El espacio urbano: el sistema de ciudades en España

Inicio

Bloque 10. El espacio urbano

Concepto de ciudad y su influencia en la ordenación del territorio.

Morfología y estructura urbanas.

Las planificaciones urbanas.

Características del proceso de urbanización.

Las áreas de influencia.

Los usos del suelo urbano.

La red urbana española.

Características del proceso de crecimiento espacial de las ciudades.

El caso de Andalucía.

Criterios de evaluación

GEO10.1 Definir la ciudad.
GEO10.2 Analizar y comentar planos de ciudades, distinguiendo sus diferentes trazados.
GEO10.3 Identificar el proceso de urbanización enumerando sus características y planificaciones internas.
GEO10.4 Analizar la morfología y estructura urbana extrayendo conclusiones de la

huella de la Historia y su expansión espacial, reflejo de la evolución económica y política de la ciudad.
GEO10.5 Analizar y comentar un paisaje urbano y tomar decisiones de desarrollo del trabajo individual, grupal o colaborativo para conseguir producciones de calidad.
GEO10.6 Identificar el papel de las ciudades en la ordenación del territorio.
GEO10.7 Describir la red urbana española comentando las características de la misma.
GEO11.1 Describir la organización territorial española analizando la estructura local, regional, autonómica y nacional.
GEO10.8 Obtener y seleccionar y analizar información de contenido geográfico relativo al espacio urbano español utilizando fuentes en las que se encuentre disponible, tanto en Internet, medios de comunicación social o bibliografía, utilizando los Sistemas de Información Geográfica públicos para extraer conclusiones geográficas sobre problemas ambientales o sociales.

El sistema de ciudades en España

1. ¿Qué es una ciudad?

Los seres humanos se asientan en lugares concretos donde vivir. Llamamos hábitat a los espacios habitados. Existen dos tipos principales de habitad: el rural y el urbano.

A. El hábitat rural.

Hablamos de hábitat rural cuando la población vive en el campo. Según el modo en el que se distribuyen las edificaciones se distinguen los siguientes tipos de hábitat rural.

El poblamiento o habitat disperso o diseminado hace referencia a la distribución de edificios residenciales y productivos (fábricas, en naves industriales, instalaciones agrarias...) de forma poco o nada compactada, de manera que tales edificios se distribuyen de forma aleatoria en el espacio, dejando espacios libres entre sí. Cuando todo el espacio se halla ocupado por este hábitat diseminado sin un núcleo que lo organice se llama poblamiento diseminado absoluto.
El poblamiento y hábitat concentrado se caracteriza por la agrupación de las edificaciones sin dejar apenas espacio vacío y con una gran diferenciación entre el espacio habitado y el espacio agrario o natural.
Existen dos situaciones intermedias entre el poblamiento disperso y el concentrado:
El poblamiento disperso intercalar, que se trata de un tipo de asentamiento disperso en el territorio, pero en el que hay pequeños núcleos de casas más concentrados (en torno a una iglesia o edificio religioso, junto a un puente, etc.).
El poblamiento concentrado laxo, en el que las pequeñas aldeas se distribuyen en el territorio dejando zonas libres entre unas y otras, como a veces pasa en muchas parroquias de Galicia o Asturias.
En el espacio rural español predomina el poblamiento concentrado, que facilita sus habitantes el uso de servicios comunes, como escuelas, centros de salud, comercios, iglesias...

B. El hábitat urbano

Cuando hablamos de hábitat urbano hablamos de ciudades .La ciudad es difícil de definir. Para que en la actualidad un núcleo de población sea considerado ciudad se deben de tener en cuenta varios aspectos:

Criterio poblacional. Para Instituto Nacional de Estadística hay tres categorías de municipios en España: los municipios urbanos que tienen más de 10.000 habitantes, los municipios intermedios de 2000 a 10.000 habitantes y los municipios rurales con menos

de 2000 habitantes. Éstas categorías si bien son útiles para clasificar los municipios españoles, no expresa muy bien la realidad urbana en España, ya que existen núcleos con más de 10.000 habitantes y un fuerte componente rural y al contrario también hay algunos, con menos de 2000 habitantes, que apenas tienen personas dedicadas a las actividades rurales.

Criterio funcional. La ciudad es aquella localidad especializada sobre todo en actividades industriales y de servicios; al contrario, sería una localidad rural la mayoritariamente dedicada a las actividades agrarias. Pero hoy, sobre todos los espacios cercanos a la ciudades (áreas periurbanas) existen municipios en los que la población que allí trabaja lo hacen las actividades agrarias; sin embargo, reside en ella mucha más gente que trabaja en la industria o en los servicios, pero cuyo puesto de trabajo está en otro municipio. Este tipo de realidades hace cada vez menos apropiado este criterio.

Criterio de continuidad espacial. La ciudad es aquella realidad que se expande en el territorio de forma masiva y frecuentemente sin solución de continuidad. En este caso, hay países que consideran ciudad a todo el poblamiento continuo o que tenga zonas intermedias pequeñas. Sin embargo, también los poblamiento disperso pueden ser muy urbanos sobre todo en los entornos metropolitanos. Por consiguiente, este criterio también es difícil aplicar a veces.

Criterio morfológico. La ciudad se define por una serie de edificios de mayor porte que los rurales, ya que en ella hay instituciones relevantes (catedrales, Ayuntamientos, bancos, universidades, etc.); sus espacios públicos tienen un tratamiento más ordenado y diferenciado (zonas de peatones, zona de tráfico motorizado...) que el rural; y los elementos naturales (río, colinas, playas,...) Tiene un significado y aspecto muy distinto de cuando se encuentra en el espacio sin urbanizar.

Criterio de área de influencia. Los ámbitos urbanos tienen una proyección e influencia que van a más allá de sus límites. Cuanto mayor sea el alcance de la influencia urbana, mayor será el rango de la población. El territorio que domina, controla y sobre todo el que ejerce algún modo de actuación una ciudad se denomina área de influencia urbana o hinterland

Criterio cultural tal vez sea el más importante, si bien es el más difícil de estudiar. Existe una cultura urbana distinta de la cultura rural (ni mejor, ni peor). Esta cultura se caracteriza por pautas de vida acelerada, por el gusto por el cambio, por el consumo y por diferentes maneras de concebir el ocio y la relaciones sociales.

Resumiendo podemos decir que la ciudad es un lugar de intercambio, de bienes y servicios, de ideas...; Es un lugar en el que se toman decisiones que trascienden los límites de la propia ciudad ya que controla un territorio y tiene una imagen propia en la que se expresan los intereses dominantes (la religión, el poder político, etc.)

2. El sistema de ciudades españolas

Las ciudades españolas constituyen un sistema integrado por el conjunto de las ciudades y las relaciones que establecen entre sí. En el espacio, el sistema u rbano dibuja redes

compuestas por nodos (las ciudades) y líneas (los flujos que las relacionan).

Las distintas ciudades que componen el sistema se organizan jerárquicamente y conforman ejes urbanos con diferente nivel de dinamismo y de integración. Estos ejes, heredados de la época industrial, han experimen tado cambios desde la década de 1980 en relación con la implantación del estado autonómico y la integ ración española en el contexto internacional.

1. Los componentes del sistema urbano

El sistema urbano español está constituido por un conjunto de ciudades interrelacionadas. Por tanto, se compone de unos elementos, las ciuda des; y de las relaciones que establecen entre sí.

1.1. Las ciudades

Las ciudades de un sistema se caracterizan por su tamaño y por las funciones que desempeñan. De acuerdo con estas, ejercen su influencia sobre un área más o menos amplia.

1.1.1. El tamaño de las ciudades

a) El tamaño demográfico de las ciudades se establece mediante la regla rango-tamaño. Esta otorga a cada ciudad un rango o número de or den en el sistema según el tamaño de su población. En España:

Existen quince grandes aglomeraciones urbanas, que superan los 500000 habitantes. De ellas, el área metropolitana de Madrid, con más de cinco millones, ocupa el rango número 1 en el sistema. Le sigue el área metropolitana de Barcelona, que con más de tres mi llones, cuenta con un tamaño mayor que el habitual para la segunda aglomeración de un sistema nacional, lo que configura un sistema bipolar. A continuación, se sitúan cinco aglomeraciones que superan 800000 habitantes, Valencia, Sevilla, Bilbao, Málaga y ciudad astur; y otras ocho con más de 500000: Alicante-Elche, Zaragoza, Bahía de Cádiz, Murcia, Granada, Las Palmas de Gran Canaria, Vigo-Pontevedra y Palma de Mallorca.
Existe un elevado número de aglomeraciones y ciudades medias entre 50000 y 250000 habitantes, debido a la reciente difusión de población y actividades económicas desde las grandes aglomeraciones urbanas.
b) La distribución territorial de las ciudades peninsulares por su tamaño se caracteriza por la localización en el centro peninsular de la mayor aglomeración urbana, Madrid. Rodeándola se encuentran las principales aglomeraciones urbanas, situadas en la periferia, y un espacio interior poco urbanizado, donde predominan las ciudades medias y pequeñas.

1.1.2. Las funciones urbanas

Las funciones urbanas son las actividades socioeconómicas desempeñadas por las ciudades hacia el exterior, no las encaminadas al servicio interno de la ciudad. Según su función principal las ciudades pueden ser primarias, secundarias, o terciarias; aunque las grandes ciudades son multifuncionales y desempeñan varias funciones simultáneamente.

a) Las ciudades primarias están especializadas en actividades del sector primario. Entre ellas se cuentan las agrociudades andaluzas, manchegas, murcianas y levantinas, como Almendralejo, Écija, Osuna, etc.

b) Las ciudades secundarias, en unos casos, están especializadas en la industria, implantada durante la Primera Revolución Industrial (Avilés, Bilbao) o el desarrollismo (Huelva, Valladolid, Zaragoza). En otros casos, están especializadas en la construcción, caso de las que concentran acti-vidades económicas, población numerosa, o turismo (ciudades costeras).

c) Las ciudades terciarias están especializadas en los servicios, que son hoy las actividades que mejor definen el rango y la influencia de una ciudad. Estos servicios pueden ser empresariales, inancieros, comerciales, de transporte, administrativos, culturales, sanitarios, religiosos, turísticos, etcétera. Ejemplos de ciudades muy terciarizadas son Madrid y Palma

1.1.3. El área de influencia urbana

Las funciones desempeñadas hacia el exterior convierten a las ciudades en lugares centrales, que abastecen de bienes y servicios a un área más o menos extensa, denominada área de inluencia. La amplitud del área será mayor cuanto más diversas y especializadas sean las funciones urbanas: nacional, regional, subregional, comarcal o local. El alcance del área de inluencia urbana puede modiicarse en función de los cambios económicos y de la dotación de medios de transporte y comunicación.

1.2. Las relaciones urbanas en el sistema de ciudades

Las ciudades de un sistema urbano se relacionan entre sí. Estas relaciones se miden por los lujos o intercambios económicos (mercancías, capitales, inversiones); de personas; y de otros tipos (políticos, administrativos, culturales, o de información). Cuando los lujos son unidireccionales, entre una ciudad y otra, indican relaciones de dominio/subordinación; cuando son bidireccionales, indican relaciones de integración/competencia.
En el sistema urbano español, las relaciones entre ciudades se caracterizan por estos rasgos:

- Las relaciones más intensas corresponden a Madrid, que mantiene importantes flujos

con las demás metrópolis, especialmente con Barcelona, la segunda metrópolis nacional. Barcelona tiene una influencia general más débil, aunque intensa en el oriente peninsular y Baleares. Y el cuadrante nordeste es el área de mayor integración, pues sus cinco metrópolis principales mantienen intensas relaciones (Madrid-Barcelona-Valencia-Bilbao-Zaragoza).

■ En el resto del sistema, las relaciones entre ciudades son más reducidas e incompletas. Predominan los flujos de las ciudades con su zona rural o con ciudades próximas. El área con mayor desconexión entre ciudades es la que rodea a Portugal, excepto Galicia; en la submeseta sur existen amplios espacios desconectados; en el Cantábrico, las relaciones se debilitan hacia el oeste; y las relaciones entre las metrópolis andaluzas y levantinas son poco intensas

Principales áreas y ejes urbanos

1. Las aglomeraciones urbanas

Algunas ciudades han crecido hasta conectar con otros núcleos de población. Se crean así aglomeraciones urbanas de diferentes tipos: áreas metropolitanas, conurbaciones, regiones urbanas y megalópolis. De ellas, las áreas metropolitanas son las que han tenido un mayor desarrollo en España.

1.1. El área metropolitana

El área metropolitana es una aglomeración urbana formada por una ciudad principal y por varios municipios de su entorno, que mantienen importantes relaciones socioeconómicas. En España no existe un criterio establecido para determinarlas; aunque suele considerarse que la ciudad central tenga al menos 50 000 habitantes y los municipios que forman sus coronas metropolitanas dirijan hacia ella al menos el 15 % de su lujos económico-sociales.

1.1.1. Características del área metropolitana

■ Está presidida por una ciudad principal (ciudad central) cuyo crecimiento económico se proyecta al exterior y crea el área.
■ Existen intensas relaciones económicas y sociales entre la ciudad central y los núcleos del área (ciudades satélite). La ciudad central concentra las actividades y los empleos más especializados. Los núcleos del área albergan a trabajadores que se desplazan a diario a la ciudad central; e instalan actividades económicas procedentes de esta, al disponer de suelo más abundante y barato (industrias, comercios, transportes y servicios).
■ Las relaciones se manifiestan en la existencia de intensos movimientos pendulares diarios, que hacen de la red de transportes y comunicaciones un elemento esencial del área metropolitana.
■ La estructura espacial de las áreas metropolitanas responde a dos modelos: el de coronas concéntricas en torno al núcleo central; y el radial, formado por sectores especializados en ciertos usos del suelo, que parten desde el centro hacia la periferia a lo largo de las principales vías de comunicación. En algunas áreas metropolitanas, como la de Madrid, se solapan los dos modelos

1.1.2. Origen y evolución de las áreas metropolitanas españolas

a) Época industrial: 1930-1975

En el primer tercio del siglo XX, Madrid, Barcelona y Bilbao integraron a municipios próximos. Y entre 1950 y 1975, las grandes ciudades españolas constituyeron áreas metropolitanas, al atraer a la población rural. En esta época crecieron considerablemente la

ciudad central y sobre todo los mayores municipios del área metropolitana. La ciudad central concentraba los principales servicios y empleos y ejercía un claro predominio sobre los núcleos satélite, que albergaban a trabajadores e industrias. Entre ambos se producían intensos movimientos pendulares radiales.

b) Época postindustrial: desde 1975

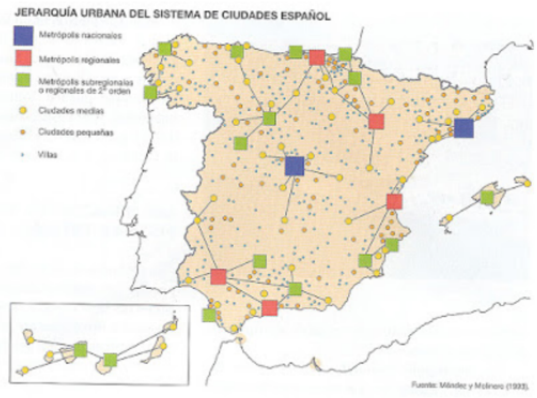
Entre 1975 y 1995, el crecimiento demográico de las áreas metropolitanas disminuyó o se estancó por el descenso de la natalidad y de la inmigración interior causados por la crisis económica y el posterior proceso de reconversión y reestructuración. Desde 1995 a 2008, su población se recuperó ligeramente gracias a la inmigración extranjera; y desde entonces ha vuelto a estancarse o decrece debido a los efectos de la crisis de 2008 sobre la inmigración exterior.
La ciudad central acusa más el retroceso demográfico y menos la recuperación, al difundir hacia los núcleos del área metropolitana parte de su población y de sus actividades industriales y terciarias, banales, o con mayor especialización. No obstante, algunos sectores centrales han mitigado la tendencia al vaciamiento por la llegada de inmigrantes extranjeros o por las operaciones de rehabilitación de barrios degradados. Además, la ciudad central sigue conservando las actividades más dinámicas y especializadas y una gran capacidad de control sobre su entorno metropolitano.
Los núcleos del área metropolitana diversiican su población y sus actividades económicas por la difusión desde la ciudad central; mejoran sus equipamientos y su nivel de vida; y tienden a convertirse en nuevos polos de centralidad, que reducen su dependencia de la ciudad central. Este hecho se releja en una reducción de los movimientos pendulares radiales y en un aumento de los movimientos transversales entre los núcleos del área

1.2. Otros tipos de aglomeraciones urbanas

a) La conurbación es una aglomeración urbana continua formada por el crecimiento paralelo de dos o más ciudades hasta unirse. En España, la mayoría se deben al turismo (Málaga-Estepona); a la fusión de ciudades especializadas (Alicante-Elche-Santa Pola), o a la conexión ciudad-puerto (Pontevedra-Marín).
b) La región urbana es una aglomeración urbana discontinua, integrada por ciudades dispersas (nebulosa urbana), pero lo suicientemente densa como para dar características urbanas a todo el territorio. Suele crearse por el crecimiento paralelo de varias ciudades con tamaño y funciones distintas (por ejemplo, el centro de Asturias).
c) La megalópolis es una aglomeración urbana suprarregional discontinua, pero sin fracturas importantes, formada por la sucesión de diversos núcleos urbanos. Suele deberse al crecimiento de ciudades con tamaño y funciones distintas (áreas metropolitanas, conurbaciones, regiones urbanas, pequeñas ciudades...). En España podría considerarse

como tal el eje mediterráneo, desde la frontera francesa a Cartagena. Está formado por las áreas metropolitanas de Barcelona, Valencia y Alicante, conurbaciones turísticas o industriales, ciudades medias, y pequeñas ciudades industriales.

2. La jerarquía urbana

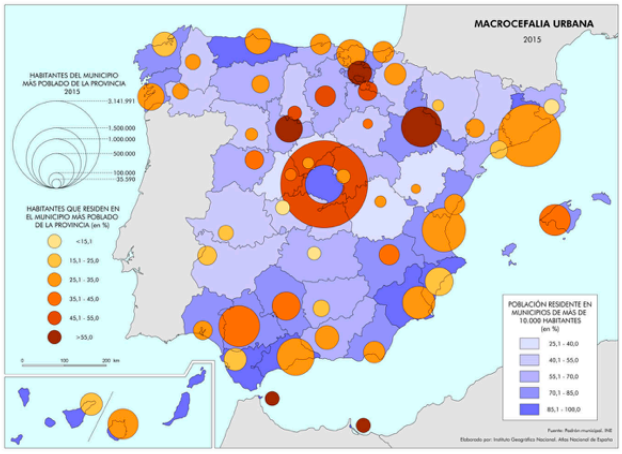


Las ciudades que componen el sistema urbano se organizan jerárquicamente en función de su tamaño demográfico, sus funciones, la extensión del área de inluencia y las relaciones que mantienen con las demás. En esta jerarquía se distinguen cinco categorías:

a) Las metrópolis nacionales son las dos mayores áreas metropolitanas de España: Madrid y Barcelona. Su población supera el millón de habitantes. Cuentan con las funciones más diversificadas: concentran las sedes de las grandes empresas nacionales y multinacionales y, por tanto, los centros de decisión empresarial; poseen industrias de alta tecnología y ofrecen servicios muy especializados —financieros, de gestión, innovación, cultura y esparcimiento —. Su área de inluencia es nacional y mantienen estrechas relaciones con otras metrópolis internacionales, enlazando el sistema urbano español con el sistema europeo y mundial.

b) Las metrópolis regionales son grandes áreas metropolitanas, como Valencia, Sevilla, Bilbao, Málaga y Zaragoza. Su población se encuentra entre un millón y 500 000 habitantes. Cuentan con funciones diversificadas industriales y terciarias y ofrecen numerosos servicios especializados. Su área de inluencia es regional y mantienen intensas relaciones con las metrópolis nacionales.

c) Las metrópolis subregionales o regionales de segundo orden son áreas metropolitanas de menor tamaño, como Valladolid, Pamplona o Córdoba. Tienen una población entre 500 000 y 250 000 habitantes. Cuentan también con funciones bastante diversiicadas y algunos servicios especializados (universidad), pero de inluencia subregional, o regional en el caso de comunidades autónomas uniprovinciales.



d) Las ciudades medias son en su mayoría capitales provinciales no incluidas en los apartados anteriores, como León, Albacete o Badajoz. Su población oscila entre los 250 000 y los 50 000 habitantes. Sus funciones son menos diversificadas y se centran en servicios comerciales, administrativos y sociales de ámbito provincial. Son puntos

terminales de una densa red de autobuses que las relaciona con los pueblos próximos

e) Las ciudades pequeñas tienen una población entre 50 000 y 10 000 habitantes, como Soria, Teruel y Astorga. Sus funciones son reducidas y poco especializadas, aunque pueden contar con algunos equipamientos de cierta especialización (educativos y sanitarios). Son nodos de transpor- te para la comarca y su área de inluencia es comarcal.

3. Las relaciones entre las ciudades: Los ejes

Las distintas categorías de ciudades se distribuyen en el espacio formando agrupamientos o ejes urbanos.

El sistema urbano peninsular heredado de la etapa industrial se caracteriza por la localización en el centro de la mayor aglomeración urbana del país, Madrid, rodeada por ejes urbanos periféricos y por un interior poco urbanizado, sin ejes integrados.

a) Madrid, en el centro de la Península, es el núcleo urbano principal de España. Concentra funciones terciarias avanzadas y mantiene relaciones con las ciudades de las provincias limítrofes y con las principales ciudades españolas.

b) Los ejes urbanos periféricos se disponen de forma semianular en torno a la capital:

■ El eje atlántico gallego se extiende entre Ferrol y Vigo. Está especiali-zado en el comercio y el transporte. Se relaciona con ciudades del interior gallego (Ourense y Lugo) y trata de

mejorar sus vinculaciones con Madrid y con el eje cantábrico.

■ El eje cantábrico es un eje discontinuo que incluye el triángulo asturiano (Oviedo-Gijón-Avilés); Santander; y el triángulo vasco (Bilbao-Donostia/San Sebastián-Vitoria/Gasteiz). Se encuentra en fase de ajuste, con progresiva pérdida de la preeminencia de la industria madura e implantación de nuevas actividades. Se relaciona con ciudades próximas del interior (León, Burgos y Logroño) y trata de incrementar sus conexiones con otros ejes: Asturias con Andalucía (a través de la Ruta de la Plata) y el País Vasco con el eje del Ebro.

■ El eje mediterráneo comprende desde Girona a Cartagena. Es el eje más dinámico, con una industria muy diversificada y un fuerte peso de la construcción y del turismo. Conecta con los ejes del Ebro (desde Tarragona); con Madrid (a través de Albacete); con Andalucía (a través de Granada), y con Baleares (desde Valencia y Barcelona).

■ El eje del valle del Ebro, entre Vitoria-Gasteiz y Tarragona, tiene como ciudad principal a Zaragoza. Es un eje dinámico, con equilibrio entre la industria y los servicios, especialmente los relacionados con su posición de intermediación (transporte, logística, distribución), dado que enlaza
los ejes cantábrico y mediterráneo. Además, mantiene importantes relaciones con Madrid.

■ El eje andaluz es doble. El eje litoral, entre Almería y Huelva, es un eje dinámico especializado en el turismo, el comercio, la agricultura tecnificada, o las industrias básicas; y se relaciona con el eje mediterráneo.

El eje del valle del Guadalquivir, entre la costa atlántica y Jaén, es un eje menos dinámico especializado en actividades agrarias, industrias locales, y turismo. Se relaciona con Madrid (a través de Sevilla) y con el inicipiente eje extremeño.

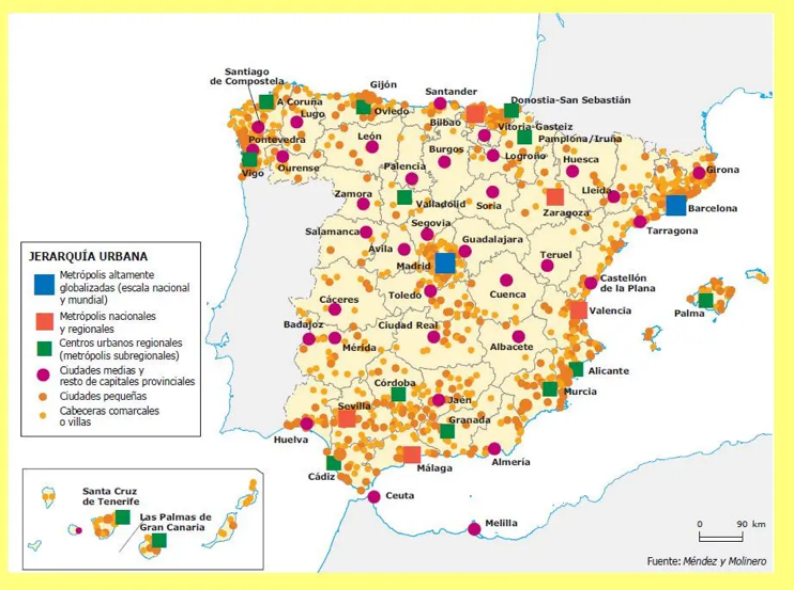
c) El interior peninsular carece de ejes urbanos integrados. Predominan las pequeñas ciudades especializadas en actividades tradicionales, siendo las más destacadas las capitales provinciales. No obstante, se están constituyendo ejes incipientes a lo largo de las nuevas infraestructuras de transporte, cuyas ciudades se benefician de la difusión de actividades desde las grandes aglomeraciones. Es el caso del eje Madrid-Albacete-Valencia/Alicante; del eje diagonal Badajoz-Madrid-Zaragoza-Barcelona, y del eje Madrid-Valladolid-A Coruña/Oviedo-Gijón.

En las islas Baleares y Canarias, la formación de ejes urbanos se ve dificultada por la fragmentación territorial en islas. Las ciudades más destacadas son las capitales autonómicas, especializadas en actividades turísticas. Las relaciones con el sistema urbano peninsular tienen lugar sobre todo con Madrid; y con Valencia y Barcelona en el caso de Baleares. Por su parte, las ciudades de Ceuta y Melilla, especializadas en actividades terciarias, conectan sobre todo con las ciudades andaluzas

4. Los cambios recientes en el sistema urbano

Desde la década de 1980, el sistema urbano español está experimentando cambios, en muchos casos aún sin consolidar. Las causas han sido la implantación del estado autonómico, que está favoreciendo la creación de subsistemas urbanos regionales; y la integración en Europa y en el proceso de globalización, que genera una creciente competencia entre ciudades por ocupar posiciones destacadas en los ejes europeos y globales.

4.1. La formación de sistemas urbanos regionales



La implantación del estado de las autonomías está favoreciendo la constitución de subsistemas urbanos regionales. Se caracterizan por el incremento del peso de las capitales autonómicas y de las relaciones entre las ciudades de la comunidad, en detrimento de las relaciones con Madrid y con otros sistemas regionales. Estos subsistemas responden a diversas tipologías:

■ Sistemas monocéntricos primados: una aglomeración urbana principal concentra la población y las funciones regionales y faltan los niveles intermedios de ciudades. En estos sistemas, las relaciones son unidireccionales y de dependencia (Madrid, Aragón, Cantabria, Cataluña, Murcia y Baleares).

■ Sistemas monocéntricos jerarquizados: una ciudad principal concentra la población y las funciones regionales, pero existen varios niveles intermedios de ciudades, entre los que se transmiten los flujos de manera jerárquica (Comunidad Valenciana, Andalucíaoccidental, La Rioja, Navarra).

■ Sistemas policéntricos: dos o más ciudades se reparten la población y las funciones regionales y mantienen flujos bidireccionales entre sí y unidireccionales con otras ciudades de menor rango (Galicia, Asturias, País Vasco, ambas Castillas, Extremadura, Andalucía oriental y Canarias).

4.2. La integración en el sistema urbano europeo

La adhesión de España a la Europa comunitaria en 1986 ha supuesto la integración de las ciudades españolas en la jerarquía y en el sistema urbano europeo.

■ La jerarquía urbana europea se basa en el tamaño demográfico; la especialización en funciones avanzadas; la accesibilidad, y la amplitud del área de influencia. De acuerdo con

ello se distinguen metrópolis globales con influencia mundial y europea; grandes metrópolis europeas (Madrid y Barcelona); metrópolis potenciales (Bilbao, Valencia, Palma, Sevilla), y ciudades solo con proyección nacional, regional o local (las demás ciuda- des españolas).

■ El sistema urbano europeo comprende un núcleo principal y varios ejes urbanos de diferente dinamismo e integración urbana. Respecto al núcleo más dinámico e integrado, el Pentágono comprendido entre las ciudades de Londres, París, Milán, Múnich y Hamburgo, las ciudades españolas se encuentran en posición periférica. Las del eje mediterráneo se encuadran en el dinámico Arco Mediterráneo europeo; las de los ejes cantábrico y gallego, en el área estancada del Arco Atlántico o «finisterres»; las del interior peninsular en la desarticulada Diagonal Continental, aunque algunas podrían vincularse a la emergente Diagonal Europea; y las del sur peninsular, en los «sures» o periferia urbana europea. Por tanto, en conjunto, las ciudades españolas ocupan una posición periférica en el territorio europeo. Para aminorar este problema, se potencian las infraestructuras de conexión a los ejes urbanos europeos y la cooperación entre las ciudades comunitarias.

4.3. La integración en el sistema urbano mundial

La incorporación de España al proceso de globalización ha supuesto también la integración de sus ciudades en la jerarquía y en el sistema urbanoglobal.

■ La jerarquía urbana global se basa en la proyección exterior de las ciudades: política (sedes de organismos internacionales, embajadas, celebración de conferencias y eventos políticos); económica (presencia de empresas multinacionales, intercambios comerciales y financieros); humana (recepción de inmigrantes, estudiantes y centros de estudios internacionales); en información (agencias de noticias internacionales, presencia de Internet); y cultural (museos, turistas internacionales, organización de eventos deportivos, musicales, artísticos). De acuerdo con ello, se distinguen metrópolis globales con proyección mundial; metrópolis nacionales, que conectan los sistemas urbanos nacionales con el global; y ciuda-des sin proyección internacional.

■ El sistema urbano mundial solo incluye claramente a Madrid comonodo de conexión con las grandes ciudades globales; y en menor medida a Barcelona. El resto de las ciudades desempeñan un papel esencialmente interno, en relación con su región y, en algunos casos, con Europa.Para ganar proyección internacional, las ciudades deben ofrecer accesibilidad (transportes y comunicaciones); equipamientos y servicios; entorno empresarial y laboral favorable; relaciones institucionales; y medioambiente de calidad. Estas exigencias, que hasta hace poco solo podíancumplir las grandes metrópolis, pueden estar también al alcance de lasciudades medianas si cooperan entre sí para dotarse de atractivos conjuntos que les permitan competir con las grandes metrópolis

La estructura y el plano de la ciudad

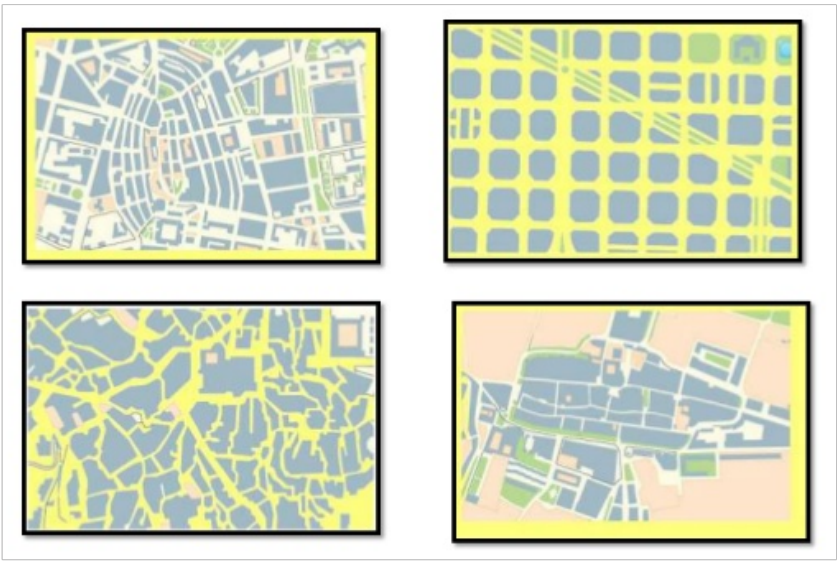
1. La morfologia urbana

La geografía urbana se dedica al estudio de la ciudades. La morfología urbana es la parte de la geografía urbana que analiza la estructura de la ciudad a partir de su proyección cartográfica o lo que es lo mismo a través de su plano o de su imagen y así hablamos del paisaje urbano.

La morfología es el aspecto externo que presenta la ciudad. Está influida por factores como el emplazamiento y la situación urbana, el plano, la construcción y los usos del suelo.

a) El emplazamiento es el espacio físico o topográico concreto en el que se asienta la ciudad. Su elección depende de las funciones originales de la ciudad. Los más habituales son junto a ríos (abastecimiento de agua potable, comercio); sobre colinas (defensa militar o frente a inundaciones); cerca de los recursos (agrarios, mineros); o favorables para el comercio (puertos).

b) La situación es la posición relativa de la ciudad respecto a un entorno geográfico amplio. Está relacionada con la función de la ciudad respecto al entorno: dominio político, militar, o económico; control de una ruta comercial; mercado para áreas de economía distinta, etc. Las situaciones preferidas son a lo largo de las principales vías de comunicación; en encrucijadas de caminos terrestres o fluviales; y en zonas de contacto entre dos áreas de economía distinta.



c) El plano es el conjunto formado por las superficies construidas y libres de la ciudad: edificios, calles, plazas y parques. Los planos suelen responder a varias tipologías:

■ El plano irregular presenta calles estrechas y tortuosas y plazas sin formas definidas. Se trata de un entramado urbano falto de estructura aparente, en el que difícilmente diferenciamos las calles más importantes de las secundarias y en el que las manzanas y parcelas son diferentes en formas y tamaños. Es raro que el plano entero de la ciudad sigue regular, pero esa tipología aparece muchas veces en los centros históricos de las localidades españolas

■ El plano radiocéntrico tiene un centro del que parten calles radiales, cortadas por otras que forman anillos en torno al centro. Puede ser regular o irregular. Se trata del resultado del crecimiento urbano cuando se produce a partir de un punto de coronas sucesivas o en mancha de aceite. El resultado es un plano urbano que recuerda a los anillos del tronco seccionado de un árbol

■ El plano ortogonal, en cuadrícula o damero. También llamado hipodámico. Se trata del plano en el que las calles se cortan en ángulo recto, dando una impresión general de tablero de ajedrez. Siempre se trata de ciudades o partes de ciudades resultados de una planificación

■ El plano lineal y derivados. De forma alargada, suele ser producto de la adaptación al valle de un río, a la costa o a un eje de comunicación. Cuando se superponen dos planos lineales en ángulo recto por ejemplo, en el cruce de dos vías de comunicación, se obtiene el plano en cruz. A su vez, se presentan dos variantes: el plano en T y el plano en Y

■ Plano compuesto. Cuando una localidad tiene un plano en el que predominan dos o más de las tipologías anteriores se dice que responde a un tipo de plano compuesto o mixto

En la mayoría de la ciudades hay zonas con planos irregulares y otras con planos regulares. Esto significa que la ciudades nacieron de forma espontánea, pero que en épocas posteriores, su expansión y extensión se realizó siguiendo un plano urbano, un plan urbanístico. La ciudades tienen dos formas de crecimiento: cuando existe un proyecto que indica la forma de sus calles y edificios se dice que tiene un modo de crecimiento planificado y cuando no existe ese orden y cada habitante construye, donde le apetece se dice que esa ciudad tiene un modo de crecimiento orgánico

d) La trama es la disposición de los edificios. Puede ser abierta si existen amplios espacios libres entre los edificios; o cerrada si los edificios se disponen unos junto a otros, de forma compacta, o formando manzanas en torno a un patio.

e) La edificación urbana puede ser colectiva y en altura —bloques y torres—; o individual, en viviendas exentas o adosadas.

f) Los usos del suelo son las diferentes utilizaciones del espacio urbano:comercial y de negocios, residencial, industrial, de equipamiento, etc.

2. La estructura urbana

La estructura urbana es la organización de la ciudad en diferentes áreas caracterizadas por su morfología y funciones. Como resultado del largo proceso de urbanización, la ciudad española actual tiene una estructura compleja. En las ciudades convencionales bien individualizadas respecto al campo circundante, estas zonas son el casco antiguo, correspondiente a la urbanización preindustrial; el ensanche de la época industrial; y la periferia actual. Sin embargo, la intensidad de la urbanización ha llevado a otrasciudades a conectar con núcleos de población próximos, dando lugar a la formación de aglomeraciones urbanas.

2.1. El casco antiguo o ciudad preindustrial El casco antiguo comprende la parte urbanizada desde el origen de la ciudad hasta el inicio de la industrialización a mediados del siglo XIX. Por tanto, corresponde a la ciudad preindustrial. Ocupa una pequeña superficie de la ciudad actual, pero tiene un importante valor por su legado cultural. Por ello, muchos han sido declarados conjunto histórico-artístico y otros patrimonio de la humanidad por la UNESCO: Toledo, Mérida, Segovia, Santiago de Compostela, etc. Por su larga historia, el casco antiguo acumula elementos muy dispares desde el nacimiento de la ciudad hasta la actualidad.

2.2. La herencia de la época preindustrial

2.2.1. Los rasgos comunes de la herencia preindustrial Los cascos antiguos de las ciudades conservan en parte la herencia preindustrial. En esta etapa, las ciudades eran muy

variadas, pero solían presentar algunas características comunes.

■ Casi todas las ciudades estaban rodeadas de murallas. Su finalidad era defensiva, fiscal (garantizar el cobro de impuestos) y sanitaria (aislar a la ciudad en caso de epidemia).

■ El plano solía ser irregular, con calles estrechas y tortuosas; típico de muchas ciudades antiguas y medievales —musulmanas o cristianas—. No obstante, existían también planos radiocéntricos en ciudades alto-medievales (Vitoria); planos lineales en ciudades surgidas a lo largo de vías de comunicación, como el Camino de Santiago (Santo Domingo de la Calzada); y planos en cuadrícula, en ciudades de nueva planta romanas (Tarragona), medievales (Villarreal) o barrocas (La Carolina).
■ La trama urbana era cerrada, pues durante siglos las ciudades crecieron dentro de las murallas. No obstante, muchas casas y edificios contaban con patios, corrales y huertos.
■ La edificación predominante eran casas unifamiliares de baja altura. Además había edificios destacados, que varían según el periodo histórico: iglesias, mezquitas, palacios, ayuntamientos, etc.
■ Los usos del suelo eran diversos (multifuncionalidad): coexistían variadas actividades (talleres, comercios, almacenes y edificios públicos) y diferentes grupos sociales. Este hecho no impedía una cierta especialización en barrios para los distintos gremios de artesanos y comerciantes y cierta jerarquización espacial: el centro era el lugar más destacado, donde se localizaban los principales edificios públicos y vivía la elite política, económica y religiosa de la ciudad; los trabajadores vivían en los demás barrios; y las minorías étnicas y religiosas en barrios aparte —juderías y morerías—.
2.2.2. La diversidad de la herencia preindustrial
Estas características comunes de la ciudad preindustrial varían según las aportaciones realizadas por las diferentes sociedades a lo largo de la historia. Así se explica la gran diversidad de los cascos antiguos de las ciudades españolas.
a) La ciudad romana suele presentar plano regular, derivado del campamento militar: calles en damero y dos vías principales de norte a sur—cardo— y de este a oeste —decumanus —. En el cruce de ambas se encontraba el foro, que albergaba los ediicios principales. Ejemplos deciudades que conservan en el casco antiguo la impronta romana son Zaragoza, León, Mérida, Barcelona, Valencia y Tarragona.

Además, en el siglo XVIII se embellecieron las ciudades con calles amplias y rectas trazadas en perspectiva, jardines, paseos arbolados y fuentes. Y se mejoraron las infraestructuras de abastecimiento e higiene. Entre los edificios religiosos destacaron las iglesias y los conventos; y entre los civiles, los ayuntamientos, palacios, hospitales, hospicios, ediicios administrativos y culturales. Estaban precedidos de «espacios de respeto», que les proporcionaban vistas, con el consiguiente derribo de casas viejas.

2.3. Las transformaciones de la época industrial

En el siglo XIX, la ciudad preindustrial sufrió importantes transformaciones, que se aceleraron con el proceso de industrialización (1850-1975): reformas del plano; densiicación de la trama; renovación y verticalización de la ediicación; cambios en los usos del suelo; y creciente segregación social.

a) El plano experimentó reformas interiores y políticas de renovación, que afectaron a los sectores más valorados. En el resto, se inició un pro-ceso de deterioro morfológico y social, que en algunos casos se mantiene hasta la actualidad.

■ Las reformas interiores del siglo XIX y del primer tercio del siglo XX consistieron en la rectificación y el alineamiento de calles, y en la apertura de nuevas calles y plazas. En la primera mitad del siglo XIX, esta tarea se vio favorecida por la desamortización, que puso en circulación numerosos inmuebles eclesiásticos con sus huertos y jardines, que ocupaban mucho espacio.

En la segunda mitad del siglo XIX y en el primer tercio del siglo XX se abrieron nuevas plazas y se construyeron grandes vías. Estas, inspiradas en el modelo de París, se concibieron como calles amplias y largas, jalonadas de ediicios majestuosos. En unos casos se trazaron dentro del casco antiguo, rompiendo su trama (Gran Vía de Madrid) y en otros uniendo la ciudad histórica con el ensanche burgués o con la estación ferroviaria (Oviedo, León). A partir de ellas se renovaron las calles próximas, aprovechando el alto valor del suelo.

■ Las políticas de renovación de la década de 1960 se propusieron sacar mayor rentabilidad al suelo urbano. Así, parte del plano del casco antiguo se destruyó con la apertura de nuevas calles o con la modificación de su trazado.

2.3.1. Problemas y transformaciones de la época postindustrial

En la actualidad, los cascos históricos son áreas complejas que padecen diferentes problemas. Su solución se aborda, desde la década de 1980, mediante políticas de rehabilitación integrada, que incluyen los aspectos morfológicos, funcionales y sociales.

a) El trazado de calles heredado, con frecuencia estrecho e irregular, resulta inapropiado para el tráico moderno de personas y automóviles. Aunque esta situación es difícil de cambiar, puede mejorarse en ciertos sectores mediante rectiicación de calles y actuaciones de reforma interior.

b) La trama cerrada y densa trata de mitigarse mediante la peatonalización de calles y mediante la ampliación y el ajardinamiento de plazas, con el fin de recuperarlas como lugar de encuentro y disfrute público.

c) La ediicación sufre el daño de algunos ediicios históricos y contrastes en el caserío. Algunos barrios con viviendas nuevas o rehabilitadas de elevado precio se ocupan por grupos de alto poder adquisitivo que valoran el prestigio de los ediicios históricos y la proximidad al trabajo o a los lugares de cultura y ocio. En cambio, otros barrios mantienen un importante deterioro: sus casas no reúnen condiciones para la vida moderna y

albergan a personas con bajos ingresos. Como solución, se rehabilitan los edificios históricos, destinándolos a veces a nuevos usos (por ejemplo, a museos); y se rehabilitan las viviendas particulares, procurando que este hecho no suponga un encarecimiento que expulse a los grupos populares.

d) Los usos del suelo del casco antiguo acentúan la pérdida de multifuncionalidad y la segregación.

■ Los sectores renovados mantienen la especialización terciaria. Y los barrios degradados pierden usos tradicionales, como el comercio de artículos cotidianos y los pequeños talleres, e instalan otros relacionados con el ocio degradado o con actividades implantadas por los inmigrantes (almacenes mayoristas, venta de productos baratos, restaurantes). Frente a estos problemas, las políticas de rehabilitación promueven la recuperación del comercio tradicional y la implantación de nuevos usos, como el turístico-cultural, que se ha convertido en una de las bases de las actuales políticas de marketing o promoción urbana.

■ La mezcla social propia de los cascos antiguos se sustituye por una progresiva polarización social, que trata de paliarse fomentando la instalación de las clases medias.

2.3.2. La ciudad industrial: ensanches, barrios obreros y barrios jardín

Entre mediados del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX, las ciudades tradicionales medias y pequeñas crecieron poco y se mantuvieron dentro de sus límites anteriores. En cambio, las ciudades que implantaron industrias modernas, atrajeron a una numerosa población campesina y extendieron su superficie. Para ello, derribaron en muchos casos las murallas preindustriales, cuya función defensiva había quedado anulada por los progresos de la artillería. Su lugar fue ocupado por paseos de ronda o bulevares, que diferencian el casco antiguo de la nueva ciudad. En ella se crearon ensanches para los burgueses; barrios industriales y obreros; y barrios ajardinados.

A. El ensanche burgués

El ensanche burgués es un espacio nuevo que responde a los deseos de crecimiento urbano de la burguesía. Por tanto, plasma sus ideas de orden, en su plano regular; de higiene, en su dotación de servicios de pavimentación, alcantarillado, abastecimiento de agua y espacios verdes; y de beneicio económico, obtenido de la construcción de viviendas, comercios y transportes. Los primeros ensanches se hicieron en las ciudades más dinámicas. El de Barcelona fue proyectado por Ildefonso Cerdá (1859) y el de Madrid por Carlos María de Castro (1860). Luego se difundieron a otras ciudades a finales del siglo XIX y en el primer tercio del siglo XX.

a) En el momento de su creación, el ensanche adoptó plano regular en cuadrícula, con calles rectilíneas y más anchas que las del casco antiguo. La trama era de baja densidad en manzanas abiertas por uno o dos lados, y con extensos espacios ocupados por jardines. La

ediicación incluía palacetes burgueses y villas ajardinadas; o inmuebles de mediana altura, de estilo historicista. El uso predominante del suelo fue residencial burgués debido a los altos precios de los solares y de los inmuebles, aunque inicialmente algunos trabajadores se instalaron en los sótanos, buhardillas y patios de las casas burguesas.

b) Con el paso del tiempo, el ensanche experimentó modiicaciones, derivadas de su consideración como espacio central, al mejorar su accesibilidad gracias a la introducción del transporte urbano (tranvía eléctrico y automóvil). La trama se densiicó al ediicarse las manzanas por los cuatro lados y construirse muchas de las destinadas a parques. La edificación se verticalizó, al levantarse áticos y sobreáticos y sustituirse las villas burguesas y casas modestas por bloques de pisos, sobre todo en la década de 1960. En los usos del suelo, el ensanche comenzó a recibir funciones terciarias, que se extendieron desde el centro histórico a sus calles principales. Así, acabó produciéndose una división entre un área residencial y cara para la burguesía y un sector terciarizado dominado por comercios y oficinas. Esta terciarización es especialmente intensa en los ensanches de Madrid y Barcelona.
c) En la actualidad, algunas zonas envejecidas de buena accesibilidad han modernizado sus inmuebles y se han embellecido, con el in de atraer a las actividades más especializadas del sector terciario.

B. Los barrios obreros e industriales del extrarradio

a) En el momento de su creación en el siglo XIX, las zonas industriales y los barrios obreros urbanos ofrecían un claro contraste con el ensanche burgués.
■ Las instalaciones industriales se establecieron en el extrarradio, junto a las principales vías de acceso a la ciudad, o junto a los puertos y estaciones ferroviarias. Estas atrajeron también servicios ligados al ferrocarril (apeaderos, talleres, almacenes, depósitos, mercados centrales, mataderos...), que contribuyeron a una escasa valoración del suelo.
■ Los barrios obreros acogieron a los trabajadores que emigraron a las ciudades industriales. Estos no podían instalarse en el casco histórico porque sus áreas más valoradas eran caras y estaban habitadas por la burguesía y sus espacios deteriorados tenían una alta ocupación. Tampoco podían establecerse en el ensanche burgués por su alto precio, excepto en los sótanos y los áticos, o en reducidas habitaciones creadas en el patio interior de las casas burguesas, denominadas ciudadelas o barrios ocultos por quedar fuera de la vista desde la calle. Por ello, los trabajadores se instalaron en barrios marginales del extrarradio surgidos alrededor del ensanche; a lo largo de las carreteras y los caminos que partían de la ciudad; o junto a las industrias y las estaciones ferroviarias («los barrios de estación»).
Los barrios obreros adoptaron un plano desorganizado, debido a que surgieron de parcelaciones privadas e incontroladas del suelo rústico de la periferia realizadas por sus

propietarios. La trama se hizo cerrada y densa; y en la ediicación predominaron las viviendas de escasa dimensión y calidad, unifamiliares o en pisos. Los usos del suelo entremezclaron residencias obreras, industrias, talleres y almacenes. Las infraestructuras de transporte, los servicios y los equipamientos fueron escasos, por lo que estos barrios se convirtieron en focos de enfermedades infecciosas y de descontento social.
b) Con el paso del tiempo, las antiguas zonas industriales y barrios obreros han quedado en una posición más céntrica en el espacio urbano,lo que ha revalorizado el suelo que ocupan.

c) En la actualidad, los sectores más valorados se han remodelado. En las antiguas zonas industriales, ahora obsoletas o en crisis, se ha producido un vaciado industrial al cerrarse las fábricas o trasladarse a otros emplazamientos; y los barrios obreros se han renovado. Se han trazado nuevas calles, paseos y plazas; y el suelo ha sido ocupado por usos terciarios (oficinas, centros comerciales o recreativos, campus universitarios, museos) o por residencias, generalmente con sustitución de la antigua población residente por otra de mayor poder adquisitivo. En cambio, las zonas industriales y los barrios obreros menos valorados por su accesibilidad se mantienen como espacios marginales, con solares industriales abandonados e inmuebles deteriorados.

C. Los barrios-jardín

Los barrios-jardín se crearon a inales del siglo XIX y en el primer tercio del siglo XX. Son el resultado de la difusión en España de las ideas naturalistas, que propugnaban el acercamiento a la naturaleza; y de las ideas higienistas, que valoraban los efectos positivos del sol y del aire libre sobre la salud. Como resultado surgieron propuestas de acercar el campo a la ciudad, que se concretaron en los barrios jardín y en ciertos proyectos, como la Ciudad Lineal de Arturo Soria, en Madrid.

a) La ciudad-jardín, desarrollada por el urbanista británico EbenezerHoward, no dio lugar en general a ciudades-jardín autónomas, sino a barrios-jardín de vivienda unifamiliar. Inicialmente se realizaron colonias para el proletariado, dado que la burguesía residía en las prestigiosas áreas del centro o del ensanche urbano. En su creación jugó un papel destacado la Ley de Casas Baratas (1911, modificada en 1921), inspirada en las colonias obreras ajardinadas de Inglaterra y en el urbanismo utópico. La ley pretendía eliminar las viviendas insalubres del extrarradio, permitiendo a los municipios expropiar el suelo y crear barrios obreros de viviendas subvencionadas baratas. Estas adoptaron plano regular, trama abierta y viviendas unifamiliares monótonas, de reducido tamaño y con pequeños jardines. Poco tiempo después, ante su escasa rentabilidad,las empresas privadas las orientaron hacia la clase media, construyendo barrios jardín de mejor calidad.

b) La Ciudad Lineal de Arturo Soria se concibió como una gran calle,de 40 metros de ancho, bordeada de manzanas formadas por casas unifamiliares con huerto y jardín. Por ella discurrían los servicios básicos (agua,alcantarillado, electricidad) y el transporte (ferrocarriles y tranvía). En las estaciones se planearon centros sociales comunitarios, comercios y servicios públicos. Además se quiso superar la segregación social incluyendo viviendas de distinto nivel y precio, aunque apenas se instalaron obreros en ella. El proyecto, que pretendía rodear toda la periferia madrileña, solo se realizó parcialmente en el nordeste. En la actualidad se encuentra muy modiicado, porque la revalorización del suelo ha llevado a sustituir la mayoría de las casas unifamiliares por bloques de viviendas, oficinas y centros comerciales. La Ciudad Lineal de Arturo Soria, proyectadaen 1882, se inspiraba en las ciudades jardíneuropeas. Aportó la incorporación del jardín ala ciudad; la visión del transporte como agen-te estructurador del espacio urbano y el intento de superar la segregación social.La Ciudad Lineal pretendía rodear Madrid mediante una vía de 48 km de largo y 40 m deancho. Los servicios se distribuirían regularmente a lo largo de la vía. Finalmente, solo serealizaron 5 km y en ella se asentaron mayoritariamente clases medias. En la actualidad, se ha integrado en el crecimiento de la ciudad y se ha revalorizado. Muchas viviendas unifamiliares se han sustituido por bloques de viviendas y centros comerciales.

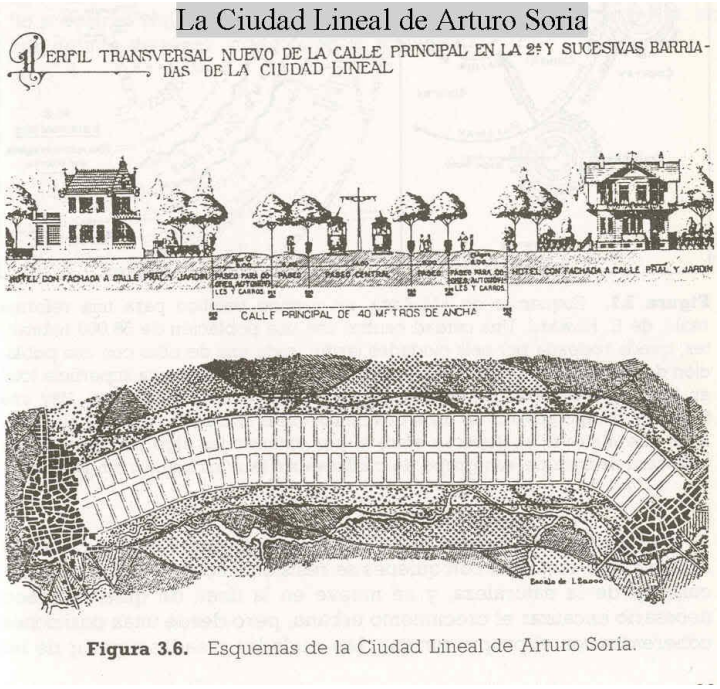


Figura 3.6. Esquemas de la Ciudad Lineal de Arturo Soria.

2.4. La periferia urbana

La periferia es la franja externa de la ciudad correspondiente a la expansión urbana entre el primer tercio del siglo XX y la actualidad. Durante la Guerra Civil y la posguerra la expansión urbana fue poco significativa a causa de la depresión económica y la escasez de materiales de construcción. Pero, desde mediados de la década de 1950, las principales ciudades españolas iniciaron un importante crecimiento del área edificada, creando extensas periferias. En su constitución se diferencian dos etapas,caracterizadas por sus distintos modelos de crecimiento y problemas.

2.4.1. El periodo 1955-1975:el área suburbana compacta

Desde mediados de la década de 1950 y sobre todo durante los años del desarrollismo, las ciudades experimentaron un alto crecimiento debido al aumento del crecimiento natural y

a la inmigración campesina, atraída por el auge industrial y el progresivo desarrollo de los servicios. En esta etapa, la periferia se extendió de forma contigua a la ciudad existente y a lo largo de las vías de transporte, formando un área suburbana. Adoptó en general un modelo compacto, caracterizado por la alta densidad de la urbanización; la verticalización de la ediicación; y la zoniicación, o constitución de áreas con diferentes usos del suelo, contiguas, pero mal comunicadas entre sí y con el centro por la ausencia de infraestructuras adecuadas.

a) Las áreas residenciales, ante la urgencia de crear viviendas para acoger a la creciente población, se hicieron a menudo sin planiicar. Los barrios adoptaron diversas tipologías y una composición social homogénea,en función del precio del suelo.

■ Los barrios de infravivienda o chabolas alcanzaron su máxima dimensión en la década de 1950, debido a la llegada a la ciudad de numerosas personas de escasos recursos, para las que no había vivienda asequible.Las casas se autoconstruyeron con materiales de desecho, sobre suelo ilegal y con ausencia de servicios básicos (luz, agua, saneamiento)

.■ Los barrios de viviendas de promoción oficial, construidas con ayuda pública, tuvieron su auge entre 1940 y 1960. En general adoptaron tramaabierta; y edificación en viviendas unifamiliares baratas o en bloques monótonos de baja calidad, envejecidos prematuramente. Además, sufrieron carencias en equipamientos y servicios, y un entorno de baja calidadambiental por la proximidad de industrias, depuradoras o vertederos.

■ Los polígonos de vivienda de promoción privada caracterizaron a laépoca desarrollista. Adoptaron trama abierta en bloques o torres separados por espacios para jardines o aparcamientos. Pero pronto proliferaron los bloques en forma de H, de altura y densidad excesivas, que crearon un trazado de calles en apariencia desordenado. Por su parte, la edificación adoptó el estilo internacional, de edificios geométricos, creadores de un paisaje monótono o de «colmena». El uso de estos polígonos fue sobre todo residencial; los comercios y las dotaciones de barrio se concentraron en ciertas zonas

b) Las áreas industriales y de equipamiento se instalaron junto a las principales vías de transporte. Las áreas industriales incluían polígonos industriales bien planificados; o áreas desorganizadas a lo largo de las carreteras. Los equipamientos fueron escasos y en muchos casos los no deseados por la ciudad central (cárceles, cementerios, depuradoras).

Estos rasgos dieron a la periferia suburbana una imagen negativa. En la actualidad, las políticas urbanísticas han adoptado medidas para mejorarlas áreas residenciales, como la erradicación de los barrios de chabolas realojando a su población en viviendas sociales; la rehabilitación de viviendas degradadas; la dotación de equipamientos y servicios; y la mejora medioambiental. También se han rehabilitado ediicios y áreas industriales para

acoger nuevos usos; y se han mejorado las comunicaciones con la ciudad central y entre las áreas periféricas.

2.4.2. El periodo desde 1975: el área periurbana difusa

Desde 1975, las ciudades reducen su ritmo de crecimiento, debido a la disminución del crecimiento natural y a la paralización del éxodo rural causados por la crisis. No obstante, la expansión de la periferia urbana continua por la difusión desde el centro urbano de población y actividades económicas y, en menor medida, por el crecimiento de la inmigración extranjera entre 1995 y 2008. En esta etapa, la periferia se extiende más allá del continuo edificado, por áreas periurbanas o rururbanas, de límites imprecisos entre el campo y la ciudad. Adopta un modelo disperso, conocido como «ciudad difusa» o«ciudad dispersa», caracterizado por la baja densidad de la urbanizacióny la zonificación en áreas con diferentes usos del suelo, separadas por espacios intersticiales o vacíos urbanos, bien conectadas entre sí y con el centro urbano por una red viaria densa, orientada sobre todo al transporte en automóvil privado.

a) Las áreas residenciales son de baja densidad, respondiendo al deseo de las clases medias de disfrutar de mayor privacidad, viviendas más amplias y baratas y mayor contacto con la naturaleza; lo cual se ha visto facilitado por el uso del automóvil privado. El modelo más frecuente es el
de urbanizaciones de viviendas unifamiliares aisladas o adosadas con jardín; o viviendas colectivas con bajo número de plantas y amplios jardines. El uso del suelo es sobre todo residencial; aunque cerca existen servicios de consumo y de ocio, como supericies comerciales, parques recreativos, multicines, etc. Por otra parte, se ha producido un cierto rebrote de la urbanización marginal ligado a la inmigración y a grupos sociales marginados.
b) Las áreas industriales y de equipamiento de la periferia periurbana son el resultado de las transformaciones económicas ocurridas a partir de
la crisis de 1975: crisis industrial y reindustrialización y creciente proceso de terciarización.
■ Las áreas industriales incluyen polígonos industriales para industrias trasladadas desde el centro urbano que buscan espacios más amplios y baratos y obtener beneficios por la venta de sus antiguos solares; y espacios industriales nuevos, como parques tecnológicos.
■ Las áreas de equipamiento incluyen servicios que requieren suelo abundante y barato, como parques de oficinas, grandes superficies comerciales, polideportivos, escuelas, universidades, hospitales, aeropuertos, etc.
Estos rasgos han dado una imagen más positiva de la periferia periurbana. Sin embargo, en la actualidad, el modelo de ciudad difusa es objeto de fuertes críticas por considerarlo insostenible. Consume mucho territorio a costa de los espacios agrarios y naturales. Depende en exceso del au- tomóvil privado, aumentando el coste energético y las emisiones nocivas a la atmósfera. Incrementa el gasto en llevar infraestructuras y servicios

a lugares alejados (carreteras, electricidad, alcantarillado, recogida de basura). La zonificación favorece la segregación en áreas residenciales de diferente composición social; y el aislamiento social: los individuos apenas se relacionan en la calle —salen y entran a sus viviendas en automóvil— sino en espacios semiprivados —clubes— o centros comerciales. Con ello, las calles pierden su carácter público y disminuyen las relaciones sociales.
Además, este modelo perjudica al núcleo urbano: aumenta el tráico por los movimientos pendulares; reduce la rentabilidad del transporte público; y ocasiona pérdidas económicas a los centros comerciales y de ocio.

Las alternativas planteadas respecto a este problema son varias:
■ La vuelta a la ciudad compacta caracterizada por la contigüidad de los usos del suelo y la alta densidad; aunque sin excesivo apelmazamiento ni verticalización. Por ejemplo, promoviendo barrios con trama en manzanas cerradas o semiabiertas con menor densidad que las tradicionales y patio de uso público o privado.
■ El reciclaje urbano o recuperación de los espacios deteriorados existentes en la ciudad, en lugar de fomentar nuevos desarrollos urbanísticos. Los barrios residenciales se rehabilitan mejorando las viviendas, el diseño de calles y plazas, la dotación de equipamientos y servicios, los transportes y la calidad medioambiental. Y los edificios y las áreas industriales deterioradas se rehabilitan para acoger nuevas empresas o nuevos usos.
■ La rehabilitación de la ciudad difusa aumentando la densificación; y el control urbanístico de la extensión urbana.

Los problemas de las ciudades españolas

Las ciudades españolas, y especialmente las aglomeraciones urbanas, presentan numerosos problemas. Su solución corresponde a la política urbanística, que es competencia de cada ayuntamiento.

1. Problemas derivados de la aglomeración

a) La extensión de la urbanización ejerce una fuerte presión sobre el área rururbana, especialmente en el modelo de urbanización difusa. Por eso, las nuevas políticas urbanísticas promueven la preservación del espacio rural; la reutilización de la ciudad existente, rehabilitando las áreas degradadas; y la vuelta a la ciudad compacta sin que esto suponga una excesiva verticalización ni merma de la calidad de vida.

b) La segregación espacial por la zoniicación de los usos del suelo afecta al área central y sobre todo a la periferia urbana. Para superarla, la política urbanística promueve una mayor integración entre los espacios residenciales y de actividad económica. En el centro, mediante ediicios polivalentes; y en la periferia, apostando por espacios mixtos que reduzcan los costes de transporte y de servicios públicos y favorezcan una mayor integración social.

c) El acceso a la vivienda, en propiedad o en alquiler, resulta caro debido a la especulación. Este problema trata de solucionarse dedicando a viviendas protegidas al menos un 30 % del nuevo terreno a urbanizar; y favoreciendo la oferta de vivienda en alquiler a precios asequibles. Además, para evitar la especulación, la nueva Ley del Suelo ha suprimido la categoría de suelo urbanizable, diferenciando solo entre suelo rural (preservado de la urbanización) y urbanizado.

d) Los abastecimientos y los equipamientos urbanos. El crecimiento urbano requiere costosas inversiones para garantizar el abastecimiento de agua, energía y otros recursos; así como para pagar las infraestructuras, equipamientos y servicios sanitarios, educativos, culturales, recreativos, deportivos, etc. Algunos barrios urbanos presentan déicits heredados en estas dotaciones que deben subsanarse. En cambio, otros han recibido excesivos equipamientos, que luego resultan infrautilizados u originan costosos gastos de mantenimiento. La solución requiere políti-

cas urbanísticas adecuadas para la valoración correcta de las necesidades y un mejor aprovechamiento de los equipamientos existentes.

e) El tráfico y la movilidad urbana. Las grandes ciudades padecen problemas de tráico causados por sus necesidades de abastecimiento y por
los desplazamientos residencia-trabajo, realizados principalmente en automóvil privado. Este hecho provoca atascos circulatorios, problemas de
aparcamiento, contaminación, ruido, gasto energético; y altos costes en la construcción de infraestructuras.
Frente a este problema, muchas ciudades han elaborado planes de movilidad urbana sostenible. Fomentan el uso de la bicicleta (carriles bici, ser-
vicios de alquiler), los desplazamientos a pie (aceras anchas que inviten al paseo), el transporte colectivo y la movilidad virtual (teletrabajo, telecompra, trámites online). Restringen la circulación del automóvil (aparcamientos disuasorios en los accesos a la ciudad, peatonalización o limitación de acceso a calles, disminución a 30 km/h de la velocidad de circulación) y promueven la incorporación paulatina de vehículos eléctricos

2. Problemas económicos, demográficos y sociales

a) Los problemas económicos se deben a la excesiva terciarización.

Los servicios tienden a desplazar a las demás actividades, sobre todo en el centro urbano. Para paliarlo, se fomenta la diversiicación económica,
evitando la desaparición de las actividades agrarias del entorno; y promoviendo la industria en las áreas de vaciado industrial del interior de la
ciudad y en la periferia. Además, se impulsa la difusión de las actividades del terciario avanzado, muy focalizadas en el centro urbano, hacia la peri-
feria o hacia núcleos urbanos próximos.

b) Los problemas demográficos afectan principalmente al casco antiguo. El deterioro de algunos sectores determina su ocupación por pobla-
ción envejecida o marginal. Y la terciarización de los sectores renovados ocasiona su vaciamiento residencial. La solución a estos problemas está
en realizar rehabilitaciones no especulativas, que mantengan a la población y atraigan a residentes jóvenes.

c) Los problemas sociales son también frecuentes en las grandes ciudades, como la pobreza, la exclusión social y la segregación o separación
social en distintos barrios. Inciden sobre todo en ciertos colectivos, como los de personas ancianas, jóvenes, en paro de larga duración, con disca-
pacidad, sin hogar o con patologías sociales (delincuencia, drogadicción, alcoholismo); y

también en algunos grupos de inmigrantes que no se integran y forman guetos urbanos. Para combatir la pobreza y la exclusión social, las ciudades refuerzan los servicios sociales y aplican programas sociales. Y frente a la segregación social se rehabilitan y dotan de equipamientos a los barrios degradados.

3. Problemas medioambientales

Las ciudades ocasionan también variados problemas medioambientales.

Enlace a recurso reproducible >> https://www.youtube.com/embed/eZiEBip80M8

a) Las emisiones nocivas a la atmósfera y el microclima urbano. El tráfico, las calefacciones y el alto consumo energético emiten GEI y generan una campana de polvo y contaminación sobre la ciudad. Sus efectos son daños en la salud humana, las plantas y los ediicios y la generación de un microclima urbano, caracterizado por temperaturas y precipitaciones algo más altas que las del entorno rural. Así, la ciudad es un foco calorífico o isla de calor, pues la campana de contaminación retiene el calor durante el día y atenúa el enfriamiento del aire por la noche. Este efecto se potencia con la edificación urbana, cuyos materiales retienen más el calor y cuyas paredes verticales reflejan la radiación solar hacia el suelo.
Además, las precipitaciones son algo superiores en la ciudad —donde el calor refuerza el ascenso del aire—, aunque resultan poco efectivas, al desaparecer enseguida el agua por el alcantarillado. Frente a este problema se fomentan el transporte colectivo y el ahorro energético.

b) La contaminación acústica y lumínica. Los altos niveles de ruido generados por el tráico, las obras y ciertas actividades urbanas ocasionan trastornos como insomnio, cefaleas y sordera. Tratan de solucionarse mediante la elaboración de mapas de ruido, la instalación de paneles y pavimentos antirruido, y la ordenación del tráico y de los establecimientos sonoros. La contaminación lumínica perjudica a los ecosistemas nocturnos y genera un gasto energético innecesario; lo que requiere el empleo de luminarias adecuadas y el control de la iluminación.

c) El alto consumo de recursos naturales. Entre ellos destacan el agua para uso doméstico, riego de zonas verdes y limpieza de calles. Requiere fomentar el ahorro concienciando a los consumidores y adoptando medidas como el uso del agua depurada para el riego y la limpieza de calles.
El crecimiento urbano consume también suelo y espacios verdes en el entorno y el interior

de la ciudad. Para solucionarlo, se controla la expansión urbana; se crean espacios protegidos periurbanos; y se aprovechan las remodelaciones interiores para abrir plazas y jardines.

d) El tratamiento de los residuos generados. Las aguas fecales y los residuos sólidos urbanos deben tratarse, originando gastos e impactos
medioambientales. Para mitigar este problema, se fomentan la depuración avanzada y la reducción, reutilización y reciclaje de los residuo

Las ciudades andaluzas

El poblamiento urbano andaluz presenta caracteres específicos que son fruto de un determinado proceso de urbanización y que se reflejan en las principales ciudades.

1. el proceso de urbanización.

El proceso de urbanización andaluz se remonta a las colonizaciones fenicia y griega.Los primeros fundaron ciudades como Gadir, Malaca, Sexi, y Abdera y los griegos establecieron otras como Mainake. Estas colonias fueron centros de intercambio comercial.
En la época romana continuó el proceso de urbanización con la fundación de numerosas ciudades entre las que destacaron Córdoba o Hispalis. La Bética se convirtió así en una de las provincias más romanizadas y organizadas del momento.
Bajo el dominio musulmán, tras la decadencia de época visigoda, las ciudades experimentaron un destacado auge. Córdoba sobresalió por ser la capital del califato y se convirtió en la ciudad más poblada de occidente, destacando junto a ella otras como Sevilla y Granada. La herencia musulmana es palpable en muchas ciudades andaluzas, de ahí que muchos centros históricos tengan un plano irregular.
La reconquista cristiana del valle del Guadalquivir, en el siglo XIII, crea una importante corriente migratoria castellana hacia Andalucía, que posteriormente abarcó también la Andalucía oriental con la desaparición del reino nazarí.
Con el descubrimiento y colonización de América, las ciudades de Andalucía oriental perdiesen peso a favor de la ciudades de la zona atlántica como Cádiz o Sevilla, cuyos puertos tenían el monopolio del comercio con América. Se inició así un desequilibrio poblacional entre la parte occidental y oriental de la comunidad autónoma. En el siglo XVII el proceso urbano se estanco con la crisis, aunque se recuperó en el siglo XVIII época en la que se fundaron las llamadas nuevas poblaciones bajo el reinado de Carlos III.
Etapa industrial. Las ciudades andaluzas comenzaron a crecer de forma significativa durante el siglo XIX, sobre todo las capitales de provincia como Sevilla, Málaga, Huelva o Almería.
Durante el siglo XX prosiguió que si bien el crecimiento urbano, sobre todo tras la guerra civil, debido a la acentuación de las migraciones desde el campo. Éstas se incrementaron durante la década de 1960, especialmente hacia capitales como Sevilla, Granada, Huelva y la ciudades turísticas de de la Costa del Sol.
Etapa posindustrial. Esta nueva etapa se caracteriza por el papel del sector terciario como factor principal de urbanización. El turismo es el principal causante del crecimiento de numerosos núcleos litorales. En las demás zonas este sector está relacionado con el consumo, la administración pública y otros servicios, que se localizan en las capitales de

provincia, especialmente Sevilla.
En la actualidad, Andalucía posee un alto índice de organización superando la media nacional pues casi el 80 % de su población vive en ciudades de más de 10.000 habitantes

2. El sistema urbano andaluz

está constituido por unas 150 ciudades que constituyen una red urbana, que presenta una estructura jerárquica.

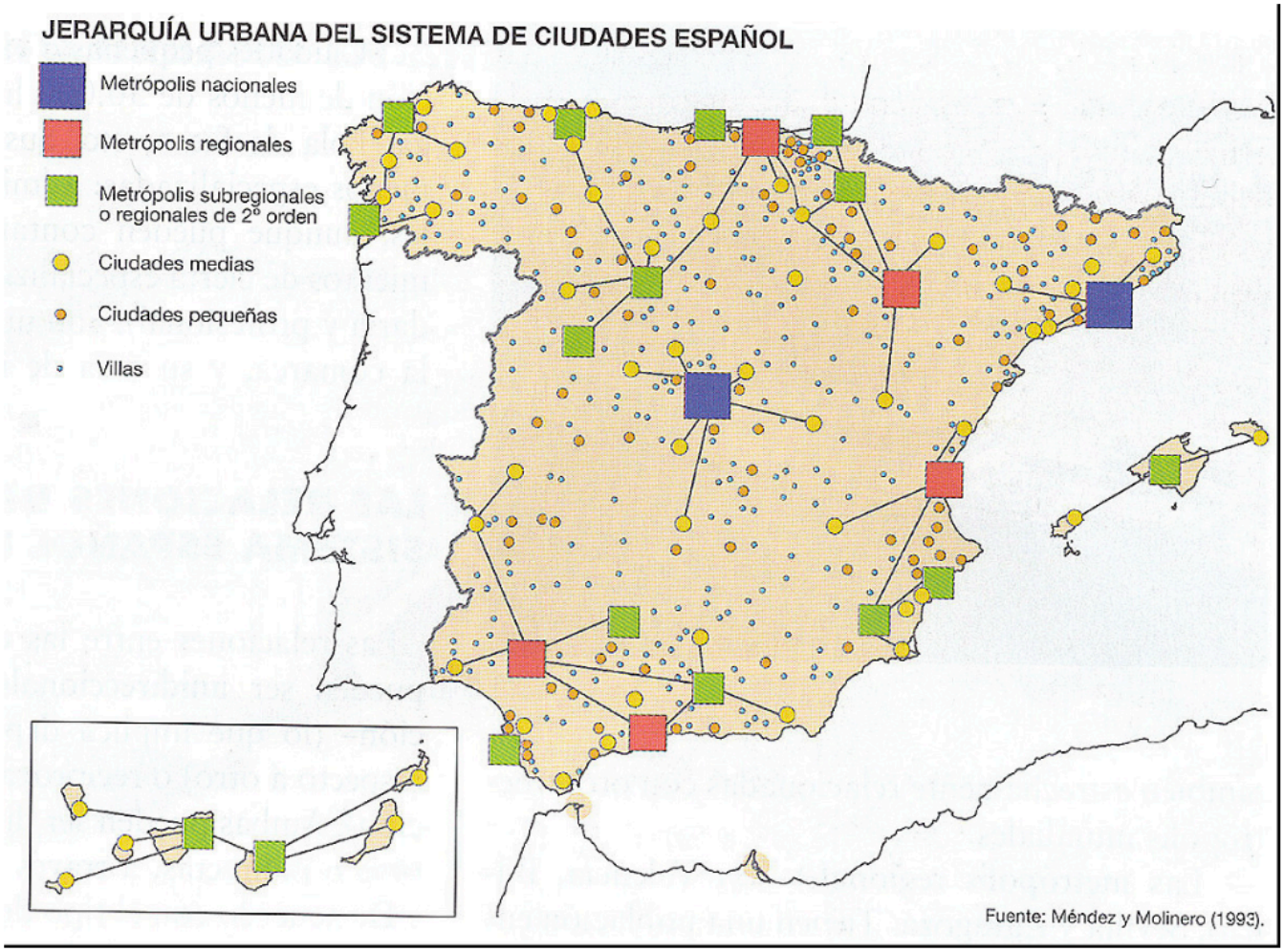
Metrópolis regionales.Solo existen dos urbes, Sevilla y Málaga, con una población superior a 500.000 habitantes y una gran diversidad de funciones. Poseen una extensa área de influencia que prácticamente abarca a toda la región y son los nodos de conexión con otras comunidades autónomas, pues enlazan las principales vías de comunicación.
Metrópolis su regionales. Son también pocas ciudades Córdoba Granada y Cádiz las que poseen 1 a de influencia su regional y tienen una amplia diversidad de funciones y servicios especializados.
Ciudades medias.Comprenden el resto de capitales Huelva Jaén y Almería así como un importante número de ciudades con una población entre 50.000 y 250.000 habitantes. Sus funciones son comerciales Antequera, Ronda, Úbeda, industriales Puente Genil, portuarias Algeciras, Barbate, Motril, turísticas Marbella, Fuengirola, o se ven favorecidas por por su cercanía una ciudad principal dos hermanas, San Fernando, Torremolinos.
Pequeña ciudades y cabeceras comarcales. Son muy numerosas, en ocasiones son antiguos núcleos rurales en las que la población campesina supone el 50 % y cuentan con servicios tradicionales ligados a la agricultura. De ahí que muchas de ellas sean denominadas agrociudades.

Prácticas

1. **El mapa siguiente muestra el sistema de ciudades en España, en 1991. Analícelo y responda a las preguntas siguientes:**

a) Diga los nombres de las ...polis nacionales y el de las metrópolis regionales.
b) ¿Qué contrastes existen ...aña entre el centro y la periferia?.
c) ¿Qué relación existe ent... ...ades, los flujos migratorios y la terciarización de la e...

d) Diga el nombre de las ciudades que son metrópolis nacionales y el de las metrópolis regionales.
e) ¿Qué contrastes existen en la red urbana de España entre el centro y la periferia?.
f) Explique las causas y consecuencias de esta configuración del sistema urbano español.

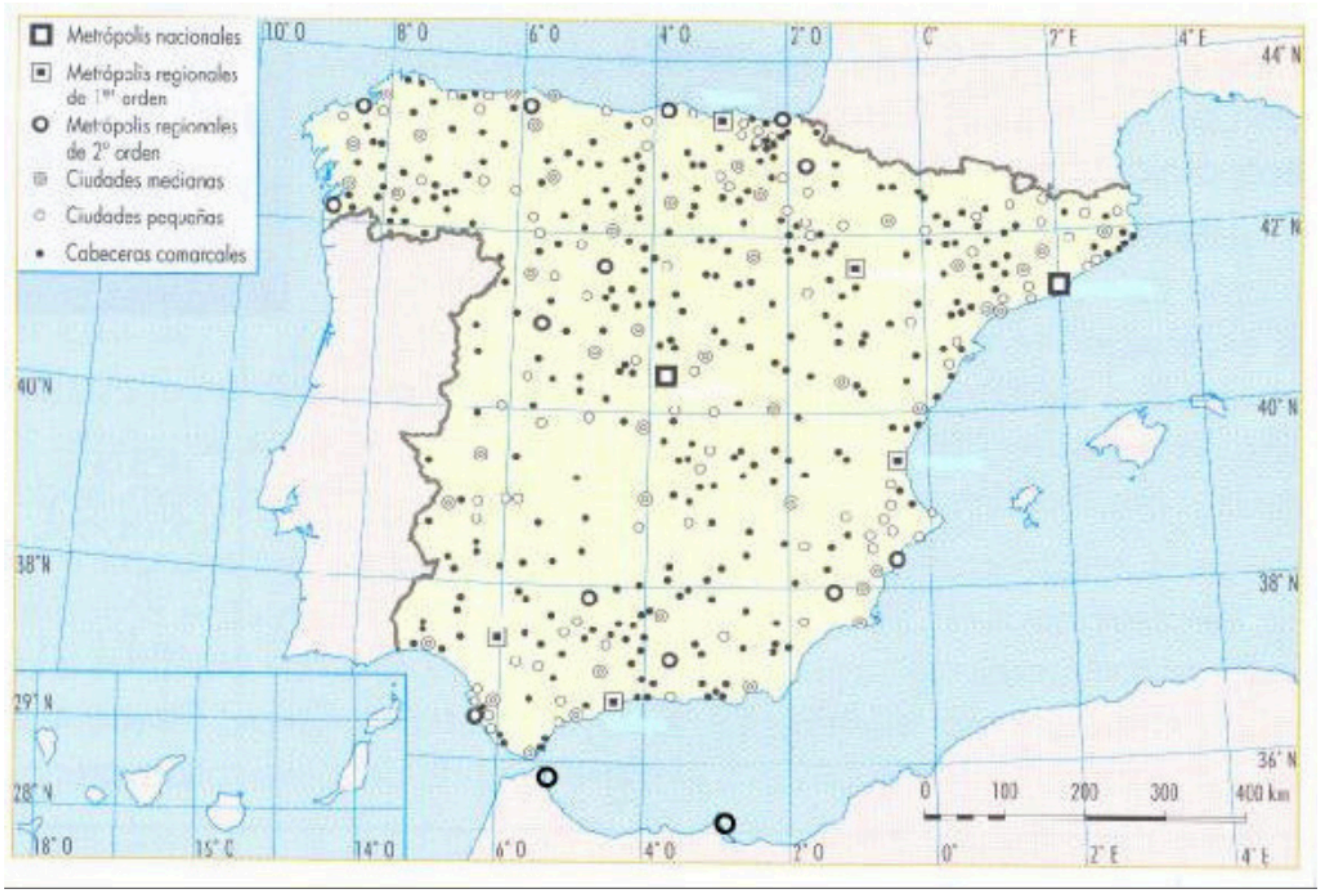


2. La figura siguiente es un plano de la ciudad de Barcelona. Obsérvelo y conteste a las preguntas siguientes:

a) Identifique, mediante el correspondiente número (o números) las siguientes unidades: centro histórico, ensanche, puerto, diagonal.
b) Defina el tipo de plano de las unidades morfológicas correspondientes a los números 1, 3 y 4, y diga qué peculiaridades tiene el ensanche y quién es su autor principal.
c) Explique los factores de la localización de la ciudad de Barcelona, en relación con el medio natural.

3. El mapa muestra el sistema de espacios protegidos en España:

a) Dé los nombres de las metrópolis nacionales; y de las metrópolis regionales de 1º orden. Diga a qué Comunidad Autónoma pertenece cada una.
b) ¿Por qué se establecen las categorías que aparecen en la leyenda del mapa, qué diferencias básicas existe entre cada una de ellas, o sobre qué bases principales se hacen esas jerarquías urbanas?
c) Explique brevemente el funcionamiento del sistema urbano de Andalucía nombrando al menos las ciudades que pertenecen a las cuatro categorías primeras.

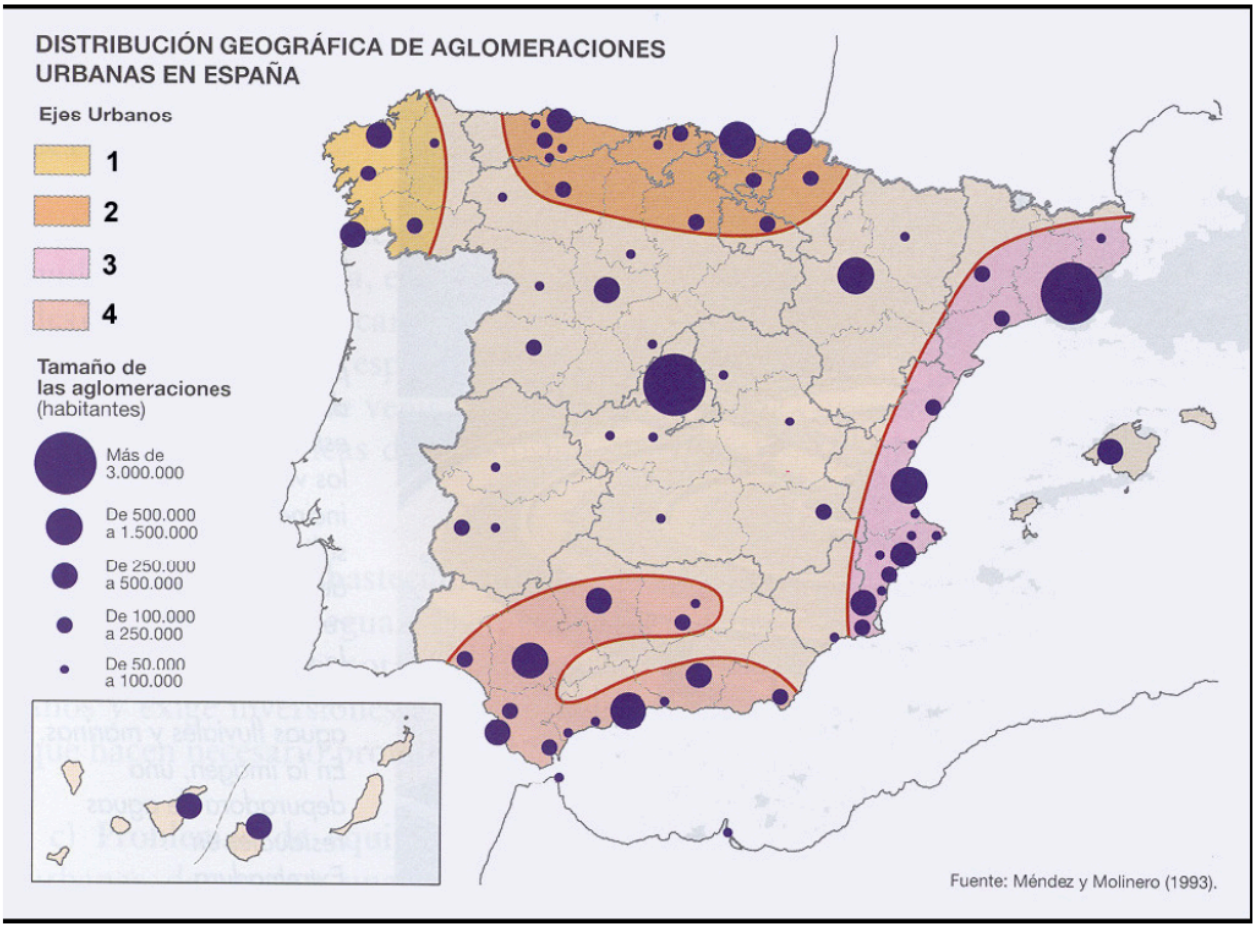


4. La figura siguiente es un fotoplano de la ciudad de Barcelona. Con la información que contiene conteste a la preguntas siguientes:

a) Identifique, mediante el correspondiente número las siguientes unidades: Centro Histórico, Ensanche, Periferia y Alcazar.
b) Defina el tipo de plano de las unidades morfológicas correspondientes a los números 1, 2 y 3. Razone las respuestas.
c) Explique los factores del emplazamiento de la ciudad del Barcelona.

5. El mapa representa la distribución geográfica de las aglomeraciones urbanas en España. Con la información que contiene responda a las siguientes preguntas:

a) Diga el nombre de las ciudades que tienen más de 500.000 habitantes.
b) ¿Cómo llamaría usted al eje urbano número 3?. Diga el nombre de las Comunidades Autónomas afectadas por dicho eje urbano.
c) Explique los condicionantes geográficos que favorecen la bifurcación en dos ramas del eje urbano andaluz.



6. **La figura siguiente es un fotoplano de la ciudad de Pamplona. Analícelo y conteste a las preguntas siguientes:**

a) Identifique, mediante el correspondiente número (o números)las siguientes unidades: Alcázar, centro histórico y ensanches.
b) Defina el tipo de plano de las unidades morfológicas correspondientes a los números* 5, 2, 3 y 4.
c) Explique los factores del emplazamiento de la ciudad de Pamplona, en relación con el medio natural.

Vocabulario

Tienes las definiciones en este diccionario geográfico

Área metropolitana.
Área periurbana
Cabecera comarcal.
CBD o central business District.
Centro de ocio y consumo.
Centro urbano.
Centro urbano regional.
Ciudad media.
Cultura urbana.
ensanche
Entramado o tejido urbano.
Estructura urbana.
Franquicia.
Función urbana.
Intercambiador de transporte.
Jerarquía urbana.
Medioambiente urbano.
Metrópolis.
Parcelario urbano.
Parque empresarial.
Parque tecnológico.
Parque temático.
Patrimonio inmaterial o intangible.
Patrimonio material.
Plano catastral.
Plano social urbano.
Polígono industrial.
Red urbana.
Sin techo.
Sistema urbano.
Terciario avanzado.
Tribu urbana.
Villa.
Adarve.

Aglomeración urbana.
Arrabales
Arturo Soria.
Autarquía.
Azúcaques.
Bulevar
Centro histórico
Collación.
Contraurbanización.
Chabola.
Desurbanización.
Especulación urbana.
Extrarradio.
Gentrificación.
Hábitat.
Ildefonso cerda.
Nuevas poblaciones.
Parque periurbano.
Periurbanización.
Plan general de ordenación Urbana PGOU
Plan urbano.
Relocalización espacial.
Rondas.
Trazado ortogonal.
Urbanización difusa
Walter Christaller

(cc) BY-SA Obra publicada con Licencia Creative Commons Reconocimiento Compartir igual 4.0

Miren F. Mateo. IES LA ALBORÁ