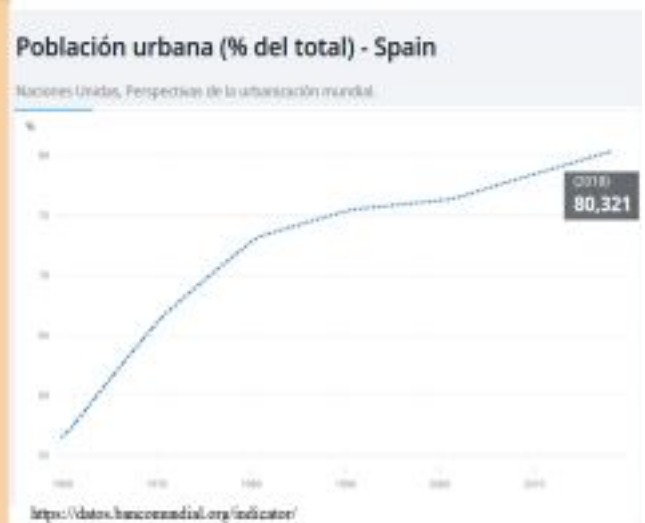
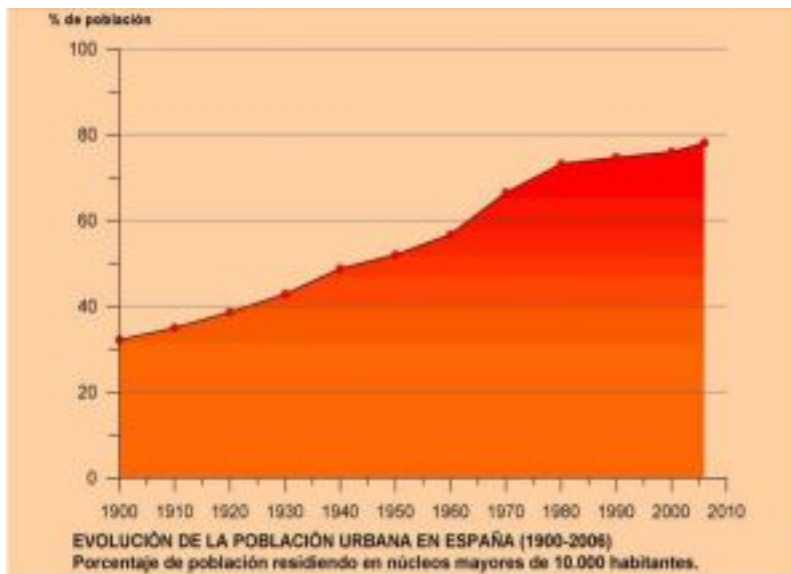


TEMA 7. EL ESPACIO URBANO. El sistema de ciudades en España. Principales áreas y ejes urbanos. La estructura y el plano de la ciudad.

Delimitar lo que es el “Espacio Urbano” no es sencillo, y más desde que los modos de vida considerados urbanos y los servicios inundan el hábitat rural. Podemos considerar Espacio Urbano como el paisaje propio de los núcleos urbanos o ciudades, está caracterizado por tener una alta densidad de población y las infraestructuras necesarias para su habitabilidad, las actividades económicas que las distinguen son las del sector secundario y servicios.

La Tasa de urbanización en España (*utilizando los criterios del INE de considerar ciudad cuando la aglomeración urbana supera los 10.000 habitantes*) ha pasado de un un tercio en 1900 (33,4%) hasta llegar al 80% (80,08% ,1917) en la actualidad.



1. El sistema de ciudades en España

El Sistema de ciudades es la disposición de las ciudades sobre el territorio y las relaciones que éstas mantienen entre sí y con su entorno (comerciales, financieros, industriales, culturales, servicios, turísticos, de tráfico de personas y mercancías,...).

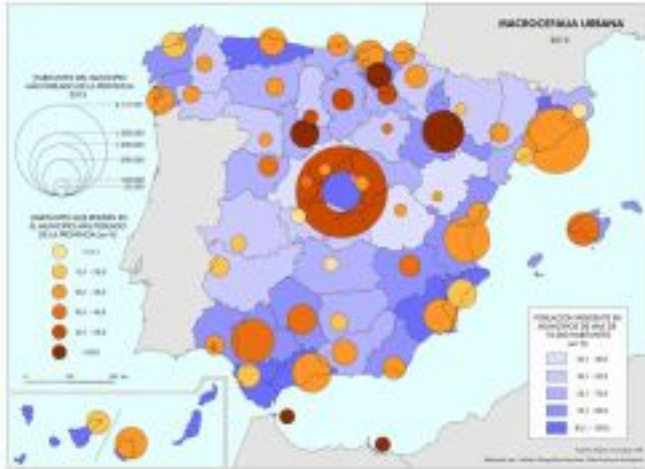
Las ciudades, o aglomeraciones urbanas, tienen un área de influencia cercana y una interrelación con otras más distantes pudiendo hablar de una Red urbana jerarquizada interconectada a través de los transportes y las comunicaciones.



Rasgos del sistema de ciudades español:

Su relativa modernidad: Hasta 1960 la población urbana no superará a la rural. Entonces se consolidará la red urbana actual.

Los contrastes entre el interior y la periferia son muy marcados. La periferia tiene un marcado predominio en la red de ciudades españolas, basado en las facilidades de comunicación para el intercambio de productos (desde el siglo XVI y cobrando más importancia con la industrialización). En los últimos decenios ha influido el turismo en la zona mediterránea e islas. En la zona central hay algunas excepciones (Valladolid, Zaragoza) y sobre todo Madrid, que por su condición de capital le ha permitido consolidarse como la mayor ciudad del país, apoyada en una red radial de comunicaciones y en la reunión de las principales sedes del poder político, económico y social.



La oposición entre las capitales de provincias y el resto de las ciudades: La organización del Estado en provincias, en el siglo XIX, y mediante Comunidades Autónomas al final del XX sentaron las bases de esta supremacía. La concentración de funciones administrativas, económicas, sanitarias, educativas etc. en las capitales impulsó a estas ciudades frente a otras.

El paso de ciudad a las áreas metropolitanas. En general las ciudades de importancia se imbrican (a veces con un continuo espacial) con las localidades

límitrofes o relativamente cercanas constituyendo una unidad compleja de mercado inmobiliario, transporte, comercial, gestión de residuos, etc. lo que ha dado lugar a nuevas formas organizativas (consorcios,). Los conceptos Metrópolis, Área Metropolitana, Conurbación, Megalópolis, Regiones Urbanas... matizan diferentes grados de este fenómeno.

Las funciones de las ciudades y su Jerarquización.

La importancia de una ciudad en la Red Urbana está en función del desarrollo que tienen **las funciones urbanas**.

La **actividad industrial** tan fundamental en la ciudad contemporánea hoy deja paso a los **servicios**: Administrativos (tanto políticos como centros de gestión empresarial), educativos, sanitarios, de esparcimiento, comercio, culturales, turísticos... La oferta de estos servicios influyen decisivamente en el nivel jerárquico de cada ciudad

Para el funcionamiento de una ciudad es necesario la adecuada resolución de lo que podríamos llamar **actividades de mantenimiento** como son la Energía, abastecimiento de agua y alimento, saneamiento, seguridad, etc.

Los **transportes** (carretera, tren, aeropuerto, mar) y las **comunicaciones** tanto de masas (periódicos, radios, tv.) como individuales (correos, teléfono, Internet) tienen un papel esencial en consolidar las líneas de interinfluencias entre las aglomeraciones urbanas.

Jerarquización

La jerarquía de la red urbana.

Los niveles de interdependencia entre las ciudades son complejos, porque las influencias se dan recíprocamente y son muy diversas. Pero es claro que hay una jerarquización global. El **indicador** más utilizado para establecer una pirámide jerárquica es el **demográfico**. Pero, por lo que acabamos de señalar, debemos usarlo con reservas.

Metrópolis estatales (Madrid y Barcelona con más de tres millones de h.). Servicios muy especializados, sedes de las grandes empresas. Red de transporte muy potente. Ejercen su influencia en

todo el estado y relación con las metrópolis internacionales.

Metrópolis regionales de primer orden. Con más de 500.000 h. Servicios especializados, lazos con las estatales y dominio regional. Valencia, Sevilla, Bilbao, Zaragoza, Málaga.

Metrópolis regionales de segundo orden. Más de 300.000 habitantes (Bastantes). Su ámbito de influencia es parcial sobre las zonas que dominan. Menor diversidad de servicios especializados. (Ej. Granada)

Ciudades medianas: Capitales de provincias y ciudades con importante peso demográfico (entre 50 y 300.000 habitantes) , su influencia llega a una provincia o comarca de importancia (caso por ej. de Algeciras).

Ciudades pequeñas y Cabeceras comarcales. Con una red de servicios comerciales básicos que proporcionan un primer escalón de suministro y atenciones a los núcleos rurales.



2. Principales áreas y ejes urbanos

Dentro del sistema de ciudades español podemos observar zonas que están especialmente relacionadas por la contigüidad relativa de núcleos urbanos muy relevantes. Suelen articularse en torno a infraestructuras de transporte terrestre. Destacan:

Zona Central: Madrid, incluyendo ciudades de su provincia y las limítrofes. Destaca el papel como centro director del estado y la economía española, así como la sobreabundancia de redes de transporte y servicios estatales.

El eje Mediterráneo-levantino: De Girona a Murcia tiene una economía diversificada (agrícola, industrial, turismo, comercial). La zona de mayor pujanza económica y con el mayor número de ciudades importantes cercanas, no siempre bien atendida en cuanto a transporte (Las autopistas son de peaje y no hay AVE).

Eje del Ebro. Comunica la cornisa cantábrica con el Mediterráneo. De Bilbao a Tarragona: con vacíos demográficos en Huesca, Zaragoza y Lleida.

Eje Cantábrico. De tradición minera e industrial, hoy en cierto declive. Destaca la lineación de ciudades en la costa, y un sub-eje de menor relevancia al sur de la cordillera.

Eje Atlántico-Gallego: De Galicia y Norte de Portugal. Combina lo comercial, con un potente sector pesquero y algunas industrias de importancia.

Eje andaluz: Engarza con África y el arco mediterráneo. Dos subejos, litoral y transversal (Valle de Guadalquivir). Combina el interior con gran potencia agrícola y de la agroindustria con un litoral en donde crece el turismo y una agricultura muy intensiva.

3. La estructura y el plano de la ciudad.

El plano urbano



El Plano urbano es el trazado en superficie de una ciudad, Su representación cartográfica facilita el

estudio bidimensional de la misma, observamos en la distribución y agrupamientos de viviendas, edificios para otros usos y zonas con funciones diversas (ej. parques, espacios vacíos, ...), destacando la estructura y jerarquía del viario. Se pueden incluir en el plano cartográfico, o hacer otros específicos, elementos de utilidad diversa (por ej. paradas de autobús, monumentos históricos, etc).

Los modelos de plano básicos son: Irregular. Lineal. Ortogonal. Plano radioconcéntrico . Pero en la realidad se dan combinaciones muy variadas.

Hoy en día las grandes aglomeraciones urbanas tienen múltiples zonas con “personalidad” propia y con planos diferentes o similares que se yuxtaponen siguiendo patrones muy diversos. El plano de una ciudad se halla determinado por su emplazamiento, el desarrollo histórico de dicha urbe y las funciones que cumple la misma.

El emplazamiento es el espacio concreto sobre el que se asienta una ciudad. Por lo general en España las urbes de cierta importancia tienen un origen, al menos, medieval y condiciones prácticamente imprescindibles que tenía que cumplir el emplazamiento de las ciudades era: la accesibilidad a vías de comunicación (como los ríos, cruces de caminos o refugios marinos, puertos), zona de defensa, posibilidades agrícolas y acceso al agua dulce. Puede estar influido por su ligazón a una función principal.



En la costa: era más fácil la defensa, el transporte y comercio de mercancías



En cerros o colinas: eran lugares fáciles de defender



En cruces de caminos: facilitaba el desplazamiento de un lugar a otro



Al lado de ríos: tenían agua para las personas y los campos. Se podían transportar mercancías.

Las huellas de la historia en la morfología urbana

La mayoría de las grandes ciudades españolas tienen su origen en la época preindustrial. A esa parte le denominamos *casco antiguo* y conserva de su origen y su historia a través de las edades Antigua Media y Moderna sobre todo partes de la estructura del viario con calles estrechas y, menos, edificaciones entre las que destacan las de carácter colectivo (Iglesias, Fortalezas, Edificios que albergaron los centros de poder, Lonjas, restos de las murallas...) o palacios y viviendas de las familias nobles y adineradas que construían con materiales, piedra, de calidad. No se suele sobrepasar las dos alturas, excepto en edificios emblemáticos.



El casco antiguo en su parte medieval suele tener planos irregulares, si bien hay algunas excepciones (ej, Vitoria y su plano radiocéntrico), en la edad moderna nos encontramos con una mayor regularidad. El *casco histórico*, además del antiguo, incluye la expansión de la ciudad industrial, en el caso español desde mitad del XIX a principios del 20.

El ensanche burgués contiguo al barrio antiguo será el elemento más característico y perdurable. Se eliminan las murallas y se impone el trazado en damero con vías de comunicación que faciliten la circulación, predominando un tipo de construcción historicista o/y modernista. Los barrios obreros que se hacen en esos momentos tienen unas construcciones con materiales menos perdurables y malas condiciones de habitabilidad por lo que han resistido peor el afán inmobiliario especulativo de épocas posteriores.

La llegada del ferrocarril supuso un elemento estructurador del entramado urbano y las estaciones una de las edificaciones singulares más identificadoras de este periodo.

El siglo XX se debate, el urbanismo, entre actitudes contradictorias: de las aspiraciones a una ciudad habitable hasta los intereses inmobiliarios ligados, demasiado frecuentemente, con fuertes movimientos especulativos. La gran expansión urbana del siglo XX, sobre todo desde los años 50, y lo que llevamos del XXI obliga a una reestructuración del viario a través de *circunvalaciones sucesivas* y se hace con modelos muy distintos: Ciudad Jardín. Los barrios dormitorio con edificios de muchas alturas y poca dotación inicial de servicios y espacios verdes. Edificaciones altas en el centro o zonas de chalets de alto standing. La renovación, a veces destrucción, de zonas antiguas. Los adosados para las clases medias.

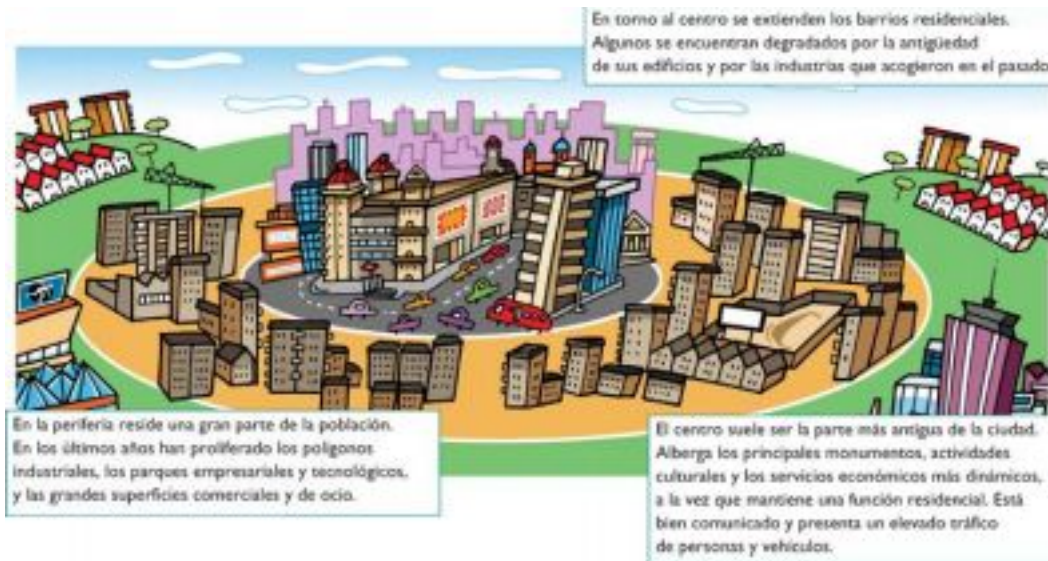
Los polígonos industriales y de almacenes desde los sesenta y los parques tecnológicos a finales del siglo, nos señalan el paso de la sociedad industrial a la postindustrial.

Podemos distinguir idealmente 4 franjas o coronas.

El Centro urbano:

Es el corazón de la ciudad, lo ocupa el centro histórico (con funciones culturales, y un uso residencial

con cierta mezcla social y un comercio variado) y el Centro comercial y de negocios (C.B.D.: Central Business District): Grandes edificios en zonas adyacentes o transformadas del centro histórico y ensanche, cerca o imbricado cuenta con viviendas de alto standing.



Corona residencial.

Entre el centro urbano y las zonas periféricas. La función residencial es predominante y tiene un fuerte componente de segregación social: Barrios obreros, Barrios marginales (extrarradio, a veces y cada vez menos en centro histórico deteriorado) . Zonas residenciales de clases altas, Adosados unifamiliares y zonas de pisos para clases medias. Suele haber una distribución de servicios de nivel medio: centros escolares, ambulatorios, supermercados, etc. Son frecuentes los barrios con personalidad acusada.

Zonas periféricas.

Los servicios que necesitan mayor extensión (hospitales, universidades, grandes superficies...). Suelen ser banderín de enganche para una nueva ocupación del territorio por viviendas.

Franja periurbana o suburbana

Se mezclan usos del suelo y formas de vida propios del campo y de la ciudad (Lugar idóneo para almacenes y establecimientos industriales , pero también espacios dedicados a la agricultura, transportes, abastecimientos urbanos, residenciales, etc.).

Conforme vamos alejándonos del Centro urbano la **segregación social** de las áreas residenciales es mayor y se crean con frecuencia fronteras psicológicas. También será más frecuente las zonas verdes en cuanto nos alejamos del Centro.

Infraestructuras necesarias para el funcionamiento de la sociedad, como el alcantarillado o las redes distribuidoras de energía, agua, medios de comunicación, articulan la ciudad cada vez más en el ámbito subterráneo.

Las vías de comunicación transversales y de circunvalación por medio de carreteras y ferrocarril (metro, tranvía o cercanías) estructuran internamente la ciudad y las ponen en relación con el entorno, aspecto fundamental, pues como dijimos anteriormente, el fenómeno urbano deberemos estudiarlo cada vez más en áreas más amplias: metropolitana, conurbaciones, etc.

Los horarios de los espacios urbanos.

No podemos olvidar que los espacios no podemos entenderlos sin su dimensión temporal. Las zonas del CBD dinámicas como las que más durante la jornada laboral, decaen en la mustiedad fuera de la misma, mientras que los espacios de recreo es cuando más actividad tienen. Las horas punta ponen a

prueba la red de transporte. Los grandes eventos llenan espacios, como los estadios, vacíos (o casi) la mayor parte del tiempo. Etc.

Los agentes que dan forma a la ciudad

Tenemos la actuación de *los poderes públicos* que a través de la *legislación urbana* es fundamental para comprender el espacio urbano: las delimitaciones de los usos del suelo (zoning) , la conservación del patrimonio, normas de ornato, planificación de infraestructuras y redes de comunicaciones. Pero estos poderes públicos responden también a las influencias de los *intereses privados*, desde las empresas inmobiliarias a las movilizaciones *vecinales*

INDICE

TEMA 7. EL ESPACIO URBANO. El sistema de ciudades en España. Principales áreas y ejes urbanos. La estructura y el plano de la ciudad. El espacio urbano

1. El sistema de ciudades en España

El Sistema de ciudades

Rasgos del sistema de ciudades español:

Relativa modernidad

Los contrastes entre el interior y la periferia son muy marcados.

La oposición entre las capitales de provincias y el resto de las ciudades:

El paso de ciudad a las áreas metropolitanas

Las funciones de las ciudades y su Jerarquización.

Las funciones urbanas.

Actividad industrial

Actividades de mantenimiento

Los transportes

La jerarquía de la red urbana.

El *indicador demográfico*.

Metrópolis estatales

Metrópolis regionales de primer orden.

Metrópolis regionales de segundo orden

Ciudades medianas

Ciudades pequeñas y Cabeceras comarcales

2. Principales áreas y ejes urbanos

Zona Central

El eje Mediterráneo-levantino

Eje del Ebro

Eje Cantábrico

Eje Atlántico-Gallego

Eje andaluz

3. La estructura y el plano de la ciudad.

El plano urbano

Los modelos de plano

El emplazamiento

Las huellas de la historia en la morfología urbana

El siglo XX

Franjas o coronas.

El Centro urbano:

Corona residencial.

Zonas periféricas.

Franja periurbana o suburbana

Infraestructuras necesarias

Los horarios de los espacios urbanos.

Los agentes que dan forma a la ciudad: *Los poderes públicos, Intereses privados,*

Vecinales.

Datos tomados del INE .

<https://es.statista.com/estadisticas/501571/grado-de-urbanizacion-en-espana/>

Censo 2011

<https://www.ieca.junta-andalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/badea/operaciones/>

https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Municipios_de_Espa%C3%B1a_por_poblaci%C3%Bn

Relación de ciudades andaluzas (no capitales de provincia) de más de 100.000 habitantes. 2018.

Jerez de la Frontera. Marbella, Dos Hermanas, Algeciras.

Municipios españoles que superan los 200.000 habitantes sin ser capitales de provincia. 2018. Vigo, Gijón, Hospitalet de Llobregat, Elche, Badalona, Terrassa, Cartagena, Jerez de la Frontera, Sabadell, Móstoles.

Capitales de provincia con denominación diferente a la provincia. Oviedo, Santander, Bilbao, Vitoria-Gasteiz, Donosti-San Sebastián, Logroño, Pamplona-Iruña, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria.