

EL ESPACIO URBANO (GEOG 2.C.2).

El sistema de ciudades en España. Principales áreas y ejes urbanos. La estructura y el plano

Aproximarnos al concepto de ciudad no es fácil. Una ciudad es un espacio de distinta extensión, habitada por un grupo de población y con gran densidad de población. Los criterios para definir lo que es una ciudad son diversos:

Criterio **numérico**: en España un núcleo se considera ciudad si tiene 10.000 habitantes.

Criterios dados por, la morfología, aspectos formales o externos: edificación compacta, en altura, grandes bloques de oficinas, ...

Criterio dado por las actividades **a** las que se dedican sus habitantes. En este sentido la ciudad se define en términos negativos, las actividades que no acogen son las agrarias.

La evolución **del proceso de urbanización en España** ha pasado por varias etapas: desde la **etapa preindustrial** con ciudades de trazado ortogonal, ejemplo las romanas, hasta las creadas en época medieval, cristianas de planos radio céntricos o regulares y musulmanas, de planos irregulares, hasta la mejora de las infraestructuras, remodelación de tramo viarios, construcción de puertas monumentales, plazas mayores... del siglo XVII y XVIII.

Con la **ciudad industrial** aumentan las obras públicas consecuencia de desamortización del siglo XIX. Las ciudades pusieron en marcha una serie de operaciones de crecimiento y remodelación de su espacio interior que se concretaron en los planes de alineaciones y reforma interior y en los de ensanche.

Reforma interior como cementerios, mataderos públicos, acometidas de aguas, pavimentación de calles,... grandes vías en ciudades como Madrid, Granada, Barcelona, Salamanca y Murcia .

Los **planes de ensanche** son una de las aportaciones más interesantes del urbanismo español de esta época. Los ensanches consistían en la yuxtaposición de un nuevo conjunto urbano coherente, planeado de una sola vez y unido a la ciudad consolidada, pero con una morfología y estructuras propias. Con su creación se pretendía facilitar la construcción de viviendas, el crecimiento de la ciudad y el aumento de las rentas del suelo urbano.

El nuevo tejido urbano incorporado a la ciudad se caracterizó por su **morfología** de calles perfectamente alineadas de **trazado ortogonal** que dibujaban manzanas de grandes proporciones en las que se levantaban edificios dispuestos en torno a un gran patio central,. Destinados a acoger la **vivienda burguesa**, los ensanches eran **zonas de una calidad medioambiental muy alta**, por lo que terminaron favoreciendo la **segregación social** en la ciudad.

Entre las experiencias más importantes que se llevaron a cabo destacan los planes de ensanche de Madrid (Plan de José María de Castro), de Barcelona (Plan de Ildefonso Cerdá, aprobado en 1860), de Valencia y de San Sebastián (Plan de Ensanche de Cortázar, en 1864).

En el **siglo XX** se produce un cambio en el paisaje urbano. Los factores que influyen en este cambio son:

- **La industrialización** concentrada en regiones cantábricas, vasca y catalana. • **El turismo** que afecta a espacios reducidos. La llegada de turistas a las costas mediterráneas ha modificado la vida y estructuras de muchos pueblos que han empezado a dedicarse al sector servicios, ejemplo Benidorm, Torremolinos, Salou.. • **La influencia ejercida por la gran ciudad** que incrementa el proceso urbanizador de núcleos próximos. Ejemplo Madrid.
- **La transformación de sistemas y técnicas de producción agraria** que ocasiona excedente de mano de obra en el campo.
- **El desarrollo de la agricultura especializada y de regadío** que concentra población en algunas zonas como valle del Ebro, Valencia, Almería, Murcia...

El sistema de ciudades en España.

Se entiende por **sistema de ciudades** la disposición de las ciudades sobre el territorio y las relaciones que mantienen entre sí y en relación con su entorno, a través de flujos de información, de capital, de tráfico de personas y mercancías, sociales,....

Las ciudades se organizan de forma jerárquica sobre el territorio, pues no todas tienen la misma importancia ni desempeñan las mismas actividades económicas o funciones. Las ciudades mantienen entre sí unas **relaciones de interdependencia**: las ciudades mayores tienen un área de influencia que prestan servicios especializados a ciudades menores.

La primacía de una ciudad sobre otra puede medirse por diferentes criterios; se suele utilizar como medida el volumen de población, que indica la capacidad de atracción de un núcleo urbano y la importancia de las funciones que desempeña. En definitiva, nos informa sobre el nivel de centralidad urbana.

En el sistema urbano español se diferencian los siguientes **niveles** de jerarquía:

- 1) **Metrópolis nacionales.** Forman el primer nivel jerárquico; en él se encuentran Madrid y Barcelona, aglomeraciones que superan los tres millones de habitantes. Ejercen su influencia sobre todo el territorio nacional y se relacionan con otras metrópolis internacionales. La dimensión funcional básica de las metrópolis nacionales es la de ser sedes de servicios altamente especializados.
- 2) **Metrópolis regionales de primer orden.** Este nivel lo integran ciudades como Valencia, Sevilla, Bilbao y Zaragoza. Su población oscila entre 500.000 y 1.500.000 habitantes y su influencia se extiende fundamentalmente al ámbito regional, pero estas metrópolis mantienen lazos intensos con las nacionales. Como en el caso anterior, destacan por ser sedes de servicios especializados.
- 3) **Metrópolis regionales de segundo orden.** En este nivel se encuentran ciudades como Murcia, Alicante, Granada, Santander, etc. Con una población comprendida entre los 200.000 y los 500.000 habitantes, conjugan el ser centros de servicios especializados con otras funciones del sector secundario y terciario menos especializadas. Su ámbito de influencia es menor.

4) **Ciudades medianas.** Engloba capitales de provincia y ciudades que conocen un dinamismo económico: Segovia, Burgos, Castellón, Avilés o Algeciras. Son centros comerciales y de ámbito provincial.

El modelo de sistema urbano español es **un modelo concentrado y polarizado**, en las que las grandes áreas metropolitanas concentran población y actividad económica, además de centros de decisión, investigación e innovación tecnológica.

La función **de la ciudad** es la actividad principal que se realiza en ella y que sirve para relacionarla con el territorio circundante. Las personas que viven en ellas son las que, con sus diferentes empleos, definen la función general de la ciudad. Estas funciones son las que justifican la existencia de una ciudad en dicho emplazamiento y situación.

Los diferentes tipos de funciones son:

Función militar: explica el origen de muchas ciudades debido a un emplazamiento en lugares estratégicos para la defensa, como en lo alto de una colina, o junto a los ríos. Hoy en día esta función militar principal, se puede observar en las localidades próximas a bases militares, en las que mucha población trabaja dando servicios a las instalaciones del ejército.

b. Función comercial: La ubicación de ferias y mercados en tiempos medievales y modernos, favoreció el surgimiento de ciudades en lugares bien comunicados, como cruces de caminos o puertos de mar. Actualmente las ciudades son el centro comercial de un amplio territorio que se abastecen de ellas. Es por tanto que en las ciudades se concentran las principales empresas comerciales, y todas aquellas que surgen entorno a ellas (seguros, bancos, transportes, etc.).

c. Función industrial: muchas ciudades buscan la localización en la ciudad, aunque no tienen porque estar localizadas en el medio urbano, debido a la necesidad de mano de obra y a la concentración de clientes y otras empresas de servicios necesarias para la producción en las ciudades.

d. Función cultural: la concentración de actividades culturales y sociales explican la supervivencia de ciudades en entornos económicos hostiles. Ejemplos de ciudades con esta función son Venecia o Toledo. Otras ciudades viven gracias a la afluencia de peregrinos a sus santuarios o iglesias, Roma, Santiago de Compostela, Lourdes, La Meca, etc. La existencia de universidades u otras instituciones educativas, también favoreció el crecimiento de las ciudades donde se localizaban, debido a la atracción durante gran parte del año de una gran cantidad de población flotante (estudiantes), por ejemplo Salamanca.

e. Función de acogida: aquellos lugares cuya principal actividad es ofrecer alojamiento y diversión a los turistas y otros visitantes. Los lugares de recreo veraniego e invernal son los que conforman este tipo de ciudades, ejemplos de las cuales son ciudades como Marbella, Benidorm.

f. Función política y de administrativa: la designación de la capitalidad de un territorio para una ciudad le supone la instalación en ella de múltiples organismos públicos, y la necesidad de muchos funcionarios que los atiendan. Ejemplo es Madrid y las capitales de la CC.AA.

En cuanto al **área de influencia urbana** diremos que entre un núcleo urbano y su territorio circundante se establecen múltiples lazos, que corresponden a las distintas formas de relación. Estos vínculos se superponen y combinan, y el conjunto representa el área de influencia, que se extiende hasta donde penetran las distintas formas de relación con la ciudad.

El área de influencia (*hinterland.*) se puede definir como el territorio organizado por una ciudad y que está vinculado socio-económicamente a ella. En el área de influencia juega un papel decisivo la distancia, de modo que la intensidad de los flujos de relación decrece al alejarnos del núcleo urbano hacia la periferia del área. Sus límites son fluidos, ya que, sobre las márgenes, las poblaciones se reparten entre varios centros que compiten entre sí.

La **teoría de los lugares centrales de Christaller** explica las diferentes dimensiones que puede tener el área de influencia a través del alcance máximo de los servicios ofrecidos por un centro, que corresponde a un nivel en la jerarquía funcional de los centros.

En cuanto a los ejes urbanos

En la actualidad, el sistema de ciudades tiende a articularse, formando lo que se conoce como ejes de desarrollo. Un eje de desarrollo se produce cuando **las ciudades se articulan en torno a un conjunto de infraestructuras de transportes terrestres**, fundamentalmente carreteras, **a las que se une la concentración de actividades y de población**. Los ejes que conforman el sistema urbano español son los siguientes:

- 1) **Eje mediterráneo o levantino.** Se extiende de Girona a Murcia; es uno de los que tiene mayor potencial de desarrollo. Está plenamente consolidado desde el punto de vista de la red urbana, su nivel de urbanización es muy elevado y presenta una estructura económica muy diversificada: industrial, terciaria, agrícola, etc.
- 2) **Eje del Ebro.** Discurre desde Bilbao hasta Tarragona y, aunque ofrece un gran potencial, tiene algunos vacíos demográficos en las provincias de Huesca, Zaragoza y Lleida.
- 3) **Eje cantábrico.** Se desarrolla desde el País Vasco a Galicia. Presenta algunas discontinuidades y está marcado por las relaciones en sentido norte-sur; es el espacio más debilitado porque, además del declive minero-industrial, carece de recursos sustitutivos. Su alto nivel de urbanización, heredero de las etapas anteriores, convive con un declive urbano, un débil crecimiento económico y una red urbana estancada y poco integrada en las redes vecinas.
- 4) **Eje atlántico gallego.** Concentra la mayor parte del sector productivo gallego y forma parte de un eje de mayor envergadura que se prolonga hacia Oporto (Portugal).
- 5) **Madrid.** Su situación central dentro del sistema de infraestructuras le confiere una posición de conexión entre varios ejes. Tiene un gran peso dentro del sistema económico español, aunque sufre problemas de congestión; por ello, está extendiendo su área de influencia a las provincias limítrofes.

6) **Eje litoral andaluz.** El litoral andaluz constituye un gran corredor de gran importancia turística y es, además la continuación natural del eje mediterráneo y enclave de conexión con África.

7) **Eje transversal andaluz.** Se articula en torno a la Autovía del 92 y pretende el desarrollo de las ciudades situadas en el llamado surco intrabético y la conexión del territorio andaluz con el Levante.

8) **Eje Madrid-Andalucía.** Además de presentar problemas orográficos, hay grandes zonas con potenciales demográficos muy bajos a su paso por Castilla-La Mancha y parte de Andalucía; sin embargo, los ámbitos más meridionales del eje, como la zona de Sevilla y el área de Jerez de la Frontera y Cádiz, tienen un fuerte crecimiento demográfico.

9) **Eje oeste. Ruta de la Plata.** Se extiende desde Huelva y Sevilla hasta el Principado de Asturias; mantiene en todo el interior tasas demográficas bajas, aunque comprende dos focos de alto potencial.

En cuanto a la estructura de la ciudad y los usos del espacio interior diremos que

Las personas viven y trabajan en las ciudades. Los usos del suelo están en función de las actividades y necesidades de la población. En el tejido urbano se distribuyen las actividades económicas y áreas residenciales.

• El Centro. (CBD)

Se trata del área comercial y de negocios de la ciudad. No siempre coincide con el centro histórico. Sus características son:

1. Poca población residente.
2. Buena accesibilidad desde cualquier punto de la ciudad en transporte público o privado.
3. Gran densidad de tráfico y de personas.
4. Alto valor del suelo, por lo que se construyen rascacielos.
5. Escasa actividad industrial
6. Predominio de actividades comerciales y administrativas: comercios, almacenes, bancos....

Los límites del centro: se establecen considerando las actividades propias del centro, comercio al por menor, servicios bancarios, concentración de oficinas. Vamos dejando de encontrar el centro cuando va apareciendo comercio al por mayor, industrias de distinto tipo, textil, joyería, artes gráficas.

• Áreas residenciales.

Se extiende por todo el tejido urbano, disminuyendo en el CBD y en las zonas dedicadas a almacenes y centros fabriles. En las ciudades hay una diferenciación entre las zonas residenciales y las dedicadas a otras funciones. Cuando las ciudades eran pequeñas no había esta diferenciación zonal. El aspecto de los edificios permite conocer la diferenciación social de los habitantes que los ocupan. En el siglo XIX se construyeron barrios fuera de la muralla, los ensanches, ocupados por familias de clases medias. Se construyen bulevares y calles de mayor anchura. A finales del XIX, los ferrocarriles y los transportes posibilitan el crecimiento de núcleos urbanos más próximos a las ciudades. Junto a las vías de comunicación surgen arrabales y suburbios.

En la segunda mitad del siglo XX, aparecen áreas residenciales en la periferia. El automóvil y los transportes favorecen la urbanización de estas nuevas áreas. También han surgido barrios dormitorio, monótonos, con alta densidad de población, sin zonas verdes, poco agradable para vivir. Del mismo modo, surgen urbanizaciones cómodas, con zonas verdes, buenos servicios, baja densidad de población, habitadas por clases medias de elevados ingresos.

Áreas comerciales

Gran parte de los habitantes de las ciudades desarrolladas se dedican a funciones de servicios, entre las que se incluye el comercio, hoteles, bares, agencias de viaje, ... Las funciones comerciales se distribuyen por la ciudad agrupándose en áreas concretas, en función de la facilidad para llegar a ellas. En la actualidad, existe la tendencia a concentrar estas áreas en zonas con buenas comunicaciones y aparcamientos, grandes cadenas de hipermercados que atraen a la población. Estas zonas se sitúan en las afueras de la ciudad.

Áreas industriales

Las ciudades han ejercido siempre atracción para la localización industrial por varios factores:

1. Son importantes mercados por la alta densidad de población
2. Mano de obra abundante
3. Proximidad de otras industrias que pueden ser complementarias

Actualmente solo las industrias pequeñas y que no son molestas para los vecinos permanecen en los barrios del centro. Las que necesitan mucha materia prima, abundante energía, contaminan... se alejan del centro y se sitúan en la periferia donde se han creado *polígonos industriales* en zonas suburbanas o localidades públicas. La localización en estos polígonos se debe al precio del suelo, el espacio y la red de comunicaciones pues estas zonas industriales carecen de tráfico peatonal, salvo en horas laborales.

Zonas de esparcimiento

Son aquellos espacios reservados al ocio y la cultura. Surgen para solucionar los problemas de la vida urbana y laboral (estrés, angustias, depresiones...). Lo constituyen elementos tales como los museos, bibliotecas, paseos, recintos para espectáculos, bares, instalaciones deportivas, etc.

Algunos están diseminados por el centro urbano, otros están en zonas periféricas. Su distribución es muy heterogénea dependiendo del tipo de ciudad y de la disponibilidad de suelo que posean.

El desarrollo de zonas verdes y parques urbanos y metropolitanos se dedican a paliar la falta de infraestructuras para el ocio y el descanso.

Zonas suburbana

Está configurada por la yuxtaposición del espacio urbano y el rural, confundiéndose en sus límites. Actualmente tienen un gran desarrollo por la proliferación de urbanizaciones y edificaciones unifamiliares con espacios verdes y jardines.

La característica es que los pobladores están en contacto directo con la naturaleza, la ausencia de contaminación atmosférica y acústica y que actúa como redistribución de la población hacia las zonas de influencia de las ciudades en libramiento del espacio urbano propiamente dicho.

En cuanto a los usos del espacio en el interior de la ciudad

La ciudad actual ha modificado el uso del espacio urbano debido a los siguientes rasgos:

♦ **Avances en la legislación urbanística**

El nuevo marco político, social y económico surgido en España tras la instauración del régimen democrático exigirá una renovación de la legislación de control y gestión del desarrollo urbano. La Ley del Suelo de 1956 será sustituida por la **Ley del Suelo de 1976**; el nuevo texto pretendía conseguir un crecimiento de las ciudades más ajustado a las necesidades reales, implicando a todos los agentes sociales y económicos en el proceso y flexibilizando los criterios de ordenación urbanística.

♦ **Cambios en el paisaje urbano**

El paisaje urbano sufrió también modificaciones importantes, que afectaron al casco antiguo y a los ensanches.

Los cascos antiguos o **centros históricos** de las ciudades españolas se caracterizan por una cierta irregularidad, por calles estrechas de trazado sinuoso y por la escasez de espacios abiertos. Para revitalizarlos se han practicado dos tipos de operaciones urbanísticas: las de renovación y las de rehabilitación

- Las **operaciones de renovación** fueron importantes, sobre todo, durante la **década de los 60** del siglo XX y significaron la sustitución total de la antigua edificación, lo que representó un grave atentado contra el patrimonio arquitectónico de muchas ciudades y llevó, además, la expulsión de la antigua población residente y el cambio del uso residencial por el terciario o de servicios.
- Las **operaciones de rehabilitación** urbanas son propias de los **años 80** e intentan combatir y paliar las consecuencias de las operaciones de renovación. Por ello, respetan y se adecuan a las tipologías del entorno y procuran conservar el elemento social y funcional, aunque esto no siempre se consiga.

• **Desarrollo de las periferias urbanas**

Es el resultado del deseo de las familias con ingresos medios o altos de buscar espacios residenciales con una mejor calidad ambiental y de la necesidad de otras muchas familias de conseguir una vivienda de precio más asequible. Partiendo de una demanda diversificada, en las periferias urbanas se desarrollan viviendas unifamiliares o conjuntos residenciales de pisos.

Junto al desarrollo de la función residencial, las periferias urbanas conocen la implantación de nuevos usos como centros y **áreas comerciales**, zonas de equipamientos públicos (**parques periurbanos**) y centros industriales (**parques tecnológicos y polígonos industriales**). El desarrollo de esta área trasciende incluso los propios límites de la ciudad principal, extendiéndose hacia los municipios limítrofes, que se transforman en nuevos centros urbanos; éstos, junto con la ciudad central, constituyen una nueva realidad territorial, conocida como aglomeración urbana. En Andalucía se conciben como centros urbanos las ocho capitales de provincia.

Los planos que encontramos en una ciudad son:

Ortogonal, regular o en damero.

Un **plan hipodámico, trazado hipodámico o trazado en damero**, es el tipo de planamiento urbanístico que organiza una ciudad mediante el diseño de sus calles en ángulo recto, creando manzanas (cuadras) rectangulares. El apelativo *hipodámico* proviene del nombre del arquitecto griego Hipodamo de Mileto (en griego: *Hippodamos*), considerado uno de los *padres* del urbanismo cuyos planes de organización se caracterizaban por un diseño de calles rectilíneas que se cruzaban en ángulo recto. Se utiliza un plano urbano llamado *plano ortogonal, equirrectangular, en cuadrícula o en damero*. Las ciudades que presentan este tipo de planeamiento urbano tienen una morfología urbana perfectamente distinguible en su trazado viario.

Radiocéntrico

Está organizado en torno a un punto central destacado de la ciudad, normalmente una plaza, desde donde parten las calles principales en forma de radios. Otras calles importantes se disponen en forma de círculos en torno al espacio central, lo que facilita las comunicaciones entre todos los barrios periféricos y entre cada uno de éstos y el centro de la ciudad.

Irregular

Es un tipo de plano urbano de aspecto anárquico, sin forma definida. Es fruto de la falta de planificación previa, es decir que casi la totalidad surgió como resultado del crecimiento natural y orgánico. Ejemplo es la ciudad medieval islámica, un origen multipolar, con varios centros que crecen hasta juntarse, o de la yuxtaposición de varios tipos de planos diferentes, como en nuestras ciudades actuales.

Lineal

El **plano lineal** es un tipo de diseño urbano de forma alargada (en sus orígenes) generalmente, como consecuencia de la disposición a lo largo de una vía de comunicación.