



revista
CIDADES

volume 12 | número 21 | 2015

URBANIZAÇÃO DIFUSA

SUMÁRIO

| | |
|--|-----|
| PALAVRAS DO EDITOR..... | 1 |
| <i>Silvana Maria Pintaudi</i> | |
| DOSSIÊ: URBANIZAÇÃO DIFUSA E CIDADE DISPERSA | |
| APRESENTAÇÃO..... | 2 |
| <i>Maria Encarnação Beltrão Spósito</i> | |
| CONTRAURBANIZAÇÃO, PERIURBANIZAÇÃO, CIDADE DISPERSA E REDE DE CIDADES NA ITÁLIA | 14 |
| Counter-urbanization, peri-urbanization, disperse city and city networks in Italy <i>GIUSEPPE DEMATTEIS</i> | |
| CONTRO-URBANIZZAZIONE, PERIURBANIZZAZIONE, CITTA' DISPERSA E RETI DI CITTA' IN ITALIA..... | 35 |
| Counter-urbanization, peri-urbanization, disperse city and city networks in Italy <i>GIUSEPPE DEMATTEIS</i> | |
| MANIFESTACIONES DE LA DISPERSIÓN URBANA EN EL ENTORNO DE LAS CIUDADES MEDIAS: RESPUESTAS CONVERGENTES EN CONTEXTOS DIFERENTES..... | 55 |
| Manifestations of the urban dispersion in the environment of the medium sized cities. Con- vergent answers in different contexts <i>FRANCISCO CEBRIÁN ABELLÁN</i> | |
| DISPERSÃO URBANA E MODERNIZAÇÃO CAPITALISTA..... | 91 |
| Urban dispersion and capitalist modernization <i>NESTOR GOULART REIS</i> | |
| FORMA E EXPANSÃO URBANAS NO BRASIL: FATOS E HIPÓTESES. PRIMEIROS RE- SULTADOS DO BANCO DE DADOS BRASIPOLIS..... | 108 |
| Shape of agglomeration and urban sprawl in brasil: facts and hypothesis first results from <i>brasipolis</i> database <i>CATHY CHATEL E MARIA ENCARNAÇÃO BELTRÃO SPOSITO</i> | |
| FORME ET ETALEMENT URBAIN AU BRESIL: FAITS ET HYPOTHESES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DE LA BASE DE DONNEES BRASIPOLIS..... | 153 |
| Shape of agglomeration and urban sprawl in brasil: facts and hypothesis first results from <i>brasipolis</i> database <i>CATHY CHATEL E MARIA ENCARNAÇÃO BELTRÃO SPOSITO</i> | |
| A DISPERSÃO URBANA É MESMO “URBANA”? DINÂMICAS ESPACIAIS E VALORES ANTROPOLÓGICOS NA FRANÇA..... | 197 |
| L'étalement urbain est-il vraiment “urbain”? Dynamiques spatiales et valeurs anthropologiques en France <i>François Moriconi-Ebrard</i> | |

| | |
|---|-----|
| L'ETALEMENT URBAIN EST-IL VRAIMENT « URBAIN » ? DYNAMIQUES SPATIALES ET VALEURS ANTHROPOLOGIQUES EN FRANCE..... | 225 |
| A dispersão urbana é mesmo “urbana”? Dinâmicas espaciais e valores antropológicos na França <i>François Moriconi-Ebrard</i> | |
| DISPERSÃO URBANA: APONTAMENTOS PARA UM DEBATE..... | 250 |
| Dispersion urbaine: notes pour un débat <i>IGOR CATALÃO</i> | |
| CIDADES EXCÊNTRICAS OU NOVAS PERIFERIAS?..... | 278 |
| Eccentric cities or new peripheries? <i>ESTER LIMONAD E HELOISA SOARES DE MOURA COSTA</i> | |
| CIDADES E CENTRALIDADES NA AMAZÔNIA: DOS DIFERENTES ORDENAMENTOS TERRITORIAIS AO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DIFUSA..... | 305 |
| Cities and urban centralities in the amazon region: from the diffent territorial arrangements to the diffuse urbanization process <i>SAINT-CLAIR CORDEIRO DA TRINDADE JÚNIOR</i> | |
| NA BUSCA DE SIMILITUDES... A DIVERSIDADE NA URBANIZAÇÃO E NA DISPERSÃO URBANA SURGE NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO PÓS-1990..... | 335 |
| In seeking for similitudes... The diversity in urbanization and in urban dispersion arises in the state of Rio de Janeiro in post-1990 <i>MARIA DE LOURDES PINTO MACHADO COSTA E TATIANA DE SOUZA GASPAR</i> | |
| ORIGENS E EVOLUÇÃO DO PROCESSO DE DISPERSÃO URBANA NO VALE DO PARAÍBA FLUMINENSE..... | 359 |
| The origins and evolution of urban sprawl process in the vale do paraíba fluminense (Rio de Janeiro-Brazil) <i>JÚLIO BENTES</i> | |
| TRANSFORMAÇÕES RECENTES NA ÁREA METROPOLITANA DE FORTALEZA – A EXPANSÃO NO EIXO SUDESTE..... | 400 |
| Recent changes in metropolitan area of Fortaleza-Ce, Brasil – expansion in southeat axis <i>BEATRIZ HELENA NOGUEIRA DIÓGENES</i> | |
| FORA DO DOSSIÊ | |
| O MUNDIAL E O PLANETÁRIO..... | 441 |
| <i>HENRI LEFEBVRE</i> | |

MANIFESTACIONES DE LA DISPERSIÓN URBANA EN EL ENTORNO DE LAS CIUDADES MEDIAS. RESPUESTAS CONVERGENTES EN CONTEXTOS DIFERENTES

FRANCISCO CEBRIÁN ABELLÁN
Universidad de Castilla-La Mancha
Albacete, España
francisco.cebrian@uclm.es

RESUMEN

El artículo reflexiona sobre los procesos de transformación operados en las periferias de las ciudades medias en las últimas décadas, donde han aparecido nuevos espacios urbanos físicamente separados, destinados a actividades económicas y a funciones residenciales, y que están plenamente integrados desde el punto de vista funcional con la ciudad. Como resultado quedan nuevas morfologías urbanas en territorio diferentes, en las que se repiten lógicas de expansión territorial y urbana estandarizadas. Se analizan los procesos que se han producido en tres casos, en contextos socioculturales diferenciados, durante la primera década del siglo XXI: Albacete (España), Green Bay (Wisconsin, USA) y Płock (Polonia). Las tres ciudades están sometidas a procesos de dispersión urbana. En el trabajo se han analizado los efectos hasta el umbral de los veinticinco kilómetros, que se convierte en el radio aproximado que permite entender las lógicas de la expansión de la ciudad fuera de la ciudad.

PALABRAS CLAVE: Ciudades medias. Urbanización dispersa. Modelo de ciudad.

MANIFESTATIONS OF THE URBAN DISPERSION IN THE ENVIRONMENT OF THE
MEDIUM SIZED CITIES. CONVERGENT ANSWERS IN DIFFERENT CONTEXTS

ABSTRACT

The research is a reflection about the processes of transformation made on the outskirts of the medium sized cities in the last decades where new urban spaces

have come up, physically separated, destined to economic activities and residential purposes, which are fully assimilated from a practical point of view by the city itself. As a result, new urban morphologies have been created, where patterns of territorial expansion and standardized urban models have repeatedly formed. We have analyzed the processes in three of these cities: Albacete (Spain), Green Bay (Wisconsin, USA) and Plock (Poland). The three cities are subjected to processes of urban expansion. In the report we study the effects of as far as an area of 25 km. Have been analyzed, which means the approximate radius that permits to understand the logics of the expansion modeling of the city out of it.

KEY WORDS: Medium sized cities. Urban sprawl. Model of city.

INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas el proceso de dispersión urbana ha afectado a las grandes áreas metropolitanas, pero también a las de tamaño medio, alterando profundamente su estructura y naturaleza. Buena parte de estos nuevos desarrollos urbanos – áreas residenciales y parques de actividad económica fundamentalmente – han surgido junto a ejes de comunicación rápida, absorbiendo o trasladando parte de la dinámica de la ciudad a antiguos núcleos rurales. Queda como balance la transformación de las tradicionales morfologías y jerarquías urbanas, modificando substancialmente la estructura y las características de las ciudades medias y sus entornos.

Se ha fortalecido la idea de área urbana y ha cambiado la vocación funcional de los espacios periféricos, receptores de población, vivienda y actividades económicas. Se han transformado los paisajes próximos, con incremento en el consumo de suelo y de la movilidad diaria. Hay defensores de la ciudad difusa, pero también críticas desde planteamientos ecológicos, económicos y sociales. Los nuevos espacios surgidos en los entornos urbanos suelen ser monofuncionales, y en muchos casos de carácter casi exclusivamente residencial. Por su parte los industriales, comerciales y de ocio acaban atados a la movilidad en vehículo

privado. Estas manifestaciones se han analizado con profusión en los ámbitos de las grandes áreas metropolitanas. Pero son pocos los dedicados a considerar sus manifestaciones en las ciudades medias.

En este trabajo se presta atención a los procesos de cambio acontecidos en tres ejemplos, en contextos socioculturales diferenciados. Se han analizado los efectos en los territorios situados alrededor de las ciudades de Green Bay (USA), Albacete (España) y Płock (Polonia), en un radio de veinticinco kilómetros. Se han empleado tres variables: la evolución demográfica, la terciarización de la sociedad, y los cambios en la vivienda de nueva construcción. Se ha prestado atención a los primeros años del siglo XXI, caracterizados por un contexto de bonanza económica. El artículo se organiza en cuatro apartados, el primero centra el interés en los cambios en las morfologías de las ciudades medias; el segundo se ha dedicado a presentar algunos factores que explican las transformaciones operadas en las periferias urbanas; en el tercero se presentan los caracteres de las tres ciudades seleccionadas; el cuatro recoge los resultados de la metodología desarrollada. En la parte final aparecen las conclusiones y la bibliografía empleada. De manera detallada pueden consultarse aspectos sobre metodología y cuestiones teóricas en el tratado titulado “Ciudades medias. Formas de expansión urbana” (CEBRIAN; PANANDERO, 2013).

LOS PROCESOS DE CAMBIO EN LAS MORFOLOGÍAS DE LAS CIUDADES MEDIAS-INTERMEDIAS

En las últimas tres décadas se están produciendo unas transformaciones considerables en las morfologías urbanas. Se ha pasado de históricas estructuras compactas, intensas y densas, a otras formas de entender su dimensión territorial, ahora más abierta y dispersa, sobre el entorno inmediato. Tradicionalmente las ciudades han tenido unos límites precisos, nítidos y bien definidos entre lo rural y lo urbano. Se daba un cambio rápido desde sus bordes y sus delgadas zonas de

transición a los vecinos espacios rurales. Pero desde mediados del siglo XX, por diferentes factores, se han alterado esas estructuras.

Lo característico ahora es la presencia, cada vez más frecuente, de urbanizaciones y espacios destinados a actividades económicas, distribuidos por un territorio cada vez más alejado. Las ciudades, independientemente de sus tamaños y los contextos socioculturales en los que se han desarrollado, están experimentando una estandarización de estos procesos de urbanización dispersa. Surgieron en sus primeros momentos en las periferias de las ciudades norteamericanas, pero han calado progresivamente en los modos de construir las ciudades europeas. En las últimas décadas las formas de dispersión urbana se han convertido en expresión del paisaje y los usos del suelo.

LAS HERENCIAS DEL PASADO EN LAS MORFOLOGÍAS URBANAS

En las estructuras de las ciudades norteamericanas, surgidas con funciones comerciales, de organización del territorio, industriales o de servicios (entre otras), se han caracterizado por unos usos del suelo que se han escalonado con cierta nitidez desde los centros a las periferias, pasando de distritos financieros y comerciales centrales densificados a zonas residenciales, que se iban sucediendo de forma gradual hacia los márgenes externos, siguiendo ejes radiales, y dejando en las periferias más alejadas primeramente usos industriales, a los que se incorporaron posteriormente diferentes servicios (CRUZ, 2013, p. 39).

Por su parte las ciudades mediterráneas del sur de Europa se apoyaban en morfologías urbanas con trazados acomodados a la topografía, dejando espacios urbanos cerrados, continuos y compactos – en ocasiones amurallados –, que se han mantenido con pocos cambios a lo largo del tiempo, y se han conservado relativamente estables hasta comienzos del siglo pasado. La mayor parte de las ciudades españolas nacieron con una función defensiva, comercial, artesanal, político administrativa o como punto de ruptura de carga. Se ha mantenido con relativa estabilidad hasta la revolución industrial, que supuso la introducción de

nuevas actividades económicas o la llegada de adelantos técnicos, y con ellos el crecimiento territorial y demográfico de las ciudades. A partir de esos momentos se sobrepasaron los tradicionales límites amurallados, y se han ido extendiendo, desde la lógica de la continuidad territorial, siguiendo las tradicionales vías de comunicación o mediante el diseño de ensanches, para albergar la nueva población inmigrante.

Mientras tanto, en la antigua Europa del Este las formas urbanas han estado definidas por el influjo de las tareas de construcción y/o reconstrucción tras la II Guerra Mundial, sometidas a una rígida planificación. En el caso de las ciudades polacas, buena parte de su origen y emplazamiento responde a razones históricas. Surgieron como recintos fortificados o centros de relación, que asumían, entre otras funciones, la militar, religiosa, comercial o artesanal. Desde su nacimiento han experimentado un proceso de desarrollo lento a lo largo de la historia. Sobre esa base se produjo un primer cambio durante la revolución industrial, que impulsó en algunas la especialización en la producción textil, lo que permitió su desarrollo urbano. Después de la II Guerra Mundial llegaron las regulaciones, impuestas por el nuevo sistema comunista, que abandonaban viejos esquemas urbanos y asumieron nuevos modelos de ciudad conforme a la visión ideológica del régimen dominante (de 1945 a 1989). Se cambió el planeamiento, la construcción y distribución de la vivienda con el objeto de abastecer a un colectivo creciente – los afectados por la destrucción de la guerra o de nuevos inmigrantes –, y por otro lado industrializar el país. Para ello se crearon nuevas barriadas periféricas a las ciudades tradicionales, y en especial las mayores (CZERNY; CZERNY, 2013, p. 53-59). Sea cual sea el caso, lo tradicional ha sido la presencia de unos límites relativamente precisos, que marcaban la separación entre lo rural y lo urbano.

Pero estas lógicas y modelos de ciudad comenzaron a cambiar, primero asociados a los avances técnicos de cada momento (HERCE, 2013), acentuándose desde los años cincuenta del siglo pasado y acelerándose desde finales. Se produjeron crecimientos significativos en lo territorial, mucho más importantes

que el aumento demográfico experimentado. A su vez se iban introduciendo cambios en estructura y organización funcional. En los primeros momentos desde planteamientos de continuidad territorial, incorporando ensanches y nuevos sectores urbanos (CEBRIÁN; GARCÍA, 2015, p. 402). Pero lo frecuente ha sido en las últimas décadas el crecimiento espasmódico, dejando considerables unidades residenciales y espacios destinados a actividades económicas separados físicamente de la ciudad central, lo que ha supuesto una acusada deconstrucción y reconstrucción socioespacial (CRUZ, 2013, p. 39).

LA COMPLEJIDAD DEL CONCEPTO DE CIUDAD MEDIA-INTERMEDIA

El concepto de ciudad media ha intentado ser acotado en numerosos estudios, desde diferentes ámbitos académicos y en distintos territorios. Se ha hecho un esfuerzo para delimitarlo desde el punto de vista demográfico. Haciendo una revisión de la bibliografía aparecida en las últimas décadas, que no es muy numerosa, surgen situaciones tan dispares como las presentadas por algunos autores. Para el caso español Esteban y López entendían esta categoría como aquella que incluye las ciudades entre veinte mil y cien mil habitantes (ESTEBAN; LOPEZ, 1989, p. 1). Por su parte Ganau y Vilagrassa incluyeron dentro de este grupo a aquellas situadas entre los umbrales de los cincuenta y trescientos mil habitantes (GANAU; VILAGRASA, 2003). Por su parte Andrés propone a las que se encuentran entre cincuenta y doscientos cincuenta mil (ANDRÉS, 2008). Tampoco son clarificadoras las aportaciones surgidas desde diferentes administraciones, como las que deja la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, que pone como límites a esta categoría a las poblaciones de entre diez y cien mil habitantes (GENERALITAT VALENCIANA, 2009). Mientras tanto el Ministerio de Fomento del Gobierno de España identifica como parte de grandes áreas urbanas a los municipios que superan los cincuenta mil habitantes y le da la condición de pequeñas áreas urbanas a aquellas que incluyen municipios de entre veinte y cincuenta mil habitantes (MINISTERIO DE FOMENTO, 2013).

Este mismo debate sobre la definición estadística de ciudad media está abierto en otros contextos. En Estados Unidos la *National League of Cities* ha asignado la condición de ciudad medianas a aquellas cuyos umbrales demográficos están entre los noventa y ocho mil y los ciento setenta y cinco mil habitantes. Por su parte *The Economic Development Administration of the U.S. Department of Commerce (USA)* asigna la condición de ciudad pequeña a la que está por debajo de los ciento diez mil habitantes (CRUZ, 2013, p. 43). Polonia en cambio incluye dentro de esta categoría a las comprendidas entre cincuenta y doscientos mil habitantes (CZERNY, 2013, p. 61).

Este conjunto de propuestas deja como balance unos límites demográficos imprecisos para catalogar a las ciudades medias desde el punto de vista demográfico –Rogert Brunet (2000) las acuñó como UGO “*Unidentified Geographic Object*” (objeto geográfico no identificado). Ante esta situación estadística tan poco clarificadora han surgido algunas propuestas de definición, que pretenden ayudar a establecer sus caracteres y niveles de integración dentro de redes y sistemas urbanos de las diferentes sociedades y territorios. Lo cierto es que en ellas suele aparecer una clara función de intermediación y un nivel crítico de equipamientos e infraestructuras, así como un determinado umbral social (SALOM, 1995). Según Llop y Bellet (2002) se trata de centros de interacción social, cultural y económica, que ofrecen servicios especializados, con una fuerte capacidad de vertebración territorial en el sentido de la facultad que sus funciones y su tamaño les otorgan para mantener unas relaciones fluidas con su entorno. En ocasiones tiene rentas de posición en las redes de comunicación y transporte (BELLET, 2007, p. 30-31). Son núcleos más fácilmente gobernables y gestionables, y con una mayor capacidad de participación ciudadana, con espacios urbanos más aprensibles, y más cercanos a la percepción de cada ciudadano con su territorio. Cuentan con menor conflictividad social, con menor diversidad sociocultural y con menor competitividad económica respecto a las de tamaño grande (LLOP; BELLET, 2002, p. 51). Se añade a estas reflexiones el hecho de que la centralidad de las

ciudades depende a su vez de su capacidad de inserción en una o varias redes urbanas y el papel que desempeña dentro de ese sistema de ciudades (MUÑOZ, 2008, p. 20-21).

LOS PROCESOS DE CAMBIOS EN LAS MORFOLOGÍAS URBANAS

Han sido numerosos los trabajos, en el caso norteamericano y en algunos países de la Europa del sur que han prestado atención a los procesos de cambio, que se reproducen en el entorno de las grandes ciudades y sus respectivas áreas metropolitanas. Como resultado han surgido diferentes expresiones que pretenden acuñar el efecto espacial de esta realidad compleja, partiendo siempre de la base de que, desde la discontinuidad espacial, se trata de territorios que participan en lo funcional plenamente de la ciudad. Hay un bosque terminológico que ha ido apareciendo conforme se ha ido manifestando esta realidad y el interés por comprenderla. En algunos casos se presenta como una realidad en la que la discontinuidad es lo característico: ciudad abierta, ciudad difusa, ciudad dispersa, ciudad fragmentada, ciudad discontinua, ciudad diseminada, archipiélago urbano, mosaico urbano, periferias urbanas etcétera. En otros los términos centran la atención en los espacios urbanos funcionales resultantes: ciudad desconcentrada, ciudad mallada, ciudad policéntrica, ciudad-región, región funcional urbana etcétera. Incluso en ocasiones se llega a plantear desde la deconstrucción de la ciudad: estallido de la ciudad, no ciudad etcétera. Toda esta terminología trata de acuñar unos procesos sobre los que tampoco existe acuerdo suficiente: urban sprawl, suburbanización, periurbanización, rururbanización, contraurbanización, desurbanización, descentralización urbana, metropolización del espacio rural, exurbanización, antiurbanización, urbanización por desplazamiento, desconcentración urbana, derramamiento urbano, urbanización del campo etcétera (INDOVINA, 1990; PORTAS, 2003, p. 227; FERRÁS, 2007, p. 20; OTERO; GÓMEZ, 2007, p. 261, en CEBRIÁN, 2013, p. 26).

Lo cierto es que asistimos a unos tiempos en los que es frecuente la desconcentración de actividades, de empleo y de población. En este sentido la propuesta de definición de ciudad difusa, aportada por Indovina (1998, p. 24) como “aquella forma de organización del espacio en la que están presentes elementos de la constitución física de la ciudad, pero que no presenta las características de densidad, intensidad y solución de continuidad típicas de la ciudad”, trata de poner luz a esta realidad. Pero el proceso que no afecta únicamente a las grandes ciudades. Se ha reproducido también en las de tamaño medio, y tiene indudables consecuencias ambientales, sociales, políticas y económicas. Estos procesos han beneficiado en ocasiones a las periferias, frente a los centros tradicionales, donde aparecen realidades territoriales complejas, con caracteres propios de la ciudad, pero en espacios situados al margen del proceso urbanizador propio de la ciudad (MUÑOZ, 2008). El problema por tanto es diverso, ya que genera morfologías características, es resultado de procesos distintos, y se reproduce a diferentes escalas de ciudades.

LOS FACTORES DE LA DISPERSIÓN URBANA EN EL ENTORNO DE LAS CIUDADES MEDIAS

En los entornos de las ciudades, y sobre todo de las grandes ciudades, han ido apareciendo nuevos espacios urbanos de orientación eminentemente residencial, con tipologías constructivas nuevas. Se trata de sectores urbanizados nuevos, caracterizados en muchos casos por la discontinuidad territorial respecto a los núcleos urbanos tradicionales. Su función primera fue la de reubicar actividades económicas tradicionales – espacios industriales, grandes infraestructuras etcétera – y posteriormente se incorporaron nuevas actividades comerciales y de ocio – grandes centros comerciales etcétera –, y como última parte del proceso han llegado las zonas residenciales. Se trata de realidades que eran inexistentes en el entorno rural inmediato hace algunas décadas, y que ahora generan a su vez procesos de relación tremendamente dinámicos. Estas formas se

han convertido en expresión del paisaje de las grandes áreas metropolitanas, pero también se reproduce en el entorno de las ciudades medias-intermedias.

LAS RAZONES DE LA DISPERSIÓN URBANA

Estos cambios en las morfologías urbanas están asociados a los procesos de globalización, acelerado desde la década de los ochenta. La reestructuración económica ha dado paso a la desindustrialización, desconcentración productiva o relocalización de actividades. Sus efectos se han dejado sentir en la sociedad contemporánea, con procesos de contraurbanización y de suburbanización. La expresión territorial ha supuesto una amplia reorganización del espacio urbano. A estos han prestado atención diferentes autores a finales del siglo XX (GARREAU, 1991; BLOCH, 1994; BARNETT, 1995; SOJA, 1996; LONSTRECH, 1997).

Hay coincidencia en apuntar que las razones de esta transformación son resultado de cambios en los hábitos de consumo y en los valores de la sociedad, cada vez más diversificados y estandarizados; de la reducción de la fecundidad; de la generalización del automóvil – y de la sociedad del automóvil –; de la construcción de nuevas infraestructuras viarias de alta capacidad – muchas de ellas en el entorno de las ciudades –; del crecimiento de la movilidad diaria de la población; de las nuevas preferencias en cuanto a tipologías de viviendas – que buscan en las unidades residenciales de baja densidad mayor calidad ambiental, más privacidad y más espacio –; de la aparición y generalización de las nuevas tecnologías de las comunicaciones (VALENZUELA; SALOM, 2008, p. 11).

En el caso de muchas ciudades europeas se han incorporado además una serie de procesos convergentes, que las aproxima morfológicamente a los que previamente se han dado en las norteamericanas. De ellos aparecen la formación de grandes bloques comerciales de ámbito continental (Unión Europea); la capacidad de adaptación de la economía informacional; el impacto de las tecnologías de la comunicación; el papel desempeñado por los nuevos métodos de transporte; la importancia creciente de la promoción urbana; las

transformaciones operadas en la Europa del este; las migraciones internacionales; o las investigaciones y avances relacionados con el desarrollo sostenible (HALL, 2000, p. 93).

Se ha fragmentado la ciudad en lo espacial, funcional y social debido a todo lo anteriormente expuesto. Ha cambiado la densidad, centralidad, proximidad, concentración y continuidad que conforman el área urbanizada (GARCÍA; PANADERO, 2013, p. 212). Y todo esto se ha producido, en muchos casos, sin lógicas aparentes en las formas y tiempos. En la mayor parte de los casos han ido sucediéndose los nuevos diseminados urbanos de manera espasmódica, en las proximidades de las grandes infraestructuras viarias de alta capacidad. Han aparecido nuevos espacios “urbanos” fragmentados, dispersos, aislados, rotos en lo territorial, pero que está plenamente integrado desde el punto de vista funcional con la ciudad. Se trata en la mayor parte de sectores residenciales monofuncionales – vinculados a viviendas unifamiliares en los extrarradios, pero que también han marcado el crecimiento acusado de los núcleos rurales próximos muy influidos por las dinámicas de la dispersión urbana. Como resultado conjunto de estos procesos han surgido los “nuevos territorios del automóvil”. Se trata de un modelo de ciudad apuntalado en el *commuting*, en la movilidad entre los nuevos espacios fragmentados y la ciudad convencional, entre el lugar de residencia y el de trabajo, entre los lugares de vida familiar y los espacios de producción, ocio y comercio.

LA DISPERSIÓN URBANA. UN MODELO CUESTIONADO

El creciente proceso de dispersión urbana está sometido a críticas desde el punto de vista económico, social o ambiental (INDOVINA, 1998; BORJA, 2003; SERRANO, 2004). En lo económico se producen efectos negativos asociados a la segmentación y fragmentación de las unidades residenciales y las actividades económicas en los extrarradios de las ciudades, que dejan sectores hiperespecializados y/o monofuncionales. Se critican las necesidades crecientes de

infraestructuras y equipamientos: lleva asociada una capilarización y mejora de la red de transportes y comunicaciones; se requieren servicios públicos educativos y sanitarios añadidos; se incrementan los costos de movilidad y la pérdida de tiempo entre lugar de residencia y trabajo – en sentido centro-periferia y periferia-centro –; aumenta el consumo energético – asociado al *commuting* diario, y a las necesidades de climatización de los hogares.

Se cuestiona también la débil construcción social que resulta de la ciudad fragmentada, ya que son escasos los espacios públicos de ciudadanía y contacto interpersonal. Se produce además conflictividad entre las nuevas funciones residenciales en los núcleos periféricos, que contrastan con las economías rurales locales.

En lo ecológico los efectos son evidentes: se incrementa el consumo de suelo, se transforman y deterioran paisajes rurales y naturales, en ocasiones de elevada calidad – no hay que perder de vista que se ha convertido precisamente en uno de los reclamos de muchos ámbitos de la ciudad dispersa. Pero también se incrementan los consumos de agua o de energía.

En definitiva, se cuestiona la sostenibilidad del modelo. A todo ello se suman las críticas al escaso control del proceso y cierto desgobierno del territorio por parte de los órganos de la planificación, que centran los esfuerzos en unidades administrativas tradicionales, sin considerar en la mayor parte de los casos las áreas urbanas y funcionales resultantes.

TRES MODELOS URBANOS DIFERENTES: GREEN BAY, ALBACETE Y PŁOCK

Para ilustrar los procesos de transformación en las periferias de las ciudades medias se han analizados los casos de Green Bay, Albacete y Płock, que se han gestado en contextos socioeconómicos diferenciados (USA, España y Polonia). Cuentan con una población que se sitúa entre los cien y doscientos mil habitantes. Las tres están alejadas de los procesos dinamizadores y de renovación urbana asociados al turismo – de sol y playa o cultural –; de dinámicas político-

administrativas diferenciales; y no forman parte directa del área metropolitana de otras ciudades mayores – se encuentran a distancias que superan los cien kilómetros de las áreas metropolitanas más cercanas. Todas cuentan con servicios especializados – educación, sanidad, justicia etcétera –, desempeña la función de centros comerciales que organizan áreas de influencia que trasciende ampliamente sus ámbitos administrativos. Tienen una cierta implantación y especialización industrial, y disponen de un considerable oferta de actividades culturales y de ocio. Además se insertan en redes de ciudades de ámbito regional o supraregional, y son nodos de comunicación con capacidad de vertebración territorial.

Green Bay es la tercera ciudad del estado de Wisconsin (USA) (algo más de cien mil habitantes), y aparece por detrás de los dos grandes centros urbanos: Milwaukee (221 Km de distancia) y Madison (218 Km de distancia). Más alejados y en otros estados vecinos, quedan las ciudades de Chicago (Estado de Illinois, a 336 Km) y Minneapolis (Estado de Minnesota, a 447 Km).

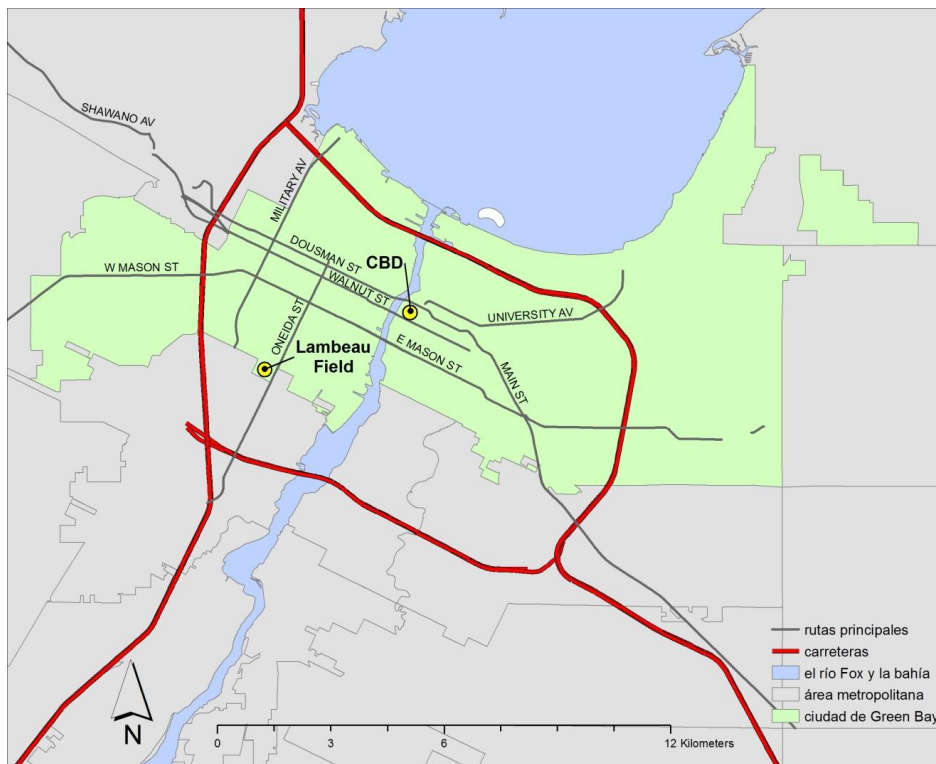
Albacete es una ciudad española de tamaño medio (ciento setenta mil habitantes), situada en la comunidad de Castilla-La Mancha, donde ocupa la primera posición dentro de la jerarquía urbana regional. Está a una distancia que oscila entre los 150 y los 250 de varias ciudades importantes en la red urbana nacional: Madrid (253 Km), Valencia (187), Alicante (168 Km) y Murcia (146 Km)

Płock, por su parte, es capital de la provincia de Mazowieckie (Polonia). Tiene una población que ronda los ciento veintisiete mil habitantes. Está situada a las orillas del Vístula, que lo conectan con otras ciudades mayores cercanas: Varsovia, con un millón setecientos mil habitantes (a una distancia de 112 Km), Lodz, con setecientos cincuenta mil habitantes (a 112 Km); y Torun, con doscientos mil habitantes (114 Km de distancia).

GREEN BAY (WISCONSIN, USA)

Se trata de una ciudad joven (Figura 1), fundada como enclave destinado a proteger la frontera de USA con Canadá. Surgió por tanto como un fuerte (Fort Howard, en 1816) en la desembocadura del río Fox a orillas de Green Bay. Pronto pasó a ser un centro de comercio comarcal y punto de entrada de nuevos colonos al estado de Wisconsin. Su economía se ha basado a comienzos del siglo XIX en el comercio de productos sin transformar – piel y madera. Más adelante se fueron instalando pequeñas industrias – producción de hierro con carbón vegetal, cerveza, conservas de vegetales y frutas etcétera – al amparo de su puerto, que le daba la condición de punto de ruptura de carga. Su centralidad se vio acrecentada con la llegada del ferrocarril en 1860. Los cultivos de remolacha para la producción de azúcar permitieron el desarrollo de la agricultura y de las industrias conserveras.

El siglo XX supuso una reorientación productiva, especializándose a partir de los primeros años en la producción de papel y conservados cárnicos, que permitieron un importante desarrollo de la actividad económica y del empleo en la ciudad, que adquirió la condición de centro urbano importante, que iba incorporando los adelantos de cada momento, y en el que se localizaron actividades de gestión o de relevancia institucional, junto a otras de carácter residencial, mientras las industrias iban redistribuyéndose de manera más o menos aleatoria. Fue a partir de los años cincuenta cuando comenzó a producirse una expansión territorial de la ciudad, explicada por factores diversos. De entre ellos uno de los más representativos ha sido el desarrollo comercial en la periferia urbana. Por otro lado se ha producido una profunda reestructuración económica de las actividades tradicionales, que han supuesto una pérdida del peso de la función industrial – papeleras y conserveras de carne – en favor del desarrollo del sector servicios. A su vez, los grandes empleadores se han desplazado desde el centro a la periferia de la ciudad, lo que ha supuesto la pérdida de cierta funcionalidad del down town (CRUZ, 2013, p. 208).

Figura 1: la ciudad de Green Bay.

Fuente: Cruz (2013).

Desde entonces se ha convertido en un centro diversificado en lo económico, cultural y de transportes, que organiza un territorio a dos escalas. Uno cubre directamente el de su área urbana, en cuya periferia se localizan actividades comerciales, de ocio, de educación universitaria, de industria y residenciales, que prestan servicio a la ciudad. Pero también desempeña la función de centro comarcal-regional para un ámbito de influencia que trasciende con mucho los de su área urbana. En el año 2010 era la tercera ciudad en población del estado de Wisconsin, superando ligeramente los cien mil habitantes (104.057), aunque su área metropolitana, organizada por una densa red viaria y bajo formas de ciudad fragmentada, superaba los trescientos mil habitantes (306.241 habitantes en 2010) (CRUZ, 2013, p. 103).

Está articulada por tres grandes ejes perimetrales, las carreteras 41, 43 y 172, que organizan el arco sur, este y oeste. Construidas en la década de los

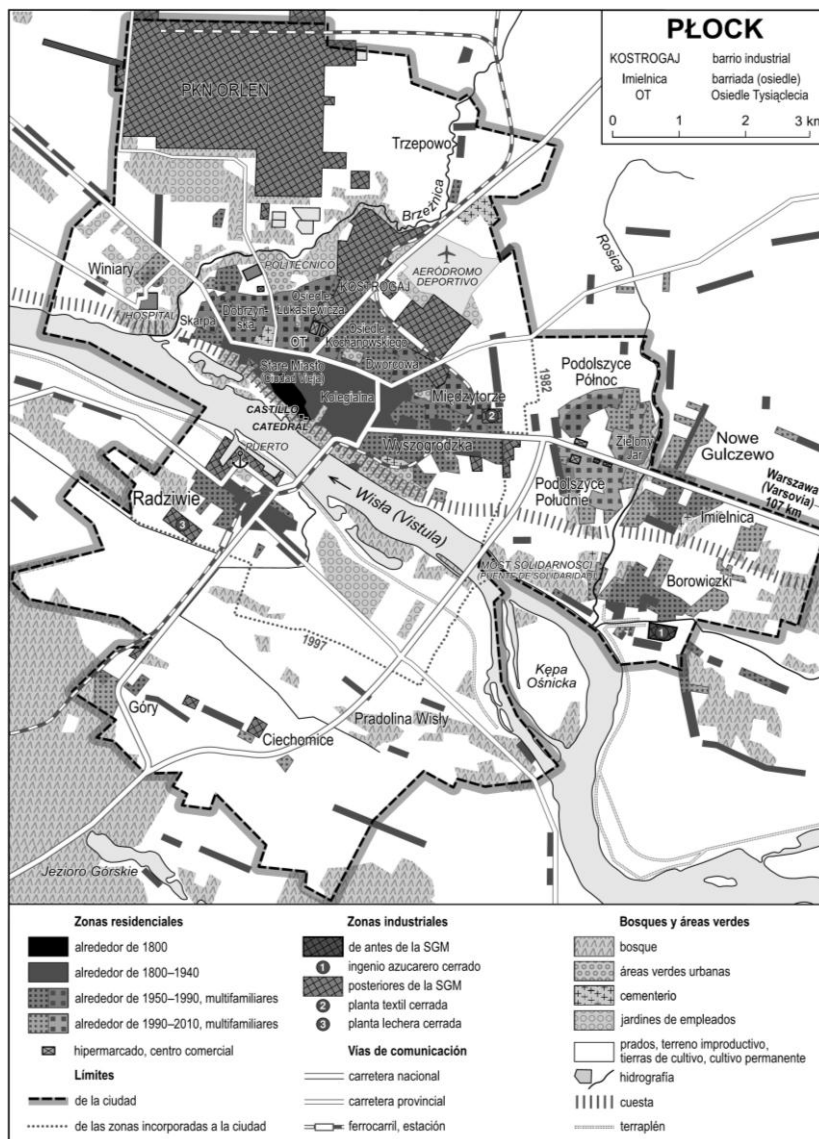
ochenta, han ayudado a conformar el área de expansión urbana. Siguiendo el trazado de la 41 se han ido estableciendo nuevas actividades económicas – industriales, comerciales y de ocio –, que conectan la ciudad con los condados próximos, que han experimentado un crecimiento considerable desde ese momento, pasando a desempeñar la función de pequeñas ciudades dormitorio plenamente integradas con la ciudad de Green Bay. En el sector oriental, junto a la autopista interestatal 43 se ha creado un parque en el que se han implantado actividades económicas relacionadas con el ocio, el comercio, o los servicios especializados – sanidad o servicios financieros.

PŁOCK (MAZOWIECKIE, POLONIA)

Płock (Figura 2), está situada en las orillas del Vístula, aguas abajo Varsovia. Se trata de una ciudad antigua, que tuvo importancia a escala nacional en algunos momentos de la historia, ya que llegó a ser capital de Polonia entre 1079 y 1138, fecha en que se convirtió en capital del ducado de Mazovia. En el año 1237 recibió la condición de ciudad y llegó a ser la segunda en importancia, después de Cracovia, a mitad del siglo XVI. A partir de ese siglo comenzó su decadencia, en paralelo al auge de Varsovia.

Su base económica ha estado tradicionalmente vinculada a la agricultura y el comercio. Su importancia en parte se explica por estar en el eje de comunicación entre otros núcleos urbanos mayores – Varsovia y Gdansk. Pero su desarrollo hay que asociarlo, fundamentalmente, al sector industrial, y especialmente el petroquímico, implantado después de la II Guerra Mundial. En Płock se construyó una de las refinerías más importantes del país. Esta razón, y las decisiones de los gobiernos comunistas, permitieron, a partir de la década de los sesenta, el desarrolló también de la industria mecánica – especialmente maquinaria de uso agrícola –, textil, agropecuaria o construcción. Y en paralelo a todo ello se produjo un incremento de la población.

Figura 2: la ciudad de Plock.



El impulso industrial implicó una serie de transformaciones urbanas, en las décadas de los sesenta y setenta, tanto en el centro de la ciudad, con la construcción de edificios para la dotación de servicios centrales, así como la aparición de barriadas nuevas – generalmente promovidos por una empresa pública de construcción de viviendas multifamiliares (Petrobudowa), dependiente de la refinería –, o de nuevas actividades industriales. Pero la evolución de la ciudad se ha producido tradicionalmente bajo la continuidad territorial, con expansiones industriales y residenciales en los bordes urbanos. La década de los ochenta vino

marcada por una acusada crisis económica, que afectó a diferentes aspectos de la vida y la sociedad, entre ellos se frenó el plan de construcción de viviendas.

Desde 1989 – con el fin del comunismo – se inició un proceso de liberalización del suelo y del sector de la vivienda, que ha supuesto un cambio importante, porque se ha incrementado el sector de la construcción, en parte al amparo de un crédito más abundante, que favoreció el desarrollo del mercado inmobiliario. Actualmente es cabecera de distrito (*powiat*), segundo nivel en la estructura administrativa polaca. Está integrada en la provincia de Mazowia. Es un centro comarcal regional en actividades vinculadas al comercio y servicios a un área de influencia considerable. En el año 2010 contaba con una población de 127.000 habitantes, aunque con una dinámica caracterizada por el estancamiento e incluso la pérdida demográfica en algunos años.

ALBACETE (CASTILLA-LA MANCHA, ESPAÑA)

En el caso de Albacete (Figura 3), se trata de una ciudad de tamaño medio, situada en la extensa llanura de La Mancha, a mitad de camino de un grupo de ciudades del primer nivel de la jerarquía urbana española situadas en el cuadrante suroccidental de la Península Ibérica – Madrid, Valencia, Alicante y Murcia. Ha sido una ciudad que ha justificado su función y evolución por su estratégica posición en la red de comunicaciones, y al amparo de esta se ha ido consolidando como centro comercial y de relación en la que se han ido desarrollando distintas actividades. Desde el año 1375 ostenta la condición de villa, que tuvo durante siglos un crecimiento lento, propio de un núcleo agropecuario que se desenvolvía mal que bien en un contexto de limitaciones y conflictos económicos, políticos y sociales.

Figura 3: zonas de crecimiento de la ciudad de Albacete.

Fuente: Cebrián y García (2013).

Pero desde finales del siglo XVIII se sucedieron una serie de transformaciones que cambiaron el perfil de la ciudad en apenas cinco décadas. Una vino asociada al reforzamiento de su condición de centro comercial con la construcción, en 1783, de un edificio para la celebración de una feria anual – que todavía se realiza del 7 al 17 de septiembre, aunque ahora con una orientación clara hacia el ocio –, que reforzó su papel de centro comarcal-regional. Otro cambio vino de la mano de la construcción del Canal Real (1803), destinado a drenar las aguas encharcadas y las lagunas, más o menos permanentes, que había en el entorno de la ciudad y que limitaban su crecimiento y generaban problemas de salubridad para la población residente. Importante fue también el que en 1833 la ciudad asumiera la condición de capital provincial y en 1834 la de sede de la Audiencia Territorial – lo que impulsó la función político administrativa y la judicial. Por

último, la llegada del ferrocarril en 1855 supuso el reforzamiento de la ciudad como nodo de comunicaciones dentro de la incipiente red ferroviaria nacional. Todas estas razones llevaron a que en 1862 se le reconociese la condición de ciudad. A finales del siglo XIX y durante las primeras décadas del XX hubo una gran dinámica urbana y se llevaron a cabo mejoras considerables para la ciudad: llegó la electricidad y con ella nuevas industrias, situadas junto a la estación de tren. También se generalizó el agua corriente y el alcantarillado. Se diseñaron ensanches, abrieron nuevas avenidas y se creó uno de los grandes parques con los que cuenta actualmente la ciudad. Junto a todo esto se produjo un relativo auge industrial, sobre la base de la transformación de productos agropecuarios fundamentalmente.

Las décadas de los cuarenta y cincuenta vinieron marcadas por un periodo de crisis social y económica. Fue la administración en estos años la encargada de atender las nuevas demandas de vivienda social. También de organizar el crecimiento urbano estableciendo una nueva ronda perimetral. Las décadas de los setenta y ochenta fueron de un espectacular crecimiento económico y de una auténtica revolución social, que llevó asociado un significativo crecimiento de la ciudad. En estos años se crearon espacios industriales en la periferia, se consolidó el sector servicios diversificado y aumentó la población. Sería en la década de los noventa cuando la Universidad contribuyó al crecimiento de las funciones urbanas y se incorporaron grandes espacios comerciales en los bordes de la ciudad, que han contribuido a diversificar y a consolidar sus funciones. Hoy aparece como una ciudad de vocación eminentemente comercial, compaginando estas funciones con la administrativa – capital provincial y sede de la Audiencia de Justicia –; cuenta con un sector industrial diversificado, pero con una cierta especialización hacia la cuchillería y el sector aeronáutico; tiene con casi diez mil estudiantes universitarios y desde el año 2010 se ha insertado en la red de alta velocidad ferroviaria europea. La población rondaba los ciento setenta mil habitantes en esta fecha.

LOS PROCESOS DE DISPERSIÓN URBANA EN EL ENTORNO DE CIUDADES MEDIAS**PROPUESTA METODOLÓGICA DE ANÁLISIS**

Los procesos apuntados anteriormente han tenido repercusiones en las respectivas morfologías urbanas de las tres ciudades, cambiando su estructura tradicional. En todas se han reproducido, con desigual intensidad, procesos de expansión y dispersión urbana en sus respectivas periferias, en las que se han incorporado nuevas morfologías constructivas en modalidades de baja densidad. Las manifestaciones de la dispersión urbana son resultado de la acción conjunta de diferentes actores territoriales – administraciones; gobiernos locales; promotores inmobiliarios; empresarios del sector industrial, el comercio o el ocio; o ciudadanos a título individual –, que han canalizado parte de la dinámica urbana hacia sus espacios inmediatos. En ocasiones han actuado como motores del cambio y crecimiento expansivo la modernización de las vías de comunicación; en otros ha sido la aparición de grandes superficies comerciales, con una gran capacidad de remodelación de las periferias urbanas; a veces ha venido asociado a normativas permisivas y favorecedoras de las administraciones locales periféricas, que buscan la recuperación económica y demográfica en su cercanía a las ciudades próximas; pero las más de las ocasiones es una conjunción de varias de estas realidades o de todas ellas, amparadas en contextos económicos favorables, como los que se han producido en los primeros años del siglo XXI, y que han tenido como elemento de referencia la búsqueda de suelo barato y zonas bien conectadas, con objeto de obtener plusvalías elevadas en el cambio de condición de suelo rural a urbano.

Para analizar de forma comparada el proceso de suburbanización se ha empleado una metodología con la que se persigue conocer el proceso de conformación de áreas urbanas que trascienden los límites de la ciudad tradicional. Se ha tomado como espacio de análisis un área de aproximadamente 25 Km de radio en su entorno. El periodo seleccionado se centra en la primera década del siglo, caracterizada por el crecimiento económico. Para entender la estructura y

caracteres de las respectivas áreas de expansión urbana (o áreas urbanas) se han empleado tres variables generadas para las respectivas escalas administrativas de España, Polonia y USA – en el primer caso organizado a partir de municipio y entidades menores colectivas y singulares; en el polaco a partir de *gminy* (organizado en *gmina miejska*) que afecta a una ciudad o pueblo, y la *gminy miejsko-wiejska* (que incluye a la población circundante); por su parte el norteamericano se organiza en condado (subdivido a su vez en *cityes, towns and villages*).

Las variables empleadas tratan de recoger de manera sintética expresiones diferentes asociadas al fenómeno del urbanismo expansivo: crecimiento de la población – entre los años 2000 y 2008 –, terciarización de la estructura socioeconómica de los habitantes – año 2000 –, y dinámica de la construcción de viviendas – entre 2003 y 2010. Se han entendido el proceso como redistribución de la población y la vivienda, pero también como proliferación de actividades vinculadas al sector industrial y los servicios dentro de cada una de las unidades administrativas periféricas. Se persigue identificar con ello los desequilibrios en la dinámica demográfica y la reorientación funcional – hacia el secundario y terciario, de vocación eminentemente urbana – de algunos enclaves, en contraposición a otros espacios periféricos y próximos también, pero de un marcado carácter rural, en los que la atonía es la nota dominante. Se ha prestado atención a la dinámica del sector de la construcción de vivienda privada, que en buena medida es resultado de los procesos apuntados. El uso de fuentes estadísticas diferentes, y que se han realizado bajo criterios que no siempre son coincidentes, pueden relativizar los resultados. Pese a ello el ejercicio de comparación parece suficientemente interesante como para afrontar el reto de analizarlo (CEBRIAN, 2013, p. 187-188).

Para el análisis se ha empleado el indicador sintético de expansión suburbana (CEBRIÁN, 2007) a partir de las variables seleccionadas. El indicador permite evaluar el impacto de la suburbanización en la periferia de las tres

ciudades. La metodología asigna una puntuación que oscila entre una valor mínimo de uno y máximo de cuatro para cada variable y para cada unidad administrativa periférica.

Las variables empleadas de partida se han organizado de acuerdo a la siguiente propuesta: a) dinámica demográfica. En el análisis de la dinámica demográfica se ha utilizado como indicador la Tasa de Crecimiento de la Población en el periodo 2000-2008, diferenciando cuatro intervalos: crecimiento demográfico muy alto (4), crecimiento demográfico alto (3), crecimiento demográfico medio (2) y crecimiento demográfico bajo (1); b) estructura socioeconómica de la población (población ocupada residente no agraria). Para la elaboración de esta variable se ha utilizado el “Coeficiente de Especialización de la Actividad” en el año 2001. El uso del coeficiente permite diferenciar entre coeficiente muy alto (4), coeficiente alto (3), coeficiente medio (2) y coeficiente bajo (1); c) dinámica de la construcción de viviendas. Para analizar esta función se ha considerado la Tasa de Construcción de Viviendas entre 2003 y 2010 en relación a la población total. En la variable se han diferenciado cuatro intervalos: dinámica muy alta (4), dinámica alta (3), dinámica media (2) y dinámica baja (1). El resultado del indicador permite identificar la estructura de las áreas urbanas supramunicipales en el entorno de las cuatro ciudades (CEBRIAN, 2013, p. 203).

LA CONFORMACIÓN DE LA CIUDAD DIFUSA EN EL ENTORNO DE LAS CIUDADES.

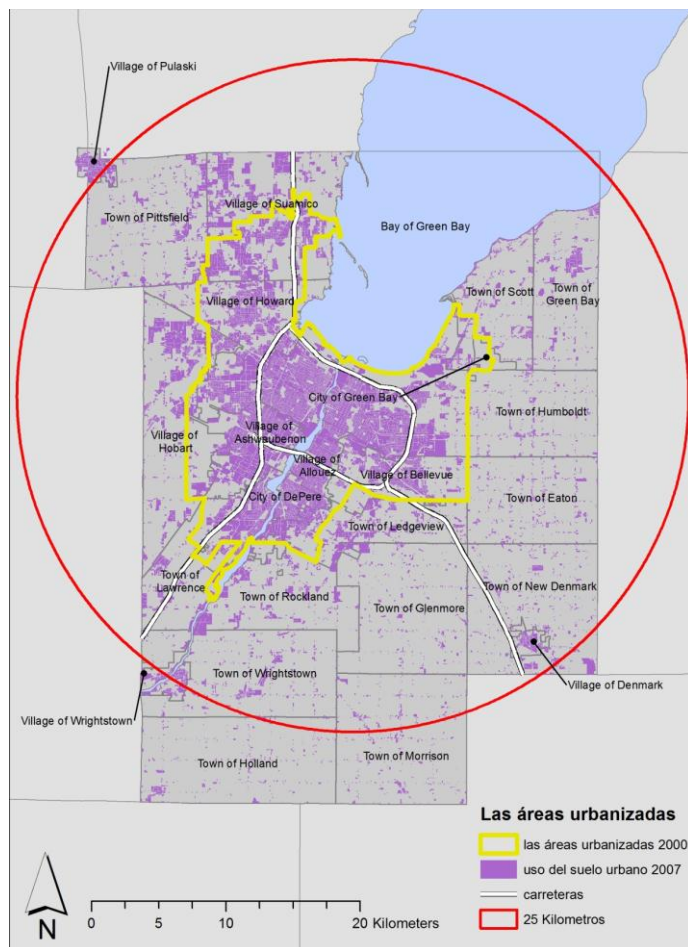
Como resultado de la densidad de arterias de comunicación, de la dotación de redes virtuales, de la cercanía, de la facilidad de acceso, de los intereses locales, de los intereses de actores vinculados al sector inmobiliario, de las preferencias ambientales de la población, o por algunos de estos factores en combinación, resultan unas áreas urbanas, exteriores a las ciudades, que están en proceso de articulación, aunque con intensidades diferentes. Las variables empleadas y la metodología permiten establecer dos niveles de integración de las unidades administrativas en las áreas urbanas. Se ha empleado como umbral que marca un

nivel de integración elevado el que se sitúa por encima de la media para toda el área urbana – a partir de las puntuaciones obtenidas de las tres variables (dinámicas demográficas, estructura socioeconómica de la población y dinámica de construcción de nuevas viviendas) –, que aparece en el valor siete para Albacete y Płock, y ocho para Green Bay (véase anexo).

A partir de este valor se han establecido dos tipos de núcleos o unidades administrativas muy integradas y relacionadas con la ciudad central, y que han alcanzado un alto nivel de complementariedad e integración suficiente como para entenderlas como área urbana externa. Se ha considerado en este caso solamente los dos primeros grupos, a los que se ha dado la consideración de municipios con nivel de integración muy alto en el primero y al segundo el de nivel de integración alto. Se han excluido el tercer y cuarto grupo.

Con niveles de integración altos aparecen en **Green Bay** los casos de Pulaski villaje, Scott town, Pittsfield town, Denmark villaje, Green Bay town, Rockland town, Eaton town. Se da la circunstancia de que alguna de ellas (las primeras indicadas) se encuentran en el umbral de los 25 Km de distancia a Green Bay city. Con niveles de integración muy altos destacan los casos de Ledgeview town, Hobart villaje, Lawrence town, Wrightstown villaje, De Pere city, Howard village, Bellevue village y Suamico village. Este nivel está asociado a la proximidad territorial y a la cercanía a los grandes ejes de comunicación perimetrales a la ciudad. Desde la propuesta que se aborda en estas páginas estas son las dos áreas de expansión urbana definidas para la ciudad de Green Bay (Figura 4).

Figura 4: área urbanizada de Green Bay, wi. (condado de brown comisión de planificación).



Fuente: Cruz (2013).

En el caso de **Albacete**, con nivel de integración muy altos con la ciudad de Albacete, aparecen La Roda y Chinchilla. Se trata en este caso de dos municipios articulados por un eje de comunicación rápido (autovía), que ha permitido la conformación de un corredor urbano industrial que los conecta y los integra funcionalmente, aunque no aparece continuidad urbanizada entre ellos, y que los deja a distancias que oscilan entre los 15 Km (Chinchilla) y 30 Km (La Roda). Con nivel de integración altos destacan los casos de Balazote, La Gineta, Madrigueras, Motilleja y Pozo Cañada. En este segundo grupo todos se encuentran dentro del radio de los 25 Km, conectados a través de importantes ejes de comunicación –

carreteras nacionales de un solo carril o autovías de doble carril –, y aparecen bajo la lógica de las discontinuidad territorial, pero con una fuerte integración con la ciudad de Albacete (Figura 5).

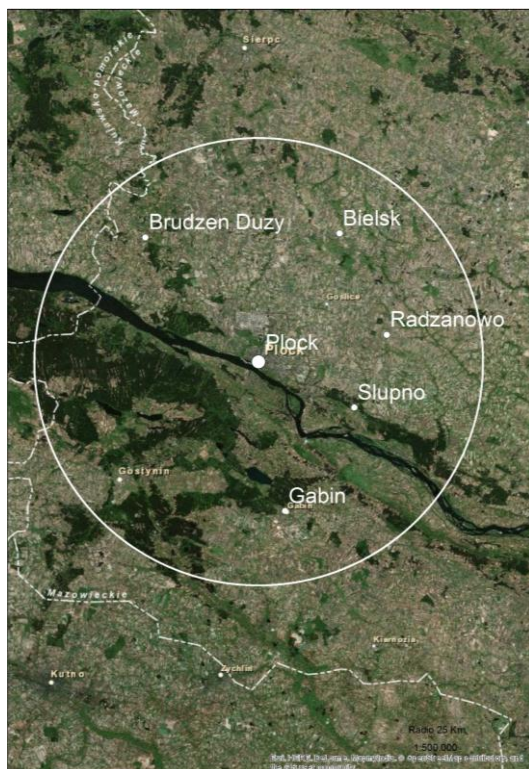
Figura 5: área de influencia de la ciudad de Albacete.



Fuente: Cebrián y García (2013).

En **Płock** con nivel de integración muy alto aparece el caso de Slupno, que está situada en la carretera nacional que conecta a la ciudad con la capital nacional. Con nivel de integración alto destacan Bielsk, Brudzen Duzy, Gabin y Radzanowo. Todas se encuentran dentro del radio de los veinticinco km, y están separadas físicamente de la ciudad de Płock, aunque se sitúan junto a ejes viarios de primer nivel. En todos los casos la integración funcional es suficientemente importante como para asociarlas a la ciudad central (Figura 6).

Figura 6: area de influencia de la ciudad de Plock.



CONCLUSIONES

El proceso de dispersión y difusión urbana, de patrones de ocupación económica y social sobre entornos cercanos de las ciudades medias, deja similitudes en cuanto a tramas, organización y funcionalidad. Se trata de un proceso generalizado, que afecta a ciudades de diferentes ámbitos socioculturales, en los que se replican procesos, siguiendo lógicas parecidas, aunque con intensidades y radios de influencia diferentes en el territorio según los casos. En buena medida son respuestas locales a procesos globales. El ámbito de dispersión alcanza los 25-30 Km, umbral que abraza las lógicas territoriales de las nuevas morfologías urbanas.

En todos los casos resultan tramas y morfologías constructivas estandarizadas, asociadas a la baja densidad. Las vías de comunicación, sobre todo carreteras de alta capacidad, se han convertido en los principales elementos explicativos de la expansión, que han actuado como catalizadores del cambio de

residencia de población y de incremento de la vivienda hacia las periferias más o menos alejadas. Y esto lleva asociado un cambio en el perfil socioprofesional de una población, que hace *commuting* diariamente. También los centros comerciales de nuevo cuño, y de localización externa o periférica a las ciudades, actúan como elementos dinamizadores de la disolución y las nuevas formas de ciudad fuera de la ciudad. Se trata de un proceso caracterizado en definitiva por una densidad de población creciente hacia las zonas periféricas, acompañado de un mayor consumo de suelo, mayor fragmentación del territorio, y un aislamiento creciente entre las diferentes unidades residenciales.

El proceso se presenta más acusado en el caso de la ciudad norteamericana, donde se ha producido un crecimiento generalizado en su entorno inmediato, que afecta no solo a los núcleos cercanos, sino también a los espacios intersticiales, en los que se han generalizado las viviendas en diseminado, y también actividades económicas. El balance deja un área urbana en el radio de veinticinco kilómetros que acumula más población que la ciudad central de Green Bay, lo que supone que la urbanización difusa está más implantada en el tiempo y en el espacio. Realmente en este caso se puede hablar de derramamiento urbano y estallido de la ciudad. El proceso se ha incorporado de forma más tardía a la ciudad española, en la que la dispersión ha sido más selectiva, ya que se ha canalizado a los núcleos rurales próximos, situados junto a las carreteras de doble carril, y a una distancia que oscila entre los 15 y 30 Km. Aquí se produce crecimiento de la ciudad central y crecimiento selectivo de algunos enclaves de la periferia, pero sin urbanizar territorios intermedios. Es incipiente en el caso polaco, donde se da con menor intensidad, sobre todo porque la propia dinámica urbana está marcada por un débil crecimiento demográfico, cuando no retroceso, mientras que el crecimiento en este caso se traslada a algunas de la población situadas en su entorno – algunos núcleos, a distancia que rondan los 15-25 Km se han visto afectadas por procesos de incremento de población y vivienda y de terciarización social.

El proceso se impone, y los paisajes destinados a actividades económicas y residenciales de viviendas unifamiliares uniformizadas se adueñan de las periferias de las ciudades medias norteamericanas. También de los entornos de las ciudades medias mediterráneas meridionales y polacas. Se puede aventurar por tanto que se generaliza, aunque acomodado a las lógicas locales. Pero también se aviva el debate sobre la idoneidad de este tipo de modelo de ciudad fuera de la ciudad, en el que los sobrecostos económicos y sociales se contraponen a las preferencias individuales; en el que la ciudad del automóvil y las viviendas unifamiliares alejadas es la alternativa a la ciudad tradicional (compacta, intensa y densa).

BIBLIOGRAFÍA

ANDRÉS LÓPEZ, Gonzalo. Geografía y ciudades medias en España ¿a la búsqueda de una definición innecesaria? *Scripta Nova*, Barcelona, vol. XII, n. 270 (49), agosto de 2008, p. 1-18. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-49.htm>. Acceso en 2 de junio de 2015.

BARNETT, Jonathan. *The fractured metropolis: improving the new city, restoring de old city*, Reshaping the región. New York: Harper Collinns, 1995.

BELLETT, Carmen. Los nuevos espacios residenciales. Estructura y paisaje. En: *XIX Congreso de la Asociación de los Geógrafos Españoles (AGE)*. Espacios públicos y espacios privados. Un debate sobre el territorio. Universidad de Cantabria, Bilbao, Gobierno de Cantabria, p. 93-130, 2007.

BLOCH, Robin. *The Metropolis inverted: the rise and shift to the periphery and the remaking of the contemporary city*. (1994). 359f. Thesis Doctoral (Ph.D. in Urban Planning), University of California, Los Angeles, 1994.

BORJA, Jordi. *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial, 2003.

BRUNET, Roger. Des villes comme Lleida. Place et perspectives des villes moyennes en Europe. En: BELLETT, Carmen; LLOP, Josep M. (ed.). *Ciudades intermedias*. Urbanización y sostenibilidad. Lleida: Editorial Milenio, p. 109-124, 2000.

CEBRIAN, Francisco. *Ciudades con límites y ciudades sin límites*. Manifestaciones de la ciudad difusa en Castilla-La Mancha. *Boletín de la AGE*, Madrid, vol. 43, p. 221-240, 2007. Disponible en: http://boletin.age-geografia.es/articulos/43/11_CEBRIAN.pdf. Acceso en 2 de junio de 2015.

_____. El proceso de expansión urbana en las periferias de las ciudades de Albacete (España), Green Bay (EE. UU.) Płock y Siedlce (Polonia). En: CEBRIÁN, Francisco; PANADERO, Miguel. (Coord.) *Ciudades medias*. Formas de expansión urbana. Madrid: Biblioteca Nueva, pp. 187-208, 2013.

CEBRIÁN, Francisco; GARCÍA, Carmen. *Procesos de urbanización reciente en ciudades medias. Visiones comparadas*. En: BELLET, Carmen; MELAZZO, Everaldo; SPÓSITO, Maria E. B.; LLOP, Josep M. *Urbanización, producción y consumo en ciudades medias/intermedias; Urbanização, produção e consumo em cidades médias/intermediárias*. Lleida; Presidente Prudente: Universidad de Lleida, Rede de Pesquisadores Sobre Cidades Médias – UNESP, p. 397-416, 2015.

CEBRIÁN, Francisco; PANADERO, Miguel. (Coord.). *Ciudades medias*. Formas de expansión urbana. Madrid: Biblioteca Nueva, 2013.

CRUZ, Marcelo. El contexto de la ciudad difusa desde la realidad de las ciudades medias y pequeñas. En: CEBRIÁN, Francisco; PANADERO, Miguel. (Coord.). *Ciudades medias*. Formas de expansión urbana. Madrid: Biblioteca Nueva, p. 39-48, 2013.

CZERNY, Mirosława. La emergencia del fenómeno de la ciudad difusa en Polonia. En: CEBRIÁN, Francisco; PANADERO, Miguel. (Coord.). *Ciudades medias*. Formas de expansión urbana. Madrid: Biblioteca Nueva, p. 49-66, 2013.

CZERNY, Mirosława; CZERNY, Andrzej. La ciudad de Płock y el proceso de difusión urbana en la realidad de Polonia. En: CEBRIÁN, Francisco; PANADERO, Miguel. (Coord.). *Ciudades medias*. Formas de expansión urbana. Madrid: Biblioteca Nueva, p. 143-164, 2013.

ESTEBAN, Alfonso; LÓPEZ, Alejandro. El papel de las ciudades medias en España. Presente y futuro. *Urbanismo*, Madrid, n. 6, pp. 6-16, enero de 1989.

FERRÁS, Carlos. El enigma de la contraurbanización. Fenómeno empírico y concepto caótico. *EURE*, Santiago, vol. XXXIII, n. 98, 2007, p. 5-25. Disponible en: <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v33n98/art01.pdf>. Acceso en 2 de junio de 2015.

GANAU, Joan; VILAGRASA, Joan. Ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos urbanos recientes. En: CAPEL, Horacio (Coord.). *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*. Almería: Instituto Cajamar (Mediterráneo Económico, n. 3), p. 37-73, 2003.

GARCÍA, Carmen; PANADERO, Miguel. Las variantes morfológicas de la difusión urbana en ciudades medias en España, Estados Unidos y Polonia. En: CEBRIÁN, Francisco; PANADERO, Miguel. (Coord.). *Ciudades medias*. Formas de expansión urbana. Madrid: Biblioteca Nueva, p. 209-239, 2013.

GARREAU, Joel. *Edge cities: life on the new frontiers*. New York: Doubleday, 1991.

HALL, Peter. Redefining Europe's cities. En: BELLET, Carmen; LLOP, Josep M. *Ciudades intermedias*. Urbanización y sostenibilidad. Lleida: Editorial Milenio, p. 93-108, 2000.

HERCE, Manuel. *El negocio del territorio*. Evolución y perspectivas de la ciudad contemporánea. Madrid: Alianza Editorial, 2013.

LLOP, Josep M.; BELLET, Carmen (Coord.). *Ciudades intermedias: perfiles y pautas*. Lleida: Ajuntament de Lleida, UNESCO, UIA, Ministerio de Asuntos Exteriores, 2002. Disponible en: http://www.ceut.udl.cat/wp-content/uploads/6.BOOK2_.pdf. Acceso en 2 de junio de 2015.

LONGSTRETH, Richard. *From city center to region mall*. Cambridge-MA: MIT Press, 1997.

GENERALITAT VALENCIANA. *Metas+propuestas de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana*. Valencia: Generalitat Valenciana, 2009. Disponible en: <http://www.cma.gva.es/web/indice.aspx?nodo=65589&idioma=C>. Acceso en 28 de diciembre de 2014.

INDONINA, Francesco. La città diffusa. *Quaderno DAEST*, Venecia, n. 1, p. 19-43, 1990.

_____. Algunas consideraciones sobre la “ciutat difusa”. *Documents d'Analysis Geografica*, Barcelona, n. 33, Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Barcelona. p. 21-32, 1998. Disponible en: <http://ddd.uab.cat/pub/dag/02121573n33/02121573n33p21.pdf>. Acceso en 2 de junio de 2015.

MINISTERIO DE FOMENTO. *Áreas urbanas +50*. Información estadística de las grandes áreas urbanas españolas. 2012. Madrid: Ministerio de Fomento, 2013. Disponible en: <http://www.fomento.gob.es/MFOM.CP.Web/handlers/pdfhandler.ashx?idpub=BAW013>. Acceso en 2 de junio de 2015.

MUÑOZ, Francesco. *Urbanalización*. Paisajes comunes, lugares globales. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

OTERO, Raimundo; GÓMEZ, Sergio. La desconcentración urbana en el sistema territorial de Galicia: un enfoque conceptual y empírico. *Boletín de la AGE*, Madrid, n. 44, 2007, p. 259-277. Disponible en: <http://age.ieg.csic.es/boletin/44/12-otero.pdf>. Acceso en 2 de junio de 2015.

PORTÁS, Nuno. De una ciudad a otra: perspectivas periféricas. En: RAMOS, Ángel M. (ed.). *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Ediciones U.P.C., 2004, p. 221-229.

SALÓM, Julia. Ciudades medias y centros intermedios en el Arco Mediterráneo. En: CAMPESINO, Antonio-José; TROITIÑO, Miguel A.; CAMPOS, María L. *Las ciudades españolas a finales del siglo XX. Actas del I Coloquio de Geografía Urbana*. Servicio de Publicaciones de la UCLM. Cuenca, 1995.

SERRANO, José M. Aumento de la construcción de viviendas unifamiliares en España; diferencias regionales. Sus implicaciones y significado en las nuevas morfologías urbanas. *Nimbus*, Almería, n. 13-14, 2004, p. 167-192.

SOJA, Edward. *Thirdspace: journeys to Los Angeles and other real and imagined places*. Oxford and Cambridge: Blackwell Press, 1996.

VALENZUELA, Manuel; SALOM, Julia. Los procesos de urbanización en España. Nuevos factores, nuevas tendencias. En: COMITÉ ESPAÑOL DE LA UNIÓN GEOGRÁFICA INTERNACIONAL. *España y el Mediterráneo: una reflexión desde la Geografía Española*. Madrid: Aportación española al XXXI Congreso de la UGI, Túnez, RSG/AGE, Ministerio de Fomento. Disponible en: <http://www.uam.es/gruposinv/urbytur/documentos/procesosdeurbanizacion2008.pdf>. Acceso en 2 de junio de 2015.

ANEXO

| GREEN BAY 2000 (City, Town, vil- lage) | ACT.EC.POB L. | POBLA- CIÓN | VIVI- ENDA | TOTAL (A) |
|---|--------------------------------|------------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| Green Bay city (GB) | 4 | 1 | 1 | 6 |
| Ledgeview town | 4 | 4 | 4 | 12 |
| Hobart village | 4 | 4 | 3 | 11 |
| Pulaski village | 4 | 3 | 1 | 8 |
| Scott town | 4 | 3 | 1 | 8 |
| Lawrence town | 4 | 4 | 4 | 12 |
| Pittsfield town | 4 | 3 | 2 | 9 |
| Wrightstown village | 4 | 4 | 2 | 10 |
| Wrightstown town | 2 | 3 | 1 | 6 |
| Denmark village | 4 | 3 | 1 | 8 |
| Green Bay town | 3 | 3 | 1 | 7 |
| Rockland town | 3 | 3 | 3 | 9 |
| Morrison town | 2 | 2 | 1 | 5 |
| Eaton town | 3 | 3 | 1 | 7 |
| Holland town | 1 | 3 | 2 | 6 |
| New Denmark town | 3 | 2 | 1 | 6 |
| Humboldt town | 3 | 2 | 1 | 6 |
| Glenmore town | 2 | 2 | 1 | 5 |
| De Pere city | 4 | 3 | 3 | 10 |
| Ashwaubenon vil- lage | 4 | 1 | 1 | 6 |
| Howard village | 4 | 4 | 2 | 10 |
| Bellevue village | 4 | 4 | 2 | 10 |
| Allouez village | 4 | 1 | 1 | 6 |
| Suamico village | 4 | 4 | 2 | 10 |
| Área Metropolitana | | | | 193 |
| Media | | | | 8 |

MANIFESTACIONES DE LA DISPERSIÓN URBANA EN EL ENTORNO DE LAS CIUDADES MEDIAS.

RESPUESTAS CONVERGENTES EN CONTEXTOS DIFERENTES

| ALBACETE- 2001 | ACT.EC.POBL. | POBLACION | VIVIENDA | TOTAL (A) |
|-------------------------------|---------------------|------------------|-----------------|------------------|
| Albacete | 4 | 3 | 3 | 10 |
| Balazote | 1 | 3 | 3 | 7 |
| Barrax | 1 | 2 | 2 | 5 |
| Chinchilla de Monte-Aragón | 2 | 4 | 4 | 10 |
| Gineta (La) | 2 | 2 | 4 | 8 |
| Herrera (La) | 1 | 1 | 4 | 6 |
| Madrigueras | 2 | 2 | 3 | 7 |
| Mahora | 1 | 2 | 3 | 6 |
| Montalvos | 1 | 1 | 1 | 3 |
| Motilleja | | 3 | 4 | 7 |
| Pozo Cañada | 2 | 2 | 3 | 7 |
| Roda (La) | 3 | 4 | 4 | 11 |
| Valdeganga | 1 | 1 | 4 | 6 |
| Media | 1 | | | 7,1 |

| POLCK 2003 | ACT.EC.PO BL. | POBLA- CION | VIVI- ENDA | TOTAL (A) |
|-------------------------------------|--------------------------|------------------------|-----------------------|----------------------|
| Bielsk (2) | 4 | 2 | 1 | 7 |
| Bodzanow (2) | 4 | 1 | 1 | 6 |
| Brudzen Duzy (2) | 4 | 2 | 1 | 7 |
| Bulkowo (2) | 4 | 1 | 1 | 6 |
| Drobin (3) | 4 | 1 | 1 | 6 |
| Drobin - miasto (4) | 4 | 1 | 1 | 6 |
| Drobin - obszar wiejski (5) | 3 | 1 | 1 | 5 |
| Gabin (3) | 4 | 2 | 1 | 7 |
| Gabin - miasto (4) | 4 | 1 | 1 | 6 |
| Gabin -obszar wiejski (5) | 4 | 2 | 1 | 7 |
| Lack (2) | 3 | 2 | 1 | 6 |
| Mala Wies (2) | 3 | 1 | 1 | 5 |
| Nowy Duninow (2) | 2 | 1 | 1 | 4 |
| Radzanowo (2) | 4 | 3 | 2 | 9 |
| Slubice (2) | 4 | 1 | 1 | 6 |
| Slupno (2) | 4 | 4 | 4 | 12 |
| Stara Biala (2) | 4 | 3 | 2 | 9 |
| Starozreby (2) | 4 | 1 | 1 | 6 |
| Wyszogrob (3) | 4 | 1 | 1 | 6 |
| Wyszogrob - miasto (4) | 4 | 1 | 1 | 6 |
| Wyszogrob -obszar wie- jski (5) | 4 | 1 | 1 | 6 |
| PLOCK CAPITAL (Ogo- lem) | 4 | 1 | 1 | 6 |
| Pock ciudad y pock powiat | 4 | 1 | 1 | 6 |
| Media | | | | 7 |