuerdo con el respectivo grado de desarrollo de las distintas sociedades.

Hemos de ver, en esta perspectiva ,cómo el hecho urbano se va convirtiendo de forma progresiva en el hecho definitorio; es el marco que, evolucionando sin cesar, va surtiendo de contenido a nuestras vidas individuales y también nuestra cultura. La microsociología, basada sobre todo en los problemas de la relación individuo-grupo ,con todos sus temas específicos, va encontrando cada vez más difícil cohesionar su campo de investigación y hacerlo operativo.

Nuestra sociedad es ya urbana o va camino de serlo y, por tanto nuestra cultura también se urbaniza. Antes de que pase mucho tiempo, e incluso hoy, un campesino aislado será tan exótico dentro de nuestra cultura como un tarzán de los monos y, desde luego, tendrá un tratamiento literario mucho menos épico.

Esta nueva sociedad, en la que vayan desapareciendo paulatinamente, por la fuerza dialéctica del progreso, los caracteres que califican el esquema actual como productivista y/o consumista, tenderá a basar la nueva organización social sobre la cultura, es decir, sobre el conjunto de valores, lugares de coincidencia o de contradicción, esquemas de fines objetivos y una moral solidaria asumida. A nuestra manera de ver, éste es el único modo de que el entorno humano se perciba y comprenda, al mismo nivel de la propia inteligencia de los individuos. Este entorno significativo, no puede definirse a partir de las necesidades materiales mínimas, como en la actualidad ,sino que tendrá que definirse a nivel del pensamiento y de la conciencia humana una vez superadas aquellas, es decir, a nivel de la cultura y como es obvio, de la libertad, sin la cual aquella no podrá jamás instaurarse.

Ese devenir continuo, esta serie de superaciones dialécticas en la libertad y por el progreso viene definiendo la necesidad de una ciencia nueva: la Ciencia de la Ciudad o de la cultura urbana, que es como la entendemos. Y es nueva, porque ha de entender a una realidad nueva que se impone por medio del cambio continuo y porque no puede concebirse como mera yuxtaposición de conocimientos parciales especializados, entresacados de las otras ciencias sociales.

La sociedad urbana, con toda su complejidad, tenderá a irse confundiendo con la sociedad humana. Así, el conjunto de las Ciencias Sociales habrá de replantear sus significados para desembocar en el alumbramiento de esta nueva ciencia, integradora y superadora que sea capaz de concebir los problemas y planificar la acción en este nivel superior y, al mismo tiempo, nuevo y diferenciado de la cultura; la sociedad urbana.

B. EL AREA METROPOLITANA DE LAS PALMAS

B. 1.—EL AREA METROPOLITANA DE LAS PALMAS Y LA ISLA DE GRAN CANARIA.

En la isla de Gran Canaria se ha definido administrativamente el área metropolitana de Las Palmas que abarca tres municipios: Las Palmas, Telde y Santa Brígida, en el N. E. de la isla y que ocupa una extensión de 221,6 kms. cuadrados, equivalente al 14,4 % de la superficie insular.

A nuestro modo de ver, el tema de las delimitaciones geográficas operativas en un área insular como lo es Gran Canaria, o lo son las Baleares, está perfectamente definido por el mismo territorio insular en su conjunto.

El mercado del Urbanismo va de continuo a la zaga de la realidad debido a la necesidad de plegarse a las fluctuaciones de la demanda, lo que origina su carácter parcial y su imposibilidad de plantearse la total complejidad del problema. Por tanto, sus decisiones van apareciendo como respuestas particulares a casos concretos, siendo las más abundantes en nuestro caso las promociones turísticas de tal cala o tal playa o, todo lo más, a los buenos deseos de solucionar el problema específico de ofertar techo a quienes lo demandan.

Cualquier área insular de las dimensiones a que nos estamos refiriendo, constituye un complejo entramado de relaciones espaciales, acentuado, en la mayor parte de los casos, por las infraestructuras de comercio y contacto con el exterior, localizadas normalmente en los entornos de las correspondientes capitales insulares. Al ser las distancias relativamente pequeñas, no se puede operar sobre una parte de dicho espacio con criterios ordenancistas; el óptimo de esta estrategia sería en todo caso rechazar el caos a los márgenes de la correspondiente área metropolitana.

En esta perspectiva, así como nos parece ridícula la ordenación parcial de un barrio dentro de una ciudad, nos parece mucho más mezquina la definición de un área metropolitana como la de Las Palmas en el entorno de la insularidad de Gran Canaria.

Esta decisión, a nuestro modo de ver, no obtendrá otro resultado que repetir, a escala inferior, todos los errores que el centralismo ha puesto en evidencia en el plano nacional de nuestro país. La descentralización de funciones de todo tipo, incompatible con la técnica de las áreas metropolitanas como la que estamos describiendo, constituye el único sistema válido de actuar sobre la totalidad de cualquier territorio. Un espacio social nunca podrá funcionar si no se le reconoce auténtica personalidad para definir, por sí mismo, sus propios fines y medios.

Nuestro modo de ver el problema no consiste en dejar a un lado la serie de cuestiones que hoy se tratan bajo la rúbrica de área metropolitana; opinamos que esta serie de cuestiones sólo podrá comprenderse en el marco de su interdependencia total con el resto del espacio físico.

B. 2.—EVOLUCION DE LA DISTRIBUCION DE LA POBLACION SOBRE EL TERRITORIO Y DE LOS MEDIOS DE COMUNICACION.

En números redondos, la densidad de población de la isla de Gran Canaria se eleva a unos 330 habitantes por km. cuadrado a fines de 1968, y, en total superaba el medio millón de habitantes.

Los tres municipios que hoy forman el area metropolitana, contaban en 1940 con el 53,4 % de toda la población insular; en 1968 ese porcentaje se había elevado al 62,4 %. Este crecimiento se debe casi exclusivamente a la expansión de Las Palmas ciudad, cuyo casco cuenta ya con más de un cuarto de millón de habitantes.

Este fenómeno de concentración demográfica, de caracteres universales, ofrece en Gran Canaria los siguientes aspectos:

1.—Rapidez en cuanto al grado de urbanización, promovido en lo fundamental de una parte por la coincidencia de la crisis de la agricultura de autoconsumo, del bicultivo de exportación plátano-tomate, y de otro lado por el "boom" turístico y la terciarización de nuestro sistema productivo. Hay que indicar que la ciudad de Las Palmas es el foco turístico fundamental de la isla. De otro lado, el Puerto de la Luz, en la misma capital hace confluir en la ciudad todo el movimiento de mercancías y tráfico marítimo de importancia primordial para la economía insular.

2.—Debido a las cortas distancias y a los cambios en el mercado del empleo, hoy en día, una parte muy importante de la mano de obra de la zona metropolitana procede de los municipios colindantes, generando un tráfico de viajeros de gran volumen, que se desplaza una media de dos veces diarias.

3.—Al margen del área metropolitana ya definida, podemos hablar de otras tres áreas en la isla, cuya interdependencia es manifiesta:

a) Zona de Medianías, de altitud superior a los 500-600 metros, tradicionalmente agrícola, suministradora de productos para el consumo local. Esta zona ha sido la más afectada hasta hoy, al quebrar sus producciones agrícolas por multitud de causas que no vamos a analizar aquí. Su despoblamiento es muy fuerte y su habitat no está muy disperso.

b) Zona Norte, de fuerte densidad demográfica, especialmente dedicada al cultivo del plátano, de habitat bastante disperso por el carácter intensivo y fijo de dicho cultivo, con núcleos de población importantes en Arucas y en Guía-Gáldar. Esta zona en la actualidad, también cede mano de obra al área metropolitana.

c) Zona Sur, de escasa densidad demográfica, dedicada al cultivo del tomate y últimamente a instalaciones turísticas, con buenas posibilidades de expansión en este último aspecto. La agricultura tomatera, de carácter intensivo pero de temporada ha definido un habitat más compacto y muy ligado a las vías de comunicación, con muchos ejemplos de continuo lineal, siendo el más evidente: Vecindario-Doctoral.

Todas estas zonas basan su interdependencia, no sólo en áreas de mercado y complementariedad de funciones, sino en la gran proximidad del espacio físico limitado: en Gran Canaria, no hay distancias superiores a los 50 kmts. en línea recta.

En relación con las comunicaciones interiores, de todos es conocido que sólo existe el transporte mecánico por carretera. El estudio de las intensidades medias diarias nos refleja con claridad una atenuación de la intensidad de circulación, a medida que nos alejamos de la

ciudad de Las Palmas, con una sólo zona de tráfico autónomo comprobado en la carretera del Sur y debido probablemente a los efectos del turismo por aquellos contornos.

El sistema de carreteras es radial; no existen autopistas, y el número de caminos vecinales es elevado en la zona Norte y escaso en la zona Sur, de acuerdo con las respectivas densidades demográficas.

La red es antigua en su trazado, y gran parte de la misma no dispone de firme asfáltico, aparte de que la difícil orografía de la isla, y lo costoso de las obras de fábrica, hacen de difícil tránsito las carreteras insulares, no pudiendo sobrepasarse velocidades de 50 a 60 kms./hora. A estas dificultades hay que unir lo estrecho de las vías que aumentan la peligrosidad del tráfico. La red arterial, prácticamente no existe, si exceptuamos la zona norte, donde por la distribución de la población en el territorio se ha desarrollado una cierta malla de caminos vecinales.

B. 3.—EXTRAPOLACION DE TENDENCIAS ACTUALES Y CONSECUENCIAS POSIBLES

La zona definida administrativamente como "AREA METROPOLITANA", abarca tres municipios de la isla (Las Palmas, Capital insular y provincial, Telde, 2.º municipio en importancia de la isla y de la provincia, y Santa Brígida, pequeña ciudad rural de la isla, convertida en zona residencial). Se trata de tres asentamientos de muy desiguales características, ya que tanto Telde como Santa Brígida fueron zonas agrícolas, frente a Las Palmas, centro administrativo, comercial e industrial de la provincia; únicamente y a partir de 1960, Telde, ha experimentado un cierto desarrollo industrial y comercial.

En el cuadro siguiente, podemos observar la tendencia de crecimiento absoluto de la población, tanto en el "área metropolitana", como en el resto de la isla.

TASAS DE CRECIMIENTO ANUAL ACUMULATIVOS DE LA POBLACION DEL AREA MEROPOLITANA Y DEL TERRITORIO INSULAR EN LOS PERIODOS INDICADOS

<i>Area Metropolitana</i>	1940-1950	1950-1960	1960-1968
LAS PALMAS	2,8 %	2,6 %	4,4 %
TELDE	0,6 %	3,5 %	3,5 %
SANTA BRIGIDA	1,1 %	0,07 %	3,6 %
CONJUNTO DEL AREA METROPOLITANA	2,4 %	2,6 %	4,3 %
RESTO DE LA ISLA (1) (1) 18 municipios	1,1 %	1,3 %	2,5 %

FUENTE: INE. Delegación de Las Palmas.

Vemos que las tasas más importantes corresponden al periodo 1960-1968, que es precisamente cuando se produce un proceso de crecimiento económico rápido (aunque enormemente desequilibrado) a consecuencia de la ligera expansión de las actividades industriales, y la gran expansión de los servicios. Si extrapolásemos mecánicamente esta tendencia hasta 1980 nos encontraríamos que la zona definida como AREA METROPOLITANA tendría unos efectivos de población de 479.309 habitantes, frente a 247.296 el resto de la isla, y si llevamos el horizonte hasta el año 2.000, esas cifras serían respectivamente de 914.130 habitantes, y 399.478. Es decir, en 1980, el "área metropolitana" tendría el 65,9 % del total de la población insular, y en el año 2.000 el 69,5 %. En 1968 ese porcentaje era de un 42,4 %.

Es evidente que el ciclo de expansión económica de la isla no se ha completado, puesto que las actividades industriales sólo han comenzado a perfilarse muy tímidamente, por lo que será previsible un aumento de la presión inmigratoria desde el interior de la isla, y desde otras islas de la región y de otras zonas externas. En buena medida, habrá contribuido a esta desigual distribución de la población, esta declaración de "área metropolitana" que no responde a la realidad de la estructura insular. En el transcurso de una década, esta pseudoárea metropolitana quedará totalmente estrangulada y tratará de extender su radio de acción hacia otras zonas limítrofes, como una consecuencia lógica de la expansión interna de las ciudades que la componen.

Salta a la vista, que todo el territorio insular es "área metropolitana", y que sólo una política de acondicionamiento de todo ese territorio, es la que puede adaptarse a la dimensión real de los problemas de la creciente urbanización de la isla.

B. 4.—LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA Y LA ORDENACION TERRITORIAL.

Resulta evidente, que una auténtica política de ordenación territorial, exige algo más que la concentración de ciertos municipios, o la ampliación de las facultades y competencias de algunas instituciones.

Si la concentración del poder, y de las decisiones en un sistema centralizado crea tensiones y situaciones desiguales en toda la geografía nacional, no es posible concebir la ordenación territorial sobre un esquema similar, como parece derivarse de la "teoría de las áreas metropolitanas", tal y como se pretende aplicar en el caso de Gran Canaria.

Es indudable, que todos los asentamientos humanos que existen en el territorio, tienen, o deben tener las mismas oportunidades de desarrollarse, de acuerdo con su capacidad interna, y con la ayuda que pueden recibir de la administración territorial. Para ello es fundamental contar con un Plan Insular, que contemple el fenómeno urbano dentro de un esquema más general, así como con órganos de gestión de la planificación, donde tengan representación todos los grupos afectados por el proceso de cambio social que todo fenómeno de urbanización implica. De lo contrario, todos los recursos sociales, por razones de muy dudosa defensa, irán a concentrarse en el "área metropolitana" administrativa, produciendo enorme distorsiones en el desarrollo general del territorio, y repitiendo, con toda seguridad, las lacras del centralismo, aunque sea a escala insular.

C. METODOLOGIA DE LA CIENCIA URBANA

C. 1. EL PROCESO DE INVESTIGACION

C. 1. 1. EL PROCESO DE INVESTIGACION EN LA ORDENACION

Es fundamental establecer cuál ha de ser el proceso de investigación en la ordenación.

Se trata de "ordenar la vida" en su máxima extensión: la vida no ya del hombre, sino de la Sociedad; la vida no ya de la ciudad, sino de todo el territorio que la sociedad ocupa.

Por ello, ante todo, se ha de establecer, cómo tiende a ser vida, cómo queremos que ésta llegue a plasmarse. Hay que partir de un planteamiento esencial del concepto que tenemos de la vida. Será un *planteamiento ideológico*.

A partir de aquí, hay que ver cómo se va a preparar, a adaptar la sociedad y su medio, para lograr de una manera óptima (en tiempo, espacio y medios) que la vida tienda a ser como queremos. Esta adaptación entra de lleno en el *planteamiento político*.

Una vez definido éste, se estará ya en condiciones de definir qué medios son los que hay que adoptar, sobre qué espacio, en qué tiempo. Es entonces cuando habrá que llegar al *planteamiento técnico*.

C. 1. 2.—LA EVOLUCION DE LA ORDENACION CRITICADA FRENTE A LOS PROCESOS DE INVESTIGACION

Es evidente que, hasta el presente no se ha seguido este proceso con verdadero rigor y responsabilidad.

Se han ido acometiendo, es innegable, los sucesivos planteamientos: ideológico, político, tecnológico, pero se ha hecho casi siempre en cada uno de estos campos de un modo desordenado y sobre todo sin el rigor y profundidad requeridos.

El planteamiento ideológico habrá existido inconscientemente más o menos explícito, pero pocas veces ha existido su formulación clara. Lo que es peor, cuando de verdad ha sido formulado, lo ha sido sin haber tenido su continuación en un planteamiento político, pasando directamente a la o las técnicas, originando así una utopía fuera de la realidad o, al menos, fuera de su viabilidad. Por lo tanto se parte a ciegas, y ello da lugar a que las soluciones sean dispersas, y sin coherencia ideológica. Aunque se den los planteamientos siguientes falta la base primera y más general.

El planteamiento político es, casi siempre y según hemos visto, el motor primero. Repetimos que se parte ya sin una ideología definida condicionando así la mezquindad de las soluciones. Pero, además, el planteamiento político no suele responder a un estudio completo de la realidad sino a impulsos subjetivos o coyunturales, que no son más que una parte de la realidad. Así, la mayoría de las soluciones no se adaptan a la realidad en tiempo, en espacio, o en medios.

El planteamiento técnico se da siempre como consecuencia de una motivación ideológica y política insuficientemente planteadas. Nace con este defecto y además se suele añadir un planteamiento técnico insuficiente bien en extensión, bien en calidad. Las soluciones, por tanto responden a enfoques parciales, más o menos superpuestos, de los problemas.

C. 1. 3.—EL CASO DEL CRECIMIENTO DE LAS GRANDES CIUDADES

Veamos, cómo se ha abordado un problema capital; cual es el del crecimiento de nuestras más grandes ciudades.

El planteamiento más general, de cómo quiere la sociedad que sea "su vida en su medio", no parece haberse formulado, bajo un enfoque teórico integral. ¿Cuál es el ideal de nuestra sociedad? El extender y repartir medios cuantiosos materiales o, ante todo, el hacer que el hombre y la sociedad lleguen a ser conscientes, plenamente conscientes, mediante su auténtica incorporación a la cultura.

Estos y otros problemas básicos son los que han de condicionar la solución de los problemas de ordenación. Si la solución es la de llegar a una sociedad de consumo antes que a una sociedad cultural, las implicaciones políticas y técnicas son bastantes divergentes.

En el caso de una sociedad de consumo los enfoques políticos pueden ser muy diversos. Si se trata de que el hombre, posea cuanto más medios materiales mejor, la inundación y proliferación de los bienes de consumo en la ciudad tendrá consecuencias inequívocas. Los problemas de tráfico y comunicaciones, tan importantes y objetivamente exagerados, son consecuencias de este planteamiento político.

Si se trata, en cambio, de que la sociedad tenga los medios necesarios materiales, la consecuencia será diferente. Así, en el mismo tema del tráfico y comunicaciones existirán las facilidades para el transporte pero no de un modo individual sino de un modo colectivo. Con ello, la influencia de este planteamiento político influirá en la ciudad de un modo diferente al anterior.

La manera de enfocar los problemas derivados del crecimiento de las ciudades es muy aleccionadora. Se considera, en general, y sin justificación, que el crecimiento de las grandes ciudades no es bueno ni para ellas ni para su sociedad. Sin embargo, es innegable, que salvo en los problemas de rango secundario, la ciudad cuanto mayor es, tiene un potencial de oportunidades (materiales, culturales, etc.) creciente, y ello, para todos y cada uno de los estratos sociales. El que, a pesar de ello, la ciudad no responda en su crecimiento a ese aumento de oportunidades, querrá decir simplemente que hay una crisis en la sociedad, en su medio o en ambos. Por tanto, no parece lógica la solución, quizás muy cómoda, de decidir sobre el tamaño de la sociedad y de su medio.

Es, sin duda, por ello, por lo que los intentos sucesivos de limitación del tamaño de las grandes ciudades han fracasado en todo el mundo.

A esta limitación, además, se llega en muchos sitios mediante la denominada descongestión que suele consistir en crear unos polos de atracción artificialmente impulsados, que hagan disminuir la tensión sobre la ciudad a descongestionar. Se demuestra que estas descongestiones, aunque tengan éxito en impulsar los polos de atracción, no suelen influir, de verdad, en frenar la tendencia hacia el crecimiento de la ciudad que se pretendía detener. Y es que se aplican decisiones políticas y técnicas sin una superior motivación ideológica. Los polos de atracción son impulsados por medios políticos y técnicos pero sin haber abordado el verdadero fondo de la cuestión. Por ejemplo, si de verdad quisiésemos descongestionar, habría que empezar haciéndolo en su máxima significación que sería descongestionar la sociedad en su administración, descentralizando poderes y decisiones que afecten fundamentalmente a regiones diferenciadas. Si se hiciese así, entonces sí que es de esperar que se pudiese llegar a una auténtica descentralización ya que ésta se llevaría a cabo de modo integral de la cabeza a los pies.

En el caso español, si se decidiese el dar una autonomía a las regiones es cuando se puede pensar con cordura que la descongestión de Madrid pueda llegar a ser realidad. Pero mientras que las funciones nacionales vitales sigan concentradas, la congestión será progresivamente creciente.

Y dentro de cada caso regional o comarcal, tenemos un planteamiento paralelo. Mientras la capital regional o la comarcal monopolicen todas las funciones vitales regionales o comarcales la congestión de esas capitales será ineluctable.

Se debe de proceder, ante todo ,a una ordenación de los significados de la vida en sus diferentes motivaciones y aspectos para ir, de mayor a menor, fijando nuestras posiciones teóricas respectivas, que luego plantearemos adaptándolas a la realidad dinámica que nos dará las premisas básicas de las soluciones.

C. 2.—CRITERIOS PARA LA ORDENACION DEL TERRITORIO

Este proceso operativo de la ordenación del territorio exige, ante todo, la formación de una conciencia responsable en la sociedad, para que ésta sea capaz de plantearse los problemas en su dimensión teórica. Exige, también, que exista una conciencia dinámica de la realidad, para que la sociedad sea capaz de hacer realizable la actitud teórica. Exige, finalmente, una capacidad técnica adecuada, que no esté sectorizada, sino que tenga siempre en cuenta el conjunto de la cuestión.

Es, sin duda, una labor difícil, lenta, sutil, pero que será la garantía del éxito de toda ordenación del territorio ya que no se puede imponer ninguna ordenación a una sociedad de espaldas a ella ó, al menos, sin que ésta participe realmente en su propia ordenación.

Si hemos logrado en cierta medida la creación de esa conciencia responsable, estaremos en condiciones de acometer la ordenación de la sociedad, de su territorio y vamos a reseñar aquí los criterios que deban de seguirse:

- 1º) Ante todo, se buscará un conocimiento dinámico de la realidad, decir de la sociedad, del territorio y de sus interrelaciones.
- 2º) Con esta base se estará en condiciones de establecer un planteamiento teórico fundamentado.
- 3º) Los problemas han de ser tratados en su mayor generalidad en tiempo, espacio y medios y han de ser generalizados, los problemas y actitudes, de un modo dinámico de forma que cada estamento asuma la responsabilidad que le corresponda en tiempo, espacio y medios.
Hay que afrontar la ordenación del territorio con la mayor generalidad posible, lo cual no debe confundirse con la mayor extensión posible. Habrá que ver cual es para la sociedad la mejor manera de organizarse. Si se pretende una repartición jerarquizada pero armónica de los medios de decisión, de poder, de recursos, etc., con vistas a su mejor utilización, habrá que ver qué se deduce de ello en la ordenación del territorio. En las escalas sucesivas = comarca, municipio y barrio se procederá, lógicamente, con los mismos principios, lo cual además hará más responsable la gestión en todas las escalas y no obstante seguirá garantizándose la coordinación y el equilibrio necesarios. Quedará, así, planteados los problemas en su verdadera dimensión y lugar.
- 4º) Para llegar a formular las soluciones de los problemas, tenemos que establecer los medios a disponer y los métodos a seguir en la solución de los mismos. Los medios a disponer estarán en función de los medios existentes y de los medios necesarios para atender a los problemas. La valoración de unos y otros puede ser variable, según la estrategia política que defina la sociedad. El estudio de estos medios y métodos nos servirá para plantear las soluciones.
- 5º) La ejecución de las soluciones dependerá de los medios y de los especialistas encargados de llevarla a efecto. La madurez de la sociedad repercutirá en el grado de preparación de los medios materiales y en la mayor o menor identificación de los intereses de la sociedad con la decisión de los encargados de solucionar los problemas de ordenación del territorio.
- 6º) En fin, conviene seguir comprobando si las soluciones responden bien, al ser llevadas a la práctica, a lo que se preveía de ellas.

Y, además, debemos de observar si la realidad cambiante es la prevista o si hay desfases entre esta previsión y la realidad con objeto de que no se produzca una inadecuación de aquellas soluciones con la realidad social. Hay que establecer este control de las soluciones y de la realidad cambiante y preparar, en cada momento ,las correcciones a introducir para ir adecuando las soluciones a la realidad del momento. La actuación, pues, a más de dinámica habrá de ser flexible.

C. 3.—LA PRACTICA DE LA ORDENACION

C. 3. 1. LA CIENCIA URBANA

Hemos establecido las normas generales que deben de presidir la ordenación del territorio, y solamente nos quedan por hacer unas recapitulaciones sobre la sistematización de los conocimientos referentes a la ciudad y a la ordenación del territorio.

Es evidente la autonomía y la especificidad de los conocimientos y métodos que son necesarios para poder estudiar la ciudad y el territorio, por lo cual destaca la necesidad de la formación de una ciencia urbana. Esta ciencia urbana, tendrá pues por objeto el estudio y solución de los problemas referentes a la sociedad urbana.

Las disciplinas que la sirven de base son unas de tipo general: filosofía, política, metodología, otras más específicamente relacionadas con la sociedad: Sociología, Psicología, Economía, Demografía, Estadística, Geografía Humana: otras relacionadas con el medio físico: Ecología, y específicamente Geografía Física, Topografía, Climatología, Geomorfología, otras de orden técnico como Arquitectura, Ingeniería, Salubridad, Jurisprudencia, Informática etc.

Ahora bien la relación interdisciplinaria no puede ser de acumulación por yuxtaposición de conocimientos o de disciplinas, sino que ha de ser de síntesis. La Ciencia Urbana ha de ser la síntesis de todos los conocimientos parcelarios.

C. 3. 2. LOS TECNICOS

Ningún técnico o especialista puede reclamar para sí, ni para su técnica o especialidad, el exclusivo conocimiento de la Ciencia Urbana, ya que, dado el ecumenismo que la caracteriza, no hay ciencia que la englobe.

Hasta ahora, quienes se han preocupado más directamente por la Ordenación Urbana (dentro de las limitaciones aquí destacadas), han sido, principalmente, los arquitectos especializados en Urbanismo, al estar más directamente relacionados con las soluciones materiales de las ordenaciones urbanas. Si bien la formación del arquitecto puede ser bastante amplia y general, se halla aún demasiado en contacto con la realidad inmediata y material así como con su solución directa, lo cual limita bastante el enfoque teórico y político. Los sociólogos están tomando, como es natural, un interés creciente por todo lo urbano, y su enfoque suele estar bien informado de los aspectos relacionados con la Sociedad, pero les falta un conocimiento más preciso de la ecología y de la técnica y tecnología y en muchos casos de un planteamiento filosófico y político suficiente.

En nuestro concepto, es tan capital la importancia que adquiere la Ciencia Urbana que ha de llegar a ser precisamente ésta la ciencia que logre la ordenación de la vida de la sociedad humana en todas sus proyecciones. Las actuales ordenaciones físicas o socio-económicas quedarán superadas y englobadas dentro de la ordenación urbana que surgirá de la Ciencia Urbana.

A consecuencia de esta trascendencia de la Ciencia Urbana, sus formulaciones ideológica y política han de ser realizadas por la misma Sociedad, mediante la toma de conciencia de sus propios problemas, y gracias a su participación democrática en todas las fases del proceso de la ordenación y en todas las escalas nacional, regional, comarcal, local o de barrio.

En cuanto a la elaboración técnica de la ciencia y de la ordenación urbanas, dada la amplitud de los conocimientos a manejar, se ha de llegar a la formación de equipos interdisciplinarios que actúen con perfecta coordinación y que estén atentos y sirvan siempre a las formulaciones y exigencias presentadas por la sociedad sensibilizada y responsable.

Hay tendencia a suponer que sería más expeditivo para la sociedad la creación de unos "técnicos en Ciencia Urbana" que pudiesen, por sí solos, captar la realidad, interpretar las necesidades urbanas y dictaminar sobre el futuro de la sociedad. Es obvio que, de las descripciones hechas anteriormente, dichos técnicos tendrían, para poder realizar con garantía tal trabajo, que ser formados en todas las disciplinas que integran el saber humano, es decir, habrían de estar informados de "todo" para poder decidir sobre "todo". La tendencia antes apuntada se da en todo los sistemas y resulta la más peligrosa para la sociedad por encarnar una tendencia del hombre hacia lo inalcanzable individualmente. Sin embargo, es un deber de todos, el convencernos de que este afán por superarse individualmente se logrará más que por cada uno, por la sociedad en su conjunto. Y en nuestro caso, la participación democrática de la sociedad en la Ciencia Urbana es el único camino para lograr la formación y el éxito de ella.

C. 3. 3. LOS INSTRUMENTOS TECNICOS Y LEGALES

Finalmente queremos abordar el tema de la materialización de los estudios de la ciencia urbana en unos instrumentos de actuación y de decisión con objeto de llegar a una ordenación de la sociedad urbana y de su territorio.

Los instrumentos al uso son de dos tipos principales: los planes de desarrollo y los proyectos de ordenación urbana. Los primeros se refieren fundamentalmente al desarrollo económico y los segundos se refieren esencialmente a la ordenación de las edificaciones y del tráfico. Los objetivos son pues muy limitados.

Los nuevos instrumentos mediante los cuales la ciencia urbana ha de concretar, en su aspecto técnico y legal, la ordenación urbana (de la sociedad y de su territorio) han de tener una generalidad totalizadora ya que se trata de ordenar la vida urbana en su totalidad y por lo tanto sus formulaciones serán sociológicas y territoriales, con una perfecta unidad.

Esto es al menos, a lo que debemos tender progresivamente, ya que no se escapa la dificultad de una ordenación integral.

INDICE

PROLOGO	Página N.º	5
PREAMBULO	"	7
A.—Acotaciones a la Ciencia Urbana	"	9
A. 1. —La inquietud sobre la Ciencia Urbana	"	9
A. 2. —El proceso de la urbanización	"	10
A. 3. —Soluciones que la Ciencia Urbana aporta a los problemas de la Urbanización	"	12
A. 4. —La ciudad como mercado de consumo del Urbanismo	"	14
A. 5. —La Ciencia de la Ciudad como síntesis de la Sociedad Urbana	"	15
B.—El Area Metropolitana de Las Palmas	"	16
B. 1. —El Area Metropolitana de Las Palmas y la Isla de Gran Canaria	"	16
B. 2. —Evolución de la distribución de la población sobre el territorio y de los medios de Comunicación	"	17
B. 3. —Extrapolación de tendencias actuales y consecuencias posibles	"	19
B. 4. —La estructura administrativa y la ordenación territorial	"	20
C.—Metodología de la Ciencia Urbana	"	21
C. 1. —El proceso de investigación	"	21
C. 1.1.—El proceso de investigación en la ordenación	"	21
C. 1.2.—La evolución de la ordenación criticada frente a los procesos de investigación	"	22
C. 1.3.—El caso del crecimiento de las grandes ciudades	"	23
C. 2. —Criterios para la ordenación del territorio	"	25
C. 3. —La Práctica de la Ordenación	"	27
C. 3.1.—La Ciencia Urbana	"	27
C. 3.2.—Los técnicos	"	28
C. 3.3.—Los instrumentos técnicos y legales	"	29

