

## LA FORMA DE LAS CIUDADES CATALANAS

*Pág. 38 (Vol. 1)*

El tema de este escrito es la forma que toman las ciudades catalanas durante los últimos cien años. Diremos, en primer lugar, que el análisis de la forma urbana que aquí se pretende esbozar no viene de considerar ni los motivos de la extensión de la ciudad, ni la dimensión que tienen las nuevas piezas, sino que sobre todo quiere fijarse en la relación de estructura que los últimos crecimientos mantienen con el núcleo histórico de la ciudad y con las condiciones topográficas y de infraestructura de su territorio. Lo que se quiere estudiar es, por un lado, los problemas de estructura que plantea la organización espacial de la red viaria y la forma de implantación de los crecimientos y, sobre todo, la estructura de los tejidos urbanos que hagan más evidente los ajustes que en el ámbito del viario, exigen las diferentes maneras de hacer ciudad. Lo que se quiere poner de relieve es cómo el lugar geográfico y el sistema de comunicaciones territoriales, además de la topografía concreta, puede imponer condiciones a la estructura física del crecimiento, condiciones que serán datos para la transformación de una zona urbana. Así pues desde el análisis de la geografía del territorio y de la estructura del centro y del crecimiento urbano, llegaremos a tipificar cinco modelos urbanos, sobre la diferente relación que toman centro, extensión, infraestructura territorial y topografía, que llamaremos: lineal, radial, concéntrico, direccional y dual, por lo que evidencia la estructura de la red viaria en relación a la mancha urbana.

### El **modelo** lineal.

Llamaremos lineal a la forma de una ciudad o población, cuando en conjunto estos cuatro elementos se puedan reconducir en su descripción esquemática a la existencia, en el viario, de un elemento axial muy poderoso.

Este eje encuentra su origen en la existencia de un elemento infraestructural del territorio, camino o carretera, y puede venir secundado por una topografía que impone con sus elementos, linealidad al crecimiento por expansión. No obstante, siempre el eje será el elemento dual de soporte de la estructura urbana en el sentido de conducir por un lado gran parte de los flujos del territorio donde la ciudad está situada, y por otro de apoyar el uso de servicios que nos permitirán localizar el centro urbano.

En este sentido y aún no siendo lineal la forma del núcleo histórico, es específico de este modelo que la expansión del Centro y la organización de los nuevos crecimientos se desarrollará siempre sobre este eje. La geometría de este modelo se puede representar por un entramado en el cual la serie de líneas paralelas, transversales al eje principal, relacionarán los diferentes usos urbanos, en definitiva el centro con la periferia, mientras que las líneas paralelas al eje resultaran especializadas en cuanto al uso, apoyando a la residencia y a las funciones productivas propiamente dichas.

### El **modelo** radial.

Entre las poblaciones en que la expansión de la mancha urbana no toma una dirección específica, las ciudades radiales serán aquellas donde los caminos que parten del antiguo núcleo, desde las puertas y en forma de radios, son la base de la expansión del propio centro urbano (de las actividades de servicio) y el apoyo y conexión a las nuevas redes residenciales, tanto si se trata de crecimientos

suburbanos como de extensiones en forma de malla regular.

Lo que es característico de este modelo es que como negativo de la estrella de ocupación, aparecen vacíos muy cerca del Centro, ya que al relacionarse los paquetes urbanos a través de los ejes con el centro, surgen entre ellos cuñas de suelo mal conectadas con la red radial por estar a la espalda de la edificación que les da frente.

### **El modelo concéntrico.**

Las ciudades concéntricas, tampoco tienen como las radiales, una dirección específica de extensión de la periferia. La fuerza de su expansión residencial tenderá a destruir el antiguo centro y a disolverlo o retenerlo integrándolo en una nueva red urbana global. La conexión se hará generalmente a través de una ronda que sustituya la antigua muralla trazada en el entorno del caso antiguo y con mayoría de operaciones que relacionarán los nuevos tejidos con el histórico y central.

El crecimiento se desarrollará de forma indiferenciada en todas direcciones primando aquellas mejor conectadas, por donde pasan las carreteras o donde se han ido creando elementos jerarquizadores.

Para oponerlo al anterior, es preciso destacar, que este modelo, tanto si se trata de ciudades proyectadas como un todo, o si es el resultado de la yuxtaposición de diferentes operaciones de trazado urbano, conllevará una nueva idea de morfología urbana basada en la isotropía, que hará necesaria la transformación del antiguo núcleo histórico. Las nuevas áreas de crecimiento girarán siempre alrededor de este centro, y su estructura será la de uno o varios núcleos homogéneos conectados otra vez homogéneamente entre sí. La expansión, tanto de los usos residenciales, como centrales, irá formando coronas concéntricas sobre la malla, sin dejar nunca, como en el caso que estudiábamos anteriormente, vacíos importantes en suelos próximos al centro.

### **El modelo direccional.**

Las ciudades en las que se reconoce el modelo direccional son aquellas que, arrancando desde una lógica de organización interna prácticamente igual a la del modelo anterior, han crecido en una malta bidireccional situada a un lado del antiguo centro histórico. Este resultado acostumbra a tener sus raíces en causas estrictamente geográficas: la dirección adicional puede venir impuesta por un accidente topográfico o por la presencia de una línea de infraestructura o un núcleo próximo, o todas a la vez.

Entendemos que las características geométricas de este modelo viario son diversas de las del que hemos llamado lineal, porque no hay aquí un eje sobre el que giren todas las tensiones de expansión, sino una dirección de crecimiento que, absorbiendo el centro, da sentido a una red conectada en todas direcciones.

La dirección puede o no quedar reflejada en un elemento en el que se localicen las actividades centrales del área de expansión, conectando con el centro histórico, y desarrollando el mismo centro según esta dirección y en la medida que el crecimiento de la mancha urbana lo demande.

### **El modelo dual.**

Finalmente debemos considerar el último modelo propuesto, que llamaremos dual, y que será el de aquellas ciudades suma de dos áreas, diferentes en su morfología interna pero muy próximas en el espacio, que establecen su relación

espacial, a través de un solo elemento de infraestructura.

Diremos que se trata de ciudades duales, y no de dos ciudades sumadas, porque tanto la proximidad como la condición jurídica nos hacen ver que, con un área se trata de proveer de una zona de crecimiento a la otra o a la inversa y de dar un centro a la primera y viceversa. A largo plazo ambas áreas tenderán a unirse y a crear entre ellas nuevas relaciones espaciales, aunque a veces algunas barreras topográficas y de todo orden pueden hacerlo especialmente difícil.

En este grupo incluiremos las ciudades resultantes de la unión de dos núcleos desde siempre independientes que, últimamente han superado la barrera topográfica que los mantenía separados, y aquellas poblaciones en que la alternativa de crecimiento ha sido planteada como una nueva estructura urbana, independiente física y morfológicamente de la primera.

Vistos estos cinco modelos se comprende cómo a partir del análisis de la estructura urbana de las ciudades se puede entender cómo se ha construido la ciudad en relación a un territorio y sus puntos de partida, topografía, comunicaciones, centro ...

Se trata, pues, de poner de relieve cuáles son las reglas del juego de cada modelo para diagnosticar sus problemas y soluciones. En las ciudades lineales y radiales el problema surge por su forma de crecimiento por partes y la formación de vacíos urbanos geoméricamente de la red pero incomunicados **con** ésta. En las ciudades direccionales y concéntricas el problema viene precisamente por su isotropía que puede influir negativamente sobre los grandes elementos de infraestructura del territorio y en las ciudades duales o policéntricas el problema viene dado por los tamaños de las piezas agregadas y la debilidad de los vínculos que las unen.

**Rosa BARBA**