

7 La ciudad y los espacios urbanos



Estándares de aprendizaje evaluables del tema:

- Definir ciudad y aportar ejemplos.
- Identificar las características del proceso de urbanización.
- Explicar y proponer ejemplos de procesos de planificación urbana.
- Señalar la influencia histórica del plano de las ciudades españolas.
- Explicar la morfología urbana y señalar las partes de una ciudad sobre el plano de la misma.
- Conocer y explicar la jerarquización urbana española.
- Describir y analizar las influencias mutuas existentes entre la ciudad y el espacio que las rodea.

1 - Introducción: conceptos previos

1.1. La ciudad y los espacios urbanos

- El concepto de ciudad tiene diversos significados.
- Cuando hablamos de ciudad, lo hacemos de un espacio con mayor densidad de población, con mayor desarrollo de los usos artificiales del suelo, interrelaciones humanas más intensas, etc.

1.2. Cómo identificar los espacios urbanos

CRITERIOS CUANTITATIVOS

- Se basan en el número de habitantes que residen en el espacio. Son los más objetivos, aunque dependiendo de los países, el umbral de población para considerar una ciudad es distinto.
- Se consideran espacios urbanos aquellos que tienen una alta densidad de población. Existen diversos métodos para su cálculo.

CRITERIOS CUALITATIVOS

- Se consideran urbanos aquellos espacios donde predominan actividades económicas de los sectores secundario y terciario, el paisaje está formado por grandes masas de edificios, las relaciones de sus habitantes son más impersonales y menos intensas, la forma de vida es más ajetreada, etc.

2 - Los espacios urbanos en España

- En España, los espacios urbanos se concentran en unas pocas zonas, y la mayor parte del territorio es rural.
- Se localizan sobre todo en el litoral tanto peninsular como insular, debido al auge del turismo residencial.

- Si nos fijamos en el mapa observamos:

- Encontramos dos grandes áreas urbanas que sobresalen: Madrid y Barcelona.
- A continuación destacan otros dos centros urbanos: Valencia y Sevilla.
- El litoral levantino cuenta con un continuo urbano entre Castellón y Murcia.
- El litoral mediterráneo andaluz también cuenta con un destacado espacio urbano.
- El litoral atlántico gallego (Vigo-A Coruña), el triángulo Oviedo-Gijón-Avilés, el litoral vasco
- Zonas centrales de los valles del Ebro (Zaragoza) y del Duero (Valladolid).
- En las islas en torno a las capitales autonómicas.



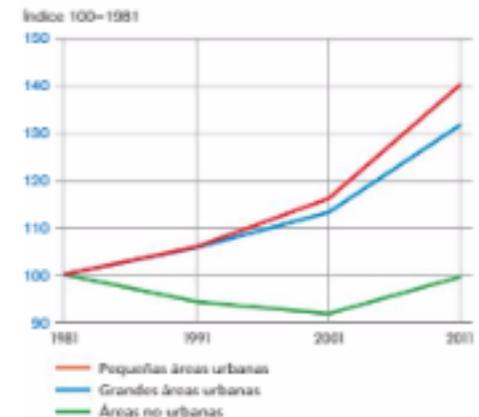
3 - Desarrollo y tipología de espacios urbanos

3.1. El fuerte desarrollo de los espacios urbanos

Se ha producido desde los 60, por varios factores:

- Crecimiento de la actividad económica que atrae a la población a las ciudades.
- Modelo anglosajón (viviendas unifamiliares) que ha favorecido el crecimiento difuso.
- Deslocalización de actividades y personas. Búsqueda de suelo más barato, vida más sana, evitar la contaminación y problemas de las grandes ciudades.

Por eso actualmente las grandes ciudades pierden población, expandiendo su territorio por el espacio rural más próximo.



FUENTE: Ministerio de Fomento, Información estadística de las grandes áreas urbanas españolas 2012

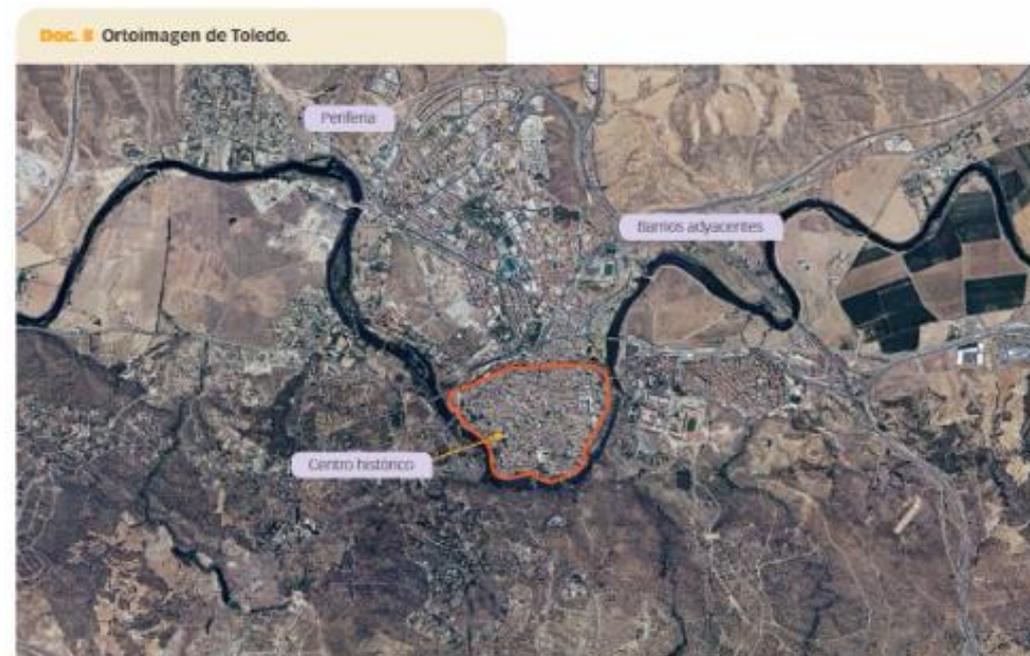
3 - Desarrollo y tipología de espacios urbanos

3.2. Tipología de los espacios urbanos

Dependiendo del tamaño, en España podemos diferenciar entre:

- La ciudad

- El **centro histórico** donde podemos encontrar: un área monumental, el C.B.D., una zona degradada o empobrecida.
- **Los barrios y distritos adyacentes** al centro histórico.
- La **periferia** formada por los espacios situados en las afueras y que aún no están totalmente definidos.



3 - Desarrollo y tipología de espacios urbanos

3.2. Tipología de los espacios urbanos

- El área metropolitana

Es el conjunto urbano formado por una ciudad principal central, y otras cercanas con las que mantiene intensas relaciones, formando una unidad funcional.

Podemos distinguir **tres zonas**:

- El área **suburbana**. Es la zona de expansión de la ciudad principal y su primer anillo edificado. Es la periferia de la ciudad.
- El área **periurbana**. Es el anillo exterior a la ciudad central, formado por municipios próximos donde sus residentes trabajan en la ciudad, o albergan actividades en las que parte de sus trabajadores viven en la ciudad central.
- El área **rururbana**. Es la zona más alejada de la ciudad central, tiene un carácter rural pero que con la llegada de población urbana, empieza a transformarse.



3 - Desarrollo y tipología de espacios urbanos

3.2. Tipología de los espacios urbanos

- La conurbación

Es un territorio continuo urbanizado donde se incluyen varias ciudades que al crecer, han formado un espacio urbano continuo, llegando a juntarse físicamente, aunque cada una de ellas siguen teniendo independencia administrativa.

PRINCIPALES CONURBACIONES.



4 - El proceso de urbanización española

Se llama proceso de urbanización al trasvase de población rural a las ciudades. En España este proceso va asociado a la industrialización y terciarización de su economía.

4.1. Industrialización y urbanización

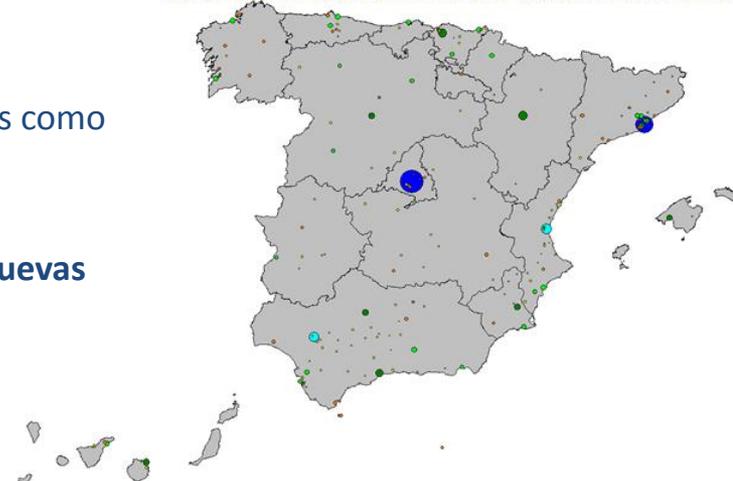
- En España el proceso industrializador **fue tardío, desigual y lento**. Comenzó a mitad del siglo XIX que fue cuando comenzaron a desarrollarse las grandes ciudades donde se localizaban las industrias. Se estancó en la postguerra, y se aceleró entre 1959 y 1975, de manera desigual.
- El **éxodo rural** se produjo entre la población joven en edad de trabajar y tener hijos, lo que hizo rejuvenecer la población urbana. La **alta demanda de vivienda** y suelo que provocó, hizo que el espacio urbano creciera, se modificara y se encareciera, dando lugar a la **especulación**.
- Al mismo tiempo, se **desarrollaron los transportes** tanto intra-urbanos como interurbanos.
- Se fabricaron **nuevos materiales** de construcción, y se construyeron **nuevas infraestructuras** que cambiaron la morfología de las ciudades.

1857 MUNICIPIOS DE MÁS DE 20.000 HABITANTES



De Francisco Ruíz González, en: <http://alarcos.inf-cr.uclm.es/pe/truiz/pobesp/>

1970 MUNICIPIOS DE MÁS DE 20.000 HABITANTES



De Francisco Ruíz González, en: <http://alarcos.inf-cr.uclm.es/pe/truiz/pobesp/>

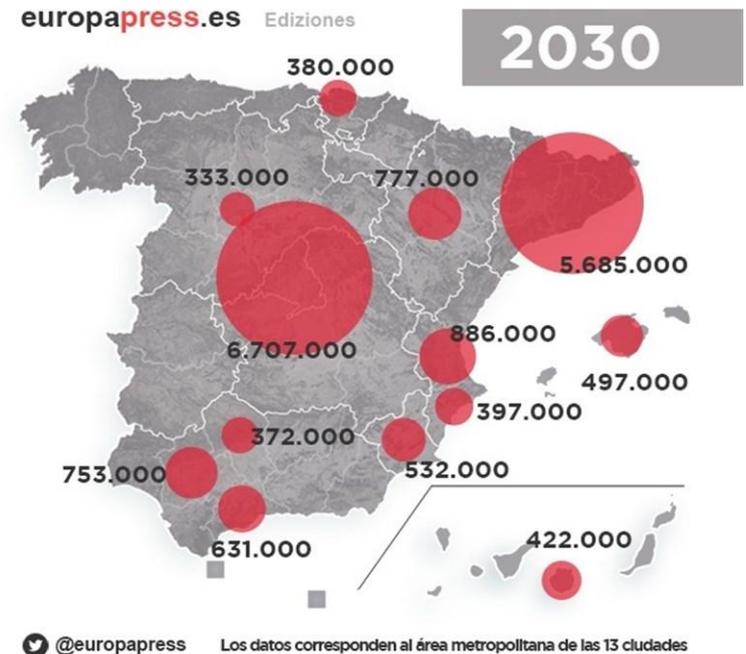
4 - El proceso de urbanización española

4.2. El modelo posindustrial

Desde los años 80, las ciudades adoptaron el modelo de crecimiento posindustrial:

- Disminuyó el ritmo de los flujos desde el campo a las ciudades.
- La población más joven se traslado desde el centro urbano a los espacios periurbanos y suburbanos, lo que dio lugar a la formación de áreas metropolitanas,.
- El desarrollo de “la sociedad del automóvil” y de los modernos medios de transporte, hizo que los flujos tanto inter como intra-urbanos crecieran enormemente.
- El aumento de las rentas facilitó el acceso a las viviendas (en 2007 el 82% de los españoles eran propietarios de su vivienda y más de un 20% tenían una segunda residencia), lo que provocó reedificaciones en la vieja ciudad y la aparición de nuevos barrios en la periferia.
- Se implantó definitivamente el planeamiento urbano.

Así crecerán las grandes ciudades españolas en los próximos años



5 - Etapas del proceso de urbanización hasta los años setenta

5.1. El centro histórico de la ciudad industrial

- Con la llegada de la población rural atraída por la industria, creció en altura y se densificó. Muchas de las nuevas viviendas eran insalubres. El **crecimiento** fue **desordenado** lo que se muestra en la irregularidad de su plano urbano.
- A mitad del siglo XIX, las ciudades derribaron sus murallas y comenzaron a crecer hacia afuera, mientras los cascos antiguos reflejaban las **diferencias sociales** de sus pobladores: la zona de los de rentas más bajas, se deterioró; mientras la ocupada por los grupos de rentas más altas, se transformó y reformó mediante:
 - Construcción de “**gran vías**” que conectaban el centro de la ciudad con los nuevos espacios exteriores. En ellas se emplazaron las actividades más prestigiosas: sedes de bancos y empresas, tiendas de lujo, etc.
 - **Alineamientos** de calles, rectificando su antiguo trazado y creando uno con calles rectilíneas y perpendiculares.
 - Se **derribaron los edificios viejos** y en su lugar se construyeron otros más cómodos, sanos y habitables. A veces esto significó la pérdida de un importante patrimonio histórico- artístico.



Doc. 15 Plano de Madrid anterior a la construcción de la Gran Vía (A) y en 1960 (B).

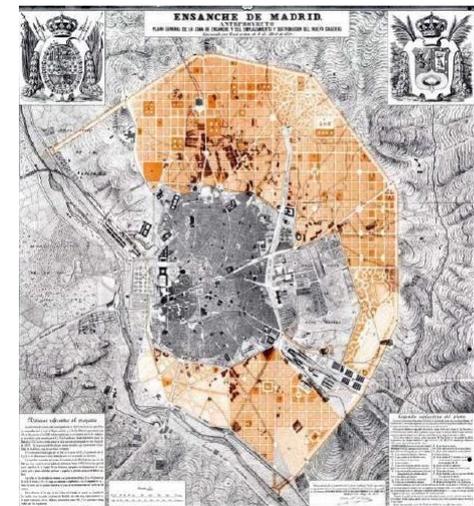
➤ ¿Qué cambios en el trazado urbano supuso la Gran Vía?

5 - Etapas del proceso de urbanización hasta los años setenta

5.1. El centro histórico de la ciudad industrial

Los ensanches:

- Aparecen en el siglo XIX como modelo de crecimiento de la sociedad burguesa: una ciudad nueva planificada, donde impera el orden y la higiene.
- Los primeros ayuntamientos en España que realizaron planes de ensanches, fueron Barcelona (Plan Cerdá en 1859) y Madrid (Plan Castro 1860), mas tarde lo hicieron otras ciudades tomando como ejemplo a las mencionadas.
- Las características de los ensanches, eran:
 - Buscan la higiene y calidad de vida (alcantarillado, pavimentación, espacios verdes, plazas, etc.)
 - Combinan tres conceptos: bello, útil e igualitario. Plano geométrico con manzanas de edificios cuadrangulares, abiertas y ajardinadas.
 - Preveían el futuro crecimiento de la ciudad, asegurando suelo urbano y planeamiento.

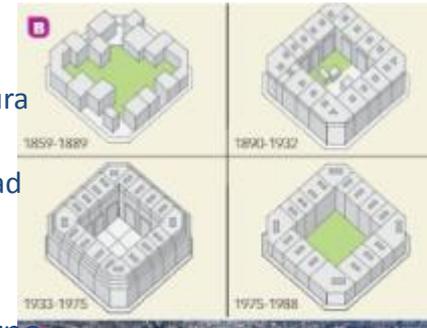


5 - Etapas del proceso de urbanización hasta los años setenta

5.1. El centro histórico de la ciudad industrial

Los ensanches:

- Los **problemas** con que se encontraron los ensanches, hizo:
 - La **modificación de los planes iniciales**, reduciéndose los espacios verdes y aumentando la altura de los edificios.
 - Se mantuvo la **segregación social** del espacio urbano. Los ensanches se convirtieron en la ciudad de las clases adineradas.
- En los años 50 se **cambió el modelo geométrico** por otro de manzanas regulares en torno a grandes bulevares de los que partían calles adyacentes. En esta época, el C.B.D. se expandió a los ensanches, lo que provocó su encarecimiento del suelo.
- En los años 60, los ensanches estaban **acabados** y se aplicaron nuevas formas de expansión:
 - Modelo **racionalista** con bloques de viviendas de varios pisos, y zonas ajardinadas en su entorno que se edificaron junto a los ensanches.
 - **Urbanizaciones de lujo** en las afueras, con viviendas unifamiliares y alta dotación de espacios verdes a imitación del modelo norteamericano de calidad.



5 - Etapas del proceso de urbanización hasta los años setenta

5.2. La aparición de las periferias

- Aparecieron a mitad del siglo XIX ante la incapacidad del centro histórico y de los ensanches de absorber la demanda de viviendas baratas.
- En estos barrios también se dio una segregación social. Hoy estos barrios forman parte de la ciudad.

Hasta los años 50

- El **Estado** puso en marcha planes de **casas baratas**, con escasa incidencia por falta de financiación.
- La iniciativa privada emprendió proyectos de construcción para grupos sociales de bajos recursos, si bien solo lo hacían cuando recibían ayudas del Estado, pues les era más rentable construir para clases adineradas.
- A finales del siglo XIX y principios del XX surgen las **ciudades jardín** inspiradas en el proyecto de Howard, que intentaban compatibilizar la vida urbana con la rural (casas con jardín y huerto).

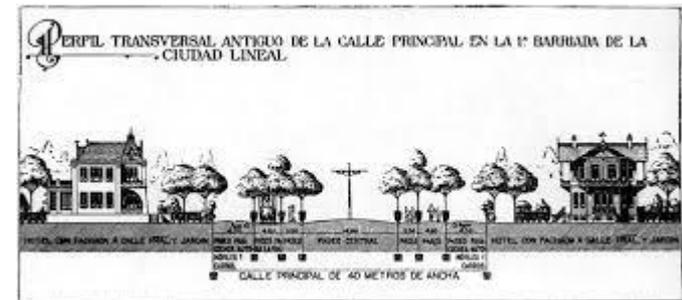
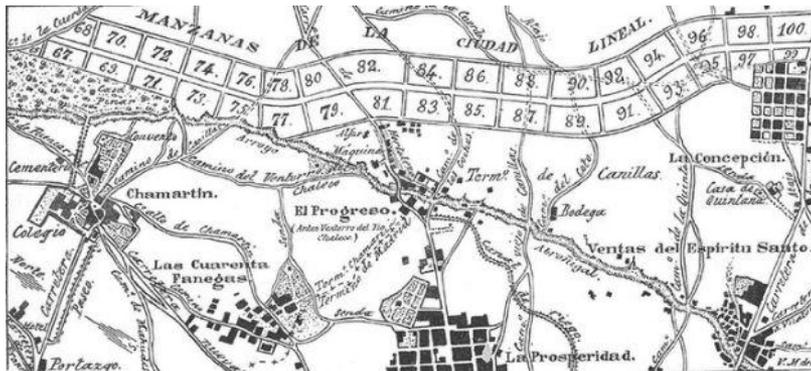


5 - Etapas del proceso de urbanización hasta los años setenta

5.2. La aparición de las periferias

- En España Arturo Soria planteó su modelo de **Ciudad Lineal** como una gran vía alrededor de Madrid con 48 kms de largo y 40 m de ancho, en torno a la que se situarían viviendas unifamiliares con jardín y huerto. El tranvía conectaría esta vía con la ciudad. Los servicios estarían distribuidos en tramos regulares de la vía principal. Este proyecto pretendía aprovechar el suelo barato de las afueras de Madrid, y mejorar la vida de los residentes.

Solo se construyeron 5 km que fueron ocupados por las clases adineradas.



- Las **clases más modestas** se quedaron en los hacinados cascos históricos, o se fueron a los **suburbios** donde se autoconstruyeron sus viviendas de escasa calidad y carentes de servicios básicos. Por debajo de estas estaban las **barriadas de chabolas**.

5 - Etapas del proceso de urbanización hasta los años setenta

5.2. La aparición de las periferias

Entre los 50 y los 70

- Fue la etapa del **mayor éxodo rural** en la historia de España, y cuando más crecieron las ciudades.
- En 1956 se promulgó la primera Ley del Suelo.
- Mejoró el nivel de vida de los trabajadores, se utilizaron nuevos materiales de construcción, se generalizó el modelo racionalista (división entre zona residencial y zona de servicios); y se sacaron las industrias a las afueras liberando suelo donde edificar.
- El **Estado** fue el principal promotor de nuevas viviendas:
 - Hasta 1960 construyó más de 400.000 **Viviendas de Protección Oficial**. Eran bloques de 4 a 6 alturas, con materiales baratos, uniformes, y con escasez de servicios.
 - Desde 1960, el Estado dejó de construir directamente y pasó a **subvencionar** a las empresas que construyeran viviendas baratas. Aparecieron las ciudades dormitorio en las afueras de las grandes ciudades.



El plano urbano

- Distinguimos distintos **tipos de plano**:
 - Según su forma: regular/irregular.
 - Según ha crecido la ciudad: lineal/estrellado/disperso.
 - Según el espacio edificado: continuo/discontinuo.
- En general en cualquier ciudad antigua, vamos a encontrarnos con distintos tipos de plano según la zona de la ciudad. Cada tipo de plano corresponde a una época histórica concreta de esa ciudad.

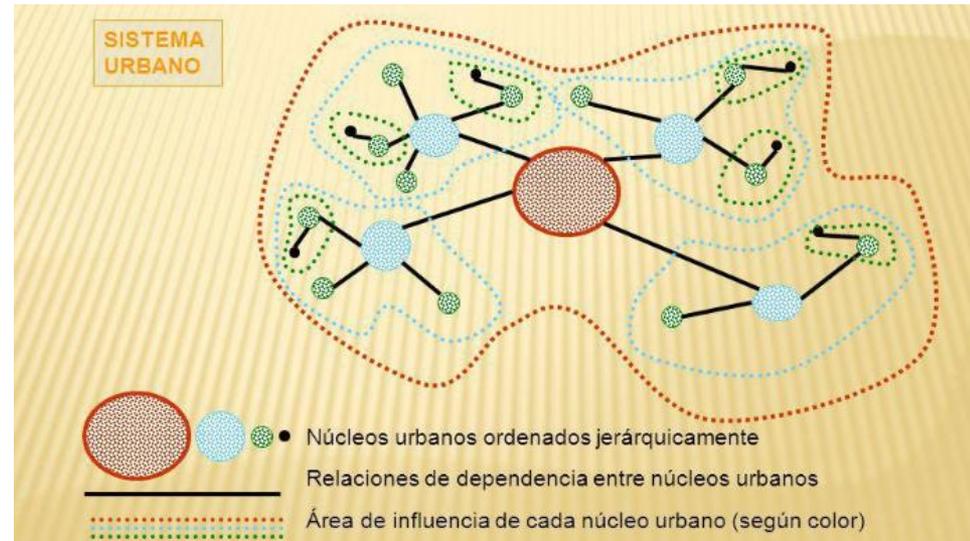


6 - Los sistemas urbanos en la actualidad

Los espacios urbanos se relacionan entre sí, formando **sistemas urbanos**

6.1. Los flujos entre ciudades

- Existen de **distinto tipo**:
 - Humanos: personas que se mueven para trabajar, comprar, etc.
 - Económicos: flujos de capital, inversiones, etc.
 - Materiales: bienes o servicios que se intercambian
 - Político-administrativo: normas, información, trámites, etc.
 - Culturales o de ocio.
 - De información e ideas.

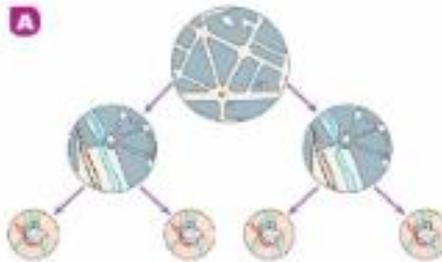


6 - Los sistemas urbanos en la actualidad

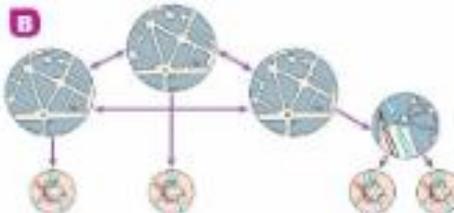
6.2. Sistemas urbanos monocéntricos y policéntricos

- Si en las relaciones entre ciudades, hay una principal de la que dependen las otras, hablamos de un sistema urbano monocéntrico.
- Si en un sistema urbano, en las relaciones entre ciudades, no hay ninguna que sea más importante, sino que todas ellas se complementan, hablamos de sistema urbano policéntrico.

A – sistema urbano monocéntrico.



B – sistema urbano policéntrico.



6 - Los sistemas urbanos en la actualidad

6.3. Los sistemas urbanos españoles



6 - Los sistemas urbanos en la actualidad

6.3. Los sistemas urbanos españoles

- En España podemos identificar:

Madrid y su área de deslocalización, que abarca ciudades próximas de Toledo y Guadalajara.

- Es un sistema monocéntrico trabado por la deslocalización de personas y actividades económicas, bien integrado en las redes europeas, especializado en el sector terciario y en la toma de decisiones.

El eje mediterráneo:

- Es un sistema complejo, muy dinámico, integrado en el eje mediterráneo europeo, dominado por Barcelona, pero donde podemos encontrar cuatro subzonas:
 - **Barcelona y su área de deslocalización.** Conjunto muy integrado y especializado en servicios avanzados, innovación y toma de decisiones.
 - **Valencia-Alicante.** Conjunto policéntrico, con diversidad funcional.
 - **Baleares.** Cada isla con cierta autonomía. Muy especializado en sector turístico.
 - **Murcia-Almería.** Es una zona periférica del eje mediterráneo. Actividades deslocalizadas de las zonas centrales. Especializado en industria agroalimentaria orientada a exportación.

6 - Los sistemas urbanos en la actualidad

El Bajo Guadalquivir

- Sevilla como ciudad central, bien comunicada con Córdoba, Huelva, Cádiz y Málaga).
- Gracias a las nuevas infraestructuras de transportes, ha dejado de ser un sur periférico y se ha integrado.
- Destacan sus funciones agrarias, industrias agroalimentarias, y turísticas.

El litoral vasco y su zona de deslocalización.

- Vitoria, Pamplona, Cantabria, Burgos y La Rioja, forman un sistema muy integrado por las buenas comunicaciones. El centro es Bilbao, aunque con cierto policentrismo por las actividades deslocalizadas y de desarrollo endógeno.
- Especializado en industria innovadora y servicios de alto nivel.
- Tiene el problema de su comunicación con el resto de sistemas europeos por su posición geográfica.

El valle del Ebro.

- Con centro en Zaragoza, conecta el eje mediterráneo con el litoral vasco.
- Se beneficia de la deslocalización vasca y barcelonesa y las comunicaciones con Madrid y Valencia.
- Especializado en servicios de intermediación, y actividades industriales con mano de obra abundante.
- Su problema es la conexión con los sistemas europeos.

6 - Los sistemas urbanos en la actualidad

El litoral gallego.

- Con dos ejes delimitados: Ferrol-A Coruña-Santiago; y el eje litoral Pontevedra-Vigo.
- Destacan las actividades industriales, turísticas y transportes.
- Es un sistema muy alejado de los sistemas europeos y con problemas de accesibilidad.

El eje Madrid-Albacete-Valencia/Alicante

- Se ha visto favorecido por la deslocalización y buenas comunicaciones desde Madrid y Valencia-Alicante.
- Su centro se localiza en Albacete que hace de encrucijada de caminos e influencias. Es una zona en crecimiento en torno a las vías de comunicación.

El eje extremeño

- En la autovía Madrid-Lisboa, ejerce un papel intercambiador entre ciudades portuguesas y españolas.
- Destacan las actividades del sector agroalimentario, y otras que utilizan mucha mano de obra. La autovía de la Ruta de la Plata que une Sevilla con Gijón, ha reforzado el papel de Badajoz como encrucijada.

6 - Los sistemas urbanos en la actualidad

Valladolid y las conexiones Madrid-Galicia/León

- Favorecido por ser encrucijada entre Madrid, Galicia, Asturias y Cantabria.
- Desde los 60 ejerce una importante actividad industrial, y es centro exportador del sector occidental de Castilla-León.

Los subsistemas canarios

- Tienen como centro Las Palmas de Gran Canaria y Tenerife, que articulan las relaciones con las demás islas.
- Especializado en actividades turísticas.

El resto del territorio

- Bastante desarticulado y dependiente de las grandes ciudades de los sistemas urbanos mencionados.
- Se centran en actividades industriales, de transporte y agropecuarias.
- Es un territorio con baja densidad demográfica.
- Se aprecian algunos síntomas de cambio: mejora en las redes comerciales, la multifuncionalidad de los espacios rurales, deslocalización de actividades de las zonas con mejor accesibilidad, desde los espacios más desarrollados.

Los sistemas urbanos españoles en el contexto europeo

El pentágono europeo

- Se le conoce así por su forma y es un espacio con alta densidad urbana y conectividad.
- En el sistema la centralidad es compartida por:
 - París y Londres como principales ciudades globales.
 - Bruselas, Estrasburgo, Fráncfort y Luxemburgo que acogen las sedes de las instituciones de la UE.
- Desde este “pentágono” parten las conexiones a los sistemas urbanos de los países europeos como tentáculos.

El sistema urbano europeo en los ochenta

En los ochenta, el sistema urbano europeo incluía varios subsistemas:

- La banana azul que corresponde con el actual pentágono.
- El arco mediterráneo un sistema emergente que rivaliza con la banana azul.
- El arco atlántico de regiones industriales en retroceso.
- Los sures que incluyen las regiones menos desarrolladas.

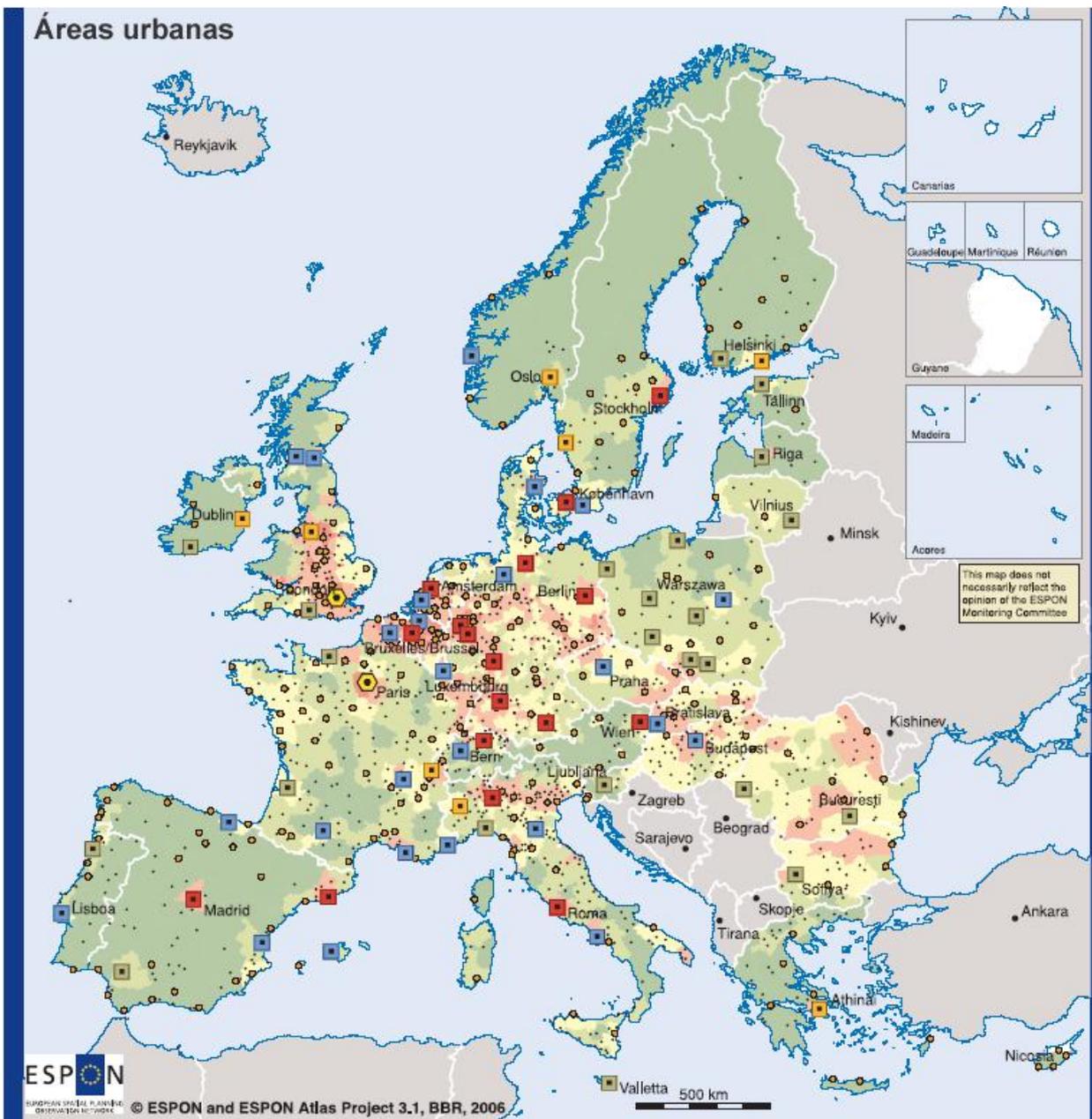
7 - La jerarquía urbana

En las relaciones urbanas hay diferencia entre el papel de unas ciudades centrales que organizan los flujos más importantes, y otras periféricas que los reciben.

7.1. Criterios para establecer la jerarquía urbana

- La forma más sencilla sería por el **tamaño demográfico**, pero no siempre las ciudades más pobladas son las que realizan las funciones más importantes.
- Una forma más complicada, es ver las funciones que la ciudad ejerce sobre los sistemas urbanos:
 - **Grandes megalópolis mundiales.** Las que realizan tareas destinadas al conjunto mundial.
 - **Megalópolis regionales o estatales.** Su influencia se limita a la región o estado.
 - **Ciudades medias.** Solo influye sobre una parte regional o del país.
 - **Ciudades menores.** Su influencia es provincial o comarcal.
- La OCDE utiliza como criterio el tamaño del área de influencia, medido por su atracción como lugar de trabajo. Para la UE habría dos tipos de ciudades: MEGA (Áreas metropolitanas urbanas en crecimiento con influencia mundial) y FUA (Áreas metropolitanas urbanas con influencia nacional, trasnacional o regional)

Áreas urbanas



Porcentaje de suelos artificiales

- Muy bajo
- Bajo
- Medio
- Alto
- Muy alto
- Sin datos

Clasificación de las ciudades según criterios FUA y MEGA*

- Nodos globales o mundiales
- Centros europeos
- Metrópolis potentes
- Metrópolis potenciales
- Metrópolis débiles
- Ciudades transnacionales y nacionales (FUA)
- Ciudades regionales o locales (FUA)

* MEGA (Metropolitan Urban Growth Areas): clasificación de ESPON de las áreas urbanas según criterios funcionales. Se basa en la delimitación de zonas en función de los viajes realizados por motivos de trabajo o empleo.

FUA: (Functional Urban Areas): sigue un criterio similar.

MEGA para grandes ciudades (atraen población desde amplios territorios) con impacto en el ámbito UE o mundial.

FUA para más pequeñas, con impacto regional, nacional o transnacional.

© EuroGeographics Association for administrative boundaries
 Regional level: NUTS 3
 Origin of data: Artificial surface: CORINE & PELCOM;
 MEGA & FUA classification: ESPON Project 1.1.1, Nordregio

Fuente: ESPON-ORATE

7 - La jerarquía urbana

7.2. La jerarquía urbana española

Ciudades pequeñas

- Entre 10.000 y 50.000 habitantes.
- Influencia comarcal o provincial.

Ciudades medias

- Entre 50.000 y 200.000 habitantes.
- Influencia regional. Suelen ser las capitales de provincia.

Metrópolis regionales de segundo orden

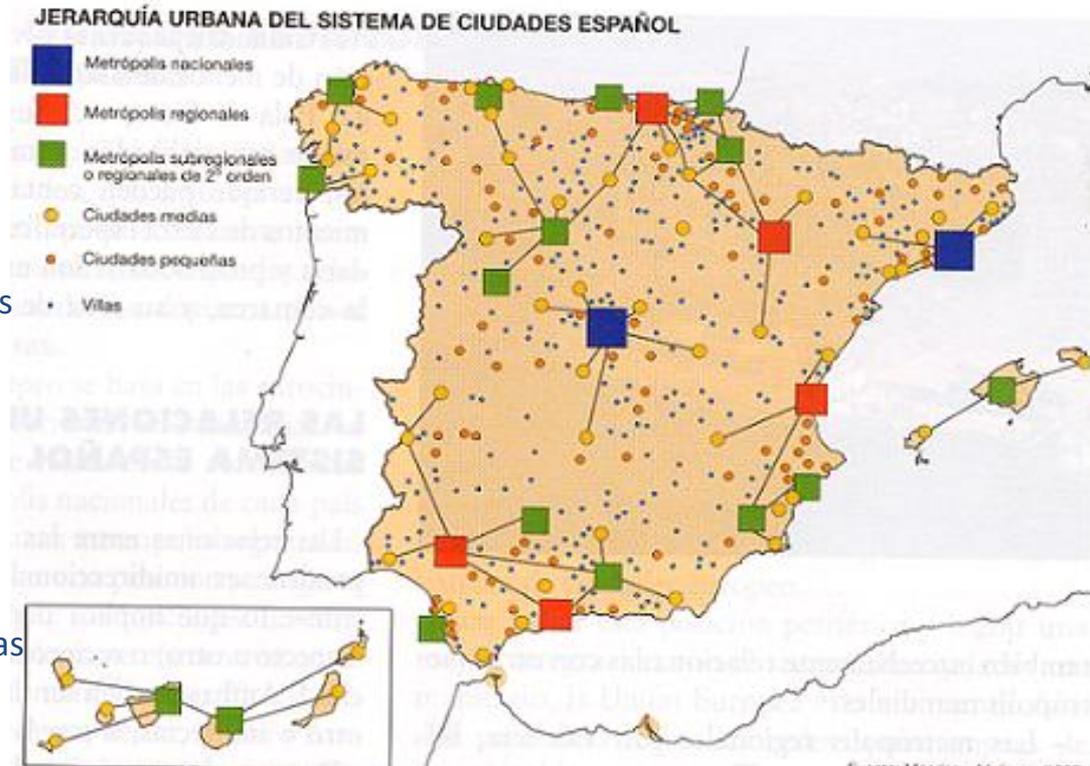
- Entre 200.000 y 300.000 habitantes.
- Influencia superior a la provincial.

Metrópolis regionales de primer orden

- Entre 300.000 y 1.000.000 habitantes.
- Influencia nacional y conexión con sistemas europeos.

Metrópolis nacionales

- Más de 1.000.000 habitantes.
- Encabezan los sistemas urbanos nacionales.



7 - La jerarquía urbana

7.3. Jerarquía urbana, ordenación del territorio y políticas de transporte

- El nivel en la jerarquía urbana, depende mucho de las infraestructuras de transporte.
- Las redes de transporte pueden crear desequilibrios entre territorios, si solo se realizan teniendo en cuenta criterios económicos.
- Esta situación se produjo en España hasta los 60, lo que ocasionó un desigual nivel de desarrollo, perjudicando unas zonas (mal comunicadas) y favoreciendo otras (mejor comunicadas).
- Se hacen necesarias políticas de ordenación territorial desde el Estado que permitan disminuir los desequilibrios regionales, siendo una de las principales estrategias el trazado de las infraestructuras de transporte, pues son los medios por donde circulan personas y flujos económicos, es decir las posibilidades de desarrollo.
- Desde la Unión Europea se dan prioridad a estas políticas de cohesión.



8 Problemática de la vida en la ciudad

8.1. Problemas medioambientales

El microclima urbano

- En las ciudades encontramos una temperatura más elevada que en su entorno, debido a: la mayor capacidad de captación solar durante el día que se expulsa por la noche; mayor acumulación de dióxido de carbono en la atmosfera.

El elevado consumo de agua

- La numerosa población y el mayor número de actividades económicas, hacen aumentar el consumo de agua. En España el consumo medio es de 250 litros/persona/día.
- En un país con escasez, es un problema que se intenta solucionar: Reduciendo el consumo, depurando las aguas, evitando la contaminación.

Los residuos urbanos

- Se generan unos 470 kg. de residuos por habitante al año, por lo que se necesitan planes para su gestión que incluyen su recogida y tratamiento, vertederos controlados, recogida selectiva, reutilización como abonos orgánicos, transformación en energía.

La concentración de micropartículas

- Están flotando en la atmósfera y tienen un tamaño diminuto, y son las responsables de numerosas enfermedades.



8 - Problemática de la vida en la ciudad

8.2. La congestión del tráfico

- El crecimiento de las ciudades, hace necesarios desplazamientos cada vez más numerosos, que provocan un aumento del tráfico no solo público, sino también privado que tienen como consecuencias negativas:
 - Elevados gastos.
 - Atascos y pérdida de tiempo.
 - Alta siniestralidad con numerosos heridos y fallecidos
 - Elevada contaminación.
 - Elevado consumo energético.
 - Contaminación acústica.
- Para afrontarlas, se toman medidas que fomentan el uso del transporte público, limitando el tráfico en determinadas zonas o en determinadas fechas



8.3. Problemas sociales: el precio del suelo y de la vivienda

- El crecimiento urbano hace también que el precio del suelo y la vivienda se encarezcan. La diferencia en ese precio entre unos barrios y otros, hacen que en los espacios urbanos se reproduzcan las diferencias sociales.

9 - El planeamiento urbanístico

- El conjunto de medidas que la Administración adopta para afrontar los problemas de las ciudades, se conoce como **planeamiento urbano**. En España:

La primera Ley del Suelo

- Se promulgó en 1956.
- Se dotó a los ayuntamientos una reserva pública de suelo entre el 10 y 15% del suelo urbanizable.
- Cada ayuntamiento contaba con un PGOU que calificaba el suelo urbano en: urbanizable/no urbanizable.
- Esta Ley no pudo acabar con los problemas de especulación y falta de suelo y viviendas.



La Ley del Suelo de 2007

- Es la Ley vigente en la actualidad, y sus objetivos siguen siendo frenar la especulación, ofrecer vivienda a la población, y asegurar la sostenibilidad ambiental del crecimiento urbano. Para ello los cambios:
- Se simplifica la calificación, reduciéndose a suelo rural o urbanizado.
- Es obligatorio revisar cualquier plan de crecimiento superior al 20% de la población o superficie.
- Es obligatorio hacer un informe de impacto medioambiental y de sostenibilidad económica.
- Como mínimo un 30% del suelo urbanizable debe ser para vivienda protegida.
- La reserva pública de suelo se fijó entre un 5 y un 15%, a discreción de cada Comunidad Autónoma.