

Asignatura: Urbanismo 1
Profesores: Francisco Javier Abarca-Alvarez
David Cabrera-Manzano
Curso: 2018/2019



Indice

1. Historia
2. Geografía
3. Cartografía y desarrollo urbano
4. Biblioteca de Alejandría
5. Lugares de interés
6. Movilidad y transporte
7. Proyectos futuros
8. Filmografía y cultura actual
9. Bibliografía

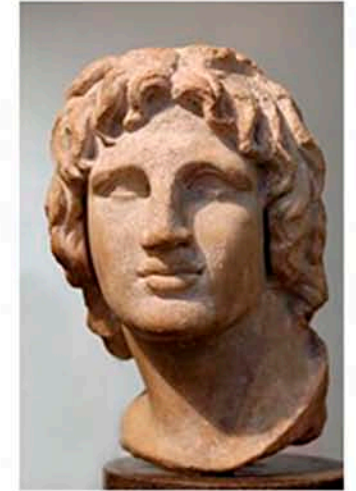


1. Historia

En el oriente griego la planta hipodámica tuvo una gran repercusión debido a la fiebre fundacional de los monarcas helenísticos. La más importante de todas las creaciones helenísticas de nuevo cuño se debe al gran Alejandro Magno.

Fundada en el año 331 a.C. por el joven rey de Macedonia, fue Capital mediterránea y del Mundo Antiguo, concebida como una ciudad ideal. Situada cerca del delta del Nilo, atrapada entre el mar abierto y un gran lago litoral, el Mareotis.

Posición certera, miraba al comercio marítimo con Egipto y con el resto del mundo griego. Conectada con la isla de Pharos por medio de una gran avenida, el Heptastadion. Al este de esta vía, se situó el puerto principal (Puerto Grande), y al oeste, el puerto auxiliar y el de guerra (Eúnostos).



Alejandro Magno,
fundador de la ciudad

1.1. Sociedad

La extensión total, era aproximadamente la de Roma, con una gran variedad étnica y una fuerte distinción de clases. Divida en cinco barrios, de los cuales dos eran judíos. Por otro lado, en la necrópolis, no se veía tan clara esa fuerte diferenciación social. Enterramientos en loculi, los cuales consistían en nichos abiertos en una pared, con o sin vestíbulo, situados en cámaras subterráneas. También podíamos encontrar tumbas a cielo abierto.

Algunos de los barrios más importantes fueron el de Rhakotis, caracterizado por el comercio menor y la artesanía, y el barrio de la Regia, el cual acogía a los hebreos fugitivos de Siria.

Ciudad real, monumental, comercial y marítima. La zona donde se situaba el faro, caracterizada por viviendas de gran altura con aspecto de torres.

1. Historia

1.2. Trama urbana inicial

Planeamiento hipodámico, de la mano del arquitecto Deinokrátes, la ejecución llevada a cabo por Kleoménes de Naúktratis. Este último decía, que la ciudad tenía la forma de un chlamys, en la cual los lados largos son las orillas del mar por una parte, y del lago por otra.

Las calles trazadas a cordel, eran inusualmente anchas. Una tercera parte de la ciudad se encontraba ocupada por jardines públicos y edificios del Palacio Real. Por otra parte, estos edificios se encontraban acompañados del Mercado, la Stoá, la Biblioteca, el grandioso Palacio Real de los Lágidas, etc... Todo ello edificado sobre una gran red de distribución de aguas. Alejandría creció rápidamente hasta convertirse en la más poblada urbe del mundo griego, superada solo después por la ciudad de Roma. Aquí vivían gentes de todas las partes del mundo, desde griegos y judíos, hasta chinos, egipcios y romanos, estos últimos conformaban una minoría de empleados estatales. Llamada por ello, ciudad universal, tenía un carácter cosmopolita.

Planta rectangular, media unos 5 kilómetros de este a oeste, y unos 2 de norte a sur. Atravesada por largas calles de manera longitudinal y trasversal. La calle principal trazada en sentido este-oeste, iba desde la puerta de la Luna a la Puerta del Sol. Las calles principales tenían unos 30 metros de amplitud, y las más pequeñas y menos importantes, unos seis o siete metros.



Planeamiento hipodámico inicial



Deinokrátes, arquitecto



Restos de la Biblioteca de Alejandría

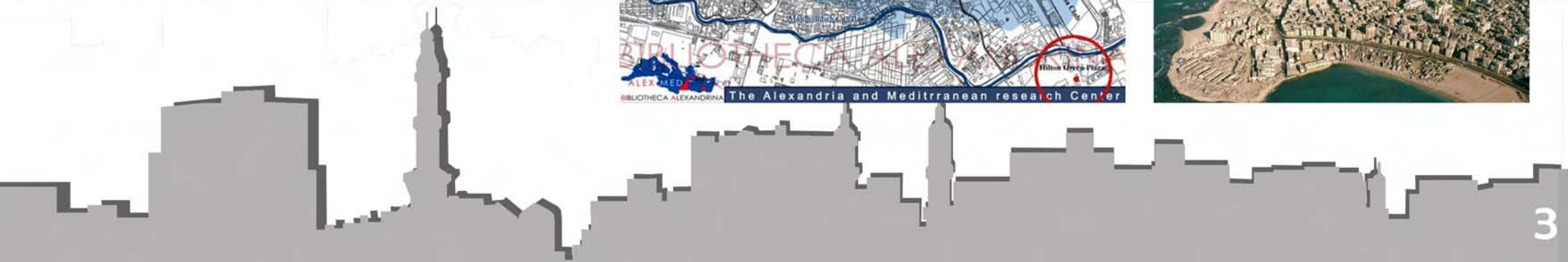
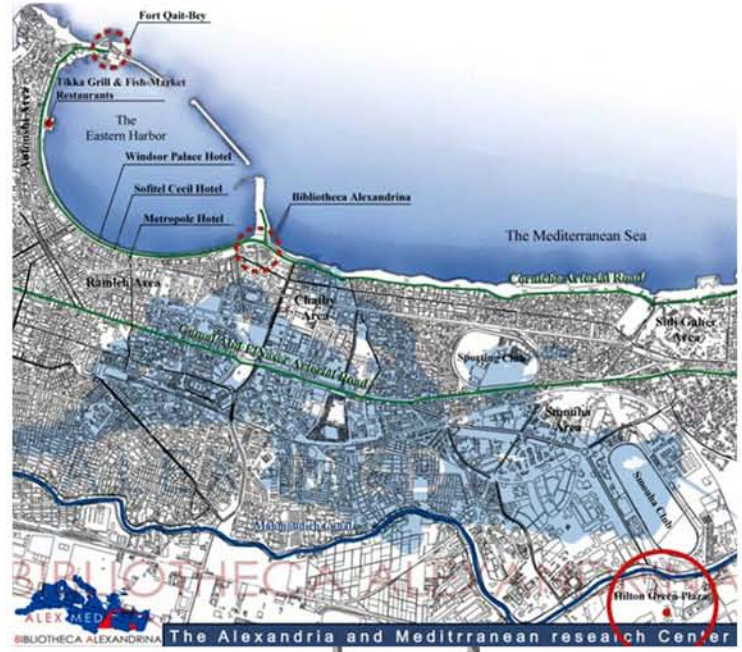
2. Geografía y urbanismo. Alejandría.

La ciudad de Alejandría, fue fundada por Alejandro Magno y construída por su antigua guardia personal. Después de conquistar Siria y Egipto, Alejandro buscaba un lugar dónde establecer la capital de su imperio y lo encontró en el delta del río Nilo, llegando a enlazar Grecia y el valle del Nilo.

Se sitúa en el límite del Mar Mediterráneo Oriental, en el extremo occidental del delta fértil del Nilo, en contraste con el sureste desértico.

El lugar elegido fue una península habitada por el poblado Rakotis, un pequeño pueblo de pescadores (más tarde pasaría a ser un barrio de Alejandría). De esta forma estaría al abrigo de las crecidas del Nilo y con la posibilidad de crear dos puertos fundamentales:

- Un puerto marítimo: Mar Mediterráneo.
- Un puerto fluvial: Río Nilo. Este unía el Puerto, el Lago y el Nilo a través de un canal, dando acceso a todo Egipto.

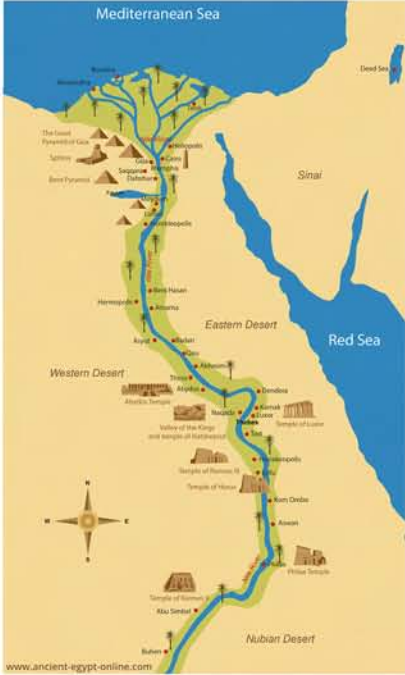


2. Geografía y urbanismo. Alejandría.

Alejandría siendo una ciudad colonial, tuvo una influencia como puerto comercial muy importante durante los siglos XIX Y XX por el hecho de ser una de las urbes que concentró la industrialización de esa época, debiendo gran parte de su protagonismo a su situación geográfica.

En los extremos de la pequeña península de Ras el-Tín, se sitúan los dos puertos primigenios (el Occidental y el Oriental). Esta se puede considerar todavía el extremo occidental de Alejandría. Hasta el noroeste, el límite es el mar Mediterráneo. El límite oriental de la metrópoli es más difuso y se encuentra en continuo desarrollo sobre las tierras fértiles del delta, pero se podría situar en la red de carreteras que administran el tráfico a las dos autovías.

En 1870 se construyó una escollera la cual amplía el puerto occidental, convirtiéndolo en el mejor de todo el Mediterráneo Oriental que soporta el 80% del tráfico marítimo exterior de Egipto, ya que puede acoger hasta 250 buques de gran calado, y en donde está la terminal del oleoducto Suez-El Cairo-Alejandría, con una refinería de petróleo y el centro comercial, la aduana y numerosos almacenes. También se usa como base por los barcos pesqueros. El puerto oriental se ha convertido en puerto deportivo.



2. Geografía y urbanismo. Alejandría.

El crecimiento sin planificación es evidente en los espacios públicos de la ciudad, siendo el desarrollo urbanístico de la ciudad configurado acorde a una división social simbólica, que opone la ciudad cultural a la ciudad consumista elitista, siendo las franquicias de comida rápida símbolos del neoliberalismo urbano.

El urbanismo de la ciudad está influenciado por tres momentos históricos fundamentales:

1º) El país forma parte del sistema globalizado desde su época colonial europea de exportación de materias primas e importación de manufacturas.

2º) Tras la Revolución de 1952 y especialmente tras la Guerra del Canal de Suez de 1956, la mayor parte de la población expatriada comenzó a abandonar la ciudad (la mayor parte de los comercios estaban en manos extranjeras y por tanto esto afectó al comercio).

3º) Egipto inició sus políticas neoliberales desde el proceso de apertura del presidente Sadat a mediados de los años setenta.

La ciudad la consideramos como colonial ya que es la época en la que se planifica y crece. Esta época supuso la urbanización masiva hacia el noreste de la ciudad. Posteriormente seguirá la inercia de esta planificación. A partir de 1919 comenzó a realizarse el planeamiento urbanístico moderno de la urbe a través de un plan de comunicación y redes que permitiría la conexión de las diferentes partes de la ciudad hasta ese momento aisladas. De esta época datan algunas de las construcciones simbólicas de la ciudad en el período colonial británico. Este plan tiene su punto de partida en el Puerto Oriental.



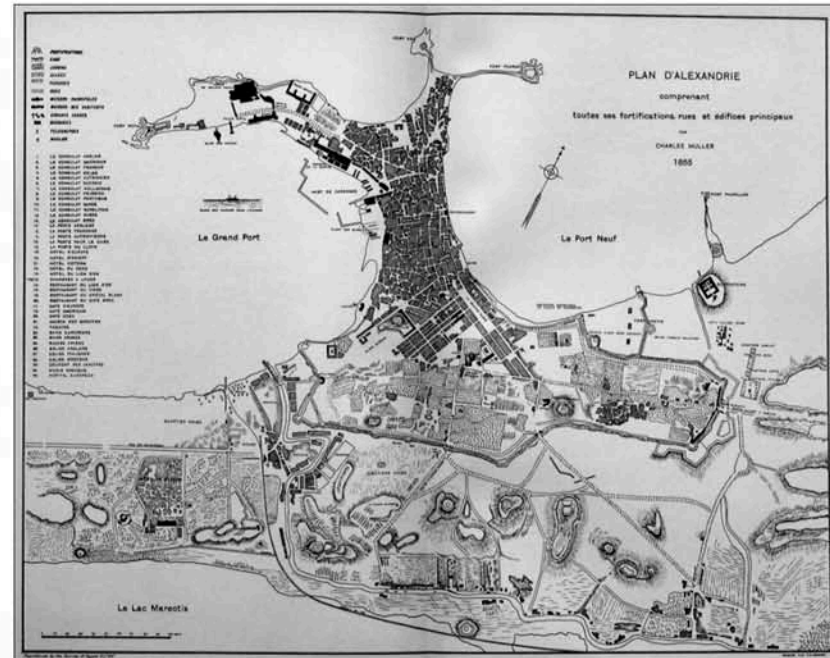
3. Cartografía histórica y desarrollo urbano.



Periodo Romano



Epoca Cristiana

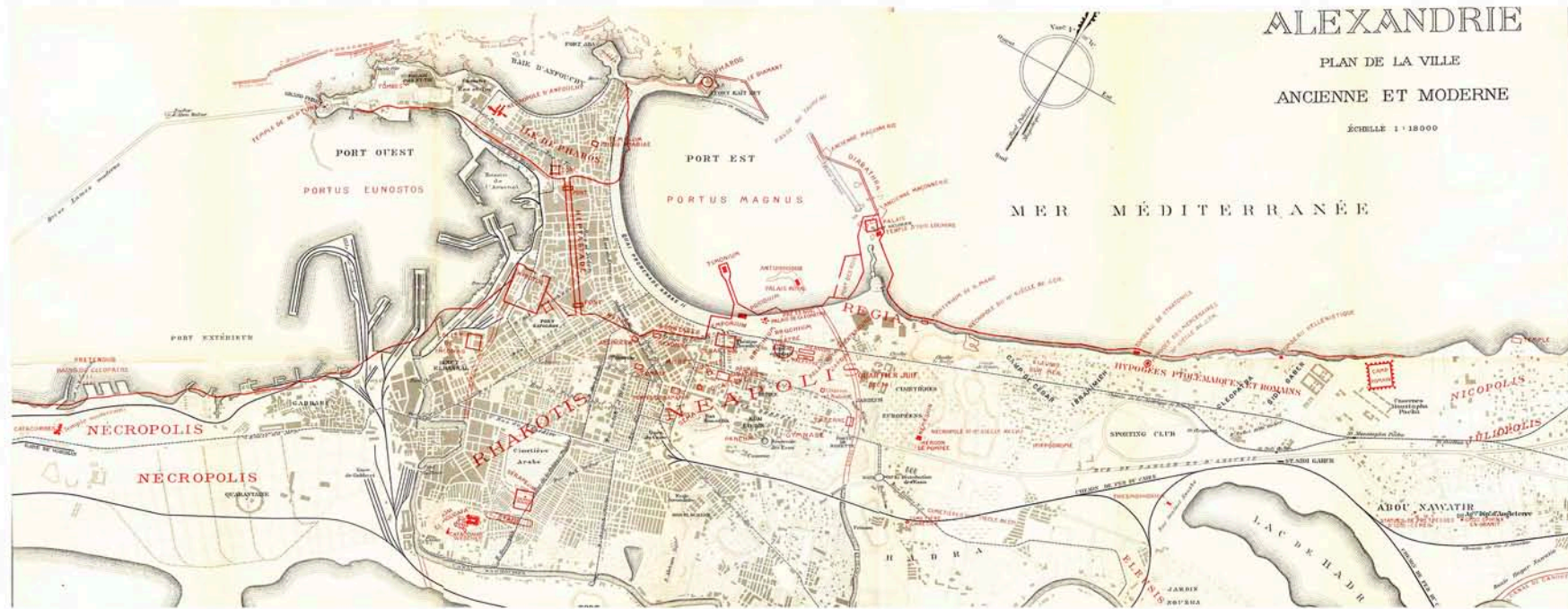


Plano de Alejandría 1855



Plano de Alejandría 1902

3. Cartografía y desarrollo urbano.

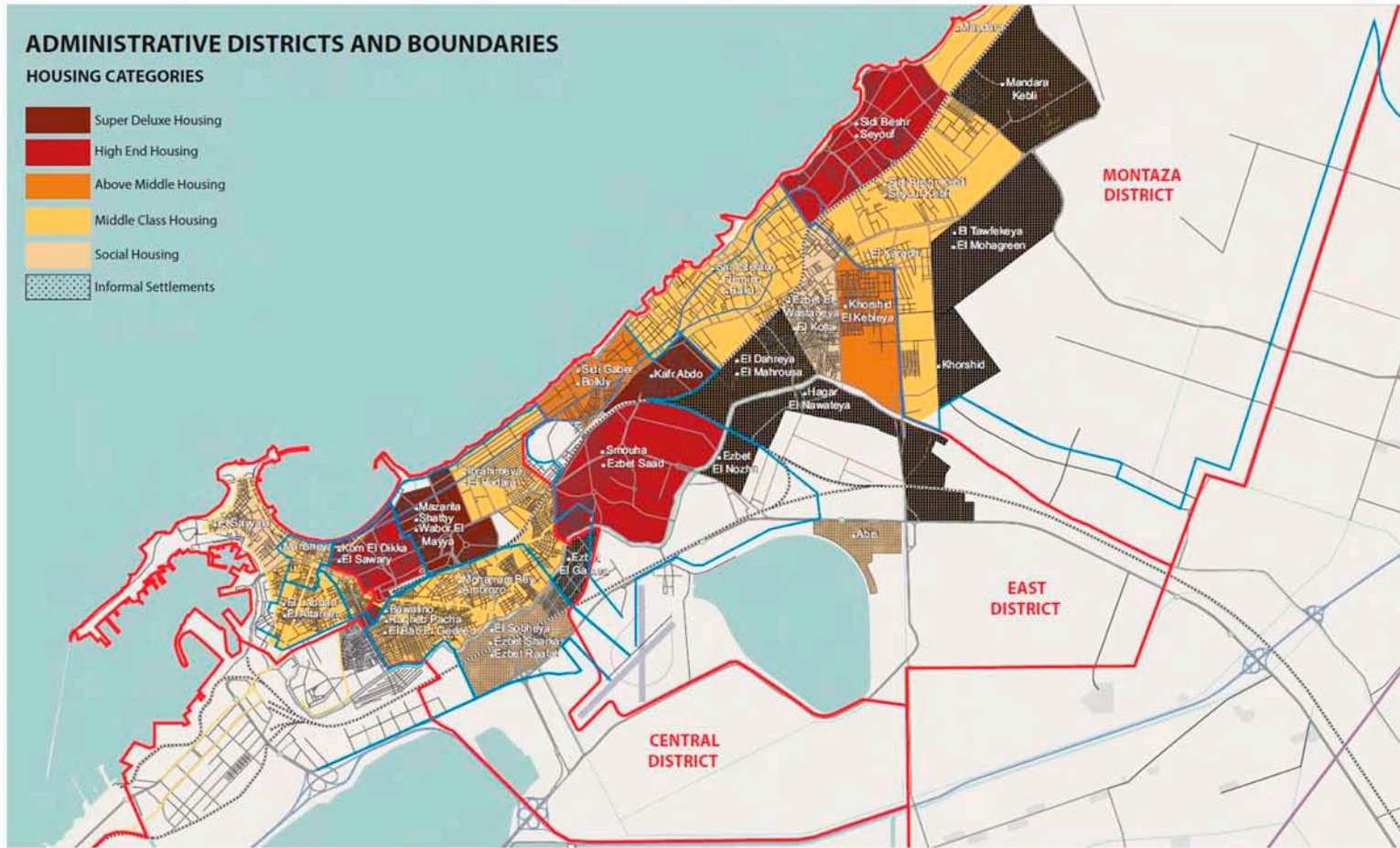


Superposición de la planta Antigua y Planta Moderna



Plano de Alejandría 1958

3. Cartografía y desarrollo urbano.



El desarrollo urbano que ha tenido Alejandría a lo largo de su historia, ha provocado que se creen grandes desigualdades sociales y económicas en los diversos distritos.

Se observa en Alejandría cómo la difusión de los centros y de la centralidad, su carácter policéntrico, permite explicar en la actualidad la historia urbanística y la división social en el terreno. Si Kafr Abdou y Mahatta Raml son espacios antiguos reafirmados, el complejo West el Balad-Carrefour y San Stefano son nuevos centros, pero no por ello carentes de un fuerte simbolismo de centralidad para una parte de la población. La centralidad, lejos de limitarse al clásico concepto de centro geográfico como aglomerado de funciones administrativas, comerciales, residenciales y sociales, adquiere en Alejandría una forma difusa y dibujada en distintos focos de centralidad según sus funciones, temas y miradas humanas.

Los problemas de la ciudad

Ultraconcentración de población en Alejandría

La concentración poblacional en Egipto es una cuestión histórica. Sin embargo, con el gran aumento de la población desde la Revolución de 1952, la densidad ha crecido sustancialmente hasta las 89.2 personas/km², con un crecimiento de dos puntos anuales de media en los últimos diez años.

La ultraconcentración supone alta densidad poblacional, pero también inadecuada gestión de residuos, tráfico denso, inexistencia de alojamiento adecuado a precios asequibles, contaminación, catástrofes naturales prevenibles y en general una ineficiente gestión de la ciudad.

El 72.8% del territorio de la gobernación de Alejandría está habitado y de éste el 98.7% se considera urbanizado, siendo la densidad total de la gobernación de 28 965 hab/km² (CAPMAS, 2015). Esto conlleva ciertos problemas en lo que respecta a la planificación y la gestión de recursos. Ambas realidades -concentración y urbanización- están totalmente relacionadas en la actualidad en el medio urbano egipcio.

En Alejandría se produce una problemática clara de ultraconcentración en ascenso, siendo la presencia de ashwaiyat, o barrios informales y continúa existiendo un déficit importante de vivienda a precio asequible para quienes perciben ingresos bajos.

El urbanismo actual de Alejandría se puede entender como un proceso continuista de inercia de la planificación colonial de desarrollo hacia el noreste de la ciudad. La planificación de las autoridades egipcias en las últimas décadas se ha centrado en la creación de ciudades satélite, atrayendo fábricas e intentando hacer lo mismo con la población, pero ha tenido un éxito limitado, olvidándose por completo de la planificación en las grandes ciudades existentes.

La ultraconcentración en Alejandría presenta importantes problemas, por ejemplo deficiencias en la gestión de residuos -los contenedores de basura suelen ser insuficientes, rebosan de basura y ésta es desparramada por personas que reciclan papel, cartón y plástico ya que no se recicla de forma oficial-, siendo la abandonada gestión por parte del Estado visible en cualquier ciudad egipcia, pero de un modo más extremo en Alejandría. Otro de los problemas son las inundaciones que golpean a la ciudad en la época de mayores lluvias. Una red de drenaje incapaz de soportar la creciente densidad de población, las conexiones ilegales y un mantenimiento deficiente agravan dicha situación



Los problemas de la ciudad

Uso y abuso del espacio público: la invasión privada

El abandono estatal y el escaso aprovechamiento del espacio público por parte de la población, y por otra parte la invasión privada del espacio público que limita además las posibilidades de uso de éste, son dos características urbanas visibles en Alejandría.

El abandono estatal del espacio público se hace evidente en cualquier breve paseo por la ciudad. Las calles están sucias, numerosas aceras destruidas, la basura se acumula en múltiples lugares, los cascotes (escombros) de una obra antigua se amontonan donde se quedaron meses atrás y así sucesivamente; tales realidades están habitualmente relacionadas con el escaso mantenimiento de la ciudad, tanto público como privado.

La causa de esta situación lamentable es la propia lógica capitalista: olvido estatal hacia aquellos que “no aportan” al beneficio de la clase dirigente.

En este escenario se ha ido desarrollando un proceso de “desposesión por acumulación” que lleva a que los espacios comunitarios o colectivos –es decir, “lo público”– sean vistos por los ciudadanos cada vez menos como propios, ya sea desde un punto de vista de identidad social o de propiedad en el sentido capitalista.

La ciudad egipcia está adaptada para la movilidad en vehículo privado, al igual que como ocurre en la mayoría de los países; sin embargo, este proceso de transformación conlleva una problemática importante en Alejandría. Se observan todavía problemas: la ciudad no es capaz de contener el parque móvil de coches; las normas de tráfico apenas se cumplen, contribuyendo al tráfico denso; las aceras están malogradas u ocupadas por múltiples objetos, como coches y basura, trasladando así a los peatones al espacio que queda entre los autos que circulan y los que están aparcados porque es el único lugar para caminar, con los evidentes peligros que esto conlleva, aunado al escaso respeto de los conductores hacia los transeúntes.

La ocupación privada del espacio público contribuye además a que la anterior situación se agrave. En Alejandría apenas existen espacios públicos para el uso gratuito de la población, y los pocos que existen están en condiciones bastante lamentables, lo cual influye en la creación de una clara división social entre quienes se pueden permitir visitar clubes sociales y deportivos, restaurantes caros o espacios de consumo privado y quienes no pueden acceder a ellos



4. Biblioteca de Alejandría I

La desaparición de la Biblioteca de Alejandría constituye uno de los más simbólicos desastres culturales de la historia. La actual biblioteca se construyó como homenaje a esta. En 1987 salió a la luz este ambicioso proyecto cuyo objetivo principal era crear una biblioteca de investigación pública.

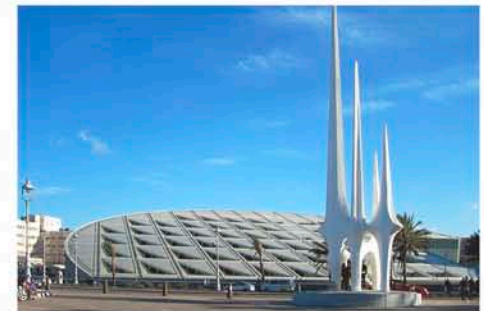
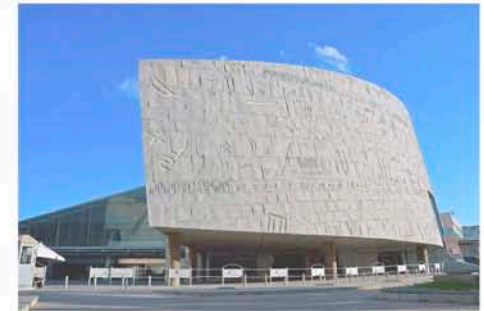
La UNESCO patrocinó un concurso internacional que fue ganador la firma noruega Snøhetta. Con un presupuesto de 230 millones de dólares, el proyecto fue inaugurado el 17 de octubre de 2002.

El edificio cuenta con capacidad para albergar 20 millones de ejemplares.

Está implantado sobre la costa, cruzando la avenida costera.

Fue rodeado por un estanque de agua que le da continuidad con el mar.

Además se han construido dos edificios, un Centro de Conferencias y un Planetario.



4. Biblioteca de Alejandría II

El diseño de su cubierta es cilíndrico, en homenaje al dios egipcio Ra, el dios del Sol. Cuenta con 36.770 metros cuadrados de superficie y 33 metros de altura. Consta de 11 niveles, 4 de los cuales se hallan por debajo del nivel de la calle.

El techo de cristal otorga luz solar a niveles óptimos durante todo el año.

Distintas terrazas van cubriendo los niveles, con una plataforma de observación en cada nivel que permita la visibilidad sin obstáculos a cualquier destino.

Las estanterías se extienden detrás de cada terraza, que se puede acceder de forma independiente a través de un pasillo externo, ofreciendo una flexibilidad superior para la organización de cada departamento.

Ofrece una sola hipóstila (sala egipcia sostenida por columnas) de hormigón y maderas nobles, situada en el centro del edificio, destinada para lectura.

El gran muro curvo exterior fue construido con granito de Asuán. Este contiene bajorrelieves caligráficos en 120 lenguas, representando las civilizaciones del mundo.

En el interior, predominan maderas nobles revistiendo las salas.



5. Lugares de interés.



Museo Nacional de Alejandría, inaugurado en 2003, con arte faraónico, grecorromano, copto, árabe y del siglo XX.



Montaza Gardens, con sus 120 acres de tamaño, forma parte de los alrededores del Palacio Al-Haramlik.



La fortaleza de Qaitbey, una grandiosa fortaleza defensiva, mandada construir en el año 1480 por el sultán Qaitbey.



Stanley Bridge es el puente más icónico en el paseo marítimo de la Corniche.



El Palacio Montazah, que fue residencia de verano de la familia real.



La columna o pilar de Pompeyo que pertenecía al Serapeo o templo del dios egipcio Serapis.

6. Movilidad y transporte

La Corniche se extiende a lo largo de 25 kilómetros desde el Fuerte de Quaitbay, y limita la playa con la zona urbana de Alejandría. Culmina en la estación de ferrocarriles, al norte. Este paseo marítimo es uno de los ejes principales de la ciudad, en el cual se vertebra gran cantidad de actuaciones urbanas y al cual desembocan una gran cantidad de comercios y agencias turísticas.



6. Movilidad y transporte

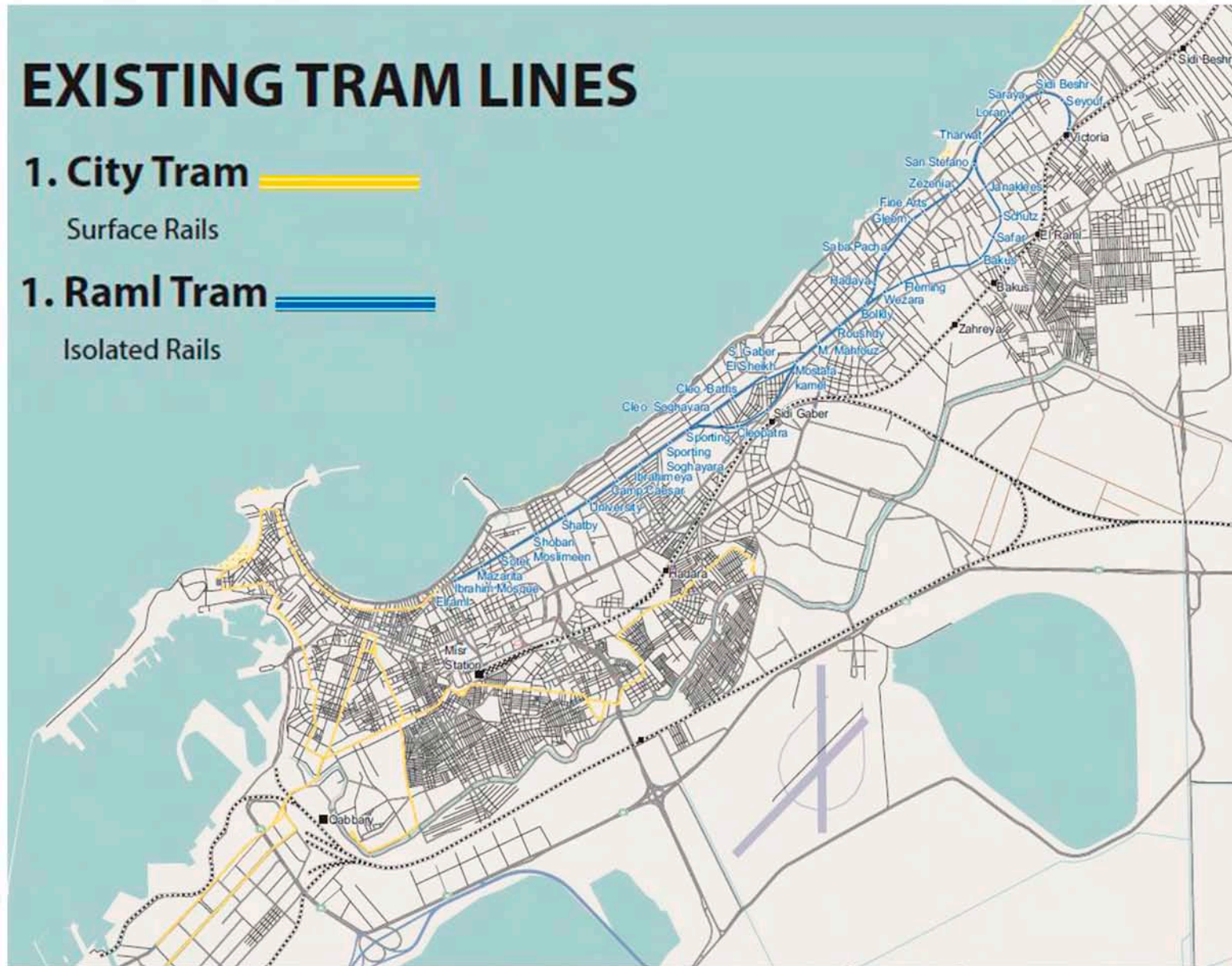
EXISTING TRAM LINES

1. City Tram

Surface Rails

1. Raml Tram

Isolated Rails



Líneas de tranvía y circulación en Alejandría.

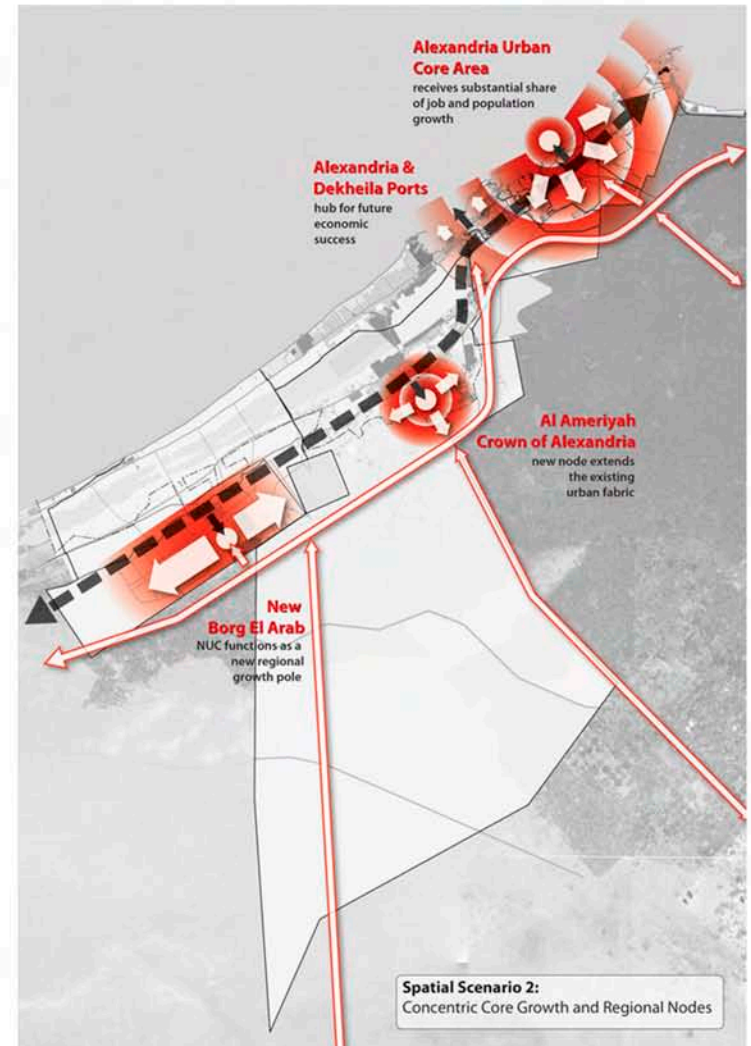
7. Proyectos Urbanos Masterplan Alexandria for 2032



En 2010, el Ministerio de Vivienda de Egipto encargó a AS + P la elaboración de un Plan Urbano Estratégico General para Alejandría, la segunda ciudad más grande del país. Alejandría, una vez famosa por su belleza y esplendor, hoy es una ciudad industrial de rápido crecimiento con 4,1 millones de habitantes. La ciudad representa el 40% de la producción industrial nacional, mientras que el 60% del comercio exterior egipcio se maneja en los tres puertos marítimos de Alejandría. En consecuencia, la contaminación ambiental (aire, agua, degradación del suelo) es uno de los principales problemas de la ciudad. Otros desafíos se encuentran en el crecimiento urbano completamente no regulado con hasta 150 mil nuevos habitantes por año, el surgimiento ubicuo de asentamientos informales, la falta de infraestructura de utilidad técnica y un tránsito urbano que está a punto de colapsar.

El plan maestro se propone desarrollar soluciones de planificación técnica concisa para los desafíos vitales anteriores. Estas soluciones se ejemplificarán en tres planes maestros para proyectos pioneros y se acompañarán de estudios de factibilidad económica.

Hasta finales de 2012, AS + P dirigirá y coordinará un equipo internacional multidisciplinario de consultores, desde expertos en economía a ingenieros de infraestructura y medioambientales. AS + P elaborará todos los módulos relacionados con la planificación regional, urbana y de transporte.



Dos escenarios espaciales para el futuro crecimiento urbano de Alejandría.

8. Filmografía y cultura actual.



En la actualidad, cuando se hace referencia a la ciudad de Alejandría se busca representar su época de esplendor Grecorromana. Así pues en Occidente tenemos dos referentes, que son la película *Ágora* que trata la historia y la influencia que tuvo el conocimiento guardado en la Biblioteca de Alejandría.

Más actual, es la visión que nos da la famosa saga *Assassins Creed*, que hace una interpretación de la ciudad y recrea a través de modelos 3d la ciudad de Alejandría del S. I A.C. Representando la sociedad y cultura de la época con un rigor histórico considerable.

9. Bibliografía.

Urbanísticas de las grandes ciudades del Mundo Antiguo, García y Bellido, 1903-1972, Bendala.

https://www.nationalgeographic.com.es/historia/grandes-reportajes/la-biblioteca-de-alejandria_8593/6

<https://independenttravelcats.com/planning-a-day-in-alexandria-egypt-day-trip/>

<https://www.theguardian.com/cities/2016/mar/14/story-cities-day-1-alexandria-egypt-history-urbanisation-foundations-modern-world>

<https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1734/1821>

<http://www.as-p.com/projects/project/masterplan-alexandria-184/show/>

<https://www.agoralapelicula.com/>

<https://www.ubisoft.com/es-es/game/assassins-creed-origins>

ALEXANDRIA: DEVELOPMENT CHALLENGES OF A COASTAL SECOND CITY ,Azza Sirry

Alexandria: Regenerating the city

A contribution based on AFD experiences, Pierre-Arnaud Barthel

Alexandria City of Layers, FÄRGFABRIKEN

Información cartográfica obtenida a través de diversas fuentes

