

LA CIUDAD ¿ ESPEJO DE LA GLOBALIZACION?

Dr. Joaquín Bosque Maurel
Universidad Complutense de Madrid
España

La Tierra como Naturaleza es en esencia diferencia, heterogeneidad. La extremada diversidad del Paisaje Natural – llanuras frente a montañas, jungla/taiga y desiertos polares, Sahara contra Mediterráneo - es su principal expresión. La Humanidad, el Hombre, por el contrario, desde su origen único, como Homo sapiens, tiende a la uniformidad, a la homogeneidad, aunque su capacidad creativa no lo sea tanto y no falte, sino todo lo contrario, la diversidad. Por ello, mientras la Naturaleza pudo imponer su presencia y determinar la existencia del hombre sobre la tierra, la obra humana estuvo llena de contrastes y sus frutos fueron tan distintos y variables como la Naturaleza misma: recuérdense los géneros de vida de Vidal de la Blache (1922). Aunque, desde el primer momento, el Hombre pretendió imponerse sobre la Naturaleza y transformar el escenario terrestre según sus necesidades. El nacimiento/aparición de la ciudad, la primera revolución urbana según V. Gordon Childe (1965), constituyó una primera gran victoria del Hombre. E implicó una creación humana que, aun reconociendo el peso del medio físico y su diversidad, significaba tanto el inicio del dominio de la Humanidad sobre la Tierra como un comienzo de ordenación del espacio y una tendencia hacia una Naturaleza humanizada y, por tanto, hecha a imagen y semejanza de los seres humanos y, en consecuencia, con una cierta homogeneización y uniformidad.

El fenómeno urbano nació en torno a los 5.000/3.000 años antes de Jesucristo y en diferentes partes de la Tierra - el Creciente Fértil mesopotámico-nilótico, el Valle del Indo, el Noroeste de China -, en no idénticos aunque tampoco muy distintos medios naturales y en sociedades tampoco iguales pero próximas tecnológicamente. Pero fue el resultado de una revolucionaria invención instrumental y de una profunda transformación política y social: el paso de un nomadismo recolector y autosuficiente, propio de una población escasa y dependiente, en especial, del uso y la conservación del fuego, a una vida sedentaria, ligada al aprovechamiento y la domesticación de la fauna y la flora naturales. Ello fue el origen, sobre todo, de una tímida pero creciente especialización de la actividad humana, una importante creación de excedentes productivos y un diversificado intercambio mercantil entre los diferentes grupos humanos poseedores más o menos de una cierta capacidad de invención de artefactos y del uso conjunto y solidario de tales instrumentos. Nació así una nueva sociedad y una nueva relación hombre-medio que, en definitiva, provocó algunas concretas aglomeraciones humanas con funciones en esencia no agrarias y formalmente muy diferentes, aunque siempre hechas desde fuera y para fuera: la ciudad preindustrial definida y analizada por Sjoberg (1960). Así se produjo una primera y todavía no muy significativa homogeneización, muy espaciada y distante en sus formas, del paisaje humanizado. Esta ciudad preindustrial, similar por su origen y sus funciones, se manifestó formalmente de acuerdo con un dualismo no exento de cierta uniformidad. Por una parte, la ciudad espontánea e inorgánica

muy dependiente del medio y ligada a las necesidades más inmediatas de la mínima unidad poblacional. Por otra, la ciudad planeada y ordenada, fruto de la racionalidad y dirigida a atender unos determinados objetivos predeterminados. Una dualidad que, con todos los cambios lógicos en el tiempo y en el espacio, ha constituido una constante en la vida del hombre y ha llegado hasta nuestros días. Una constante que, si bien pudo surgir alternativamente y en oposición en el mismo tiempo y en espacios próximos, también se produjo a menudo en una misma aglomeración pero en momentos cronológicamente diferentes (Claval, 1981).

Sin duda que, entre ambos modelos, el segundo implicaba - implica - una mayor uniformidad y, en consecuencia, constituyó - y constituye - una fuerza globalizadora y globalizante. Y, aunque con menos claridad, también el primero significó una cierta uniformidad no tanto formal como estructural. En esta línea, los grandes Imperios del pasado - Roma, el Islam, España - crearon y, hasta cierto punto, impusieron o, al menos, difundieron un determinado modo de hacer ciudad, la civitas (urbe-campamento) romana, con un claro precedente helenístico (García Bellido, 1966 y Grimal, 1970), la ciudad islámica, cuyas características formales no siempre han sido bien definidas (De Planhol, 1968), o la cuadrícula urbana hispanoamericana (Terán, 1989). En ellas, a su trazado geométrico, loxodrómico, perfectamente definido respecto al exterior, al menos en el primero y último ejemplos, no en el segundo caso, esencialmente inorgánico y menos uniformizador, se añadía siempre una ordenación funcional del espacio, que significaba, en principio, una relativa y mínima diferenciación entre la ocupación residencial y el uso productivo del suelo, y en el caso musulmán, además del contraste entre lo "doméstico y lo civil", lo que a menudo se ha considerado como una atmósfera específica, propia de una "ciudad privada y religiosa" (Chueca Goitia, 1968). Una realidad urbana racionalizada que todavía tiene una considerable importancia tanto espacial como social. Y que, además, alternaba - y alterna -, en todos los casos, con el otro modelo de ciudad espontánea e inorgánica, dominante en la musulmana y siempre presente en el conjunto del habitat urbano.

En el mundo actual, globalizado y globalizante, la revolución industrial de finales del siglo XVIII y primeras décadas del XIX, acentuó la contraposición formal y, más aún, social entre ambos modelos, el biológico y el racional. Aunque, en último término, la tendencia uniformadora, globalizante, predominó, ya que los frutos del liberalismo económico radical, de la imposición de las fuerzas del mercado, fueron a menudo tan negativas para el orden social y para el medio ambiente, y en definitiva para el Hombre, especialmente en el mundo urbano, que fue imprescindible la introducción de ciertas normas y de muchas limitaciones a la espontaneidad y al individualismo, incluso en el capitalismo más salvaje, manchesteriano denunciado por Engels (1845).

Sólo así puede explicarse el conjunto de planteamientos primero intelectuales y luego sociales y políticos que, desde finales del siglo último y a todo lo largo del actual, fueron surgiendo tanto a nivel arquitectónico como urbanístico y que pretendieron - aún pretenden - imponer un orden incluso legal, a menudo mínimo y muchas veces incumplido, en la evolución y el desarrollo de la ciudad, actualmente principal y casi único protagonista de la ocupación y el uso del

espacio terrestre (Hall, 1996). En último término, la población urbana, considerando como tal a los núcleos habitados con más de 20.000 almas, significa a finales del segundo milenio casi la mitad de los habitantes de la Tierra y las llamadas "megaciudades", urbes superiores a los diez millones de habitantes, superan la veintena y se han duplicado en número en los últimos cincuenta años (Bosque Maurel, 1992).

Aparte, en la ciudad se concentran todos los elementos intelectuales e instrumentales que caracterizan hoy la vida económica y social y también aquellos grupos sociales y políticos que, primero, han creado esos elementos y después los producen y los dominan, controlando y gobernando, aunque sea subrepticamente, el mundo en que vivimos, al menos en sus aspectos económico. Es claro que ello no significa una organización y un funcionamiento absolutamente eficaz y, sobre todo, justo para todos los países ni para todas las clases sociales (Milton Santos, 1996).

En esas mismas ciudades, las bolsas de pobreza y miseria, la discriminación social, la extensión de la delincuencia, organizada o no, la incomunicación y la insolidaridad, que se iniciaron con la ciudad, no han desaparecido sino que, al contrario, se han incrementado a despecho del generalizado crecimiento económico y del extraordinario progreso alcanzado por la tecnología (Castells, 1989). Y aunque, asimismo, en el conjunto del mundo más o menos dominado desde esas megaciudades, y en el que sin duda el crecimiento tecnológico-económico y el desarrollo social se ha incrementado considerablemente, la distancia socioeconómica entre los diferentes continentes y países, y en concreto entre el Norte y el Sur de la Tierra, no ha dejado de incrementarse y de crear tensiones y problemas cada vez mayores. Tensiones y problemas que, sobre todo, se perciben en ese mundo urbano que, en definitiva, dirige el desarrollo - sin duda desigual - del mundo en que vivimos. Y desde el cual se controlan y se manipulan los efectos de la mundialización / globalización dominante y creciente, y, por ende, con capacidad de hacerse "perversa", como ha señalado Milton Santos(1996).

Una de las características dominantes en esta globalización es su creciente "anglicanización", algunos dirían "americanización", de acuerdo con el peculiar empleo de este vocablo que se ha difundido desde los Estados Unidos. Y que es especialmente visible en el desarrollo y el funcionamiento de la sociedad urbana, sobre todo en América del Norte, pero también en todo el continente iberoamericano y en Europa, e, incluso, aunque de forma diferente, en el resto del mundo (Bosque Maurel, 1998).

Un elemento esencial fue - y es -, en el fenómeno globalizador, el desarrollo explosivo y arrollador del automóvil - "car" en inglés y "carro" en toda Iberoamérica - en los Estados Unidos, después en toda América y finalmente en todo el mundo, dentro de una modalidad que pudiéramos denominar "norteamericana". Con sus consecuencias inmediatas, la constitución de un modelo "nuevo" de ciudad, aparecido a comienzos de siglo en los Estados Unidos y extendido después, pero enseguida, a todo Occidente, aunque con indudables variantes (Lilley, 1965 y Handlin y Burchard, 1966).

La nueva urbe se caracteriza, en primer lugar, por su extraordinario crecimiento en población, pero sobre todo espacial, en "mancha de aceite" y a gran distancia, desde sus núcleos iniciales y casi siempre centrales en los que no faltan los

recuerdos, casi arqueológicos, de una primitiva ciudad, de tradición europea, a menudo británica, pero también española, según los casos. Unos cambios fruto de las crecientes facilidades derivadas del transporte intraurbano e interurbano; primero, individual y singularizado, gracias al motor de explosión en sus diversas modalidades y, en definitiva, del automóvil, pero también de la electricidad, que ha revolucionado el transporte colectivo (subway, metropolitano), y, finalmente, mediante la aparición y consolidación de las comunicaciones a larga distancia (massmedia), desde el telégrafo y el teléfono a la radio, la televisión y, por último, la informática. Un complejo revolucionario (técnico, científico e informacional) que ha sido fundamental en la expansión y el predominio urbanos pero no menos en la creciente mundialización / globalización de la Humanidad (Milton Santos, 1994). Se ha desarrollado así una nueva red ciudadana, a través de la formación de "aglomeraciones urbanas y áreas metropolitanas", fruto a veces del crecimiento espacial e individual de las unidades urbanas pero también de la fusión lateral de varias ciudades, tanto manteniendo una cierta jerarquía cuantitativa y/o cualitativa entre las varias "aglomeraciones urbanas", como incorporando en una misma gran "conurbación", ciudades muy diferentes en volumen y en evolución (Gottmann, 1961). Áreas metropolitanas y conurbaciones que tienen como fundamento principal una densa y, en principio, eficaz red de líneas de comunicación que enlazan sus diferentes componentes, y que, en cada una de sus urbes primarias, oponen, por una parte, el "habitat" suburbano, unifamiliar y ajardinado de los "suburns" periféricos, y, por otra, los barrios de edificación masiva y compacta, exenta o no, pero siempre en altura, de los "rascacielos" de los "distritos centrales de negocios"(CBD). Este contraste entre un cinturón residencial exterior y un núcleo central de actividad, ambos especialmente dinámicos, implican, en muchos casos, una zona de transición próxima al CBD, más o menos discontinua, muy deteriorada física y socialmente (ghettos) y que, a veces, en una postrera etapa, puede ser sometida a una profunda remodelación / rehabilitación, claramente globalizante, y que ni siquiera la intervención de la UNESCO a través de las declaraciones de sujetos del "Patrimonio Cultural de la Humanidad" ha podido evitar (Troitiño, 1992).

"Autovías", "Suburn"y "CBD" son rasgos básicos, aunque no exclusivos, de la identidad de la ciudad americana, que, sobre todo, después de la II Guerra Mundial, se ha difundido por todo el mundo, aunque con sensibles variables. En este modelo no faltan los matices, que podrían sintetizarse en uno, inicial, "concéntrico", estudiado por Burges (1920) y difundido por Park (1935 y 1960). Y que, sometido a fuertes críticas derivadas de un mejor conocimiento de la ciudad estadounidense, condujo al establecimiento, entre los geógrafos y ecólogos anglosajones, de diversas variantes: la ciudad "sectorial" (Hoyt, 1939) y la "multinuclear" (Harris-Ullmann, 1945), por ejemplo. La imagen actualizada sobre todo de las "megaciudades" tanto europeas como asiáticas y africanas responde a uno de esos modelos o a alguna de sus posibles variables. Y no sólo en las grandes metrópolis sino también en los ensanches y remodelaciones de muchas urbes de tipo medio y pequeño., La vida, y las diversas actividades, de los habitantes de estos conjuntos urbanos se adapta - aunque también forma parte de su origen - a esta nueva estructura urbana. Frente a lo característico en la ciudad

anterior, en especial la preindustrial, en la que sus habitantes y sus funciones aparecían profundamente imbricados espacial y temporalmente, en el modelo americano domina una estricta distinción entre la presencia residencial, esencialmente periférica, y las actividades, muy terciarizadas, acumuladas en el centro - o los posibles varios centros en su caso - urbano, en el "CBD".

Y, por consiguiente, provocando una extraordinaria movilidad de la población, originada y facilitada por un callejero adaptado a esa movilidad y una red de transportes y comunicaciones tanto individuales como colectivas que la permiten. Una movilidad que implica, con sus cambios a lo largo del día, alternativas de ocupación de la ciudad muy estrictas y diferentes. Las áreas funcionales productivas, en especial el "CBD", ofrecen una elevada densidad sobre todo diurna y un mínimo nocturno que se extiende al "week end", todo ello en función de los horarios de trabajo. Por el contrario, los distritos residenciales, casi vacíos durante el día, alcanzan su máxima ocupación al atardecer y durante la noche, además del fin de semana. Únicamente las áreas urbanas funcionales dedicadas al ocio y al recreo en todas sus formas, por lo general centrales, constituyen una excepción respecto a las funcionales productivas ya que presentan una mayor ocupación nocturna y de fin de semana.

Y tampoco faltan importantes transformaciones en la espacialización de la misma vida económica y de su funcionamiento. Por una parte, cabe resaltar la pérdida de vigor e importancia en la ciudad de las actividades industriales y su tendencia, si se mantienen, a la concentración fuera de las áreas centrales y en determinados puntos de la periferia, siempre distintos a las áreas residenciales, y que han finalizado en "polígonos" y "parques" industriales más o menos exclusivos y especializados. Pero, quizás, el principal cambio haya tenido lugar en relación a los servicios de mayor impacto colectivo, como el abastecimiento y la atención de los urbanitas y, en concreto, de los servicios mercantiles. Un hecho esencial ha sido la pérdida de importancia, a veces hasta la desaparición, del pequeño comercio tradicional - zocos, mercados, calles mercantiles, ferias - y su sustitución, primero, en las áreas centrales de la ciudad, por los "grandes almacenes" y "supermercados" de oferta múltiple y precio fijo y único, todavía muy presentes y, más tarde, facilitando la implantación y reforzamiento del cinturón residencial periférico, por el nacimiento y la difusión de las "grandes superficies" y/o "centros comerciales" que, favorecidos por el fácil transporte y aparcamiento individual y colectivo, no sólo atienden en exclusiva a la periferia sino también penetran y controlan, parcialmente, el consumo de las áreas urbanas internas (Dawson, J.A., 1980 y Metton, 1984).

Así, tanto en la periferia como en los espacios más centrales de la "nueva" ciudad se producen fuertes contrastes estructurales y sociales. Por una parte, resaltan los barrios meramente residenciales y de máxima ocupación nocturna, dominados por la vivienda unifamiliar, ajardinada o no, de muy distinta calidad en función de los diferentes "status" sociales dominantes en cada caso, cuyo callejero, apenas peatonalizado y frecuentemente fraccionado y defendido por auténticas cercas solo rotas por unos escasos puertos de acceso, no tiene otra movilidad que la de los vehículos automóviles y exige una muy estricta protección y vigilancia pública o privada. En el interior de estos espacios residenciales o en sus bordes contrastan los complejos arquitectónicos de las "Grandes superficies" y los "Centros

comerciales" que, a su objetivo estrictamente mercantil, añaden cada vez más numerosos servicios lúdicos - espectáculos varios, restauración diversa - que tienden a convertirlos en importantes complejos de comercio, ocio y diversión. Ocupados por una numerosa y cambiante población transeúnte, diferente según los horarios y los usos, mercantiles o lúdicos, y que a menudo se limita a una mera presencia de unas gentes que los utilizan como simples lugares de encuentro o de paseo, como consecuencia de la inhospitalidad de las vías reservadas prácticamente al tráfico rodado y una generalizada sensación, real y/o imaginaria, de inseguridad que reina en gran parte de la ciudad.

El cambio producido en la estructura y la vida urbanas ha sido tan profundo y revolucionario, que la adaptación no ha sido fácil, sobre todo en la evolución de la ciudad tradicional, profundamente dañada a menudo por las nuevas circunstancias. En este aspecto, catástrofes inesperadas que afectaron a urbes tradicionales bien asentadas, favorecieron el paso hacia la ciudad "nueva"; este fue el caso del incendio que destruyó Chicago en 1871 y que, en su reconstrucción posterior, condujo al "loop", su actual centro de negocios; un caso similar puede encontrarse en el nuevo San Francisco surgido tras el terremoto de 1904; asimismo, los bombardeos alemanes de Londres en 1941- 1944, llevaron a la actual "city" londinense. Por el contrario, en aquellos espacios de reciente urbanización el cambio no ha ofrecido problemas importantes, sino todo lo contrario, y ha facilitado la difusión de los movimientos modernistas y funcionalistas nacidos a comienzos de siglo y con su mejor representación en las ideas de Le Corbusier y de la Carta de Atenas, aprobada en 1933 y publicada en 1942 (Hilpert. 1983). Sin embargo, este nuevo urbanismo implicaba una amputación de aquello que es más importante en la función urbana, "maximizar las interrelaciones sociales y favorecer los encuentros y el intercambio en todos los sentidos", y que, al reducir las necesidades de los ciudadanos a "la trilogía lecorbusiana de habitar, trabajar y recrear, hace de la urbe una caricatura" (Claval, 1981, 554). Y que, además, en paralelo, llevó al planteamiento patrocinado por Le Corbusier del arrasamiento total y/o parcial de los viejos núcleos urbanos y al desarrollo, en cierta forma como compensación, de las "new towns" en sus diferentes tipos, por ejemplo, los propuestos por Ebenezer Howard (Garden City), Le Corbusier (Ville Radieuse) o F.L.Wright (Broadacre City) (Choay, 1965).

Por ello, la reacción no se hizo esperar, y a lo largo de los años sesenta nació y creció la conciencia de una crisis urbana (Handlin y Burchard, 1966). Los intentos de recuperación fueron - y son - varios y muy diversos, y como telón de fondo de todos ellos, se pretendió - y se pretende - la justificación teórica de un posible retorno a la ciudad tradicional, y que planteó, entre otros, Jane Jacobs (1961), haciéndose eco de los problemas de Nueva York y algunas otras ciudades del Este de los Estados Unidos, muy deterioradas socialmente por el cambio derivado del "nuevo orden urbano" y con graves problemas de funcionamiento, incomunicación, hacinamiento, mayor delincuencia, desintegración social. Una reacción que condujo, sobre todo en Europa, mucho menos en América, a la rehabilitación de los barrios antiguos o a su renovación dentro de un estilo que respeta las estructuras del pasado (Kain, 1981), reduce el vaciado de los distritos centrales y facilita la reocupación de los palacios rehabilitados o de los inmuebles bien adaptados que sustituyen el caserío miserable e insalubre del casco antiguo.

Pero que no ha impedido el mantenimiento y la extensión de muchos de los caracteres típicos del urbanismo americano por todo el mundo, sobre todo en las áreas de nuevo crecimiento pero también en los núcleos antiguos consolidados (Hall, 1996).

Pero, es evidente que en el campo de las costumbres y de los comportamientos urbanos, y por mímesis en los inmediatos ámbitos rurales, aunque no sólo en las "nuevas ciudades" y sus áreas de influencia, es donde el influjo globalizador es más intenso y está más generalizado. Así, en la cultura urbana no es sólo frecuente el uso del inglés, sino la introducción en los idiomas nacionales de términos, vocablos y expresiones procedentes de esa lengua que la difusión de la Informática ha incrementado al máximo. Además, se están generalizando ciertas costumbres y comportamientos anglosajones casi cotidianamente.

Esta "anglicanización" ha alcanzado sus máximos niveles, primero, a finales de los años cincuenta, por la presencia de la televisión que, desde entonces, se ha impuesto como un elemento esencial en todos los hogares y convertido en una fiel sucursal de las imágenes producidas y realizadas sobre todo en los Estados Unidos. Y, también, de la introducción mayoritaria de todos los medios de expresión y comunicación de habla inglesa, la cinematografía en primer lugar, que no sólo se encuentra en las salas públicas sino más aún en los hogares, mediante videos y programas televisivos, y la edición constante y frecuente de traducciones de la literatura anglosajona en su más amplio sentido, desde los autores clásicos ingleses hasta la moderna novela culta inglesa y norteamericana pasando, en especial, a la generalización de ediciones más populares y difundidas, novelas policíacas, del oeste y de aventuras, de ciencia ficción y, cada vez más, de "comics" o "tebeos" de todas clases y para todas las edades. Cabe añadir, además, el impacto de ciertos deportes, como el "fútbol", hoy una de las grandes pasiones populares, o, en menor medida, la difusión del "tenis" y el "baloncesto", ambos como el primero nacidos en las Islas Británicas (Bosque Maurel, 1998).

Algunos de sus frutos forman parte de muchas de las costumbres tanto colectivas como personales y del mismo "confort" de los hogares.

Un ejemplo puede encontrarse en la difusión de la música popular norteamericana y, a su través, iberoamericana que son mayoritarias tanto en ventas como en uso y no sólo entre la juventud, al menos en España y en gran parte de Europa. Incluso, en la cada vez mayor presencia pública y privada de la llamada música clásica es evidente el influjo de las orquestas, programas, intérpretes y editoras anglosajonas. Y tampoco habría que olvidar la aparición reciente y el relativo éxito de algunas creencias (religiones) provenientes de ese mismo ámbito cultural: Mormones, Testigos de Jehová, etc.

Sus huellas aparecen además, quizás en parte a través del cada vez más extendido concepto americano de la cotidianeidad, en la difusión de ciertas actividades, especialmente, en la gastronomía y en el consumo alimenticio. Así, la expansión de ciertas bebidas, la Coca-Cola y el Whisky, y comidas, Hamburguesas de diversas clases, carnes a la brasa, cierta pastelería, típicamente norteamericanas, el creciente consumo de la cerveza, fría o helada, en lugar de bebidas tradicionales como vinos, licores y aguardientes, constituyen una buena prueba de la apertura al exterior y, más aún, de la existencia de gustos y aficiones que, a través de las telecomunicaciones, han llegado de muy lejos y se

están convirtiendo en propiedad de las gentes más diversas y más distantes.

Pero la "globalización" ofrece además hábitos y costumbres de origen muy distinto y, a veces, exótico que, incluso, pudiera considerarse como una oposición a la globalización. Cabe recordar la extraordinaria difusión de la cocina italiana (pizzerías), con algunos platos más propios de América que de la misma Italia, la creciente expansión de ciertas costumbres culinarias específicas de Hispanoamérica, de México, Argentina e, incluso, Brasil, así como de la gastronomía oriental, china sobre todo, pero también nipona, india, árabe, etc. Nuevas modalidades alimentarias que, en cierta manera, responden a modas y maneras muy generalizadas en las grandes ciudades norteamericanas y llegadas a Europa, muchas veces, a través de capitales y empresas que tienen su origen en los mismos Estados Unidos.

Es claro que estas nuevas formas de vivir no excluyen la presencia, sin duda muy importante y aun mayoritaria en ciertos lugares y momentos, de hábitos y costumbres tradicionales, estrictamente nacionales o locales, y que sin duda tienen una indudable ligazón con actitudes y maneras de ser propias de ciertos ámbitos subcontinentales, como el mundo mediterráneo, y por tanto demostrativos de una cierta "globalidad" regional limitada. En este aspecto cabe resaltar la importancia de la calle, de su uso frecuente, diario, en la vida cotidiana de los países mediterráneos. El gran número y extraordinaria dispersión, por ejemplo, de los locales de ocio - bares, tabernas, casas de comidas - en la ciudad hispana, así como su uso casi cotidiano por todas las clases sociales y sea cual sea su edad y posición, incluida su traslación hacia horarios cada vez más nocturnos, constituye un hecho esencialmente autóctono y, en ocasiones, transferido a otros ámbitos culturales, a Iberoamérica, por ejemplo (Bosque Maurel, 1998).

En último lugar, parece evidente que, en todo el "espacio geográfico" mundial, la pugna entre las fuerzas de la "globalización" y del "localismo / regionalismo / nacionalismo" ha existido siempre y que, más o menos claramente, en el momento actual no faltan ni las fuerzas derivadas del sistema o sistemas determinantes de los "Imperios formales" anteriores a la I Guerra Mundial ni, mucho menos, de los originales de la última "mundialización". Pero, sin duda, la presencia de las formas tradicionales, sin ser exclusivas, es mucho más importante en los "espacios" de más vieja y más compleja historia, como Europa y, más cerca de nosotros, la Península Ibérica y/o España.

Bibliografía

AA.VV. (1998).- El efecto de la globalización. Escenarios urbanos. Rev. Astrágalo, nº 10, diciembre 1998, CXXX pags.

BOSQUE MAUREL, J. (1992).- "Nueva tecnología, crecimiento demográfico y revolución urbana", en GRISOLIA, S., En el umbral del tercer milenio, Madrid, Exposición Universal de Sevilla 1992 y Tabapress, pp. 321-328.

BOSQUE MAUREL, J. (1994).- "Globalização e regionalização. Da Europa dos estados a Europa das regiões. O caso da Espanha". En SANTOS, M., SOUZA, M^a A.A. de y SILVEIRA, M^a L. (Orgs.) (1994), Território. Globalização e Fragmentação. São Paulo, Hucitec, pp. 29-41.

BOSQUE MAUREL, J. (1998).- "Globalización y nacionalismo". Rev. Astrágalo, nº 10, diciembre 1998, pp. XXI-XXXII.

- CASTELLS, M. (1989).- The Informational City. Information, Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process. New York, Basil Blackwell, 402 pags.
- CLAVAL, P. (1981), La logique des villes. Essai d'urbanologie. Paris, Litec, 633 pags.
- CHOAY, F. (1965), L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie. Paris, Editions du Seuil, 448 pags.
- CHUECA GOTIA, F. (1968), Breve historia del urbanismo. Libro de Bolsillo, 136. Madrid, Alianza Editorial, 241 pags.
- DAWSON, J.A. (1980), Retail Geography. Oxford, Croom Helm, 150 pags.
- GORDON CHILDE, V. (1965). La evolución de la sociedad. Madrid, Ciencia Nueva, 203 pags.
- GOTTMANN, J. (1961), Megalopolis. The urbanized seaboard of the United States. Cambridge (Mass.) MIT Press, 3ª ed., XI -203 pags.
- GRIMAL, P. (1954), Les villes romanes. Col. Que sais-je? nº 67, Paris, P.U.F., 128 pags.
- HALL, P. (1996).- Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX. Barcelona, Ediciones del Serbal, 494 pags.
- HANDLIN, O. y BURCHARD, J. (Edits.)(1966), The Historian and the City. Cambridge, The MIT Press, 298 pags.
- MUMFORD, L. (1966).- La ciudad en la historia, 2 vols., Buenos Aires, Infinito,
- HILPERT, T. (1983), La ciudad funcional. Le Corbusier y su visión de la ciudad. Nuevo Urbanismo, 41. Madrid, Instituto de Administración Local, 490.
- JACOBS, J. (1961), The Death and Life of Great American Cities, New York, Random House, 458 pags. Traducción española, Barcelona, Península, 1971, 480 pags.
- KAIN, R. (1981), Planning for conservation: an international perspective. Londres, Mansell, XII+229 pags (Trad. española, Barcelona, Península, 470 pags.
- LILLEY, S. (1967), Hombres, máquinas e historia. Madrid, Editorial Ciencia Nueva, 359 pags.
- METTON, A. (1984), Le commerce urbain français. Paris, P.U.F., 280 pags.
- PARK, R.S. (1960), Human communities. The city and human ecology. Glencoe, The Free Press, 278 pags.
- SANTOS, Milton (1994).- Técnica Espaço Tempo. Globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo, Hucitec, 190 pags.
- SANTOS, Milton (1996).- A Natureza do Espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo, Hucitec, 308 pags.
- SANTOS, M., SOUZA, Mª A.A. de y SILVEIRA, Mª L. (Orgs.) (1994). - Território. Globalização e Fragmentação. São Paulo, Hucitec, 332 pags.
- SJOBORG, G. (1966). The Preindustrial City. Past and Present. New York, Free Press,
- SORRE, M. (1943).- Les Fondements de la Géographie Humaine. I. Les Fondements Biologiques. II. Les Fondements Techniques (2 vols.), y III. L'Habitat. Paris, Librairie Armand Colin, 448, 1.031 y 431 pags.

TERAN, F. de (Direct.) (1989) La Ciudad Hispanoamericana. El Sueño de un Orden. Madrid, CEHOPU, 302 pags.

TROITIÑO VINUESA, M.A. (1992), Cascos antiguos y centros históricos: problemas, políticas y dinámicas urbanas. Madrid, Ministerio Obras Públicas y Transportes, 150 pags.

VIDAL DE LA BLACHE, P. (1922). Principes de Géographie humaine. Edición de E. De Martonne. Paris, A. Colin, 322 pags.

WALLERSTEIN, I. (1979).- The Capitalist World-Economy. Cambridge UP, Cambridge (U.K)

WALLERSTEIN, I. (1988).- El Capitalismo histórico. Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores, 300 pags.

WEBER, M. (1958). The City. New York, Free Press, 242 pags.