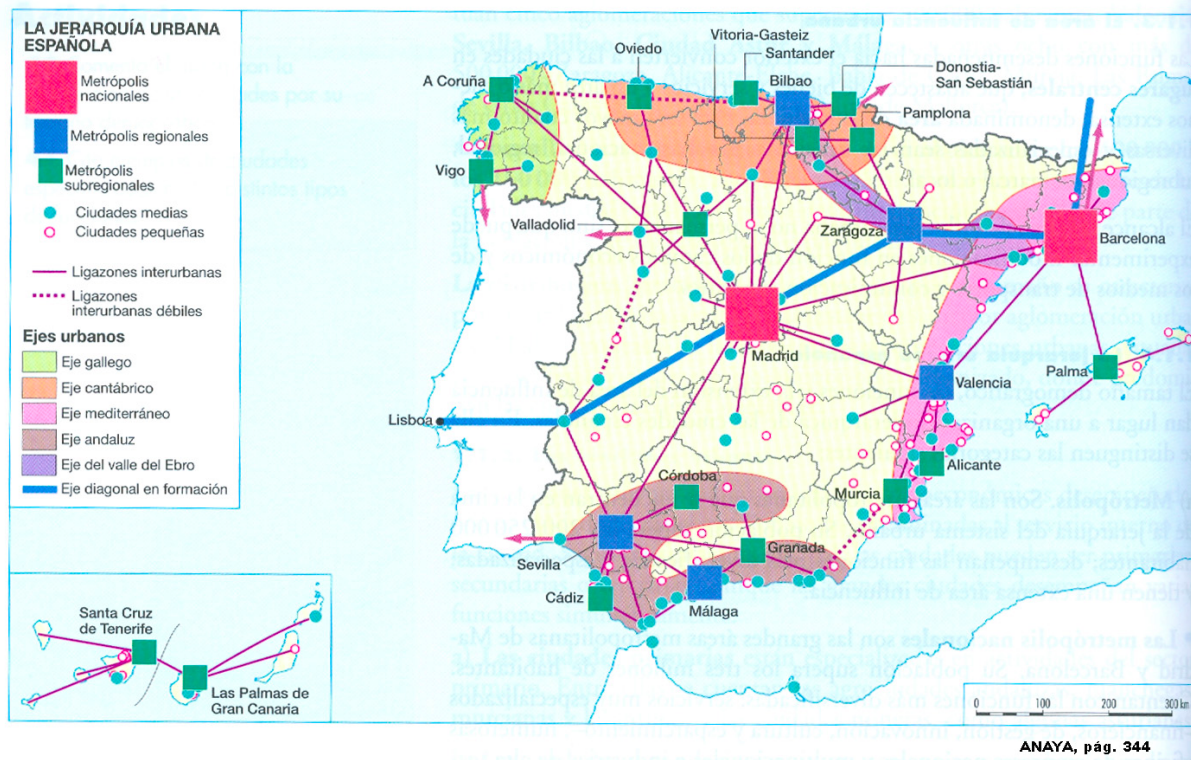


# Comentario del mapa “LA JERARQUÍA URBANA ESPAÑOLA”.



## I.- Clasificación.

Se trata de un mapa temático, que representa la “Jerarquía urbana de las ciudades españolas” (Geografía Urbana de España). Es un mapa cuantitativo, ya que muestra el hecho geográfico referido sin expresar magnitudes o cantidades.

Se trata también de un mapa de figuras o cartograma, puesto que utiliza símbolos (cuadrados, círculos,...) para localizar fenómenos puntuales; de coropletas (utiliza colores o tramas para representar el área ocupada por el fenómeno en cuestión). También aparecen representados flujos, ya que utiliza líneas o flechas para cartografiar movimientos.

El mapa posee una escala gráfica de hasta 300 kms, dividida en segmentos equivalentes a 100 kms en la realidad. Este mapa está extraído del Manual de Geografía de la Editorial Anaya, de 2º de Bachillerato, en la pg 344.

## II.- Análisis - Comentario.

Como ya hemos adelantado, el principal fenómeno que se representa es la Jerarquía Urbana Española. Desconocemos la fecha concreta a la que pertenece, pero deducimos que se sitúa a principios del siglo XXI. Para representar la información se ha utilizado una serie de figuras, tal como observamos en la leyenda. En esta leyenda aparecen tres variables o aspectos a considerar:

- El tipo de ciudades (expresado con cuadrados y círculos de diversos tamaños y colores).
- Las ligazones entre las ciudades( líneas violetas con distinta continuidad).

c.- Los ejes urbanos (con distintos colores).

*Comencemos por las ciudades: encontramos cinco tipos de las mismas. En cuadrados rojos y grandes tenemos las metrópolis nacionales.* Las metrópolis nacionales son las dos mayores áreas metropolitanas de España: Madrid y Barcelona. Su población supera los tres millones 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 influencia es nacional y mantienen estrechas relaciones con otras metrópolis internacionales, enlazando el sistema urbano español con el sistema europeo y mundial.

*A continuación tenemos las metrópolis regionales en cuadrado azul.* 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 influencia es regional y mantienen intensas relaciones con las metrópolis nacionales.

*El cuadrado verde nos indica las metrópolis subregionales.* Las metrópolis subregionales o regionales de segundo orden son áreas metropolitanas de menor tamaño, como Valladolid, Alicante, Córdoba o Granada. Tienen una población entre 500.000 y 250.000. Cuentan también con funciones bastante diversificadas y algunos servicios especializados (Universidad), pero de influencia subregional, o regional en el caso de comunidades autónomas uniprovinciales.

*Como círculos azules pequeños aparecen expresadas las ciudades medias.* Las ciudades medias son en su mayoría capitales provinciales no incluidas en los apartados anteriores. Su población oscila entre los 250.000 y 50.000 habitantes. Sus funciones son menos diversificadas y se centran en servicios comerciales, administrativos y sociales de ámbito provincial.

*En círculo pequeño y con circunferencia roja aparecen señaladas las ciudades pequeñas.* Las ciudades pequeñas tienen una población entre 50.000 y 10.000 habitantes, como Soria, Teruel, etc. Sus funciones son reducidas y poco especializadas, aunque pueden contar con algunos equipamientos de cierta especialización (educativos y sanitarios). Son nodos de transporte para la comarca y su área de influencia es, sobre todo, comarcal.

Las distintas categorías de ciudades se distribuyen en el espacio formando agrupamiento 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 semicircular en torno a la capital.

b.1.- El eje atlántico gallego se extiende entre El Ferrol y Vigo. Está especializado 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.

b.2.- El eje cantábrico es un eje discontinuo que incluye el triángulo asturiano (Oviedo-Gijón-Avilés); Santander; y el triángulo vasco (Bilbao-Donostia o San Sebastián – Vitoria o 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 Extremadura y Andalucía a través de la Ruta de la Plata y el País Vasco con el Eje del Ebro.

b.3.- El eje mediterráneo comprende desde Girona a Cartagena. Es el eje más dinámico, con una industria muy diversificada y un fuerte peso del turismo. Conecta con los ejes del Ebro (desde Tarragona); con Madrid (a través de Cuenca y Albacete); y con Andalucía (a través de Granada), y con Baleares (puertos de Barcelona y Valencia).

b.4.- El eje del valle del Ebro, entre Vitoria 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.

b.5.- 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 incipiente 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 relaciones con el sistema urbano peninsular tienen lugar sobre todo con Madrid; y con Valencia y Barcelona en el caso de las Baleares. Por su parte, las ciudades norteafricanas de Ceuta y Melilla, especializadas en actividades terciarias, conectan sobre todo con las ciudades andaluzas.