



CENTRO DE ALTOS
ESTUDIOS UNIVERSITARIOS
CENTRO DE ALTOS
ESTUDOS UNIVERSITÁRIOS



Agencia Española
de Cooperación
Internacional
para el Desarrollo

Proyecto Iberoamericano de Divulgación Científica
Comunidad de Educadores Iberoamericanos para la Cultura Científica

EL CIUDADES. SIETE MODELOS



REFERENCIA: **5MMG104**

El hábitat humano

PLANETA URBANO LOS ESCENARIOS

Hiperpobladas. Sostenibles. Contaminadas. Ciudades marca, ciudades dormitorio, megalópolis. De Dubai a Barcelona. De Berlín a Shanghai. Un recorrido por siete urbes que son siete maneras de entender la convivencia.

LA VOCACIÓN DE LA URBE.

Dubai no es una ciudad pensada para los peatones. Tiene el edificio más alto del mundo, Burj Dubai. Y un reto, aclarar si tiene o no vocación cosmopolita.



DUBAI

DEL DESIERTO A LA METRÓPOLI

Un experimento inmobiliario y financiero, entre el lujo y la desigualdad, amenazado por la arena

El 93% de los ingresos de esta ciudad sembrada en la arena del desierto en poco más de una década provienen hoy del mercado inmobiliario. Y aunque ha vivido también una burbuja constructiva, la vecina Abu Dabi ha acudido a su rescate de la misma manera que Washington rescata al centro financiero de Nueva York cuando amenaza tormenta.

Más allá de la celeridad, lo sorprendente de Dubai es que su riqueza no proviene del petróleo, sino de las ideas. La industria de los bienes de lujo y el turismo se ha establecido en esta ciudad. Y la >



> han redibujado. Para 2015, Dubai espera tener 2,5 millones de habitantes y 40 millones de visitantes anuales. Con una población creciente de casi millón y medio de personas, alrededor del 90% de sus habitantes son extranjeros, y más del 70%, hombres. El ritmo de crecimiento económico se ha mantenido cercano al 80% en la última década. Pero su planificación y su construcción han sido tan aceleradas, que desde Europa se contempla lo ocurrido con incredulidad y casi esperando la caída del castillo de naipes. Nos cuesta creer que algo así sea posible. No estamos acostumbrados a un ritmo tan trepidante de construcción. Y mucho menos de toma de decisiones.

CON UNA INGENUOSA CAMPAÑA MEDIÁTICA basada en el clásico circe del más difícil todavía, la imagen de Dubai nos llegó antes que su realidad. Sabemos más de sus retos -el edificio más alto del mundo- que de la propia urbe. Como resultado, las oficinas de venta de las inmobiliarias se han convertido en atracciones turísticas en las que la mayoría de las promociones se venden antes de estar terminadas. En Dubai han apostado por redefinir el lujo. Pero allí no ha trabajado ninguno de los arquitectos estrella. La vecina Abu Dabi, tal vez animada tras el despliegue de su emirato vecino, los ha concentrado ahora. Jean Nouvel, Zaha Hadid, Frank Gehry o Tadao Ando ultiman los nuevos Louvre o Guggenheim para la Isla de la Felicidad que se lanzará en pocos años como el centro cultural del futuro.

“La moda se ha extendido de la ropa a la vida entera”, explicó Giorgio Armani. Su grupo ha ideado un hotel con 175 suites y 144 residencias en el Burj Dubai, el edificio más alto del mundo, rebautizado ahora como Burj Califa como agradecimiento al emir de Abu Dabi, que ha salvado a Dubai de la insolvencia financiera. Hazañas como la construcción de ese rascacielos han incrementado el precio del suelo en un 65%. Una pista con

22.500 metros cuadrados de nieve en medio del desierto es la principal atracción del centro comercial The Emirates. El urbanismo de la ciudad absorbe esa pista, pero cruzar la calle puede significar tener que coger un taxi, pues se ha pensado poco en los peatones en un clima donde todos prefieren el aire acondicionado.

Un gran reto para Dubai será aclarar si tiene, o no, una vocación realmente cosmopolita. A diferencia de Kuwait, por ejemplo, en Dubai las mujeres pueden conducir y está permitido el consumo de alcohol en los bares de los hoteles. Pero, recientemente, una ciudadana inglesa fue denunciada por conducta indecente al besar a su acompañante en uno de esos restaurantes.

En espera de que la ciudad se defina, la naturaleza ya ha hablado. La arena del desierto suele cubrir los nuevos edificios con un velo polvoriento y la zona de playas, que añadió 520 kilómetros de costa a la ciudad, ha comenzado a sufrir desgastes. Aunque las 1.800 villas de la primera de las islas, con forma de palmera (Palm Jumeirah), se vendieron en menos de 72 horas y aunque las propias islas fueron construidas con materiales naturales (arena, roca) para tratar de reducir el impacto ambiental del proyecto, la erosión costera y la pérdida de diversidad en los ecosistemas han hecho mella. El estancamiento del agua, forzado por los nuevos arrecifes, ha obligado a que el dique que protege la urbanización se tuviera que perforar para permitir la circulación de las corrientes marinas.

El futuro desvelará el resultado del experimento Dubai. El presente revela ya algunos logros (el metro se construyó en sólo dos años) y también fallos en un urbanismo que ha elegido el lujo y, consecuentemente, la desigualdad. El 70% de los 423.000 obreros que levantan Dubai tienen un salario bajo y viven en paupérrimos guetos alejados y escondidos de la ciudad que ellos están haciendo crecer.

BARCELONA

EL RIESGO DEL ÉXITO

Icono urbanístico en los noventa, corre el peligro de convertirse en ciudad para visitantes

La recuperación del frente marítimo le dio al urbanismo barcelonés carácter mediterráneo y colocó a la ciudad a la vanguardia urbanística de los noventa a finales del siglo pasado. La operación fue vistosa y festiva, pero su digestión está siendo pesada.

Aquel fue un proyecto precursor en cuestiones de sociabilidad y rehabilitación del espacio público. La ciudad se abrió al mar. Lo recuperó. A ese lavado de cara le siguió el rescate de las playas y la reconversión de una antigua zona industrial costera en nuevo barrio residencial. Residencial: no se guardó una parte significativa para viviendas sociales. Se perdió la oportunidad de integrar. Los Juegos Olímpicos de 1992 fueron la excusa para seguir avanzando con grandes trabajos de infraestructura para mejorar instalaciones y la circulación. Luego la ciudad siguió esmerándose en rematar bordillos y en uniformizar el mobiliario urbano, y se empezó a pagar un precio: las aristas se perdían, lo singular se homogeneizaba.

La llegada masiva de turistas ha hecho que la ciudad roza-se la muerte de éxito. Para acogerlos, la modélica Barcelona optó por cerrar de nuevo las puertas al mar. Tras levantar un sobrio centro de ocio en terreno ganado al agua (el Maremagnum, de Piñón/Viaplana), erigió un edificio búnker firmado por el pritzker norteamericano de origen chino I. M. Pei, autor de

la famosa pirámide del Louvre. Hoy, ese World Trade Center, y el nuevo Hotel Vela, de Ricardo Bofill, rompen la línea del horizonte: se tragan las vistas abiertas al Mediterráneo. “La ciudad se ha ordenado, pero también se ha falsificado hasta hacerla apta para formar parte de la galería de iconos impostados que componen hoy la marca Barcelona”, opina el geógrafo Francesc Muñoz, autor del libro Urbanización, en el que describe la brandificación de Barcelona, su conversión en una marca.

Hay quien critica que la progresiva elitización de barrios como Gràcia, o ahora, la del Poble Nou, ha creado un paisaje excluyente alejado del modelo de urbe integradora. Por eso, a pesar de haber sido modélica, Barcelona no ha vuelto a tener los 1.643.542 habitantes que tuvo en 1992. En los últimos años, las obras más destacadas han sido hoteles y oficinas: edificios para gente que está de paso. Muchos barceloneses son incapaces de pagar un alquiler en el centro. Así, en la última década, más de la mitad de la vivienda nueva se construyó en forma de casa unifamiliar y en alguno de los 311 municipios que componen la provincia. Con los usuarios y los ex ciudadanos afincándose en localidades vecinas, la población del cinturón que rodea la ciudad en un radio de 20 kilómetros supera a la de la propia urbe. El peligro está en terminar convirtiéndose en un parque temático de la antigua ciudad de Gaudí.

MIRAR O NO AL MAR.

La torre Mare Nostrum, obra póstuma de Enric Miralles, es uno de los hitos de la arquitectura barcelonesa de estos últimos años.







Fotografía de Yann Arthus-Bertrand Altitude

MÉXICO DF DESIGUALDAD Y POLUCIÓN

La ciudad, con 18 millones de habitantes, vive desbordada por su propio crecimiento.

Con el litro de gasolina más barato que el de agua embotellada, el coche es uno de los principales problemas en Ciudad de México. Su alcalde, el progresista Marcelo Ebrard, está tratando de solucionarlo frenando la expansión de la ciudad y tratando de hacer más sostenible un sistema paupérrimo, inseguro e insuficiente de transporte público. Con todo, la mancha de la contaminación urbana amenaza ecosistemas y especies autóctonas de flora y fauna, como las arboledas de sauces ahuejotes o los venados y las garzas, que han desaparecido de las laderas de las montañas y del valle de México.

El nuevo alcalde no es el único preocupado por la polución. Hace ya años que la ciudad respira uno de los aires más contaminados del planeta. Y hace también dos décadas que se implantó el discutido programa Hoy No Circula, que obliga a los coches a descansar un día a la semana, o dos, si los indicadores de la polución se disparan, empleando como referencia los números en los que terminan las matrículas. La corrupción, que hace posible la obtención de pegatinas que falsean esas placas por precios módicos, y el hecho de que sean muchas las familias con más de un vehículo disponible ponen en jaque este sistema para reducir la contaminación atmosférica.

Pero al problema de la polución se añade el de la falta de agua. Desaparecidos los lagos históricos, la ciudad -en un llano con numerosas industrias y una ingente población- no cuenta con fuentes propias. México DF es hoy una megápolis con el área metropolitana más poblada de Norteamérica. Aquí, más de 18 millones de habitantes concentran un cuarto de la riqueza del país y el 20% de su población. En el corazón de esa región, la capital, Mexico DF es también la ciudad más rica y poblada del país. Pero también congrega un cúmulo de problemas.

Más allá de la congestión, la polución y el tráfico, la desigualdad y el urbanismo forman aquí un círculo vicioso en el que es difícil establecer si los guetos urbanos (residenciales y comerciales) son el resultado del miedo o la cara maquillada de la desigualdad que desemboca en la falta de recursos para prestaciones sociales y en un alto índice de criminalidad. Fue en la década de los cincuenta cuando el llamado “milagro mexicano” desató una urbanización sin precedentes que, más allá de dotar a la urbe con infraestructuras como la Ciudad Universitaria, a la larga, llevó a duplicar su población. Hoy la capital vive desbordada por su propio crecimiento. Políticas que buscan revitalizar el centro urbano tratan de poner remedio a esa expansión sin límites que obliga a vivir sobre ruedas.

NUBE DE POLUCIÓN.

A pesar de los esfuerzos, la Ciudad de México, con 18 millones de habitantes, respira uno de los aires más contaminados del planeta.



LA CIUDAD MÁS POBLADA DE CHINA.

Bicis y motos se apelotonan en un cruce de Shanghai. Abajo, el "skiline" de la ciudad, con la torre de la Perla Oriental, y colas en el museo.





SHANGHAI

30 NUEVOS HABITANTES CADA HORA

El piso medio ha crecido de los 12 metros cuadrados en 1958 a los 40 que tiene hoy

Siendo el mayor puerto mercantil del mundo y la ciudad más poblada de China, Shanghai compite con Hong Kong por convertirse en la capital económica de su país. Cada hora, esta ciudad, a 40 kilómetros del mar de la China Oriental, aumenta su población con 30 nuevos habitantes. Sin embargo, su ciudadanía envejece. El 17% de sus habitantes supera los 65 años, de modo que las estadísticas se redondean con inmigración interna y con expatriados que regresan a esta urbe floreciente que vive un desarrollo espectacular desde que comenzó a construir rascacielos hace cerca de dos décadas. Hoy Shanghai es la octava ciudad del mundo en crecimiento rápido y se espera que dicha proporción se mantenga por lo menos durante la próxima década, en la que la ciudad cuenta con sostener un crecimiento económico cercano al 10% actual.

Tras una época, a mediados del siglo XIX, en la que Shanghai floreció como puerto comercial gracias a su ubicación estratégica, la inversión extranjera se redujo en 1949, tras la revolución. Hoy la sociedad ha dejado de ser el grupo homogéneo que fue durante la época de Mao para convertirse en una población diversa, pero mucho más desigual. A pesar de que el 50%

de los ciudadanos caminan o pedalean al trabajo y a pesar de que la implantación del coche está seriamente limitada, Shanghai ha apostado por ser una ciudad con varios centros para acoger a los casi 20 millones de habitantes de su área metropolitana. Así, la construcción de numerosas ciudades-satélite hace temer por la progresiva desaparición de su legendario medio de transporte. Para contener esa desaparición, las autoridades locales construyen estaciones de metro enfebrecidamente. Desde que se inaugurara la primera estación, en 1995, el crecimiento del suburbano de la ciudad es el más rápido del mundo.

Además, no todo son desventajas en el urbanismo multicéntrico. Gracias a esa organización por distritos, el piso medio ha crecido de 12 metros cuadrados en 1985 a los 40 de media que tiene hoy. Ubicada en el rico delta del río Yangtzé, en un llano de 6.218 kilómetros cuadrados, tan grande como toda la provincia de Tarragona, la nueva Shanghai se ha construido a un ritmo de 10 rascacielos futuristas por año en la última década. Tal vez por ese auge en la construcción, tiene una población flotante de cuatro millones de trabajadores viviendo en condiciones límite y con difícil acceso a infraestructuras como parques o transportes.

MADRID

LA PERIFERIA ILIMITADA

Los precios elevados del centro de la capital empujan al ciudadano hacia el bloque y el adosado del extrarradio



Miles de hectáreas de matorral en la frontera de la ciudad se han transformado en barrios, deshabitados durante el día, en la última década. La periferia se expande sin límite aparente sumando a la capital barrios como Sanchinarro (en la foto, el edificio que levantó ahí el estudio MVRDV), Las Tablas, Arroyo del Fresno o Montecarmelo con más vivienda que infraestructura. Casi 100.000 nuevos pisos, muchos con la firma de algunos de los arquitectos más famosos del planeta, dibujan un interés de la Administración local por dotar a todos los madrileños de una vivienda digna. El esfuerzo y la voluntad han sido importantes. A un piso protegido se accede por concurso y sin posibilidad de reventa inmediata para evitar la especulación. La Empresa Municipal de la Vivienda ha querido contar con los mejores arquitectos para alojar a los más desfavorecidos. Pero los proyectistas muchas veces han tenido más en cuenta la cara de sus edificios que la vida de sus inquilinos. También los urbanistas han fallado. La rapidez con la que se construye la periferia ha generado barrios sin carácter y faltos de infraestructuras que les permitan convertirse en vecindarios y no en ciudades-dormitorio.

Son los altos precios de la vivienda en el centro los que empujan a la población hacia los bloques o adosados de las afueras. Se diría que en Madrid las familias acaban arraigando cerca de la carretera que conduce a su pueblo de origen (autovías de Extremadura o Andalucía en el sur y de A Coruña o Burgos en el norte). Entre los anillos viales de la M-30, M-40 o M-50 que, lejos de contener el crecimiento, rompen la unión entre la urbe y su creciente expansión, han surgido varios niveles de periferia. El esfuerzo de la Administración por mejorar el transporte público (Madrid tiene el segundo metro más extenso de Europa y el sexto del mundo) contrasta con la necesidad de coger el coche para llegar al centro comercial por falta de comercios locales e infraestructuras en los que hacer vida de barrio.

LONDRES

HACIA UNA VIDA MENOS INTROVERTIDA

La sede de los Juegos Olímpicos de 2012 reconvierte zonas industriales y crea nuevos espacios públicos

Con 7,5 millones de ciudadanos, Londres vuelve a crecer después de muchos años perdiendo habitantes. Pero está lejos de los 8,6 millones que tenía en 1939. La decisión de no crecer más allá de un cinturón verde en torno a la ciudad, tomada en 1943, ha marcado el urbanismo de la capital británica limitando su crecimiento y favoreciendo su densificación por encima de su expansión. El cambio más espectacular de los últimos años ha contado con el asesoramiento del autor del Pompidou y la T4, el arquitecto Richard Rogers, dispuesto a encontrar nuevos espacios públicos para que sus conciudadanos puedan llevar una vida menos introvertida. Así, los terrenos de antiguas industrias, junto al Támesis, han sido recalificados para alojar hoy edificios de apartamentos, centros culturales y rascacielos de oficinas con los que poder pagar los nuevos paseos y plazas. También el centro financiero, la vieja city, la ciudad de negocios en torno a la catedral de San Pablo, ha crecido en altura para acoger espectaculares ejemplos arquitectónicos como sedes de grandes empresas y, sobre todo, de entidades financieras y bancos internacionales.

Pero serán los terrenos de los antiguos almacenes portuarios al este de la urbe (el puerto de Londres permaneció abierto y activo hasta los años setenta) los que dejen de ser zonas degradadas para acoger el grueso de las flamantes instalaciones olímpicas de los juegos de 2012.

El producto interior bruto de esta ciudad es el mismo que el de un país como Suiza. Y su superficie dobla la de la ciudad de Nueva York, con un número similar de habitantes. Por eso esta es una capital relativamente verde salpicada por grandes parques reales, amplios jardines urbanos, bastantes zonas verdes comunitarias y por numerosos patios traseros que contribuyen a airear la metrópolis. Con todo, la eficacia del metro (el más extenso del mundo), la activa vida cultural y las numerosas riquezas de esta capital encumbren, también aquí, muchas desigualdades. Según Ricky Burdett, comisario de la muestra Global Cities en la Tate Modern y asesor del Londres olímpico, debido al elevado porcentaje de los sueldos que se lleva el alquiler de las viviendas, más de la mitad de los niños londinenses viven hoy por debajo del nivel de pobreza.



EL RÍO Y LA CIUDAD

El Greater London Authority Building, a orillas del Támesis, es una de las últimas aportaciones del arquitecto Norman Foster al paisaje de Londres





Fotografía de Peter Cook

BERLÍN

LA CIUDAD BUSCA SU PÚBLICO

La capital alemana unificada se ha convertido en un campo de pruebas arquitectónico

La caída del muro de Berlín, en 1989, desató uno de los procesos urbanísticos más acelerados de todos los tiempos. Con la ciudad aún dividida se tomó la decisión de recuperarla como capital. Y se terminó reinventándola. Berlín Este y Berlín Oeste debían ser uno y uniforme. Una drástica ordenación urbanística se encargaría de conseguirlo. De paso, borraría la historia de la ciudad. Berlín Oeste fue, durante décadas, una anomalía urbana: no tenía espacio para crecer. Berlín Este vivió levantando en Alexanderplatz edificios de altura con la única preocupación de que fueran visibles desde el otro lado del muro. El urbanismo existió. La planificación urbana obedecía a razones poco habituales.

Tras la caída del muro, 23 metros de altura máxima -cinco plantas, el tamaño de la ciudad prusiana- fue la consigna para unificar y ordenar los nuevos edificios. Pero una ciudad que se transforma no por una reestructuración económica o reorientación de sus puestos de trabajo sino por una renovación urbana corre el peligro de convertirse en ciudad marca. Berlín se levantó como un escenario para la vida del futuro. Se construyeron edificios pensando más en la forma de la ciudad que en el uso que les iban a dar sus ciudadanos. Varios autores relacionan la instalación de sedes de empresas como Coca-Cola o Siemens más con intereses especulativos sobre el suelo que con la voluntad de conformar un nuevo sector financiero.

Así, ha sido el mercado del suelo global el que la ha dibujado. Las agencias públicas introdujeron grandes extensiones de terreno público en el mercado. Tras la reunificación, hubo más de millón y medio de peticiones de restitución de propiedades en el corazón de Berlín, muchos terrenos fueron devueltos a antiguos propietarios judíos, y se fomentaron ayudas para inversión y regeneración urbana. La ciudad se erigió en un escenario para la compra de suelo global y a la vez en un campo de pruebas arquitectónico en el que se concentran “los peores edificios de los mejores arquitectos”, apunta David Chipperfield, autor de uno de sus proyectos mejor valorado, el Neues Museum. Con 3,4 millones de habitantes, Berlín aún busca su público. Sigue siendo una ciudad poco densa en la que es posible aparcar y donde los alquileres son accesibles. Pero, ¿qué trabajo puede realizarse allí? La política de alquileres baratos ha atraído a diseñadores y artistas. Pero algunos barrios, como Mitte y Prenzlauer Berg, han visto cómo su población mutaba en una década.

PIEDRA Y CRISTAL

Tras la caída del Muro, Berlín se levantó como un escenario para la vida del futuro. Hoy corre el peligro de convertirse en ciudad marca. En la foto, el Museo Alemán de Historia, diseñado por I.M. Pei y Asociados



CENTRO DE ALTOS
ESTUDIOS UNIVERSITARIOS
CENTRO DE ALTOS
ESTUDIOS UNIVERSITÁRIOS



Agencia Española
de Cooperación
Internacional
para el Desarrollo

Proyecto Iberoamericano de Divulgación Científica
Comunidad de Educadores Iberoamericanos para la Cultura Científica

Ficha de catalogación

Título:	Ciudades. Siete modelos
Autor:	Anatxu Zabalbeascoa
Fuente:	<i>El País</i> (España)
Resumen:	Dubai, Barcelona, México DF, Shangai, Madrid, Londres y Berlín son grandes ciudades emblemáticas en el mundo. Y no sólo por lo que ha sido su pasado y es su presente, sino también por los desafíos que plantea su futuro. Los modelos de desarrollo urbano en cada una de ellas y los problemas demográficos, ambientales y de habitabilidad con los que se han de enfrentar, hacen que los casos de esas ciudades sean una buena muestra de los grandes retos urbanos del futuro.
Fecha de publicación:	02/05/10
Formato	☐ Noticia
	☒ Reportaje
	☐ Entrevista
	☐ Artículo de opinión
Contenedor:	☐ 1. Los retos de la salud y la alimentación
	☐ 2. Los desafíos ambientales
	☐ 3. Las nuevas fronteras de la materia y la energía
	☐ 4. La conquista del espacio
	☒ 5. El hábitat humano
	☐ 6. La sociedad digital
	☐ 7. Otros temas de cultura científica
Referencia:	5MMG104



Proyecto Iberoamericano de Divulgación Científica
Comunidad de Educadores Iberoamericanos para la Cultura Científica

Propuesta didáctica
Actividades para el alumnado

1. Señala cuáles de las siguientes afirmaciones son verdaderas y cuáles falsas teniendo en cuenta lo que se dice en el texto sobre siete ciudades del mundo:

1. La principal riqueza de la ciudad de Dubai proviene del petróleo.	V	F
2. Los juegos olímpicos de 1992 fueron un hito en el desarrollo urbanístico de la ciudad de Barcelona.	V	F
3. A pesar de la contaminación, no hay ningún tipo de restricción para la circulación de los automóviles en México DF.	V	F
4. El metro de Shanghai es el más rápido del mundo.	V	F
5. El metro de Madrid es uno de los más extensos del mundo.	V	F
6. El desarrollo urbanístico londinense para los Juegos Olímpicos de 2012 tiene lugar en zonas muy alejadas del Támesis.	V	F
7. Tras la caída del muro, en Berlín se autorizó que los edificios de nueva construcción fueran mucho más altos.	V	F
8. A Dubai le falta intensificar su ritmo de construcción y a Barcelona hacerse con una marca reconocible desde un punto de vista turístico.	V	F
9. La desigualdad social en Shanghai y el precio de la vivienda en Madrid son mucho mayores ahora que hace unas décadas.	V	F
10. Madrid y Londres comparten los mismos criterios sobre crecimiento urbanístico en la periferia.	V	F

2. Ubica en un mapa del mundo a las siete ciudades de las que se habla en el reportaje.

3. Señala en la siguiente tabla los aspectos significativos, marginales o no tratados en el reportaje sobre cada una de esas siete ciudades. Comenta los aspectos más comunes entre todas ellas y los aspectos que te parezcan más significativos de los que has señalado.

		Dubai	Barcelona	México D.F.	Shanghai	Madrid	Londres	Berlín
Construcción y crecimiento urbanístico	Significativo							
	Marginal							
	No tratado							
Identidad urbana	Significativo							
	Marginal							
	No tratado							
Polución	Significativo							
	Marginal							
	No tratado							
Transporte y movilidad	Significativo							
	Marginal							
	No tratado							

		Dubai	Barcelona	México D.F.	Shanghai	Madrid	Londres	Berlín
Desigualdad social	Significativo							
	Marginal							
	No tratado							
Actividad económica	Significativo							
	Marginal							
	No tratado							
Arquitectura	Significativo							
	Marginal							
	No tratado							
Referencias al pasado	Significativo							
	Marginal							
	No tratado							
Referencias al presente	Significativo							
	Marginal							
	No tratado							
Referencias al futuro	Significativo							
	Marginal							
	No tratado							

4. Amplía información sobre esas siete ciudades en relación con los siguientes aspectos. Si te es posible aporta datos referidos a la actualidad y al pasado sobre cada uno de ellos.

- Extensión.
- Número de habitantes.
- Renta media per cápita.
- Esperanza media de vida.

5. Selecciona cinco aspectos entre los señalados en las actividades 3 y 4 que te parecen los más significativos para analizar los problemas y los retos que tienen las grandes ciudades. Ordénalos según su importancia y justifica los motivos de esa prelación.

6. Elige una gran ciudad de tu país y otra de tu continente sobre las que te parezca interesante realizar un reportaje similar al planteado sobre esas siete ciudades del mundo. Explica los motivos de esa elección.

7. Sobre las ciudades seleccionadas en la actividad 6 redacta un reportaje similar a los que has analizado sobre esas ciudades del mundo. Incluye en él referencias a informaciones y valoraciones sobre los aspectos seleccionados en la actividad 5.

8. A la vista de los análisis que has realizado, ¿Te gustaría vivir en una gran ciudad del mundo? ¿Cuál elegirías?



CENTRO DE ALTOS
ESTUDIOS UNIVERSITARIOS
CENTRO DE ALTOS
ESTUDIOS UNIVERSITÁRIOS



Proyecto Iberoamericano de Divulgación Científica
Comunidad de Educadores Iberoamericanos para la Cultura Científica

Propuesta didáctica
Sugerencias para el profesorado

- De entre las actividades propuestas conviene elegir cuáles se adaptan mejor al grupo y a sus intereses. En todo caso, antes de proponer la realización de las actividades se recomienda una lectura atenta del texto.
- La actividad 1 facilita el análisis del contenido del texto. Su revisión permitirá aclararlo y resolver posibles dudas. Las actividades 2, 3 y 4 se plantean para ampliar y analizar siguiendo diferentes criterios la información contenida en el reportaje sobre esas siete ciudades. En la actividad 5 se propone seleccionar criterios relevantes para un análisis de los problemas de las grandes ciudades. La actividad 6 y la 7 proponen realizar un reportaje análogo al anterior centrado en los aspectos seleccionados en la actividad 5. La actividad 8 supone una síntesis de las anteriores pidiendo un pronunciamiento sobre el interés de vivir en una gran ciudad y, en su caso, sobre cuál sería la ciudad preferible.
- Aunque las actividades propuestas están redactadas para ser realizadas individualmente, varias de ellas son especialmente propicias para ser desarrolladas en equipo o incluso en debate abierto con toda la clase. Es especialmente interesante, en este sentido, compartir los trabajos sobre las actividades 5, 6 y 7.
- Podría ser oportuno registrar algunos de los comentarios y las respuestas que aparecen en el aula en torno a las actividades 5 y 8. Tales apreciaciones pueden ser útiles para entender las percepciones que los jóvenes tienen acerca de los problemas y desafíos del urbanismo en el mundo y sobre las preferencias y grado de apertura que tienen en sus proyectos de vida.