

María José Aguilera Arilla
María Pilar Borderías Uribeondo
María Pilar González Yanci
José Miguel Santos Preciado

EL SISTEMA INTERURBANO

The logo of the Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), consisting of the letters 'UNED' in a stylized, bold, white font on a black square background.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

ÍNDICE

I. Introducción	3
II. Contenidos	4
1. La evolución histórica del sistema de ciudades	4
1.1. La etapa preindustrial	4
1.2. La etapa industrial	4
1.3. La etapa postindustrial	5
2. La estructura urbana del sistema de ciudades	6
2.1. El área de influencia urbana	6
2.2. La jerarquía urbana	6
2.3. La red urbana	7
3. La teoría de los lugares centrales	7
4. Conclusión	8
III. Objetivos pedagógicos	8
IV. Conceptos a aprender	9
V. Bibliografía	10

I. INTRODUCCIÓN

El hecho urbano ha tenido *dos escalas diferentes de análisis* que responden al estudio de la *ciudad en el espacio y de la ciudad como espacio*. El primer planteamiento se centra en el estudio del sistema de ciudades, como un conjunto de centros especializados en la organización del territorio, mientras el segundo se refiere a la estructuración interna de la ciudad, que será objeto específico de un vídeo aparte.

El sistema interurbano se analiza, en el presente vídeo, realizando, en primer lugar, un *estudio histórico sobre la evolución del sistema de ciudades*, de acuerdo a las principales etapas que condicionaron su desarrollo y que definimos como preindustrial, industrial y postindustrial. La importancia del proceso histórico en la génesis del sistema interurbano permite comprender las claves de la organización del sistema de ciudades en el territorio.

La segunda parte del vídeo está dedicada al estudio de los principales *conceptos implícitos en la estructura interurbana*, a saber: *área de influencia, jerarquía y red urbana*. La exposición de los mismos parte de la consideración individualizada de cada núcleo urbano (área de influencia o espacio geográfico directamente ligado a un centro urbano), continúa con la comparación espacial de las diferentes ciudades de un territorio (jerarquía, como relación comparativa entre ellas, sin tener presente su posición en el espacio) y finaliza con la conexión interespatial de los núcleos urbanos en el mismo (red urbana).

Finalmente, dedicamos un postrer apartado al análisis de una de las teorías que mayor éxito ha alcanzado en el campo geográfico, relativa a la distribución de los asentamientos urbanos en el espacio: *el modelo de los lugares centrales*. Esta interesante aportación sobre el tamaño, número y distribución espacial de los centros urbanos, aunque realizada desde la perspectiva teórica del neopositivismo, sirve de modelo integrador de los diversos conceptos definidos con anterioridad.

Este vídeo sirve como *material didáctico complementario* para los estudios de Geografía Urbana de los primeros cursos universitarios y se adapta, igualmente, a las necesidades pedagógicas de los alumnos de Bachillerato. Para los estudiantes de la licenciatura de Geografía e Historia de la UNED es complementario del tema definido como «sistema interurbano».

II. CONTENIDOS

El sistema interurbano está formado por un conjunto de elementos, los núcleos urbanos o ciudades, cada uno de los cuales cumple determinadas funciones y se relaciona con los demás mediante flujos de intercambio. Estas ciudades se hallan jerarquizadas y organizan las actividades económicas y sociales del territorio circundante. Sin embargo, su función en el sistema social dominante en el que se hallan insertas se ha transformado con el paso del tiempo. Un breve análisis de carácter histórico se hace necesario, con objeto de comprender el papel desempeñado por el sistema interurbano en la organización del territorio.

1. La evolución histórica del sistema de ciudades

El geógrafo norteamericano Brian Berry distingue un proceso de cuatro etapas en la aparición y desarrollo del sistema de ciudades en los Estados Unidos, que denomina: mercantil, industrial, centro-periferia y descentralizado. Estas cuatro fases del crecimiento urbano coincidirían con los conceptos de ciudad preindustrial, industrial, postindustrial y postindustrial afectada por la crisis económica, que tanto éxito han alcanzado, conceptualmente, con relación a los diversos estadios de la revolución industrial. Estas diversas etapas, reducidas a tres (preindustrial, industrial y postindustrial), por su mayor simplicidad pedagógica, nos han servido para exponer la génesis y evolución del sistema de ciudades actual.

1.1. La etapa preindustrial

La primera fase del desarrollo interurbano se caracterizó por la *escasa competencia e interacción entre las ciudades*. El crecimiento urbano era muy lento y limitado, en consonancia con una sociedad básicamente rural. Las funciones urbanas quedaban restringidas al intercambio comercial y a la administración de un territorio de reducida extensión. El rudimentario estado del transporte era la causa de que la ciudad fuera compacta y de pequeña superficie. El área de influencia abarcaba, igualmente, un espacio geográfico muy reducido. La función productiva quedaba establecida en el campo y únicamente algunas ciudades, las que ocupaban los principales lugares de la jerarquía urbana, concentraban las funciones de mayor rango económico y social, así como las derivadas del poder religioso y político.

La localización urbana durante este dilatado período histórico venía determinada por razones de tipo político, económico y estratégico-militar y se concretaba, en muchas ocasiones, en el deseo de dominar las rutas más importantes que dominaban los desplazamientos de hombres y mercancías. Los lazos de relación entre las ciudades eran débiles, acordes con la situación del sistema de transporte, por lo que no cabe referirse al sistema interurbano preindustrial como a un verdadero sistema urbano, comparable al actual. Algunos autores han caracterizado esta situación como de *sociedad urbana aislada*.

1.2. La etapa industrial

En los albores de la revolución industrial, el crecimiento de la ciudad se produjo paralelamente al desarrollo de la industria. La proximidad a las materias primas fue un factor clave, entre las causas de la primitiva localización de las fábricas. Sin embargo, pronto, las ventajas de la ciudad favorecieron la concentración de los factores productivos, convirtiéndose en inevitable la *convergencia del binomio urbano-industrial*. La situación fue muy diferente en los países del occidente europeo, donde el desarrollo de la industria contó con la existencia de un sistema urbano ya desarrollado, que en los países nuevos, formados al amparo de las migraciones europeas al nuevo mundo. En el primer caso, la jerarquía urbana ya establecida fue determinante en el proceso de desarrollo acelerado propiciado por la industria. Mientras, en los países de nueva formación, la génesis y

localización de nuevas ciudades y su expansión ulterior se produjo, paralelamente, al proceso de colonización de su espacio geográfico, donde la implantación del ferrocarril supuso un factor de primer orden en la elección y posterior crecimiento urbano de muchos centros urbanos de nueva creación.

Así mismo, el aumento de la actividad industrial y de la producción de bienes propició el *desarrollo paralelo de las funciones urbanas del sector servicios*. Como si de un desarrollo en espiral se tratara, las ciudades más dinámicas, espoleadas por el éxito industrial, atrajeron a nuevas industrias a instalarse en la ciudad, desencadenando nuevos éxodos migratorios, estimulando la demanda de vivienda, transporte y el resto de los servicios urbanos.

La competencia entre ciudades contribuyó al crecimiento de aquellas capaces de concentrar las funciones de más alto nivel, las que ejercían mayor influencia en la organización del territorio. Mientras unas ciudades, superando un determinado tamaño, destacaron por la presencia en su recinto urbano de funciones de ranking más elevado, como la función financiera, universitaria, comercial superior, etc., otras, de tamaño más reducido, quedaron relegadas a un papel secundario e inferior. Este proceso condujo a la formación de estructuras urbanas más jerarquizadas, bien representadas por un mayor número de escalones urbanos, donde aquellas que ocupaban un mayor nivel dominaban un área de influencia más extensa, gracias, además, a la función integradora del transporte, cuyo desarrollo corrió parejo al de las demás funciones urbanas. En definitiva, podríamos referirnos a un sistema urbano con un mayor nivel de cohesión.

1.3. La etapa postindustrial

El período postindustrial se ha caracterizado por el *crecimiento de la ciudad a una escala sin precedentes*. El desarrollo de una nueva era, que Lewis Mumford definió como neotécnica, por oposición a la anterior o paleotécnica, impuso nuevos descubrimientos técnicos como la electricidad o el motor de explosión. Estos cambios transformaron la organización empresarial, el mundo del transporte y de las comunicaciones (desarrollo del automóvil, teléfono, radio, prensa, etc.) y revolucionaron la forma de producción y el desarrollo del sector terciario, e, incluso, cuaternario.

Estas circunstancias, agravadas aún más por la mecanización progresiva de los trabajos agrícolas, reforzaron el tradicional éxodo rural hacia la ciudad, provocando dos fenómenos paralelos: *el aumento de la población y su concentración en aglomeraciones urbanas*, de tamaño desconocido hasta entonces. Desde finales del siglo pasado, las ciudades comenzaron a transformarse para responder a la nueva funcionalidad que demandaba el sistema productivo.

Los centros de las ciudades americanas, signo de los nuevos tiempos, multiplicaron las construcciones en altura, sirviéndose para ello de la tecnología de las construcciones metálicas, concentrando las funciones urbanas terciarias de carácter superior. Es el momento que Dickinson describió como de implosión-explósión. Mientras, por una parte, la ciudad atrae a la población, acrecentando su tamaño en números millonarios, la difusión de la ciudad hacia el exterior origina las denominadas áreas metropolitanas y regiones urbanas.

Estos hechos resultaron trascendentales en la *organización del sistema urbano*. Por una parte, incrementando los escalones de la jerarquía urbana, y, por otra, traspasando las fronteras nacionales en el dominio del territorio, merced al desarrollo de los transportes y las comunicaciones.

La situación contrasta, sin embargo, con la de los *países del tercer mundo*, donde el proceso de urbanización no ha sido la consecuencia del desarrollo económico y la industrialización, sino de la dependencia y el subdesarrollo. En el momento presente, la concentración de la población en un número reducido de grandes ciudades ha sido debida más a la expulsión por la extrema indigencia del mundo rural que a la atracción de las áreas urbanas. Esta concentración urbana no ha estado acompañada de una red equilibrada de ciudades, capaz de organizar el territorio de forma eficaz y coherente.

2. La estructura urbana del sistema de ciudades

El sistema de ciudades se halla integrado por un conjunto de elementos, las ciudades, que se relacionan entre sí, mediante flujos de diverso tipo: personas, bienes, información, etc. La estructura del sistema interurbano hace referencia al tamaño relativo y posición que los núcleos urbanos ocupan en el territorio. La exposición de este concepto fundamental introduce a otros que analizaremos a continuación.

2.1. El área de influencia urbana

El territorio que se halla unido, social y económicamente, a una ciudad ha recibido diferentes nombres. Así, se han utilizado las denominaciones de *hinterland*, *campo de atracción*, *área de atracción*, *área tributaria* y *área de influencia*. El área de influencia incluye dos elementos relacionados: un núcleo urbano central y un espacio circundante que la ciudad domina y organiza. Los lazos que se establecen entre la ciudad y su área de influencia presentan un doble carácter. Así, nos referimos a la atracción hacia el núcleo urbano por motivo de trabajo o de utilización de alguno de los servicios básicos: comercio, sanidad, educación, etc. o, en sentido inverso, existen determinadas funciones que se distribuyen desde la ciudad hacia su espacio tributario: segunda residencia, difusión de periódicos locales, etc.

Cada ciudad puede establecer *diversas áreas de influencia*, según la naturaleza e intensidad de las relaciones existentes entre el núcleo urbano y su hinterland. Así, en una gran ciudad, podrían diferenciarse, al menos, tres áreas de influencia:

- Un *área suburbana*, de relaciones más directas, cuyo origen tendría, tanto un carácter productivo: movimiento diario de personas y mercancías por motivo de trabajo, como de consumo: ocio, recreo, satisfacción de determinados servicios asistenciales, etc. El área suburbana se extendería tan lejos como el transporte urbano permitiera los desplazamientos de periodicidad diaria.
- Un *área regional*, de relaciones menos dominantes, de carácter más episódico, como los desplazamientos de segunda residencia los fines de semana, o aquellos más ocasionales de los habitantes de municipios alejados de la gran ciudad, para solucionar problemas de salud o utilizar determinados servicios: comercio especializado, asistencia a museos, teatros, etc.
- Un *área nacional* e, incluso *internacional* de relación de determinadas funciones de gran alcance.

Las ciudades compiten entre sí, tratando de integrar los núcleos urbanos de menor rango en su área de influencia. De esta manera, el peso de cada ciudad y la distancia geográfica se convierten en factores esenciales en la delimitación de los hinterlands relativos.

2.2. La jerarquía urbana

Las ciudades de un determinado territorio, país o región, ejercen su *influencia* en el espacio proporcionalmente a su posición en la jerarquía urbana. Dos variables sirven para medir su rango jerárquico: *el volumen de su población y el nivel de dotación en equipamientos y servicios urbanos*. Es indudable, que ambas variables se correlacionan entre sí. Cuanto mayor es una ciudad y más elevado es el tamaño de su población más amplia es la gama de bienes y servicios que produce.

Las propias funciones urbanas se hallan organizadas de forma jerárquica. Cada núcleo urbano ofertará un determinado bien o servicio, siempre que exista un *umbral* o mínimo de población que lo demande. Este nivel de población será diferente en el caso de un pequeño colegio, que en el de una universidad, en el de un consultorio sanitario que en el de un gran hospital o en el de una pequeña tienda de barrio o un hipermercado.

Los núcleos urbanos de tamaño más reducido poseen, por tanto, un limitado número de funciones, mientras que, según avanzamos en el nivel de jerarquía, cada nueva ciudad ofrece los servicios de la anterior y otros nuevos de mayor rango.

Dos han sido las generalizaciones que se han realizado en orden a clasificar las ciudades de un determinado territorio, según su nivel de importancia. La primera supone la *gradación continua* en el tamaño de los diferentes asentamientos urbanos, mientras que la segunda prevé la existencia de escalones o niveles. Una de las principales aportaciones del primer criterio clasificatorio es la denominada regla rank-size o rango-tamaño. La regla *rango-tamaño*, constatada empíricamente por J. Q. Stewart y G. K. Zipf, supone que si colocamos, en orden descendente, las ciudades, por su tamaño de población, el volumen poblacional de la n -ésima ciudad equivaldría a $1/n$ de la ciudad mayor.

El segundo criterio establece la existencia de *una organización jerárquica por escalones*. Así, las ciudades de un espacio geográfico concreto estarían clasificadas en varias categorías: metrópolis, ciudades grandes, ciudades intermedias, ciudades pequeñas, villas y aldeas urbanas. Los núcleos urbanos de cada escalón mantendrían un gran parecido entre sí, con un tamaño de población y oferta de servicios similar, mientras que existiría un salto considerable respecto a los de otro escalón diferente.

2.3. La red urbana

La red urbana define la *relación de los diversos núcleos urbanos en el espacio*. La distribución espacial de las ciudades en el territorio varía según el grado de desarrollo del mismo. Así, mientras los países de mayor nivel económico presentan una red urbana más completa, bien equilibrada en todos los escalones, organizando las actividades humanas en la totalidad del territorio de forma regular, en los países subdesarrollados, con una deficiente infraestructura de transporte, la red aparece poco articulada, destacando la presencia de grandes ciudades primaciales y una escasa representación de los centros urbanos intermedios.

La simple observación de los sistemas urbanos sugiere la existencia de diversos *principios organizativos* en la estructura de las redes urbanas:

- En unos casos, destaca el *efecto polarizador* de una gran metrópoli central, que organiza a su alrededor al resto de los núcleos urbanos dependientes. Es el caso de la metrópoli barcelonesa, donde el excesivo peso de la capital ha estructurado, en su entorno geográfico, una gran área metropolitana.
- En otros casos, las características del medio físico explican la existencia de un *eje estructural*, como columna vertebral que organiza el desarrollo urbano de un área determinada. Un ejemplo característico lo constituye el área urbana desarrollada a lo largo del valle del Ebro, donde la topografía condiciona el tráfico, habiendo cristalizado una red urbana lineal suprarregional.

3. La teoría de los lugares centrales

La aportación más interesante, dentro del campo teórico, sobre la organización en tamaño y número y la distribución de las ciudades en el espacio, se la debemos a *Walter Christaller*. Estudiando la organización urbana de las ciudades del sur de Alemania, Christaller elaboró una teoría de carácter deductivo a partir de unos supuestos o hipótesis de partida. Los supuestos sobre los que se apoya su teoría eran los siguientes:

- El espacio donde se asientan las ciudades debe ser una *llanura isotrópica*, es decir, una región llana, de fertilidad uniforme, donde los recursos naturales se distribuyen de forma homogénea, la población posee poder adquisitivo equivalente y el transporte funciona de manera semejante en todas las direcciones.

- Cada ciudad debe ser concebida, exclusivamente, como *lugar central*, capaz de abastecer de bienes y servicios a su entorno (se olvidaría, así, la función industrial, centrándose el papel de la ciudad en la distribución de bienes y servicios a su área tributaria).
- Las ciudades estarían *organizadas jerárquicamente*, en escalones. Las de nivel más bajo poseerían únicamente las funciones menos especializadas. Cada núcleo de un escalón superior contendría las funciones urbanas de los anteriores y unas propias a su nivel de jerarquía.
- La distribución de bienes y servicios se organizaría desde cada ciudad hacia las de nivel inferior situadas en su área de influencia.
- Finalmente, el *hínterland* o área de influencia de cada ciudad sería proporcional a las funciones de distribución que albergara.

Con esta premisas, Christaller dedujo que las ciudades se *distribuirían en el espacio geométricamente*, de acuerdo a los siguientes principios:

- Los núcleos urbanos estarían *organizados jerárquicamente*. Christaller llegó a diferenciar, en el modelo teórico aplicado al sur de Alemania, hasta siete escalones o rangos.
- El número de centros urbanos, de cada nivel de especialización, variaría en *progresión geométrica* de razón tres, Así, por cada centro de rango superior habría tres más del siguiente, nueve del siguiente y así, 27, 81, etc. de los escalones sucesivos.
- Cada *centro urbano de un nivel* determinado estaría *rodeado por seis núcleos urbanos de nivel inmediatamente inferior*.
- Finalmente, *el hínterland de cada centro urbano sería tres veces superior al correspondiente al nivel inmediatamente inferior*.

La teoría de Christaller, pese a su originalidad, encontró grandes detractores por su *rígido esquematismo geométrico*. La teoría fue aplicada con gran éxito por B. Berry, prescindiendo del supuesto isotrópico del espacio, conservando alguna de las ideas fundamentales: jerarquía de ciudades, desigual distribución de la población en las mismas, de acuerdo a su nivel de especialización, etc. lo que suponía, renunciar a la idea de la distribución espacial de las ciudades en áreas geométricas regulares.

4. Conclusión

La existencia de un sistema urbano equilibrado, integrado por ciudades de diferente tamaño y funcionalidad contrastada, bien representadas en todos los escalones jerárquicos y distribuidas regularmente en el espacio, permite una organización más eficaz de las actividades humanas en el territorio.

III. OBJETIVOS PEDAGÓGICOS

- Comprender los conceptos de sistema y estructura interurbanos.
- Establecer una relación directa entre los condicionamientos históricos (etapas preindustrial, industrial y postindustrial) y las características de los diversos sistemas urbanos de ciudades resultantes.
- Conocer el concepto de área de influencia.
- Saber diferenciar los diversos tipos de áreas de influencia, según el carácter de las relaciones que se establecen entre el centro urbano y su *hínterland* (área suburbana, área regional y área nacional e internacional).
- Conocer el concepto de jerarquía urbana y los principales criterios de clasificación jerárquica de ciudades.

- Conocer el concepto de red urbana.
- Conocer los planteamientos teóricos del modelo urbano de W. Christaller (teoría de los lugares centrales) y los principios de organización funcional y espacial de las ciudades que se derivan de los mismos.

IV. CONCEPTOS A APRENDER¹

Sistema interurbano. Se podría definir el termino sistema como al «conjunto delimitado de componentes o elementos, dotados de ciertas propiedades, atributos o valores, todos los cuales están en relaciones directas o indirectas de interdependencia y acoplamiento, cumplen unas funciones y están implicados, de algún modo, en la producción de un resultado final o al menos de su mantenimiento». En el caso del sistema interurbano o sistema de ciudades, los elementos del sistema son las ciudades y sus relaciones los flujos de personas, bienes, capitales e información que tienen lugar entre las mismas.

Estructura interurbana. Posición relativa que ocupan las ciudades en el espacio, definida, tanto por la situación geográfica, como por el tamaño y funcionalidad de cada núcleo urbano que la integra.

Función urbana. Actividad fundamental desarrollada por la ciudad, de carácter económico, social, cultural o político. Las principales funciones urbanas serían: la función residencial, la industrial, de transporte, financiera, educativa, sanitaria, cultural, etc.

Área de influencia. Territorio que se halla unido, social y económicamente a una ciudad. También se le conoce con otros nombres, como área tributaria, campo urbano o h́interland.

Área suburbana. Área de influencia de una gran ciudad, donde tienen lugar relaciones diarias por diversos motivos de trabajo, ocio y utilización de los servicios fundamentales de los ciudadanos. Su extensión va relacionada con los medios de transporte de que disponga la ciudad, lo que permite progresivamente ocupar mas espacio periférico.

Área regional urbana. Espacio tributario de una gran ciudad, determinado por relaciones episódicas, no diarias, como la residencia durante los fines de semana, o el desplazamiento esporádico a la ciudad de habitantes del espacio circundante. El radio de la misma puede superar la centena de kilómetros.

Jerarquía urbana. Orden en que se distribuyen las ciudades de un territorio, en función de su capacidad de organizar el espacio que las rodea. Esta capacidad se mide por el volumen de población y el nivel de equipamiento y servicios que dispone.

Umbral urbano. Mínimo de población requerido por un núcleo urbano para provocar la oferta de un determinado artículo o servicio.

Red urbana. Relación espacial existente entre los diversos núcleos urbanos de un determinado territorio.

Modelo urbano. Idealización teórica de la realidad urbana, que permite describir más fácilmente determinados aspectos de su morfología, estructura o dinamismo. Así, cabría referirse al modelo de los lugares centrales para describir la diferenciación de la distribución de las ciudades en el espacio de acuerdo a determinados supuestos de carácter deductivo.

Llanura isotrópica. Región topográficamente llana, de fertilidad uniforme y distribución homogénea de los recursos, que supone una de las hipótesis de partida en la construcción de determinados modelos deductivos. En el caso de la teoría de los lugares centrales de W. Christaller, se utiliza como marco de referencia espacial para el análisis de la distribución de las ciudades en el espacio.

¹ Los conceptos que aparecen definidos se han ordenado según aparición en la locución del vídeo.

Lugar central. Ciudad capaz de abastecer de bienes y servicios a su entorno, lo que supone una abstracción de la realidad al olvidar otras funcionalidades específicas de la ciudad (como la función industrial, etc.).

V. BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA ARILLA, M. J.; BORDERÍAS URIBEONDO, M. P.; GONZÁLEZ YANCI, M. P. y SANTOS PRECIADO, J. M. (1991): *Geografía General II (Geografía Humana)*. Madrid, UNED, 586 págs.
- AGUILERA ARILLA, M. J.; BORDERÍAS URIBEONDO, M. P.; GONZÁLEZ YANCI, M. P. y SANTOS PRECIADO, J. M. (1991): *Ejercicios prácticos de Geografía Humana*. Madrid, UNED, 934 págs.
- CHALINE, C. (1981): *La dinámica urbana*. Instituto de Estudios de la Administración Local. Madrid.
- ESTÉBANEZ ALVÁREZ, J. (1988): *Los espacios urbanos*, en Puyol, R.; Estébanez, J. y Méndez, R., *Geografía Humana*. Madrid, Editorial Cátedra, págs. 357-585.
- ESTÉBANEZ ALVÁREZ, J. (1991): *Las ciudades. Morfología y estructura*. Editorial Síntesis. Madrid.
- FERRER REGALES, M. (1992): *Los sistemas urbanos*. Editorial Síntesis. Madrid.
- GARCÍA BALLESTEROS, A. (Coord.) (1995): *Geografía Urbana 1. La ciudad objeto de estudio pluridisciplinar*. Editorial Oikos Tau. Barcelona.
- GEORGE, P. (1982): *Geografía Urbana*. Editorial Ariel. Barcelona.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1984): *La ciudad y la organización regional*. Editorial Cincel. Madrid.
- PRECEDO LEDO, A. (1990): *La red urbana*. Editorial Síntesis. Madrid.
- RACIONERO, L. (1986): *Sistema de ciudades y ordenación del territorio*. Editorial Alianza. Madrid.
- VINUESA ANGULO, J. y VIDAL DOMÍNGUEZ, M. J. (1991): *Los procesos de urbanización*. Editorial Síntesis. Madrid.