

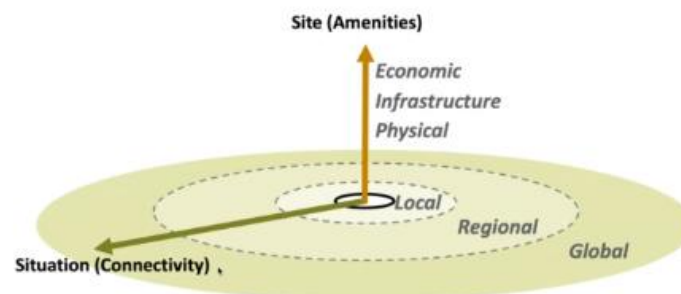
C3: CONFIGURACIÓN DE LAS CENTRALIDADES URBANAS

¿CÓMO SE ESTRUCTURAN LAS CIUDADES EN FUNCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA?

- Aumento de la motorización en función de la distancia se ha visto en otros países
- Hay una brecha entre países que son desarrollados en comparación con los subdesarrollados que están aumentando la expansión de las ciudades
- La distancia está condicionando el modo por el cual nos movemos
- Distancia lo que separa el punto de origen con el punto de destino, para todo va a haber una:
 - **Distancia espacial** → ejemplo: los 30 minutos que me demoro de mi casa a la u que son 30 km de viaje.
 - **Distancia temporal** → va a ir cambiando según las limitantes que me voy encontrando en el viaje.
 - **Distancia perceptiva** → La distancia que uno cree que existe entre un punto y otro. Por ejemplo: En Europa se realizó un experimento donde le preguntaban al encuestado a qué distancia creían que estaban de los otros países de Europa. El experimento daba cuenta de que percibían una distancia más corta que lo que en realidad era, esto por la eficiente conexión que tienen los ferrocarriles en Europa. Esto también da una muestra de que la infraestructura en transporte ha permitido reducir las distancias.

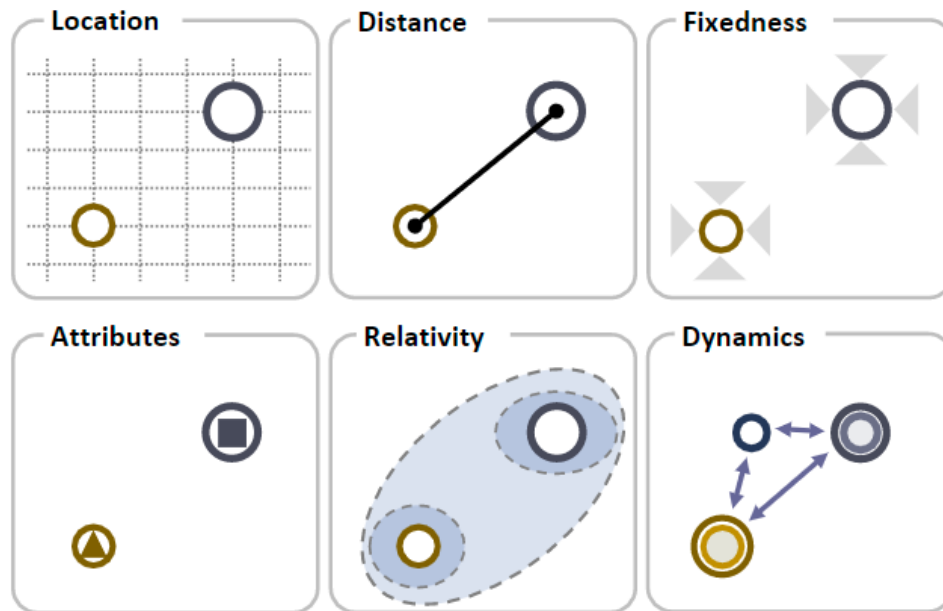


- Cuando se desarrolla infraestructura de transporte además de tener un efecto económico, esto tiene un efecto físico en el territorio y esto va a tener consecuencias en como se estructuran las ciudades, dependiendo de eso se configuran ciudades a escala local, regional y globales. El desarrollo tiene un efecto en la localidad.

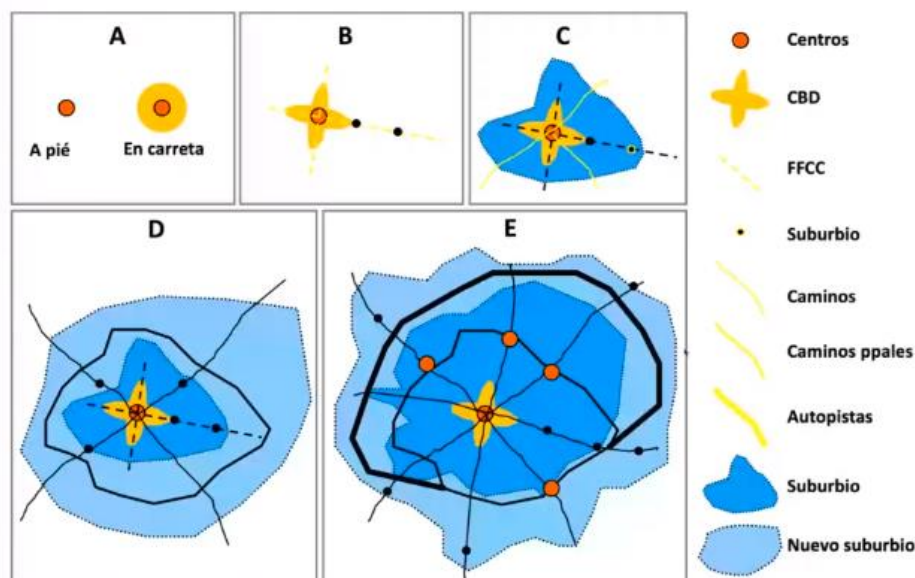


EL TRANSPORTE Y LA CONSTITUCIÓN DE LOS PAISAJES URBANOS

Esos centros poblados los separa una distancia, y tienen áreas de influencia, tienen distintos atributos (por ejemplo, zona agrícola o de servicios) y al conectarse van a ir generando áreas de influencia y también áreas de conectividad entre los dos. Esto, puede propiciar el desarrollo de otro centro o de otro lugar de empleo o punto de encuentro entre dos centros (por ejemplo, lo que ha pasado con Santiago y Valparaíso, ya que se ha ido configurando una conexión bastante fuerte entre las dos ciudades). Entonces, si un centro opta solo por irse de pie va a ser un centro reducido, autosuficiente o si opta por carretera puede ampliar su nivel de influencia



¿Cuál es la diferencia? Que a un centro de pie le pongo ferrocarril, estos nuevos centros van a ir tomando las formas a partir del ferrocarril, asimismo si se va desarrollando por autopista. Y luego con la autopista se van generando suburbios, nuevos centros, nuevas zonas urbanas...



Los tiempos de viaje van a ir cambiando según la infraestructura que se va priorizando. Y eso se va a llamar isócronas de tiempo (los espacios que se van estructurando en función del tiempo de viaje) y esto tiene un impacto directo en cómo se va a ir configurando la ciudad.

A medida que estoy más cerca del centro, van a vivir más personas, a medida que me voy alejando del centro, va a vivir menos gente. Esas isocronas de tiempo tienen un efecto en la densidad. El ejemplo de la foto muestra cómo en el centro va aumentando la densidad y mientras se aleja va disminuyendo y luego el tiempo de viaje va aumentando, y eso tiene un efecto espacial.

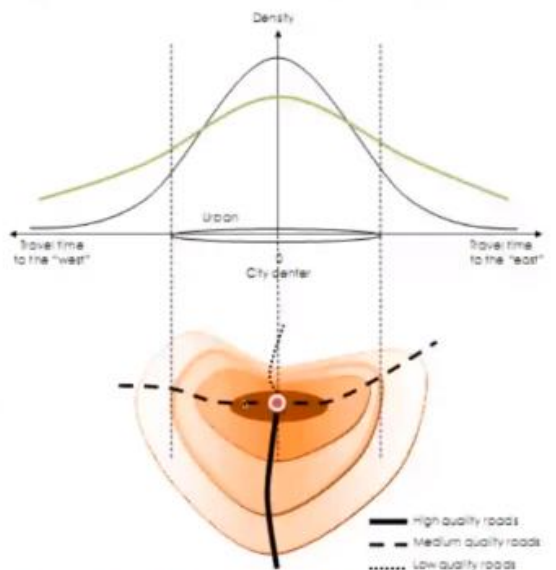
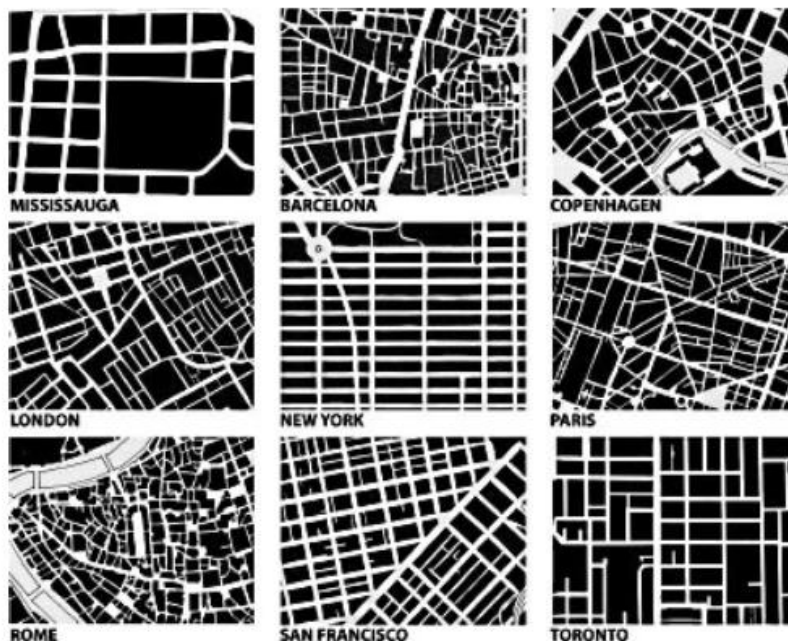


Figure 2 Concepts of the urban-rural gradient and travel time in the agglomeration index

ISOCRONAS

Puntos de igual tiempo desde un nodo de origen –cartografiar las dificultades y facilidades, también la proximidad o lejanía en tiempo desde un lugar cualquiera de la red respecto a todo los demás

Hay una relación entre distancia, densidad y tiempo, pero esto depende de cada ciudad. Por ejemplo, Barcelona apuesta por una infraestructura ligada a los viajes cortos y a la caminata; Mississauga, avenidas más grandes; Copenhague, también, pero con una infraestructura cercana; París, grandes avenidas; Nueva York y Londres, optan avenidas, pero también zonas de desplazamientos más cortos; Roma, estructura más compacta; Toronto, similar a Nueva York, etc.



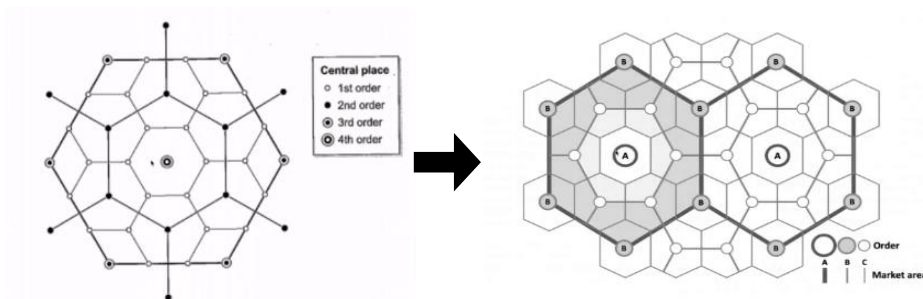
FACTOR DE TIEMPO DEL DESPLAZAMIENTO

Según la estructura de las ciudades, que pueden ser compactas o dispersas, puede haber efectos en las rentas, en los precios de la vivienda. Las personas tienen que destinar parte de su sueldo a la mantención de la vivienda y demás tienen que asumir el costo del transporte, y probablemente mientras más lejos del centro más costoso es el transporte, y esto tiene un efecto en las rentas. La idea es lograr un equilibrio: que los costos de transporte no superen a los de las rentas, y viceversa. Con la especulación no necesariamente se da esa norma, a veces aumenta el precio de la vivienda en lugares más alejados. Un efecto secundario es que, en zonas con más infraestructura, hay personas que no puedan pagar una vivienda en estos lugares ya que sube el precio de las rentas.

CONFIGURACIÓN DE CENTRALIDADES URBANAS

La ciudad tiene dos formas de estructurarse en función de transporte: la forma y la funcionalidad

- **Teoría de los anillos concéntricos** → La ciudad tiene un área de influencia, y el área de la ciudad se iba a ir organizando según los centros de mercado, que eran los lugares donde se iban a vender los productos agrícolas
- **Teoría de la Localización Industrial** → Después de que se consolida la agricultura, se desarrollan las industrias. Se van generando una localización en relación a donde viven las personas, donde están las materias primas y donde están los mercados de las materias primas. Por ejemplo las viviendas cercas de las industrias
- **Retcliffe** → Plantea que los anillos tienen una influencia en cómo se va distribuyendo el uso de suelo, si en área residencial, industrial o de servicios.
- **Teoría concéntrica** → El centro de la ciudad está al medio y se van estructurando lugares hacia afuera que son los lugares de servicios pero siempre en forma concéntrica
- **Teoría de sectores** → Más que formar un centro son importante las redes de transporte, es decir, las avenidas, los ferrocarriles, que son los que van configurando lugares
- **Teoría de los Lugares Centrales** → Es una combinación entre organizar las ciudades por sectores y centros de servicio; o distancia y centros de transporte



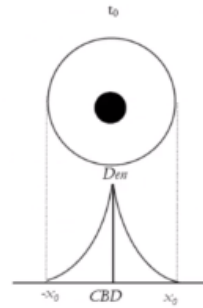
Lo que hablan estas teorías es que se empiezan a configurar sectores y se van generando áreas influencia. De todas maneras, las ciudades actuales no se pueden explicar en base a estas primeras teorías ya que ahora tenemos ciudades globales.

MONOCENTRISMO Y POLICENTRISMO

Clasificación funcional de las ciudades, tiene que ver con la estructura de los centros y como las redes de transporte van conectando estos centros.

Monocentrica

→ Tiene un solo centro y ese centro es el eje y el dinamismo de la ciudad, el uso de suelo se organiza en función de ese centro y también el transporte



CBD

Es el principal centro geográfico, eje del dinamismo de la ciudad y concentración de empleo. Tanto el precio del suelo como la densidad de población se definían en función de la distancia

Principios

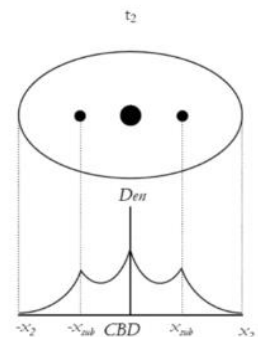
- El precio del suelo cae en la periferia de la ciudad
- Los desplazamientos externos residencia-trabajo tienen su origen en la periferia y su destino en el CBD.
- La densidad de población debe decrecer suavemente al aumenta la distancia al CBD.

Hipótesis

En el caso de las estructuras monocéntricas, la densidad de población y la renta del suelo tiende a decrecer suavemente desde el centro hacia la periferia. Por el contrario, en las policéntricas, se producen altos de densidad y renta en espacios periféricos a partir de los cuales la densidad y la renta cae, dando como resultado una función de densidad y renta (William y Clark, 2000).

POLICENTRO

- Se puede pasar una estructura monocéntrica a una estructura policéntricas
- Es la localización de la actividad económica de forma más descentralizada, donde destaca la presencia de subcentros de empleo
- Puede seguir teniendo un centro principal, pero emergen nuevos centros
- Los subcentros generan impacto en el precio del suelo, densidad y movilidad
- La importancia de esos centros va a depender si son capaces de aumentar levemente la densidad, aumentar la renta de suelo y generar empleos. Si en la periferia hay harta renta de suelo, pero al final todos van a trabajar en el CBD al final no es una estructura policéntrica ya que no tiene la capacidad para autocontener
- El policentrismo puede surgir a partir de la descentralización del empleo, o de la integración funcional de centros de menor tamaño (como se van conectando las estructuras de transportes). Al primer tipo de policentrismo se le denomina Policentrismo Descentralizado y al segundo Policentrismo Christalleriano.



IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LOS CENTROS Y SUBCENTROS URBANOS

Se va identificando según las zonas donde hay más densidad o menos densidad, es decir, donde se concentra la población; también depende de la distribución del empleo, si es que la zona es generadora de empleos o receptora de empleos y todo eso se va relacionando con forma de crecimiento de la ciudad, cuáles van creciendo más y cuales crecen menos. Por ejemplo, en Gran Concepción hay zonas como Talcahuano y Concepción, que son las que tienen mayor capacidad de absorber población para trabajar, pero se compara el crecimiento urbano con San Pedro de La Paz, Tomé que no generan empleo, pero si tienen un gran crecimiento porque se están construyendo vivienda, se está expandiendo....