

TEMA 12. XARXES URBANES I PROBLEMÀTICA DE LA CIUTAT ACTUAL

1.La ciutat espanyola del segle XXI

La globalització atorga un protagonisme destacat a les ciutats que les exigeix cooperar i competir entre sí. **Les ciutats espanyoles mantenen una dura pugna per poder gaudir d'un reconeixement general i internacional, ja que d'això depèn la seva prosperitat o la seva decadència.** D'aquí ve l'interès en atreure inversions industrials, tecnològiques i de serveis i per modernitzar els sistemes d'informació, de telecomunicacions i de transport.

1.1.La desindustrialització de les ciutats

La **deslocalització de la indústria tradicional ha estat una de les principals conseqüències de l'anomenat *capitalisme tardà* o postfordisme.** Això ha suposat la desindustrialització de moltes ciutats europees i nord-americanes i la fi d'una llarga etapa on la indústria era el motor de creixement de la ciutat.

A Espanya la desindustrialització de les ciutats es va produir a finals del segle XX. Això va provocar que moltes persones es quedessin a l'atur i **la necessitat de donar un nou ús als edificis i solars on abans hi havia les fàbriques.**

Malgrat aquest procés, bona part de l'**activitat econòmica de les ciutats occidentals continua estant vinculada a la indústria.** En aquestes ciutats es localitzen els sectors capdavanters d'alta tecnologia i de recerca i desenvolupament (R+D), ara situats en noves fàbriques anomenades **parcs tecnològics** que tenen poc a veure amb les fàbriques d'èpoques passades.

1.2.El renovat protagonisme de les grans ciutats

L'actual sector terciari està directament relacionat amb el sector industrial evolucionat (postindustrial). **Els serveis són el motor de l'economia de les ciutats.** Dirigir i controlar la nova organització econòmica mundial requereix una multitud d'empreses i grans organitzacions i institucions mundials. També calen empreses dedicades a satisfer els nous hàbits de consum, centrades en l'oci, la cultura, la moda i la informació.

Amb tot la descentralització de la indústria no ha anat paral·lela a la descentralització en la propietat del capital i dels recursos financers. A més per rendibilitzar les inversions les xarxes d'informació i de comunicació necessiten situar-se en llocs on la informació és abundant i decisivament important. Així **les grans metròpolis continuen sent els punts de màxima centralitat.**

Així, a causa de les xarxes de telecomunicacions, el control, la propietat i les decisions sobre l'economia mundial globalitzada s'ha concentrat encara més en un reduït grup de grans ciutats o regions metropolitanes que assumeixen el nou rol (paper) de ciutats globals. Aquestes ciutats es converteixen en centres imprescindibles en

l'espai de fluxos de la xarxa planetària. **Aquestes ciutats globals són les mateixes que en èpoques passades concentraven el poder.**

1.3.Les ciutats en un món global: la cooperació

Avui dia per què una ciutat evolucioni cap el progrés depèn d'aquests factors:

- Capacitat d'innovació tecnològica.
- Iniciatives que arrosseguin a altres activitats.
- Articulació d'un teixit d'empreses locals.
- Potenciació de centres universitaris i d'investigació.
- La creativitat cultural.
- La preocupació ambiental.
- El dinamisme social.

Per potenciar aquestes capacitats i donar resposta a alguns problemes **s'han constituït les xarxes i els lobbies de ciutats i regions a escala europea i mundial.** En aquest sentit, l'Assemblea de les Regions d'Europa i el Consell de Municipis i Regions d'Europa són organismes reconeguts per la UE per defensar els seus interessos.

1.4.Les ciutats en un món global: la competència

L'adaptació de les ciutats a la globalització passa per :

- **La implantació de certes infraestructures essencials de transports.**
- **La connexió a la xarxa internacional de telecomunicacions.**
- **Dotar a les ciutats d'una bona imatge internacional.**

Les infraestructures de transports i de telecomunicacions

Les ciutats espanyoles competeixen per tenir una bona xarxa de transports i de telecomunicacions. D'aquí bé que se li doni importància a l'ampliació dels aeroports, com els de Madrid i Barcelona, que van ser ampliat per acollir més vols intercontinentals, i també a la creació de línies de l'AVE que uneixin les ciutats espanyoles i sobretot amb la resta d'Europa.

La projecció d'una bona imatge internacional

Perquè una ciutat es mantingui en el circuit de les ciutats globals ha de procura dotar-se d'una bona imatge internacional. **Per aconseguir-ho les ciutats actuen com empreses que competeixen entre sí. Pretenen vendre el seu producte i dediquen gran sumes de diners a al màrqueting i propaganda:**

- **Promoció turística.**
- **Creació de logotips.**
- **Construcció d'edificis singulars firmats per arquitectes famosos.**
- **Celebració d'esdeveniments internacionals.**

Això fa que arribin inversions i a partir de la celebració d'**esdeveniments internacionals es duguin a terme renovacions urbanístiques**. En aquest sentit va destacar l'any **1992 amb la celebració dels Jocs Olímpics de Barcelona i l'Exposició Universal de Sevilla i la capitalitat cultural europea de Madrid**.

2. Les xarxes i els sistemes de ciutats

L'evolució del sistema urbà espanyol, tot i que tardana, ha estat la pròpia d'un país industrialitzat:

- Les activitats econòmiques i la població s'han inclinat cap a l'agrupació sobre uns eixos territorials relativament ben definits.
- Les principals àrees metropolitanes han consolidat la seva preeminència sobre el conjunt del sistema urbà.

2.1. El model de jerarquia urbana a Espanya

A més de tenir en compte el nombre d'habitants, les ciutats espanyoles es poden classificar segons les diverses funcions que el fenomen de la globalització els va adjudicant.

Metròpolis globals nacionals. Madrid i Barcelona exerceixen aquest paper no tan sols perquè concentren uns quants milions d'habitants i estableixen la seva centralitat en una regió metropolitana, sinó també perquè la seva influència s'estén al conjunt del país i incideix internacionalment.. Acullen les seus de les empreses més destacades, disposen d'una densa xarxa de comunicacions i tenen una gran activitat cultural i política.

Metròpolis regionals. València, Sevilla, Saragossa, Bilbao... són ciutats grans (350.000-800.000 habitants) i ben comunicades. La seva centralitat comprèn una regió molt extensa i a tenir un notable dinamisme

Ciutats mitjanes o centres subregionals. Són la gran majoria de les **capitals provincials** que com a centre administratiu han exercit de pol d'atracció de població i de serveis. Ciutats com Santander, Pamplona, Segòvia, Tarragona són exemples d'aquest nivell de jerarquia urbana amb aglomeracions d'entre **100.000-200.000 habitants**.

Capitals comarcals. Són nuclis de població d'entre 10.000-50.000 habitants que disposen d'equipaments i infraestructures bàsiques que els permeten influir en les localitats del seu entorn comarcal.

2.2. Les àrees metropolitanes i les conurbacions

Des de mitjan segle XX, les **grans ciutats s'han convertit en el centre de control i influència de la vida econòmica, política i cultural d'una regió, d'una nació i del món, com passa amb Londres, París o Nova York**.

Les àrees metropolitanes o regions metropolitanes

Àrea metropolitana o regió metropolitana: zona d'influència considerable, quan la ciutat central s'estén a altres nuclis urbans propers, de dimensions diverses, que queden integrats de manera interdependent per la importància d'aquesta ciutat central.

A Espanya són exemples d'àrea metropolitana Madrid i Barcelona.

Les conurbacions

Els processos de creixement i de descongestió de les ciutats han anat donant lloc a una **expansió cada vegada més gran de la taca construïda fins a formar un teixit urbà continu** que coneixem com a conurbació.

En les conurbacions, la trama urbana edificada supera els límits municipals de la ciutat central fins al punt d'incorporar diversos municipis. Aquest és el cas del municipi de Barcelona: hi viuen poc més d'1 600 000 habitants, però la seva conurbació supera els seus límits municipals i inclou uns 20 municipis i prop de 3 000 000 d'habitants dels 5 000 000 que integren la seva regió metropolitana.

2.3. Les xarxes urbanes

Actualment, tot el continent europeu és un territori reticulat i organitzat per les ciutats. **Més d'un 50 % de la població europea viu en àrees metropolitanes i grans urbs**, i alhora és des de les grans ciutats on es dirigeix i es dinamitza l'activitat política, econòmica, social i cultural.

En el sistema europeu de relacions, les ciutats adopten una posició central pel fet de ser nexes de denses xarxes de producció, de consum, de recursos, de decisions, d'innovacions i d'intercanvis.

El principal eix urbà del continent europeu (que per la seva forma sobre el mapa s'anomena banana) va del sud-est de Gran Bretanya fins a la vall del Po. A aquest eix s'hi han associat **potents complexos industrials i denses xarxes d'autopistes i infraestructures.**

Un **altre eix urbà** important que s'ha potenciat en les dues últimes dècades és l'anomenat **arc mediterrani:** s'estén des de la Comunitat Valenciana fins el nord-est italià, passant pel sud-est de França.

El relatiu allunyament de **Madrid, París, Berlín o Roma** en relació als eixos esmentats és **compensat per les múltiples inversions en infraestructures** rebudes per potenciar les respectives capitalitats.

La incorporació dels països de l'Est a la UE ha fet que hagin aparegut **passadissos d'urbanització entre Berlín i Varsòvia i cap a Praga, Viena i Budapest.** Aquests nous eixos urbans estan sent afavorits per la dotació de noves xarxes de comunicació, mà d'obra qualificada i flexible i el manteniment de costos de producció competitius.

2.4.El sistema urbà espanyol

Des de la dècada del 1960, l'evolució del sistema urbà espanyol ha traçat uns eixos de desenvolupament que coincideixen amb la localització de les principals activitats econòmiques i amb les xarxes de transports:

- **Àrea de Madrid.** És l'aglomeració urbana més important del país i es troba al centre de la Meseta, cap on exerceix una forta influència.
- **Eix Mediterrani.** S'estén des de França fins a Cartagena i inclou metròpolis com Barcelona i València. Les autopistes i els ferrocarrils han facilitat el seu desenvolupament.
- **Eix cantàbric.** Es perllonga des de la frontera francesa fins l'aglomeració Oviedo-Gijón. Destaquen les ciutats de Bilbao i Vitòria. Aquest eix inclou zones molt urbanitzades i abans molt industrialitzades.
- **Eix de la vall de l'Ebre.** Uneix l'eix Mediterrani i l'eix Cantàbric a través de Logronyo i Saragossa i del corredor natural de la vall de l'Ebre.
- **Eix atlàntic gallec.** Entre el Ferrol i Vigo passant per la Corunya i Pontevedra hi ha un continu urbà important.
- **Eix andalús.** Es divideix en dos: Un discorre per la vall del Guadalquivir cap a Sevilla i Còrdova.-Un altre pel litoral es dirigeix cap a Màlaga i Granada. Està basat en el desenvolupament turístic.
- **Els arxipèlags balear i canari.** Tenen una funcionalitat turística.

Aquesta distribució territorial de les ciutats espanyoles s'explica per l'evolució econòmica recent, de la qual es poden distingir tres períodes:

- Període 1960-1975: Creixement industrial accelerat.
- Període 1975-1995: Pràcticament la quantitat de població no s'incrementa, a causa de la crisi econòmica i de l'increment del nivell de vida amb la democràcia, però es multiplica espectacularment l'àrea urbanitzada donant lloc a noves formes d'urbanització difusa o dispersa .
- Període 1995- avui. El nou traçat o la millora de determinats eixos viaris ajuden a consolidar els respectius eixos i sistemes de ciutats.

3. Les transformacions de la morfologia de les ciutats espanyoles

La globalització ha modificat les formes urbanes: gràcies a les comunicacions, la centralitat ha deixat de ser un fet exclusivament urbà per convertir-se en un fenomen metropolità.

3.1. De la ciutat a la metròpolis

Cada vegada és més evident que l'organització metropolitana mostra perifèries molt diverses a partir de les quals s'organitza un model de ciutat difusa, però que no acostuma a eliminar l'aglomeració. La mobilitat laboral i residencial i els processos de suburbanització són les causes del desenvolupament de la ciutat difusa.

A escala metropolitana, també es reproduïen alguns dels problemes que anteriorment caracteritzaven la ciutat central compacta: segregació funcional (dels territoris) i social (de les poblacions), com també una especialització progressiva dels usos del sòl.

A partir de la dècada de 1980 les sis grans àrees metropolitanes espanyoles són: Madrid, Barcelona, València, Sevilla, Bilbao i Màlaga. **Madrid i Barcelona se situen entre les sis primeres regions metropolitanes d'Europa. Ambdues concentren al voltant del 25 % del total d'habitant d'Espanya.** A més són seu de les principals institucions administratives i financeres del país, i són un important motor econòmic i cultural.

Al territori de les àrees metropolitanes espanyoles es distingeixen diferents espais:

L'espai interior metropolità

A la dècada de 1980, el nucli central d'aquestes aglomeracions va patir un procés accelerat de terciarització i va assumir el paper de gestió política i econòmica de tot el sistema urbà metropolità. Una part important de les classes altes i mitjanes van optar per traslladar-se a zones residencials de la perifèria.

A la dècada del 2000 el nucli històric recupera bona part dels seus residents, i acaba convertint-se en una la destinació preferent dels immigrants, pels preus baixos.

Actualment al nucli antic i l'eixample hi ha edificis oficials, les seus socials d'empreses, d'institucions financeres, grans magatzems, comerços especialitzats i equipaments culturals.

Les àrees industrials

Durant les dècades del 1970 i el 1980, la desestructuració i la deslocalització de les indústries tradicionals van fer que desapareguessin del centre de les grans ciutats i que es traslladessin als nous polígons industrials de les perifèries metropolitanes o a altres llocs del món.

Les àrees de serveis i equipaments col·lectius

Des de la dècada del 1980, a les àrees metropolitanes de les ciutats espanyoles s'han instal·lant grans complexos comercials, sobretot del sector de l'alimentació. Els hipermercats o grans superfícies han desenvolupat la tendència a substituir la compra en els comerços de barri per la compra periòdica i en més quantitat. Això fa que moltes zones centrals entrin en decadència. A més en moltes d'aquestes grans superfícies l'oferta comercial es barreja amb l'oci. Així aquests centres es converteixen en llocs on el temps lliure i l'activitat cultural s'acaba convertint amb el simple consum.

Les àrees residencials

A les ciutats espanyoles hi ha dos models residencials essencials:

- El model compacte o històric.

- El model dispers, difús o suburbà.

Aquests dos models es poden donar conjuntament en una mateixa regió metropolitana.

3.2. La ciutat històrica: el model compacte

El model compacte es caracteritza per uns problemes derivats precisament del seu caràcter històric i el progressiu envelliment dels teixits urbans. La manca de conservació estructural del centre històric ha comportat l'envelliment i la marginació dels residents, ja que queden com a residents majoritaris gent gran que no té recursos per traslladar-se a altres zones de la ciutat o grups amb poc poder adquisitiu (com els immigrants nousvinguts)

Com a conseqüència de tot això sovint aquests barris s'han convertit en guetos. En tot cas, cal dir que el centre històric ha seguit mantenint la seva funció comercial especialitzada i els carrers centrals s'han revitalitzat, gràcies a la seva càrrega simbòlica. Malgrat això, pateixen la competència de les grans superfícies comercials de la perifèria.

3.3. De la ciutat funcional a la ciutat territori: el model dispers

La ciutat difusa o dispersa és conseqüència, sobretot, de la generalització de l'ús de l'automòbil i, especialment, de la cultura que hi va associada.

La dispersió urbana ha implicat una acceleració en l'ocupació de l'espai, ja que els models suburbans són altament consumidors de sòl. També ha comportat un augment de la mobilitat individual degut als viatgers pendulars quotidians realitzats en l'espai de la regional metropolitana.

Aquesta fórmula és molt costosa, des del punt de vista ecològic, a més de l'alt consum de sòl, que no sempre és utilitzat de la manera més racional. A més a causa de la dispersió en les localitzacions, el transport públic és car i poc rendible, i així l'automòbil es converteix en el mitjà més pràctic.

A més, un territori organitzat així tendeix a l'especialització i a la privatització: la dispersió d'activitats relativament autònomes entre sí (ja siguin de tipus residencial, industrial, comercial, terciari, etc...) implica l'aparició de grans zones d'usos especialitzats, que només s'interrelacionen entre si a través de grans infraestructures i equipaments que tenen una lògica a gran escala: autopistes, centres comercials, parcs lúdics i àrees de serveis.

4. Els problemes de la ciutat espanyola contemporània

4.1. La ciutat i la polarització social

A partir de la **dècada de 1980**, la crisi de l'estat del benestar i la fi de l'estabilitat laboral va contribuir a la destrucció de l'àmplia classe mitjana urbana i a l'aparició d'una gran polarització social:

- Les classes benestants cada vegada ho eren més, mentre que la població pobra augmentava de manera exponencial.
- Això s'observa actualment a la ciutat contemporània, en aparèixer una **ciutat dual** tant a escala mundial com en la configuració interna.

4.2. Els espais de les ciutats duals

La nova polarització econòmica que caracteritza aquestes grans ciutats globals comporta una forta desigualtat interna, visualitzada en forma de segregació i fins i tot de guetització. L'ètnia (origen), la procedència (per immigració) o la classe social (per expulsió del mercat laboral) es converteixen en factors decisius d'una espacialitat diferenciada. A Espanya aquesta polarització no es tan accentuada, però la crisi econòmica accelera aquest procés.

Les àrees de sobrecentralitat

Als espais de sobrecentralitat se situen les seus de les grans empreses industrials i financeres, com també de les institucions públiques. Sovint aquesta sobrecentralitat coincideix amb els centres històrics.

Les comunitats tancades

Les comunitats tancades són zones residencials exclusives, construïdes amb capital privat, i que estan separades de la resta de la ciutat per murs tanques, amb guàrdies de seguretat que controlen l'accés a les persones que no hi resideixen. En la immensa majoria dels casos, aquestes comunitats disposen de les seves pròpies prestacions.

A la rodalia de Madrid i de Barcelona hi ha algunes d'aquestes zones residencials exclusives.

La gentrificació

La gentrificació és el procés pel qual les persones amb notables recursos econòmics i, també, activitats comercials i artístiques d'alt valor afegit, com ara galeries d'art, botigues de disseny, bars de moda... s'instal·len en barris anteriorment degradats. Això fa que els antics residents d'aquests barris i les activitats comercials tradicionals es vegin desplaçats perquè no poden assumir els costos dels nous ritmes de vida. Quan es resisteixen a abandonar el barri sovint s'observen episodis d'assetjament immobiliari.

Les perifèries degradades

La major part dels processos d'empobriment es localitzen als barris de la perifèria de les grans ciutats, molts dels quals no van ser dissenyats amb suficients criteris d'integració social i espacial. Aquests barris als extraradis (amb habitatges s'autoconstrucció o amb blocs racionalistes en polígons residencials) que havien estat la casa de les classes treballadores o mitjanes, comencen a patir l'abandó per

part de les administracions, la qual cosa implica entrar en processos accelerats de degradació.

5. L'evolució de la ciutat a Espanya

La ciutat industrial del segle XX

Al llarg de tot el segle XX, les ciutats espanyoles van continuar la seva expansió a causa tant de la immigració com de l'increment de la natalitat.

El creixement descontrolat

La **immigració interna del camp a la ciutat** es va accelerar a la dècada del 1950 i es va desbordar a partir del 1959. Ciutats com ara **Madrid, Barcelona i Bilbao** van augmentar la població, la qual cosa va provocar que **s'agreugessin els desequilibris espacials** que hi havia entre aquestes ciutats i la resta del país.

Al mateix temps que es densificaven els centres urbans, **la perifèria de Madrid, Barcelona i Bilbao va créixer de manera desordenada**. Van aparèixer nous barris de barraques autoconstruïdes sense cap mena de servei bàsic.

De la ciutat a l'àrea metropolitana

Una altra part de la població immigrada es va establir en municipis propers a Madrid, Barcelona i Bilbao, els quals també van patir un creixement caòtic i sense previsió ni planificació. El creixement de la metròpolis o ciutat central com una taca d'oli va depassar els límits municipals i va enllaçar amb les zones de creixement de les ciutats properes, de manera que de la idea de gran ciutat es va passar a la de **conurbació o continu urbanitzat**, i d'aquí a la idea d'àrea metropolitana.

Aquestes noves àrees urbanes de vegades eren molt extenses, fet que va comportar la generalització dels mitjans de transport més ràpids.

La planificació urbanística i la participació ciutadana

Es va generalitzar l'**especialització funcional**: van sorgir les ciutats dormitori, els polígons industrials i, posteriorment, les zones comercials i d'oci. Aquestes zones i barris nous eren de grans dimensions per atreure milers de persones. La planificació en les **infraestructures i serveis** en molts casos no va existir o es van fer de manera precipitada, i això va generar greus problemes.

Al costat de les reivindicacions obreres de millores en les condicions i els llocs de treball, van aparèixer moviments ciutadans i associacions de veïns que protestaven per les pèssimes condicions de vida de les grans ciutats i reclamaven la solució dels dèficits en serveis i equipaments. **Aquesta situació no es va començar a resoldre fins l'arribada de la democràcia als ajuntaments l'any 1979.**

