ESTRUCTURA URBANA DE LAS CIUDADES DE LA PLANA

J.Quereda Sala y V. Ortells Chabrera

El gran crecimiento y expansión que recientemente han experimentado los principales núcleos urbanos de la comarca de La Plana, parecen responder a los principales modelos teóricos desarrollados para la explicación de las actuales estructuras urbanas. Su definición y conocimiento se revelan de gran utilidad en la medida en que pueden servir de guía para planificar ese enorme consumo de espacio rural que se viene produciendo, durante las dos últimas décadas, en esta comarca de las tierras castellonenses dominada por su capital provincial.

Urban structure of cities of La Plana

The development and expansion recently undergone by the main urban nuclei in the lands of La Plana seem to tie in with the main theoretical models explaining present urban structures. To define and to know them appears to be very useful because they can act as a guiding line to planning the enormous consumption of rural soil that has taken place in this portion of the territory of Castellon —its provincial capital dominating over it— in the last two decades.

LOS intensos procesos de implantación industrial y desarrollo turístico experimentados en la comarca de La Plana durante las dos últimas décadas, han determinado un cambio completo en la estructura del uso y ocupación de su espacio. Este ha asistido a una expansión del suelo urbano a expensas del rural que ha sido roido con unas tasas realmente importantes, el 0,5 % anual y a tono con las de los espacios turísticos de la Comunidad Valenciana (J. Quereda, 1986, p. 346). Fenómeno de urbanización de los más espectaculares (R. Baudovin, 1979, p. 99) y cuyo corolario ha sido el de extender el espacio urbano e industrial a más del 18 % de las 30.000 Ha. del solar comarcal y de haber reunido con 318.721 (1984) habitantes, el 70 % de la población provincial sobre sólo el 5 % del territorio castellonense.

J. Quereda Sala y **V. Ortells Chabrera** son Profesores del Departamento de Geografía e Historia. Colegio Universitario de Castellón. Universidad de Valencia.

LA DUALIDAD ESPACIO RURAL/URBANO

La zona industrial de la comarca ha ocupado, preferentemente, los mejores espacios de la huerta y regadío, buscando accesos fáciles y la proximidad a los hábitats urbanos. Lamentablemente, no se ha ordenado el crecimiento con polígonos industriales exceptuando dos casos concretos: el primero, para industria pesada, es el del Serrallo, al sur del puerto de Castelló, con 250 Ha. ganadas a la huerta y con problemas de contaminación en el área citrícola circundante. El segundo es el polígono industrial del Mijares, con industria ligera y almacenes, en término municipal de Almassora pero equidistante de Castelló y Vila-real y junto a las principales vías de comunicación. Su exten-

sión es pequeña, unos 60 Ha., y se emplaza sobre un manto aluvial encostrado (V. Ortells, 1987) de menor fertilidad que los suelos de huerta. Es, por tanto, una ubicación idónea en relación con el medio geográfico comarcal.

En el resto de las ciudades de La Plana la industria se instala en la periferia siguiendo los caminos rurales y carreteras. En Vila-real se han desarrollado dos áreas industriales combinadas con viviendas obreras en el SO y NE. Así pues, la presión industrial sobre el suelo agrícola se ha producido principalmente siguiendo los ejes de comunicación. Los principales son la A-7 (100 Ha. de huerta), la N-340 (20 Ha.) y el ferrocarril (20 Ha. con la vía doble) (E. Obiol, 1986). La carretera general ha inducido la localización industrial en sus márgenes en la mayor parte de su recorrido comarcal. En las estaciones del tren de Almenara, Nules, Borriana y Vila-real se instalaron buena parte de las centrales hortofrutícolas. La autopista, mucho más reciente, está algo aislada y supone una barrera arquitectónica, de ahí que no actúe como inductor directo de la instalación industrial. Mayor importancia reúnen dos carreteras secundarias que conforman en sus alrededores sendos polígonos lineales de industrias azulejeras y complementarias de la cerámica: carretera de Vila-real a Onda y de Castelló a l'Alcora. Recientemente se ha sumado la de Castelló-Borriol.

Finalmente, el espacio turístico y residencial, especialmente el segundo, presionan continuamente los terrenos de huerta y regadío produciendo áreas periurbanas de solares que esperan buenos precios para ser urbanizadas. Este hecho se observa claramente en el SO de Castelló y NE de Vila-real, ambas zonas junto a las principales vías de comunicación. En los sectores marítimos, el desarrollo urbano lineal supone una presión inferior, aunque se han consumido unas 480 Ha. en las playas de Castelló, Almassora, Borriana y Nules.

LA ESTRUCTURA URBANA EN LAS CIUDADES DE LA PLANA

Las ciudades de La Plana, por las razones expuestas y especialmente por su tamaño reducido, adoptan modelos mixtos en los que se combinan zonificaciones concéntricas con las sectoriales y algún principio de «núcleos» diferenciados. Por el dominio de alguna característica en las distintas estructuras urbanas, se distinguen tres tipos diferentes, sin perjuicio de poseer elementos mixtos.

Sectorial

Los cascos urbanos que mejor reflejan la disposición sectorial son los de la Vall d'Uixó, Onda y Nules.

En la *Vall d'Uixó,* los factores históricos y de emplazamiento local han intervenido en el ulterior desarrollo urbano, tanto en los caracteres socioeconómicos de las distintas áreas como en su localización. De esta manera, su origen polinuclear ha quedado reflejado en la epidermis urbana, con los centros históricos contrapuestos, fundamentalmente de viviendas unifamiliares y que en algunas zonas de l'Alcúdia, por degradación de las viviendas fueron ocupados por emigrantes tras su llegada.

El segundo sector corresponde al «Centro», donde destacan las actividades comerciales al por menor y los servicios urbanos: mercado, Ayuntamiento, bancos, centros asistenciales, docentes, etcétera. La accesibilidad es el factor clave de su ubicación, aunque no posea equidistancia con todas las áreas urbanas, en especial tras la aparición de las colonias periféricas.

Al SW se ha desarrollado un sector diferenciado, con vivienda colectiva alta y recientemente residencial abierta. Es un sector aislado, aunque tenga su parangón inicial al SE del casco urbano, zona de expansión más reciente.

El cuarto sector está caracterizado por la uniformidad de sus viviendas unifamiliares, combinadas con las industrias pequeñas. Quizá sea el de mayor cohesión social, por el origen local de sus habitantes. Ocupa la primera expansión de la ciudad hacia el norte, partiendo de la antigua «Vall llerga».

Finalmente, y como una orla periférica, el quinto sector se subdivide en dos bien diferenciados. Al sur, la antigua factoría Segarra y su cohorte de colonias obreras. Se podría ver en esta estructura la influencia del factor «cohesión» que buscó una empresa «paternalista» cuando construyó su propio pueblo. Sin embargo, la moderna industria y si es contaminante más aún, está en «yuxtaposición» con el uso del suelo para «hábitat». En el norte, los barrios Carbonaire y Toledo, también obreros, conviven con la pequeña y mediana industria cercana.

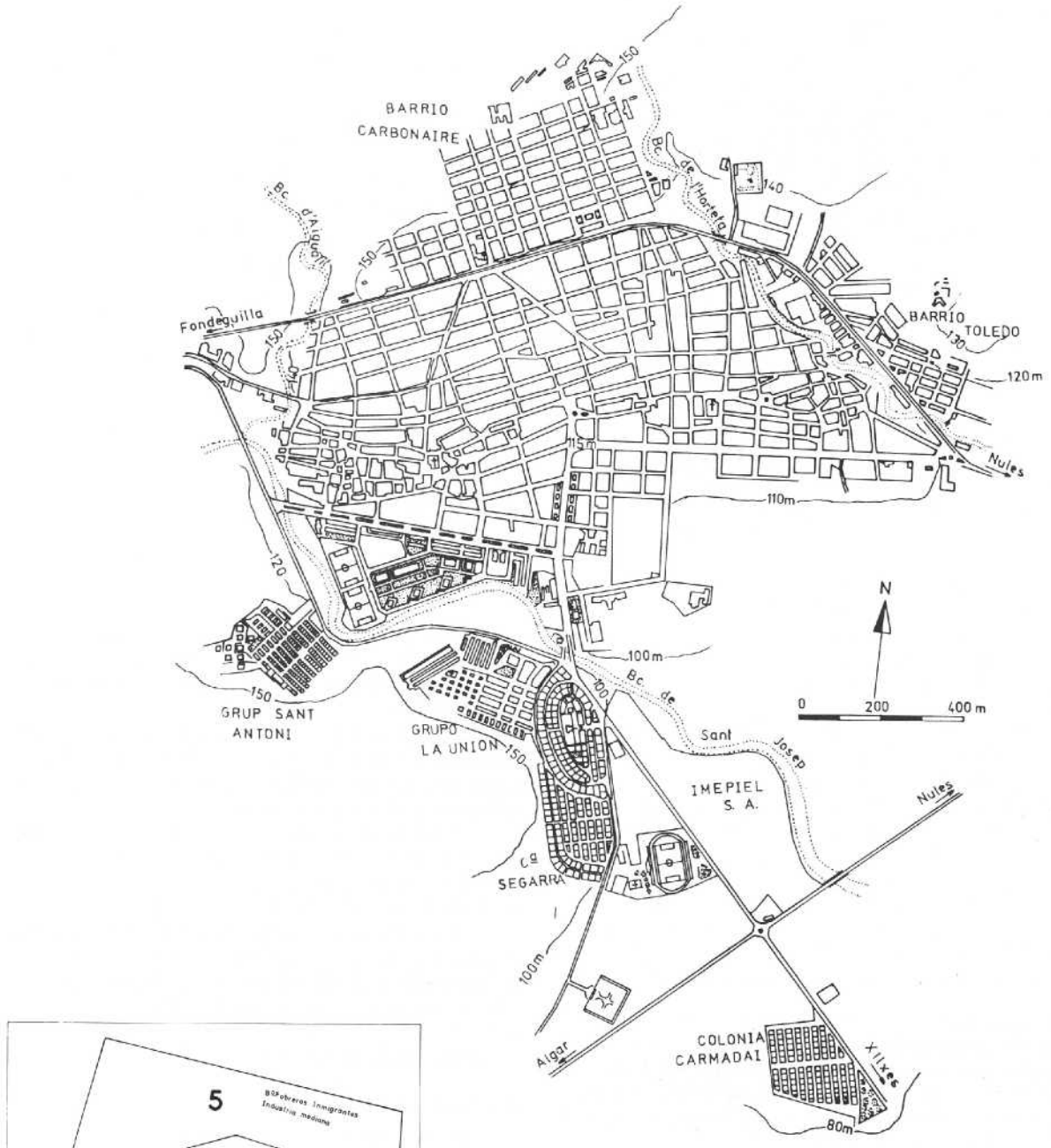
Si las colonias del sur hubiesen desarrollado subcentros comerciales, la Vall d'Uixó sería el núcleo de La Plana más próximo al esquema multinuclear, que aunque lo posea el plano, no es suficiente para hablar de núcleos diferenciados.

Quizá sea *Onda* la ciudad que reviste mayor complejidad en su estructura urbana, al menos desde la óptica de su emplazamiento, por el que se distinguen tres zonas diferenciadas: la colina del Castillo y sus faldas, las colinas menores adyacentes y los llanos intermedios de contacto. Los tres elementos del relieve están cubiertos por actividades urbanas combinadas con las económicas, agraria e industrial.

— En la montaña del Castillo se distinguen dos sectores, contrapuestos en tiempo y espacio. El primero es el centro histórico, con callejero tejido irregularmente por casas unifamiliares que se han ido degradando, en especial las más elevadas. Ahora, ocupan el barrio inmigrantes o gente de avanzada edad y los pocos agricultores de Onda, más sujetos a una forma de hábitat que otras clases económicas.

En el arrabal del Castillo la uniformidad es total. El barrio se configuró a partir de 1950 y lo habitan obreros inmigrantes que tienen su trabajo en la industria azulejera cercana.

— Las colonias periféricas (Monteblanco, Tossalet, la Serratella...) se han poblado de grupos



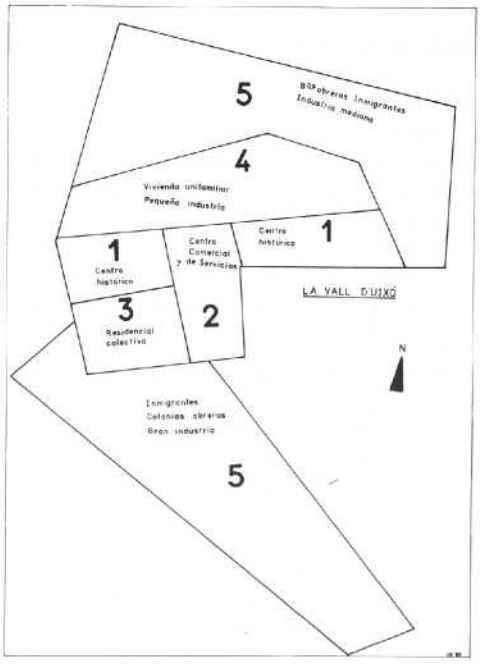
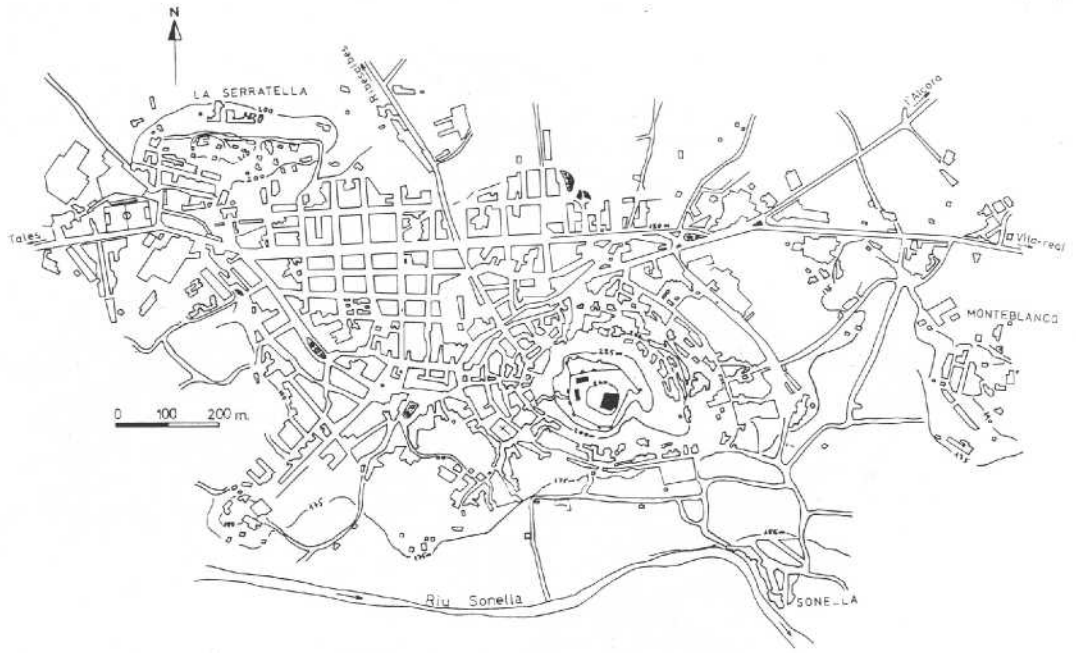


Figura 1. *La singularidad de la estructura urbana de la Vall d'Uixó le viene dada por las colonias obreras del sur.*



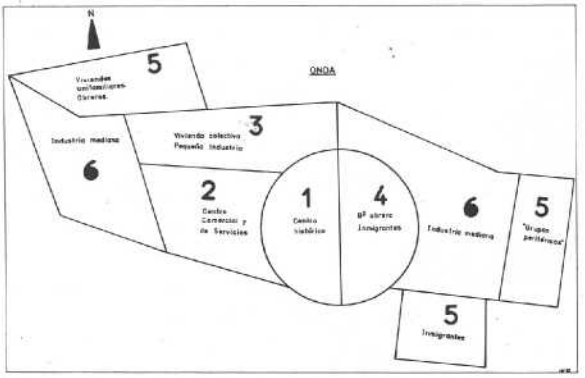


Figura 2. *Estructura urbana de Onda.*

de casitas blancas y techo plano, con el bar, tienda de comestibles o en el mejor de los casos escuela, que atienden a una población joven venida de fuera para trabajar en la industria. El aislamiento del núcleo urbano es general, aunque la distancia no es excesiva.

— En el llano se desarrollan tres actividades principales. En función de la accesibilidad, el centro comercial y de servicios se sitúa al pie de la villa medieval, con el mercado y Ayuntamiento cercanos y donde confluyen los caminos de Ribesalbes (pueblos del Alto Mijares) y Tales («Serra d'Espadà»), así como, lo hacía la «Panderola» (*).

Junto a él, las viviendas de mayor calidad, donde el valor del suelo selecciona el «status» social.

Al norte crece la ciudad en viviendas colectivas de clases medias, junto a pequeños talleres o industrias, mientras que en la periferia, a poniente y levante, se sitúa la industria azulejera grande y mediana, en «cohesión» un tanto contradictoria con los «grupos» y barrios obreros.

El tamaño de *Nules* no permite una diferenciación clara entre las distinas zonas de la ciudad. Sin embargo, los ejes de comunicación establecen tres sectores individualizados por alguna característica predominante.

— La villa medieval y los arrabales reúnen las viviendas de mayor calidad, con predominio de las unifamiliares por tradición agrícola, así como los servicios y el comercio local.

— El segundo sector está delimitado por el trayecto de la N-340 y en él la renovación urbana es absoluta, junto a pequeñas industrias y centrales hortofrutícolas al lado del ferrocarril.

— La zona más amplia de la ciudad ocupa la periferia del centro con límite en la carretera de la Vilavella y el «Ravalet». Es el barrio agrícola por excelencia, con algunos servicios docentes (Instituto, F.P.) y alguna industria cuya superficie aumenta hacia el exterior.

Sectorial concéntrica

Son estructuras mixtas que se han desarrollado fundamentalmente en una dirección, combinando la disposición sectorial con la concéntrica. *Vila-real* es el mejor ejemplo.

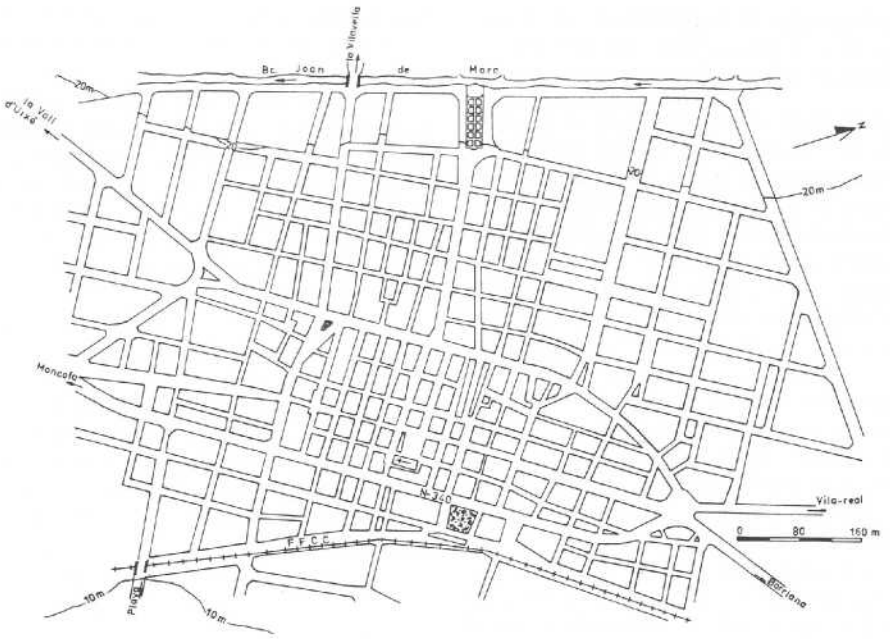
Desde el centro histórico, con los servicios, comercios y el valor más elevado del suelo, se resuelven en semicírculos hacia el NW los siguientes sectores:

— El primero, tradicional en la ciudad, conformado básicamente por casas unifamiliares, con importancia del origen agrícola y local de sus habitantes.

— Un segundo sector (núm. 5 en el plano) lo ocupan los nuevos barrios de inmigrantes, con población industrial principalmente. La industria mediana y pequeña tiene su representación en concentraciones muy próximas a los barrios.

— En el arco occidental que rodea la ciudad, se entremezclan seguiendo las vías de comunica-

(*) Tren comarcal a vapor de vía estrecha que funcionó entre 1888 y 1963.



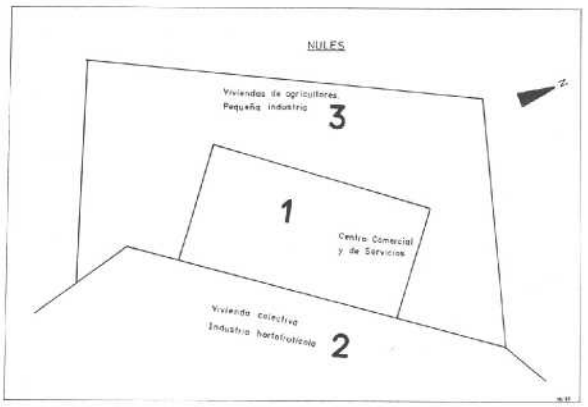


Figura 3. *Nules posee una estructura urbana homogénea con dos sectores principales, que rodean al centro comercial y de servicios.*

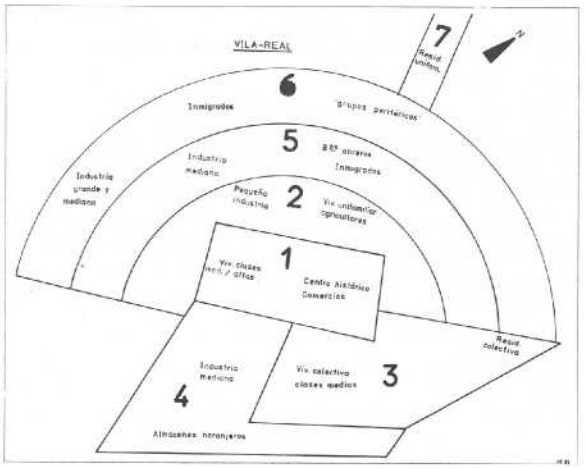
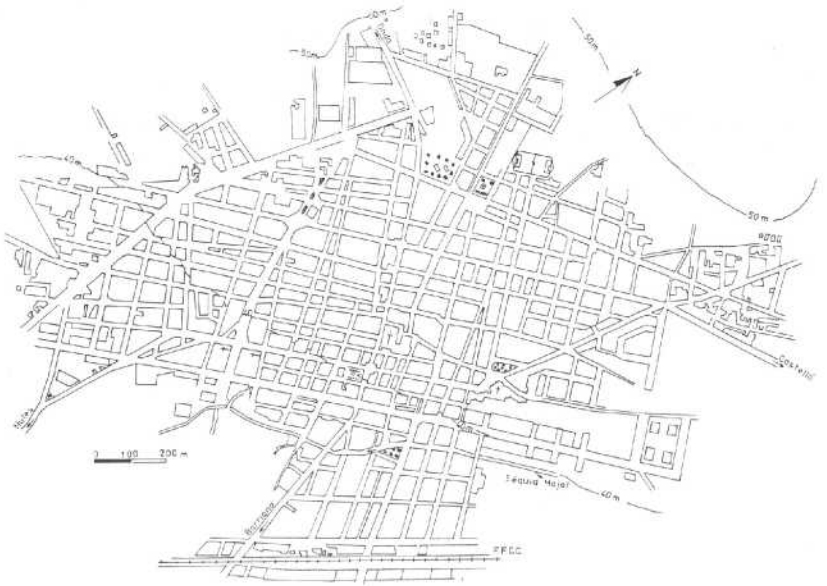


Figura 4. *La estructura urbana de Vila-real es mixta, entre sectorial y radioconcéntrica.*



ción y caminos rurales, la industria de medianas y grandes superficies, junto a los «grupos periféricos» y algún «maset» aislado.

En cuanto a la disposición sectorial, el primero de ellos (núm. 7) enlaza con el último anillo concéntrico, y se ha generado junto a la columna vertebral que forma la carretera del Ermitorio de la «Mare de Déu de Gràcia». Es un sector de residencia semipermanente en chalets unifamiliares.

El sector núm. 3 es el más reciente de la ciudad, con dominio de los bloques de viviendas con calidad media y alta. Es una zona terciarizada, con clases medias y juventud en su población. El concepto más nuevo de hábitat se da en su extremo oriental, con una zona residencial colectiva.

Finalmente, junto a la carretera de Borriana se sitúa el sector industrial con mayor tradición urbana. Las viviendas se ubican en los márgenes y el tipo de industria —talleres, almacenes— es perfectamente compatible con el vecino hábitat.

La estructura urbana de *Almassora* se resuelve con gran sencillez merced a su crecimiento unidireccional hacia el NW. En primer lugar se desarrollan tres arcos concéntricos a la «vila murada», pero con morfología sectorial, puesto que no son circundantes.

En esta situación se observa la importancia del emplazamiento local, los factores históricos y económicos, en la estructura urbana. El río y la huerta han actuado de planificadores históricos.

El primer sector encaja perfectamente con la villa medieval y es el barrio de agricultores/propietarios. En los arrabales y en lo que fue el calvario se extiende el segundo sector, comercial, de servicios y con renovación de viviendas. A este le encierran por el oeste unos barrios uniformes y comunes a todas las ciudades agrarias de La Plana: viviendas unifamiliares con importancia de la población agrícola, pequeños talleres e industrias y clases medias locales como estrato social dominante.

Los sectores cuarto y quinto rompen con la disposición concéntrica y se individualizan claramente. Al NW se instalan los «grupos periféricos» de obreros inmigrados y al SW el polígono industrial. En esta ocasión, la industria y la población tienen lugares concretos y cohesionados, pese a la anarquía urbanística de los «grupos».

Estructuras concéntricas

En topografía llana y sin obstáculos naturales o artificiales evidentes, las ciudades poseen cierta tendencia a expansionarse en círculo. En Borriana y Castelló, por distintos motivos, se refleja esta situación aunque no está exenta de otro tipo de estructuras.

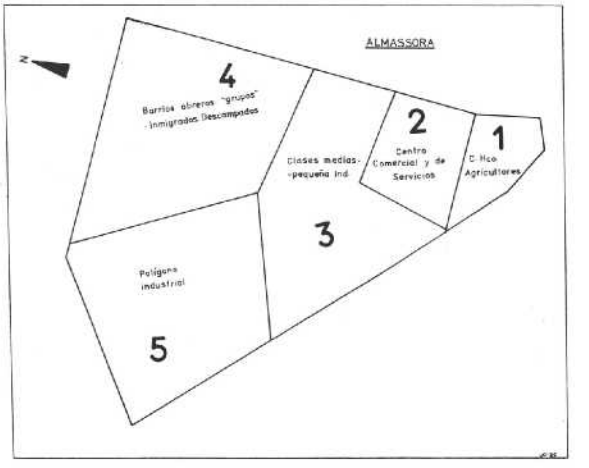
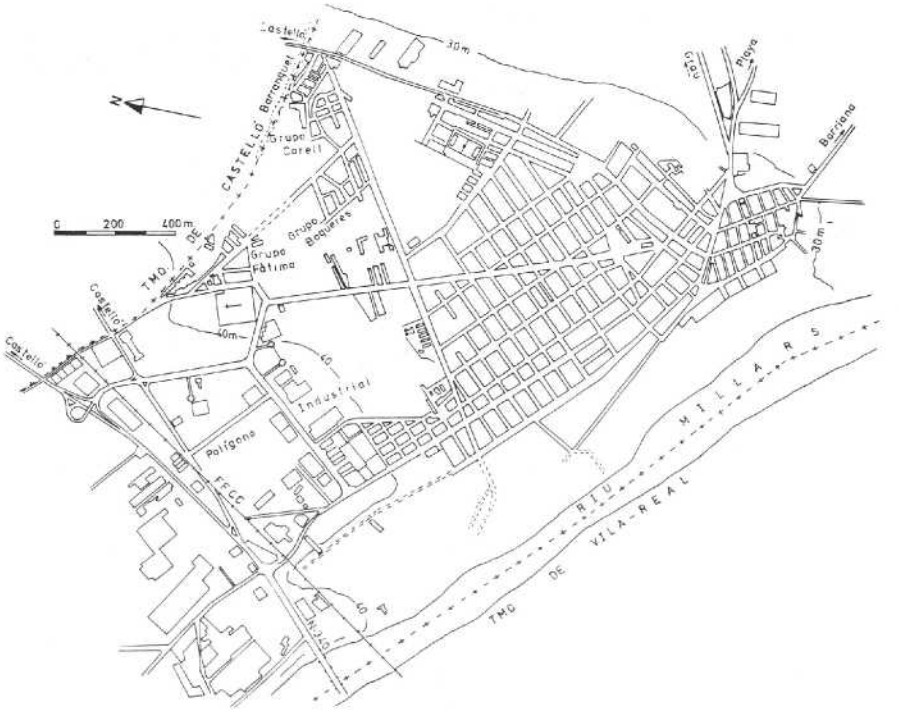


Figura 5. *Estructura urbana de Almassora.*



Borriana ha evolucionado desde su pequeño recinto medieval, como las ondas de una gota de agua. Los numerosos caminos de penetración en la huerta han condicionado esta forma de expansión y el trazado de la «Panderola» lo confirmó. Tan sólo el río meandriforme rompe la circularidad por el oriente, pero la ciudad lo ha traspasado ya, y en función de los puentes y caminos se continuará su tónica de expansión.

El centro histórico conserva una función de servicios y reúne las viviendas de mayor calidad. La accesibilidad y el valor del suelo condicionan su importancia. En un anillo exterior se ha desarrollado el comercio —junto al mercado— y las viviendas colectivas de clases medias. La tercera corona es la Borriana agrícola por excelencia, mientras que en la cuarta se sitúan pequeños talleres y almacenes junto a edificios recientes con predominio de obreros. Por último, un sector junto a la carretera de Nules que modifica la circularidad, conformado casi exclusivamente por viviendas colectivas planificadas, y fisonomía de barrio obrero con población inmigrada.

En *Castelló,* domina la estructura concéntrica, con pequeños matices sectoriales y un inicio de núcleos múltiples. El Centro (1) sigue siendo apreciado como vivienda y área comercial, por lo que el valor del suelo se mantiene elevado. Sin embargo, se producen paradojas como encontrar confrontadas una «boutique» muy especializada, con la tradicional silla que sostiene un cesto de frutas a la puerta de una casa de agricultores, que las expiden directamente. Esto sucede a veinte pasos de la supercomercializada calle de Enmedio, en el sector septentrional de la calle Alloza. En el sector norte de la antigua villa medieval existe un inicio de degradación en varias casas, pero también se dan nuevas formas de recuperación en especial con objetivos comerciales.

En un segundo anillo dominan las clases medias, predominantemente locales, con un reducto de agricultores en los arrabales del norte. El comercio engradece su tamaño y los productos que expende y se combina con pequeños talleres e industrias de consumo local.

La orla exterior (3), aunque manteniendo el compacto urbano, es la más heterogénea por la estructura de sus barrios, con cierto matiz sectorial.

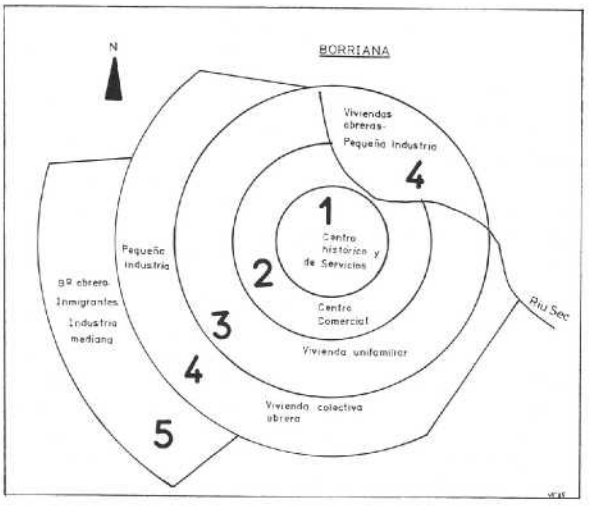
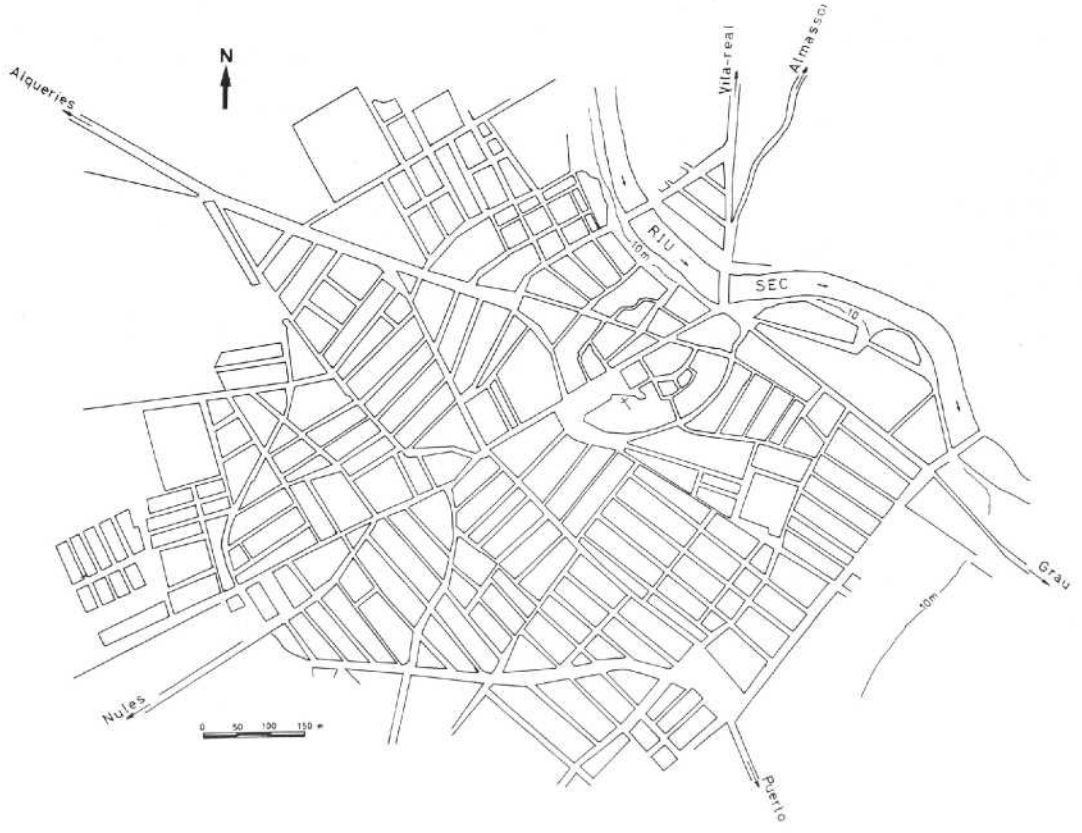
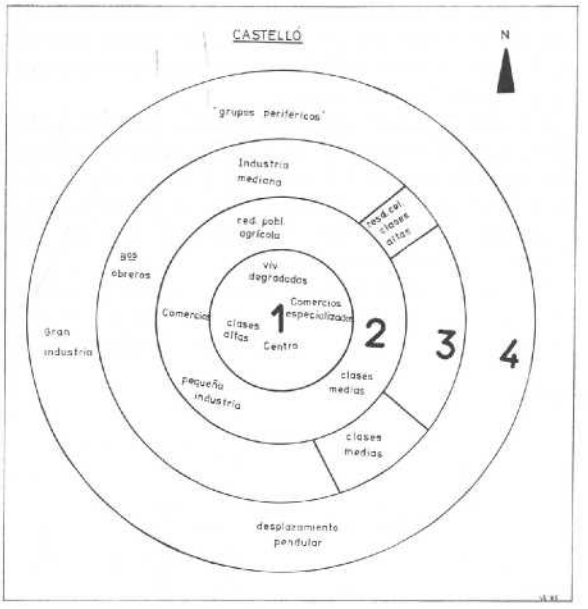


Figura 6. *Borriana, por su forma urbana, se aproxima a la estructura radioconcéntrica.*





En la periferia más moderna, a NE y SE, se sitúan dos sectores, uno con viviendas residenciales colectivas y otro con clases medias, de población joven y terciarizado por el empleo.

Finalmente, un área exterior conformada por los «grupos periféricos» de viviendas unifamiliares, habitadas principalmente por obreros que han inmigrado a Castelló. Junto a éstos, y siguiendo los ejes de comunicación y caminos vecinales, la industria mediana y grande. Es una zona de desplazamiento pendular entre el lugar de trabajo y el de descanso. Podría asemejarse a las «commuters zones» inglesas, pero en esta ocasión la casa con jardín la sustituyen pequeños pelotones de casitas rodeadas de naranjales, normalmente de propiedad ajena.

Figura 7. *Castelló ha crecido en todas las direcciones lo que le acerca a la estructura radioconocéntrica, si bien compartida con la sectorial.*

CONCLUSIONES

Es evidente que el crecimiento y expansión de los principales núcleos de La Plana, se ha desarrollado principalmente de acuerdo con el modelo teórico definido como concéntrico. Ello se explica tanto por los factores topográficos inherentes a un extenso llano aluvial como por los históricos en torno a un núcleo central regular que todavía conserva su prestigio residencial y de altos servicios.

No obstante, a lo largo de las dos últimas décadas, este modelo concéntrico se ha ido complicando en las áreas periféricas con elementos correspondientes al modelo de estructura sectorial. Sin duda estamos ante los efectos producidos por la ubicación del hábitat inmigrado, como de la instalación de los llamados polígonos o sectores industriales y que, incluso en alguna medida, hacen pensar en ese tercer modelo teórico de estructura urbana polinuclear, caso de los «grupos».

BIBLIOGRAFIA

ALMOGUERA, P. (1981): *La Barriada de los Pajaritos*. Ed. Biblioteca de Temas Sevillanos.

ALOSON, W. (1984): *Location and Land Use*. Ed. Cambridge, Mass: Harvard University Press.

CAMPO MARTIN, A. (1983): Una aplicación de la Ecología Factorial al Estudio de Pautas Espaciales de Segregación Social en el Municipio de Madrid. *Ciudad y Territorio, 3-4,* pp. 137-153.

CRUZ VILLALON, J., et al. (1986): *La Población de Sevilla*. Ed. Biblioteca de Temas Sevillanos.

EVANS, A. W. (1973): *The Economics of Residential Location*. Ed. Macmillan.

HARMAN, H. H. (1980): *Análisis Factorial Moderno*. Ed. Saltés.

I.N.E. (1973-74 y 1980-81): *Encuesta de Presupuestos familiares*.

LARA VALLE, J. J. (1983): Segregación Social en el Espacio Urbano Almeriense. *Paralelo 37, 7,* Almería, pp. 17-27.

MARIN DE TERAN, L. (1982): *Sevilla: Centro Urbano y barriadas*. Ed. Biblioteca de Temas Sevillanos.

MUTH, R. F. (1969): *Cities and Housing*. Ed. University of Chicago Press.

RICHARDSON, H. W. (1978): Determinants of Urban House Prices and Residential Location Theory. en *La Structure urbaine en Europe Occidentale*. Ed. J.H.P. Paelinck. pp. 225-254.

TIMMS, D. (1976): *El Mosaico Urbano: Hacia una Teoría de la Diferenciación Residencial*. Ed. Instituto de Estudios de Administración Local.

WARD, J. H. (1963): Hierarchical Grouping to Optimise and Objective Function. *J.A.S.A. 58,* pp. 236-244.

WINGO, L. (1961): *Transportation and Urban Land*. Ed. Washington, D.C. Resources for the Future.