

Historia de la forma urbana

desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial



Historia de la forma urbana

Editorial Gustavo Gili, SL

Via Laietana 47, 2º, 08003 Barcelona, España. Tel. (+34) 93 322 81 61
Valle de Bravo 21, 53050 Naucalpan, México. Tel. (+52) 55 55 60 60 11

Historia de la forma urbana

desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial

Título original:

History of Urban Form. Before the Industrial Revolutions (2nd ed.)
publicado originalmente por Longman Group UK Ltd. en 1979

Esta edición ha sido publicada con la autorización de
Addison Wesley Longman Ltd., Harlow

Versión castellana de Reinald Bernet, arqto.

Revisión bibliográfica de Xavier Güell Guix, arqto.

Diseño de la cubierta Toni Cabré/Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona

1ª edición, 14ª tirada, 2016

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

La Editorial no se pronuncia, ni expresa ni implícitamente, respecto a la exactitud de la información contenida en este libro, razón por la cual no puede asumir ningún tipo de responsabilidad en caso de error u omisión.

© A.E.J. Morris, 1979

y para la edición castellana:

© Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona, 1984

Printed in Spain

ISBN: 978-84-252-1181-2

Depósito legal: B. 1.647-2007

Impresión: Gráficas 92, sa, Rubí (Barcelona)

A MIS PADRES y a
PAT, SARAH, JOANNA y JONATHAN

Índice

Prefacio	8
Introducción	9
Agradecimientos	11
1. Las Primeras Ciudades	13
2. Ciudades-estado griegas	35
3. Roma y el Imperio	56
4. Ciudades medievales	98
5. El Renacimiento: Italia establece un modelo	174
6. Francia: siglos XVI al XVIII	214
7. Panorámica del desarrollo urbano en Europa	249
8. Gran Bretaña, del siglo XVI a mediados del siglo XIX	278
9. España y su Imperio: siglos XV al XVIII	330
10. El desarrollo urbano en los EE.UU. de América	386
Apéndices	
A. China	440
B. Japón	442
C. Mandalas hindúes	449
D. La teoría de Nueva Obsidiana, de Jane Jacobs	451
E. Planos comparativos de ciudades	454
Notas	455
Bibliografía selecta	465
Índice de nombres y de conceptos	468
Índice geográfico	473

Prefacio

Esta obra constituye la mejor historia general del planeamiento y desarrollo urbano en un sólo tomo publicada hasta el momento y creo que es poco probable que se escriba otra mejor. Apoyándose hábilmente en varios estudios monográficos de otros autores sobre países o periodos concretos, Morris ha añadido a éstos los resultados de sus propias investigaciones y observaciones, y ha conseguido lo que parecía imposible: lograr una obra completa y concisa al mismo tiempo.

Las citas cuidadosamente seleccionadas de diversas autoridades en la materia, que aparecen junto a un texto, de una claridad y sencillez admirables, proporcionan comentarios adicionales o contrarrestantes a los temas que el autor ha escogido tratar. Las numerosas ilustraciones –muchas de ellas dibujadas especialmente para esta obra– que facilitan la comprensión del texto resultan igualmente útiles para el lector.

Esta *Historia de la Forma Urbana* es el libro ideal para todos aquellos que busquen un tratamiento introductorio a la historia del planeamiento urbano y del crecimiento físico de las ciudades. Los estudiantes más avanzados pueden leerlo asimismo con provecho a causa de las nuevas interpretaciones que el autor establece sobre temas conocidos y de la perspicacia con que aborda los comentarios sobre las ciudades tratadas, adquirida en investigaciones de primera mano.

Un segundo tomo en preparación trazará el desarrollo urbanístico de las ciudades hasta nuestros días. No cabe duda de que constituirá un digno complemento a este espléndido estudio que tuvo el privilegio de presentar y recomendar al lector americano en cuanto vio la luz por primera vez. Esta edición ampliada de acuerdo con la segunda edición inglesa, resulta tanto más estimable cuanto que incorpora nuevos materiales y pasajes adicionales de análisis e interpretación.

Profesor J.W. Reps
Departamento de Desarrollo y Planeamiento Urbano
Escuela de Arquitectura, Arte y Urbanismo de la Universidad de Cornell

Introducción

La historia urbana se ha convertido en un tema de importancia creciente a partir de la última década. Ello se debe en parte a que, a lo largo y ancho del mundo urbanizado la gente corriente de toda condición social va tomando conciencia del papel primordial que puede desempeñar en los procesos de planeamiento, para los cuales la valoración crítica del pasado es un punto de partida esencial; en parte también a que existe un amplio y creciente interés por los asuntos de la historia local, los cuales necesariamente deben enmarcarse en un trasfondo general. Por consiguiente, esta *Historia de la Forma Urbana* ha sido escrita para estudiantes de las Escuelas de Arquitectura aparte de aquellos interesados en el estudio del tema con el fin de alcanzar una cualificación profesional.

Por esta razón, si bien mi preocupación primera como arquitecto y urbanista ha sido llevar a cabo una descripción pormenorizada de los ejemplos de morfología urbana de mayor significación internacional, he puesto de relieve del modo más simple que me ha sido posible aquellos hechos y circunstancias (en particular las "políticas de planeamiento") que han tenido mayores efectos en la determinación de la forma física de pueblos y ciudades y que deben quedar claras si partimos de la base de que la historia urbana no tiene por qué ser solamente un lujo académico.

Me he mantenido y reafirmado, por tanto, en mi intención primera de concentrarme en los resultados de los procesos de planeamiento urbano, sobre todo mediante la inclusión de una veintena de planos de ciudades del siglo XIX. Estos planos no sólo ofrecen una gran riqueza de detalles coetáneos sino que constituyen además hermosas obras de delineación por derecho propio. Asimismo es muy notable el número de fotografías y de vistas históricas de ciudades.

La presente obra empezó a cobrar forma en mi mente cuando impartía las primeras clases sobre la materia, al reparar en que las historias urbanas existentes adolecían de ciertas carencias en algunos aspectos clave; en particular olvidaban relacionar los ejemplos del diseño de detalle o determinadas partes de las ciudades a sus respectivos contextos urbanos contemporáneos. Paulatinamente la idea fue evolucionando hacia una historia general completa que debería incluir tantos planos como fuera posible, al tiempo que tenía en cuenta la disponibilidad de información y, en cierta medida, mis preferencias personales. El título de la obra refleja lógicamente el hecho de que la gran mayoría de lugares urbanos considerados nunca fueron "proyectados" y que escribir acerca

*Si podéis hacer frente a la perspectiva de renunciar a los juegos públicos
Comprad una casa de propiedad en el campo. Lo que os cueste
No ascenderá a más de lo que pagáis aquí de renta anual
Por una miserable buhardilla mal iluminada. Un jardín añadido a la propia casa
Y un pozo con una alberca poco profunda*

Que os evitará extraer y acarrear agua cuando vuestras plantas necesiten ser regadas...

El insomnio causa más víctimas entre los romanos enfermos

Que cualquier otro factor (las dolencias más comunes son, por supuesto, la acedia y las úlceras, contraindicadas por los excesos en el comer).

¿Cuántos de entre vosotros, os pregunto, podéis conciliar el sueño en vuestros alojamientos?

Dormir toda la noche de un tirón —y esto es lo esencial del problema—

Es privilegio de los ricos. El ruido ensordecedor de los carros atravesando

Esas estrechas y serpenteantes calles, las blasfemias de los carreteros

Atrapados en un atasco del tráfico; esto sólo bastaría para sobresaltar al

más amodorrado de los manatíes del Emperador

Desvelándolo para siempre.

Juvenal, Sátiras

La ciudad ¿es un triunfo natural del instinto gregario sobre la humanidad y, por tanto, una necesidad transitoria, residuo de la infancia de la raza, que desaparecerá cuando se desarrolle la humanidad?

¿O acaso la ciudad es sólo una forma persistente de enfermedad social que se manifiesta en el destino que han tenido todas las ciudades? La civilización siempre pareció necesitar una ciudad. La ciudad expresaba, contenía y trataba de conservar lo que la flor de la civilización que la construyó más quería, si bien estaba siempre infestada por los peores elementos de la sociedad, del mismo

modo que un muelle está infestado por las ratas. Así, se puede afirmar que la ciudad ha servido a la civilización. Pero las civilizaciones que construyeron la ciudad murieron invariablemente con ella. ¿Murieron esas mismas civilizaciones a causa de ella?

La aceleración precedió inevitablemente esa decadencia.

Esa forma de aceleración se presenta en general antes del ocaso y aún cuando no sea tal vez la causa de la muerte, es un síntoma peligroso. Una temperatura de 41 grados en las venas y arterias de cualquier ser humano se consideraría una aceleración peligrosa para la vida...

Creo que la ciudad, tal como la conocemos actualmente, está condenada a morir.

Estamos presenciando la aceleración que precede a la disolución.

Frank Lloyd Wright, *The Future of Architecture*

¿Cuál será la futura fase de desarrollo urbano de la gran ciudad?...

Con respecto a esta cuestión la discrepancia es clara y definida, especialmente en los Estados Unidos, donde la mecanización se halla en un estadio mucho más avanzado que en Europa. Según unos, la metrópoli no tiene ya salvación y debe ser disgregada; según otros, en lugar de ser destruida, la ciudad debe ser transformada con arreglo a la estructura y al espíritu de nuestro tiempo...

(Este punto de vista) responde asimismo a la convicción de que el hombre no puede separarse de la naturaleza y, por consiguiente, que la ciudad no puede continuar existiendo en su forma presente. Pero advierte al mismo tiempo que la ciudad es algo más que un fenómeno contemporáneo y pasajero. La ciudad es el resultado de muchas culturas diferentes en multitud de períodos distintos. Así pues, la cuestión de su vida o de su muerte no puede resolverse simplemente sobre la base de la experiencia o de las condiciones actuales. La ciudad no puede ser condenada a la extinción simplemente porque se haya hecho mal uso de ella desde el advenimiento de la industrialización o porque su estructura global haya sido incapaz de asimilar la invasión de una innovación técnica, el automóvil. La pregunta debe ser considerada desde un punto de vista más amplio y deben abrirse otros interrogantes: ¿Están las ciudades relacionadas con cualquier género de sociedad y civilización? ¿O son un fenómeno eterno basado en las relaciones mutuas entre los hombres a pesar de la interferencia de la mecanización? Por mi parte, estoy convencido de que la ciudad como institución es innata de cada cultura y de cada época.

Sigfried Giedion, *Space, Time and Architecture*

de la historia del "planeamiento" urbano o del "urbanismo" hubiera sido inexacto, si no erróneo.

Este tomo trata exclusivamente de ese período de la historia urbana que puede considerarse como esencialmente histórico: desde los orígenes del asentamiento urbano hasta el advenimiento de las Revoluciones Industriales en Europa (teniendo en cuenta que éstas se produjeron en fechas diversas) y hasta la fecha análogamente adecuada de la Guerra Civil de 1861, en el caso de los EE.UU. de América. Se ha seguido la sucesión tradicional de períodos históricos: los orígenes del asentamiento urbano; las ciudades-estado griegas; Roma y el Imperio; la época medieval; el Renacimiento y períodos subsiguientes en Italia, Francia, Europa en general, Gran Bretaña y España y su Imperio; y, por último, un capítulo que versa sobre la historia temprana del desarrollo urbano en los EE.UU. de América. Sobre Japón y otras diversas partes del mundo se da cuenta de modo más resumido en los apéndices.

Un segundo tomo, actualmente en preparación, abordará la historia urbana internacional hasta el presente. El período contemporáneo puede considerarse que se inicia con la producción en serie, la industria sistematizada en fábricas, con la forma urbana subsiguiente determinada en general por las revoluciones que han supuesto los movimientos de masas y el transporte privado. Recientemente este período ha visto también la aparición del "planeamiento urbano y regional" sobre una base codificada y profesionalizada.

Se ha tenido una preocupación primordial por llamar la atención del lector sobre obras especializadas con la esperanza de que este libro estimulará su interés por ampliar y profundizar en el tema. Se ha recurrido a una compaginación a dos columnas con un texto principal y otro secundario que permitía incluir extensas citas de fuentes históricas relacionadas con la cuestión, así como de historias urbanas generales o especializadas. Los fragmentos que acompañan a esta introducción ilustran este uso a modo de artículos sueltos complementarios del texto ofreciendo una variedad de opiniones independientes sobre cada tema.

Esta *Historia de la Forma Urbana* fue escrita inicialmente en una aldea de Hampshire y es desde esa misma base rural desde donde continuo observando el panorama urbanístico internacional.

A.E.J. Morris
Lower Froyle
Hampshire, Inglaterra
Mayo de 1979

Agradecimientos

Esta obra no hubiera sido posible sin la ayuda de muchas personas. Debo pedir desde aquí mis más sinceras excusas al tiempo que les expreso mi más efusivo agradecimiento, a todos aquellos cuyos nombres no figuran en la lista necesariamente breve que se da a continuación.

Entre los colegas de profesión con quienes he contraído una deuda especial figuran Shean McConnell, Director del Departamento de Urbanismo del Politécnico de South Bank, Londres; Peter Inch, compañero historiador del urbanismo, quien sometió el texto a las firmes críticas que frecuentemente requería y que eliminó las inconsecuencias del borrador original; y la Junta de Gobierno del Politécnico de South Bank por su generosa subvención a las investigaciones que facilitaron la conclusión de la primera edición.

De entre numerosos amigos americanos, con los que trabé conocimiento profesional y personal, a raíz del primer libro, debo dar las gracias al Profesor John W. Reys, de Cornell, por su hospitalidad y sus consejos y por introducirme en el fascinante mundo de los planos antiguos; a Edmund Bacon, "de Filadelfia" como es correcto llamarlo, y a los profesores Bill Hendon y Jim Richardson de la Universidad de Akron.

Los bibliotecarios del Royal Institute of British Architects, de la Architectural Association, del Politécnico de South Bank (Wandsworth Road) y de la Gordon Square Library del University College de Londres, figuran entre los que se han hecho merecedores de un agradecimiento especial por su paciencia en el uso que hice de las facilidades que me ofrecieron.

Una historia general, de gran alcance, sobre un tema complejo debe aprovecharse necesariamente de las obras monográficas de otros autores. Esta historia urbana no constituye una excepción y debo expresar aquí mi reconocimiento especial a las siguientes obras: R.E. Wycherley, *How the Greeks Built Cities*; Jerome Carcopino, *Daily Life in Ancient Rome*; John Summerson, *Georgian London*; Edmund Bacon, *Design of Cities* y J.W. Reys, *The Making of Urban America*. Cada uno de estos libros ha sido de incalculable valor en la preparación de las bases de los diferentes capítulos; verdaderamente, sin la disponibilidad de la magistral obra de Reys no hubiera sido posible la elaboración del capítulo 10 en su actual configuración. La suya es la obra monográfica sobre historia urbana que más me hubiera gustado escribir.

Otras obras han servido de fuentes de referencia a determinadas

partes o capítulos y como a tales se las reconoce en la selección bibliográfica que figura al final del texto principal. Entre otras historias generales sobre el tema que me ha sido de inestimable ayuda debo citar: Paul Zucker, *Town and Square*; Lewis Mumford, *The City in History* –libro en general admirable y que carece tan sólo de las ilustraciones imprescindibles para hacer innecesaria la presente obra– y Patrick Abercrombie, *Town and Country Planning*, un minúsculo libro peso pesado con una excelente recopilación cronológica basada en la prolífica producción de artículos de su autor que, si hubieran sido deliberadamente estructurados en forma de libro, habrían hecho igualmente superfluo cualquier esfuerzo posterior.

Los siguientes planos originales, publicados de nuevo por Whitehall Press Limited, se han reproducido total o parcialmente en esta obra: Durham y Newcastle-upon-Tyne; procedencia: The British Atlas.

Amberes, Amsterdam, Lisboa, Madrid, Roma ("Moderna" de 1830), San Petersburgo (Leningrado), Estocolmo, Toulon y Viena; procedencia: The Society for the Diffusion of Useful Knowledge Atlas.

Brighton, Bristol, Plymouth, York, Edimburgo, Bruselas y Nueva York; procedencia: The Tallis Illustrated Atlas.

Oxford y Cambridge; procedencia: The Weekly Dispatch Atlas.

Debemos hacer mención de las siguientes sociedades, entidades o instituciones por su permiso para la reproducción de ilustraciones: Aerofilms (figuras 1.11, 4.9, 4.46, 4.53, 5.19, 6.19, 8.21, 8.26 y 8.29); Athlone Press, editores de *A History of Architecture on the Comparative Method*, de Banister Fletcher (figura 3.11); Karl Baedeker, editores de *Russia*, edición de 1914 (figuras 7.25 y 7.33); British Library (figuras 4.52 y 4.54); Cambridge University Collection, derechos de reproducción reservados (figura 4.19); Ministerio Checo de Edificios Históricos (figuras 4.72 a 4.83); Biblioteca Pública de Denver, Departamento de Historia Occidental, fotografía de W.H. Jackson (figura 10.58); Institut Géographique, París (figuras 4.39 y 6.29); Biblioteca Municipal de Kingston-upon-Hull (figura 4.48); Cartografía Aérea de la KLM (figura 5.8); Museo de la Ciudad de Nueva York (figuras 10.29 y 10.31); National Library of Wales (figura 4.59); Office du Tourisme du Havre et de la Région (figura 6.32); State Historical Society of Colorado Library, fotografía de William G. Chamberlain, Denver (figura 10.59); Oficina Nacional Suiza de Turismo/Ferrocarriles Federales Suizos (figuras 4.65 y 4.67); Topham/*Geographical Magazine* (figura 4.49).

El plano del puerto de Boston (figura 10.14) está tomada de una reproducción publicada por Historic Urban Plans, Box 276, Ithaca, Nueva York. Un buen número de planos y mapas han sido dibujados por el propio autor especialmente para esta obra, bien en forma extractada o simplificada a partir de originales que no podían ser reducidos a dimensiones necesariamente pequeñas.

La mayor parte del material que ilustra esta nueva segunda edición está compuesto por una veintena de planos de ciudades de comienzos del siglo pasado publicados originalmente en cuatro atlas relacionados al margen. Estos planos y otros que contienen dichos atlas están siendo reproducidos y publicados de nuevo por Whitehall Press Limited, 230 Vauxhall Bridge Road, Londres SW1 1AU.

Debo asimismo expresar mi gratitud a John Brooks y Julia Burden de mi editorial, George Godwin Limited, por el trato amable que han dispensado a un autor en ocasiones inevitablemente distraído, y a George Mockridge y al finado Robert McKown que me estimularon en todo momento y son en gran parte responsables de que el libro original saliera adelante. Agradezco también a Warren Sullivan de Halsted Press, Nueva York, por la promoción del libro llevada a cabo en América del Norte. Finalmente, y en último lugar aunque no en el menos importante, mi agradecimiento a mi esposa Pat (licenciada en historia por el University College de Londres) que ha soportado ya la preparación de dos ediciones, leyendo la mayor parte del texto un par de veces por lo menos y que –últimamente junto con Sarah, Joanna y Jonathan– ha compartido conmigo la fascinación de visitar lugares a la vez viejos y nuevos.

1. Las Primeras Ciudades

En la evolución histórica de las primeras civilizaciones urbanas y de sus ciudades es posible distinguir tres fases principales. Cada una de éstas comportó "...en el ámbito económico, innovaciones radicales y realmente revolucionarias en los métodos por los cuales las sociedades más progresistas aseguran su subsistencia, y cada una de dichas fases dio lugar a tales aumentos de población que, de disponer de estadísticas fiables, a cada una le correspondería un notable salto en la curva demográfica".¹

La primera de estas fases cubre todo el Paleolítico, desde sus orígenes, hace medio millón de años, hasta 10.000 a.C., seguido por el Mesolítico y el Neolítico. Estos, a su vez, conducen a la cuarta fase, la Edad de Bronce, que se inicia entre 3500 y 3000 a.C. y dura unos 2.000 años. Durante este último período se establecieron firmemente las primeras civilizaciones urbanas.

En su excelente libro *The First Civilisations: The Archaeology of their Origins*, Glyn Daniel afirma que "ahora creemos que por la arqueología conocemos el lugar y el momento en que surgieron las primeras civilizaciones: en el sur de Mesopotamia, en Egipto, en el Valle del Indo, en el Río Amarillo en China, en el Valle de Méjico, en las junglas de Guatemala y Honduras y en las costas y altiplanos del Perú. No las denominaremos civilizaciones primarias pues esto nos obligaría a referirnos a Creta, Micenas, los hititas y Grecia y Roma como civilizaciones secundarias, y el término secundario parece tener una connotación peyorativa. Preferimos hablar de las primeras civilizaciones, las más tempranas, y de civilizaciones posteriores". La figura 1.3 muestra la ubicación geográfica de estas siete civilizaciones urbanas primigenias y las relaciona con las regiones agrícolas más tempranas, conocidas o supuestas.²

Como muestra el cuadro cronológico adjunto, las siete civilizaciones surgieron en momentos marcadamente distintos. Las tres primeras, en el supuesto orden de aparición –Mesopotamia, Egipto e India– son las denominadas culturas "muertas", a partir de las cuales se desarrolló la civilización occidental. Aunque sus orígenes son mucho más recientes que el de la civilización china, que sigue a las anteriores en antigüedad, las tres culturas americanas –mejicana, centroamericana y peruana– son asimismo civilizaciones muertas: brutalmente destruidas, en sus respectivos estadios de desarrollo o declive, por los conquistadores españoles en los quince años que van de 1519 a 1533. Allí, en pleno siglo XVI, "Europa

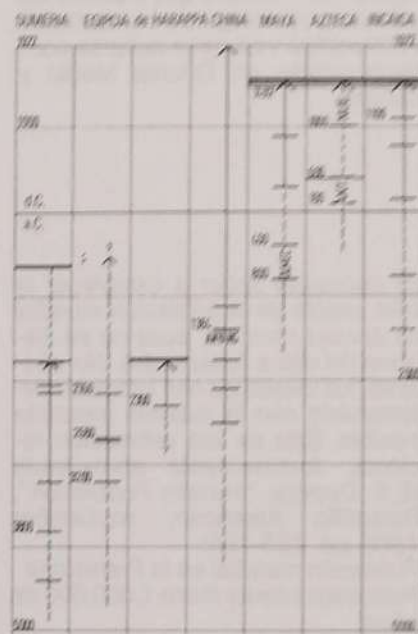


Figura 1.1. Cuadro que muestra los periodos cronológicos comparados de las siete primeras civilizaciones.