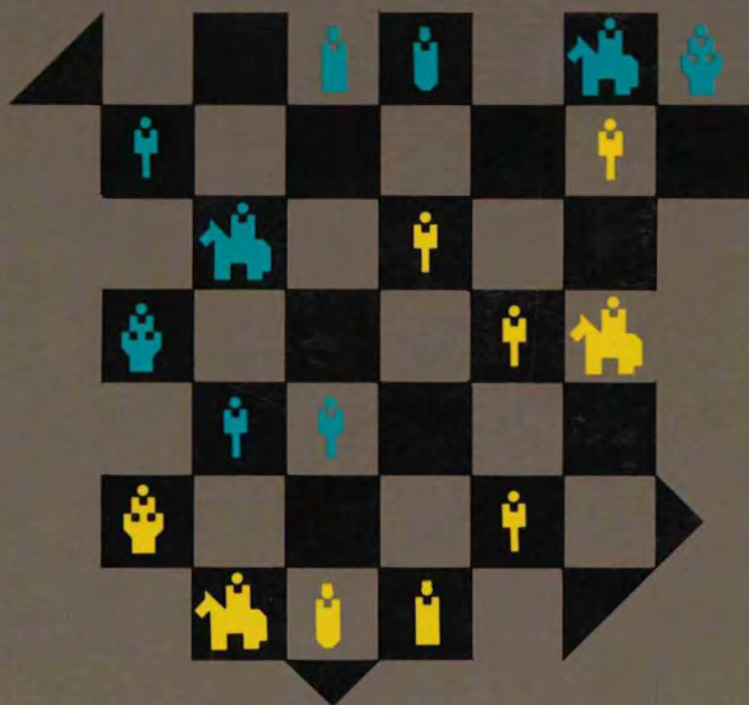


TERRITORIO Y SOCIEDAD EN ESPAÑA II

Geografía Humana



Vicente Bielza de Ory (coord.)

V. Bielza de Ory
M. Valenzuela
J. Sancho Comins
P.A. Salvá

F. Manero
M.^a H. Pascual
A. Escalona
S. Escolano
E. García Manrique

A. García Ballesteros
A. Gámir Orueta
M. Molina
L. Lázaro

TAURUS

DEL MISMO TEMA
EN TAURUS

Geografía General, I. Vicente Bielza de Ory (ed.)

Geografía General, II. Vicente Bielza de Ory (ed.)

DE PRÓXIMA APARICIÓN:

Territorio y sociedad en España, I. Vicente Bielza de Ory (coord.)

V. Bielza — M. Valenzuela — J. Sancho Comins — P. A. Salvá
F. Manero — M.^a H. Pascual — A. Escalona — S. Escolano
E. García Manrique — A. García Ballesteros — A. Gámir Orueta
M. Molina — L. Lázaro

TERRITORIO Y SOCIEDAD EN ESPAÑA, II

Geografía Humana

VICENTE BIELZA DE ORY (coord.)



Cubierta
de
ALCORTA-MARQUÍNEZ

© 1989, ALTEA, TAURUS, ALFAGUARA, S. A.
TAURUS

Juan Bravo, 38 - 28006 MADRID

ISBN: 84-306-9781-0 (Tomo II)

ISBN: 84-306-9972-4 (Obra completa)

Depósito legal: M. 13.139-1989

PRINTED IN SPAIN

Todos los derechos reservados.

Esta publicación no puede ser reproducida, ni en todo ni en parte,
ni registrada en, o transmitida por, un sistema de recuperación
de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico,
fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia,
o cualquier otro, sin el permiso previo por escrito de la editorial

PRÓLOGO

Escribir un libro sobre Geografía humana de España resulta una empresa un tanto difícil por razones que se derivan de las transformaciones del objeto de estudio y del planteamiento epistemológico del mismo. La organización del territorio español ha variado sustancialmente en el último cuarto de siglo como consecuencia de la industrialización y posterior terciarización a que se ha visto sometida la España rural de los años cincuenta. Las consiguientes y gigantescas migraciones de la población rural a las ciudades, el propio desarrollo industrial y terciario de las mismas han dado un protagonismo creciente a éstas, tanto porque acogen a una mayoría de la población española como porque del sistema urbano hay una dependencia cada vez mayor del mundo rural. Ello hace que, sin despreciar el papel que sigue jugando el medio físico y la herencia del pasado, se imponga la necesidad de planteamientos sistémicos de orden socioeconómico. Para una España rural empezar una geografía humana por los condicionantes del cuadro natural era lo más conveniente. El avance tecnológico experimentado tras la industrialización independiza bastante la localización de la población y sus actividades respecto del relieve, clima y demás factores físicos, o al menos los relega a una posición secundaria frente a otros factores.

Dando por sentado el conocimiento del cuadro natural español, se partirá del estudio de la población insistiendo en los aspectos de movilidad y distribución espacial. De las relaciones dialécticas sociedad-territorio, planteadas a partir de unas tecnologías fruto de la industrialización y dentro de los sucesivos marcos sociopolíticos (en los que se mantiene, desde el siglo pasado, fundamentalmente una economía de mercado), bajo una administración centralista, sustituida desde 1978 por otra autonómica, cabe definir un sistema territorial en el que interactúan el subsistema de asentamientos organizado desde unas metrópolis estatales y regionales, el subsistema de actividades productivas clásicas (rurales, pesca, industria) donde destaca el papel estructurante de la industria a partir de los años sesenta, y el subsistema de actividades terciarias con un papel vertebrador del transporte, heredado del pasado pero potenciado desde los sesenta, y una función innovadora por parte del turismo, también desde los años sesenta. El último subsistema (terciario-superior o cuaternario) se encuentra en la actualidad en plena renovación o revolución con un comercio en el que aparecen las «grandes superficies» (grandes almacenes, hipermercados), una red bancaria y de comunicaciones afectadas por la informática y el papel cada vez más relevante de las actividades directivas y de la Administración.

El sistema español resultante de la interacción de los subsistemas de asentamientos, productivo y terciario, se integra a su vez en un sistema superior, desde el punto de vista espacial, que tiende a cerrarse con los países de la CEE. Por otra parte, en el interior del sistema español puede percibirse

territorialmente un conjunto de subsistemas regionales, a pesar de dos siglos y medio de Administraciones crecientemente centralistas, hasta la Constitución de 1978 que ha iniciado un proceso de fortalecimiento de los subsistemas regionales, aunque difícil por la no coincidencia en todos los casos entre autonomías y regiones funcionales.

En cada uno de los sistemas y subsistemas interactuantes se pondrán de manifiesto los procesos innovadores que han tenido lugar y la situación actual de los espacios urbanos, rurales, industriales, turísticos, comerciales, etc., en que se resuelven los espacios humanizados de la España actual.

V. BIELZA

III. LAS CIUDADES

M. VALENZUELA RUBIO

INTRODUCCIÓN

La ciudad española de los años ochenta sintetiza toda la complejidad propia de un país de vieja cultura urbana que ha alcanzado un nivel avanzado de desarrollo económico. No es fácil, pues, reflejar en pocas páginas y con la suficiente claridad y rigor la multiplicidad de realidades y problemas aportada por los organismos urbanos españoles, que son plurales y diversos. Para una correcta tipificación de las diferencias intra e interurbanas será preciso recurrir a incontables claves interpretativas: peso de la historia, escalas urbanas, capacidad decisional de los poderes públicos, estrategias de los agentes económicos en sus relaciones con la ciudad, etc. La diversificación urbana española no es otra cosa que el reflejo de las desigualdades de actividad económica, que dan lugar a dinámicas demográficas muy contrastadas, indisociables de los procesos de cambio en el espacio construido, sea éste heredado (casos históricos) o de nueva creación (polígonos de vivienda colectiva). También son múltiples las formas de relación de cada ciudad con su territorio envolvente, así como su incardinación en estructuras urbanas más amplias, tema tratado en otro capítulo de esta obra.

1. LAS SUCESIVAS HERENCIAS DE LA HISTORIA EN LA CIUDAD ESPAÑOLA

1.1. La penetración urbana como hecho colonial

Las ciudades españolas conservan en mayor o menor medida las múltiples huellas dejadas por siglos de colonización política y cultural de proceden-

cia exterior. Puede afirmarse que el hecho urbano en España en sentido estricto no existía con anterioridad a las colonizaciones fenicia y griega, afianzadas en la fachada mediterránea a partir del siglo VIII antes de Cristo. Sus factorías comerciales, embrión de importantes ciudades actuales como Cádiz y Málaga, provocaron en las culturas indígenas ibérica y turdetana un florecimiento y transformación de sus asentamientos que cabría calificar de protourbano, puesto que no se les puede dar el apelativo de ciudades en el sentido moderno de la palabra. Aún así, se aproximan mucho al carácter urbano por sus dimensiones y regularidad, como lo demuestra la más notable de todas ellas, la heroica Numancia, y, de creer las noticias imprecisas llegadas hasta nosotros, la mítica Tartesos. Son particularmente numerosas entre ellas las de carácter defensivo, siendo posible advertir dos variantes según que las edificaciones en ellas presentaran planta rectangular («oppida») o circular («castros»). Por todo ello, la plenitud urbana y su difusión por toda la península sólo se alcanzó en el siglo I con la *romanización*.

1.2. La ciudad romana en España, una huella indeleble

La *romanización* supuso para el hecho urbano, como en tantos ámbitos del Imperio, la implantación de numerosos organismos urbanos, destinados a ser cauce de penetración económica y de control político-militar del territorio por parte de la metrópoli. De hecho, casi todas las ciudades españolas actuales de cierta importancia cuentan con un remoto y a menudo aún reconocible embrión romano, si se ex-

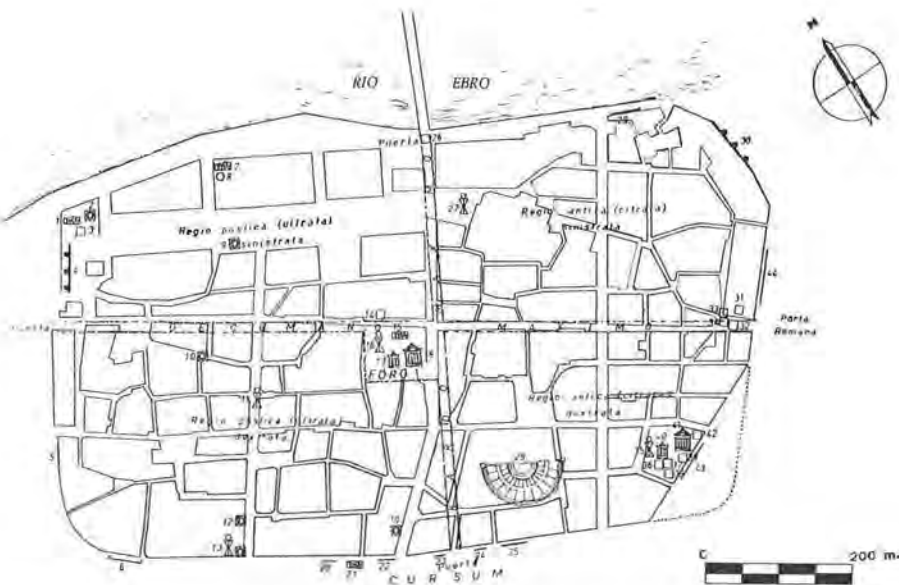


Fig. 1. La impronta urbana de la romanización se dejó sentir en toda la península. Plano romano de Zaragoza (Caesarea Augusta), según A. Beltrán.

ceptúan casos aislados tan notables como Madrid y regiones completas como toda la cornisa cantábrica. Así ocurre con grandes ciudades como Barcelona, Valencia, Sevilla o Zaragoza, numerosas capitales de provincia (León, Cáceres, Tarragona o Lugo) e incluso muchas capitales comarcales ampliamente distribuidas por todo el país (Mérida, Coria, Astorga y Briviesca). El carácter romano de su trazado viario y de su peculiar estructura funcional es en muchos casos aún reconocible; incluso han conseguido sobrevivir a los procesos de deterioro notables piezas edilicias que han hecho del calificativo «romano» sinónimo de resistente y construido a toda prueba. Ahí están para demostrarlo el complejo deportivo y cultural de Mérida, las infraestructuras de abastecimiento de aguas de Tarragona o los cinturones amurallados de Lugo, Coria o Astorga.

La ciudad romana en España se apoyó, en casos, sobre asentamientos indígenas preexistentes, aunque el tipo más conocido y estudiado fuera el núcleo de nueva planta, completamente planificado según los conocidos cánones de los ingenieros militares romanos, vinculado a las nuevas vías de comunicación (las calzadas), a los recursos naturales de alto valor económico (minerales) o a emplazamientos de interés estratégico. Sólo entre mediados del siglo II a. C. y finales del siglo I fueron fundadas en Hispania 35 colonias de veteranos legionarios. Del florecimiento

urbano experimentado por la ciudad romana en España son buena prueba las capitales provinciales, auténticas metrópolis por su tamaño (en torno a los 20.000 habitantes), su grandiosidad urbanística y la calidad de sus servicios. Destacan con brillo que emula al de la propia Roma las capitales de la *Tarraconense* (Tarraco), de la *Lusitania* (Emerita Augusta), de la *Bética* (Hispalis) y de la *Cartaginense* (Cartago-Nova), todas ellas ciudades actuales de mediano o gran tamaño.

1.3. La floración urbana de la Edad Media

La invasión musulmana alteró también profundamente las estructuras urbanas, sobre todo en el Norte, espacio geográfico que, bajo el control de los reinos cristianos, estuvo durante siglos desprovisto de auténticas ciudades. Así pues, la vida urbana se irá reanimando, si bien muy lentamente, a partir del siglo X (*Fuero de León*, 1020). Ya en el siglo XI la apertura del *Camino de Santiago*, primer nexo de unión con Europa, dio lugar a una floración de fundaciones urbanas, a menudo pobladas por extranjeros (predominando entre ellos los «francos»), a las que los reyes concedieron grandes privilegios. Jaca, Pamplona, Logroño, Burgos, Astorga, entre otras ciudades de etapa jacobea, se beneficiaron de la

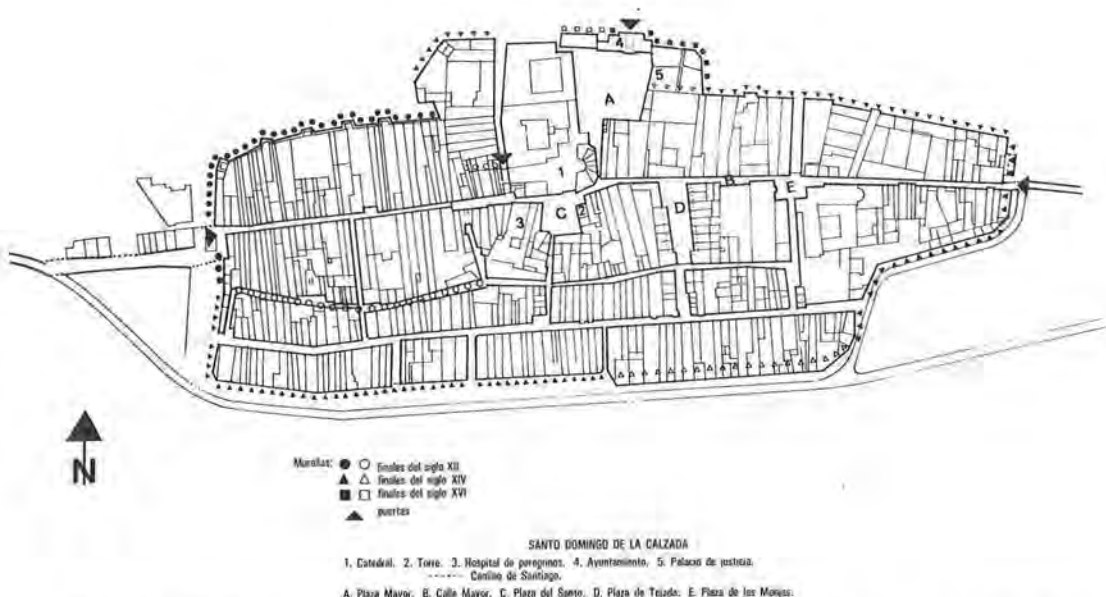


Fig. 2. En la Edad Media se dieron condiciones favorables para la expansión urbana. El Camino de Santiago fue un activo agente de expansión. (Procedencia: J. Passini.)

ruta compostelana que incluso dejó huellas aún reconocibles en su trazado. Por otra parte, también fueron activo agente de urbanización en los primeros siglos del actual milenio los numerosos y pequeños reinos, dotados de reducidas pero activas capitales cortesanas (Pamplona, León y Burgos).

El impulso dado a la Reconquista a partir del siglo XIII trajo consigo una nueva animación urbana, vinculada a la concesión de franquicias y privilegios a las nuevas poblaciones, lo que a menudo iba unido a una cierta regularidad morfológica. En general, puede afirmarse que la necesidad de proteger una frontera largo tiempo inestable con los musulmanes justificó el apoyo prestado a núcleos urbanos de base ganadera como Segovia, Ávila, Cuenca o Albarracín. También los monarcas, por propia iniciativa, emprendieron la fundación de ciudades. En tal labor es de destacar el papel urbanizador desempeñado en Navarra por Sancho el Sabio (Vitoria, Salvatierra y Laguardia), en Castilla por Alfonso X (Ciudad Real, 1255) y en Aragón por Jaime I (Villareal, 1274). En ellas suele vislumbrarse incluso en la actualidad la voluntad ordenadora de sus fundadores, que se reflejaba tanto en la traza geométrica de su viario como en la rígida implantación de la organización social y económica propias de aquel período histórico: protagonismo eclesiástico, calle principal de nobles, barrios comerciales y artesana-

les, «juderías», etc. Digno de mención especial es el modelo planificado implantado por Sancho el Sabio en sus numerosas fundaciones, plasmado en un plano regular compuesto por una calle larga con sendas iglesias en ambos extremos, flanqueada por dos calles laterales paralelas, cruzadas por otras transversales («cantones»).

Labor urbanizadora similar realizaron otras instancias feudales en los siglos bajomedievales. Así, los señores de Vizcaya emprendieron a partir del siglo XIII una intensa labor de fundación de villas mediante las que pretendían un doble objetivo: controlar un territorio de difícil topografía y comunicarlo eficazmente con el exterior por su medio. La influencia de las bastidas aquitanas es perceptible en villas como Durango, Guernica y, sobre todo, en el casco antiguo de Bilbao (las «siete calles»), fundada por Diego López de Haro, que le otorgó carta foral en 1300. En todas ellas aparece de forma más o menos esquemática una inconfundible estructura reticular. La misma que se aprecia en las fundaciones realizadas por las *Órdenes Militares* en sus respectivos territorios, con idéntica finalidad de control y defensa, o en las realizadas en Mallorca por Jaime III, las réplicas más fieles del modelo «bastida». Pero en ninguna se llegó a la perfección alcanzada por la trama ortogonal como en Santa Fe, campamento de los Reyes Católicos frente a Granada, convertido en

asentamiento definitivo, que no muchos años más tarde sería inspirador y precedente de numerosas fundaciones urbanas en América.

Por lo que respecta al territorio controlado durante siglos por los musulmanes españoles, fue inmenso el legado urbanístico, incluida la fundación de nuevas ciudades; llama la atención, sobre todo, la profunda y original transformación operada en cuantos núcleos ocuparon desde el estrecho de Gibraltar a la línea del Duero. Entre las más importantes ciudades de fundación musulmana cabe destacar Calatayud, Tudela, Murcia, Badajoz o Almería; todas ellas conservan de forma nítida los rasgos diferenciadores de la ciudad musulmana. Poco es, en cambio, lo que de ellos subsiste en el Madrid actual, fundada por el emir Muhamad I (siglo ix) con una finalidad básicamente estratégica consistente en controlar los pasos del Sistema Central. Tanto las ciudades de nueva creación como las ya existentes que contaron con un dominio musulmán continuado (Córdoba, Málaga o Granada) se asemejan en los rasgos físicos del tejido urbano consistentes en la irregularidad del trazado viario y la preocupación esencial por el espacio interior de la vivienda, hábilmente organizado en torno a un espacio verde (huerto o jardín) acogedor e íntimo.

La ciudad musulmana, al contrario que la cristiana, alcanzó su período de máximo esplendor antes del siglo xi, siendo su plasmación urbanística más granada la Córdoba de Abd al-Rahman III (siglo x). Como ha señalado F. Chueca, el dominio político de los reinos cristianos sobre las grandes ciudades islámicas españolas, consumado prácticamente entre los siglos xi y xiii, no supuso, lejos de lo que podría creerse, una transformación profunda en su peculiar estructura interna, basada en la irregularidad y en la privacidad, sino que la población cristiana la asumió y se adaptó a ella, permitiendo su supervivencia hasta el día de hoy. Muy otro fue, en cambio, el comportamiento con la población musulmana, obligada en unos casos a vivir en barrios segregados, las «moreras» (Zaragoza y Valencia), o a desalojarlos en beneficio exclusivo de los nuevos habitantes cristianos (Mallorca o Sevilla).

1.4. La ciudad española bajo los Austrias. La configuración de la ciudad conventual

El final de la *Reconquista* y el comienzo de las aventuras expansionistas dieron a la ciudad española una nueva situación, en que la dinámica urbana se

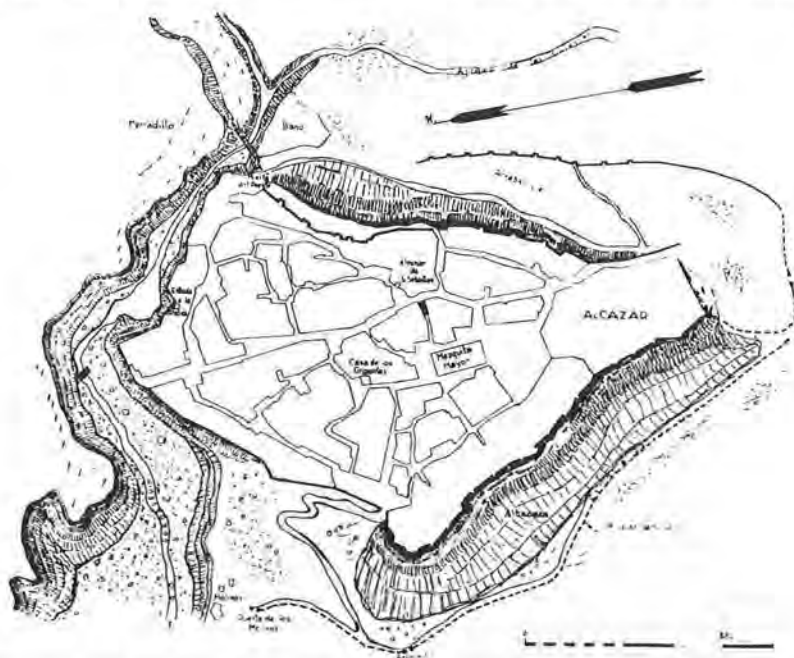


Fig. 3. La presencia de los musulmanes durante siglos en el sur de España creó nuevas ciudades o transformó en profundidad las existentes. Ronda. Fuente: L. Torres Balbas (ver Bibliografía).



Fig. 4. El desarrollo espacial de la ciudad hispánica a lo largo de los siglos medievales quedó plasmado en los diversos perímetros amurallados que sucesivamente se construyeron; cinco llegó a haber en Palma de Mallorca, el último de los cuales se levantó en pleno siglo xvi, en parte aún conservado. Fuente: C. García Delgado, *Construcción de la ciudad*, n.º 13, 1979.

halló más vinculada a la capacidad decisoria de unos monarcas dotados de más numerosos y eficaces instrumentos de poder. Su control tanto sobre la vida política como económica introducirá dinamismo en algunos organismos urbanos, que serán compañeros de la grandeza y del fracaso de la dinastía de los *Habsburgo*. Tal sería el caso de Sevilla o de Madrid. Por su parte, la nobleza rural se afina igualmente en los núcleos urbanos, dejando en ellos importantes transformaciones urbanísticas e interesantes huellas arquitectónicas, rivalizando, en ocasiones, con la Corona en la creación de un entorno monumental en el que reflejar su protagonismo social. Por lo que respecta a las actividades manufactureras, la industria textil dio prosperidad a las ciudades del interior

de la meseta (Segovia) y de Levante (Valencia y Orihuela) hasta que se produjo el hundimiento de ésta en el siglo xvii. Completará este panorama económico la prosperidad proyectada por el comercio americano y con los países del norte de Europa, al menos sobre las ciudades de la *Corona de Castilla*. El comerciante será, sin duda, el grupo social más expansivo e influyente en un buen número de ciudades litorales, aunque muchos de ellos tuvieran origen extranjero. La Iglesia, por su parte, se beneficiaba de su situación económica pujante gracias a su peculiar sistema recaudatorio (diezmos) y al fervor contrarreformista desencadenado a raíz del *Concilio de Trento*, que canalizaba hacia ella una no pequeña parte de la propiedad urbana en forma de donati-

vos, herencias, fundaciones, etc. Su poder e influencia social en ascenso se reflejó en las nuevas cate-drales construidas en el siglo xvi, góticas (Salamanca y Segovia) o renacentistas (Jaén, Málaga y Granada), conventos y fundaciones benéficas (hospita-les). Esta influencia creció aún más durante el sig-lo xvii, lo que constituye un elocuente baremo para medir la decadencia del país tanto en el plano eco-nómico como demográfico e incluso en el político.

La ciudad española experimentó profundos cam-bios durante el siglo xvi. Los viejos cascos medievales se habían hecho insuficientes, por lo que se im-puso incorporar los antiguos arrabales extramuros al mismo tiempo que se realizaban nuevos barrios de traza ampliamente ordenada más allá de las antiguas puertas. En este proceso de expansión física del es-pacio surgen, en lo que eran lugares de salida de la ciudad, numerosas plazas mayores; las primeras tu-vieron planta irregular (Cáceres, por ejemplo) pero, tras la planificación de la de Valladolid en 1561, in-corporaron de forma definitiva trazado regular y se rodearon de edificios de arquitectura uniforme; es-tuvieron vinculadas, por lo demás, a la apertura de nuevas calles de trazado rectilíneo; de esta manera lo que eran espacios periféricos en la etapa anterior se acaban convirtiendo, como ha señalado A. Bonet, en el nuevo «corazón de la ciudad».

La animación constructiva, trasunto de la vitali-dad urbana, se trasladó, igualmente, a las nuevas áreas exteriores al viejo casco, que entra en deca-dencia. Allí se localizan los nuevos edificios públi-cos, los grandes conventos de las órdenes mendican-tes, convertidos muchas veces en embrión de nuevos barrios, e incluso numerosas villas y quintas de re-creo, que con mentalidad aún muy ruralizada se construyen los títulos nobiliarios.

Es sabido que una de las claves explicativas de la decadencia española en el siglo xvii fue la incapaci-dad para crear una economía basada en la creati-vidad y la productividad. Muchas ciudades castella-nas, que contaban con una cierta tradición textil manufacturera, se hundieron en la decadencia al mismo tiempo que lo hacía la todopoderosa organi-zación ganadera de la Mesta. Algo menos acusada fue la decadencia de las ciudades como Medina del Campo, famosa por sus ferias, o Burgos, asiento del *Consulado* que controlaba las relaciones comercia-les con los países del norte de Europa. Sevilla, en cambio, se mantuvo como arquetipo de ciudad ex-pansiva gracias al monopolio comercial con Amé-rica, conservado hasta bien avanzado el siglo xviii. Con una población que alcanzaba a finales del xvi

los 150.000 habitantes, su prosperidad quedaría plasmada en nobles edificios en cuya construcción rivalizaron la nobleza (Medinaceli), el clero (Hospi-tal de las Cinco Llagas) y el concejo de la ciudad (casas consistoriales). Se crearon barrios enteros de estructura ordenada y se remodelaron amplios sec-tores del viejo casco almohade, dando lugar a refor-mas interiores tan interesantes como la Alameda de Hércules.

La burocracia en una monarquía autoritaria como la española va a ir a lo largo de estos siglos ganando capacidad configuradora de la ciudad. Madrid res-pondía con toda fidelidad al tipo de ciudad adminis-trativa, a pesar de no haberse oficializado durante siglos su rango de capitalidad. El carácter de Madrid como asiento del poder monárquico es, por ello, un imprescindible punto de partida para entender tanto la producción de espacio urbano como la asignación espacial de funciones, puesta en marcha desde en-tonces sobre su entorno geográfico en función de las exigencias representativas, de prestigio o recreativas del monarca y de su corte.

Aún hoy no han sido suficientemente aclaradas las razones que movieron a Felipe II a elegir Madrid como capital. Se acepta, sin embargo, entre ellas, el gusto por las actividades cinegéticas y la proximidad a la población de El Escorial, lugar elegido algunos años antes (1557) en las faldas de la sierra de Gua-darrama para construir un soberbio monasterio, pa-lacio y panteón real, colocados bajo la advocación de San Lorenzo.

Sorprende comprobar la despreocupación urba-nística hacia Madrid ya desde su época fundacional, situación que se prolongó durante los restantes rei-nados del siglo xvii; faltó voluntad por plasmar en el urbanismo madrileño el poder acumulado por la *Monarquía española*. Esta incomprensible ausencia contrasta con la forma de operar las restantes mo-narquías autoritarias europeas en sus respectivas ca-pitales, lo que se ha achacado a lo menguados que seguían siendo en España el poder del Estado y su capacidad organizativa. En todo caso, el crecimiento demográfico experimentado por Madrid fue muy in-tenso hasta las primeras décadas del siglo xvii, en que Madrid llegó a alcanzar una población próxima a los 150.000 habitantes. Tan acusada coyuntura ex-pansiva habría dado la oportunidad de ajustar la construcción y la expansión urbana a unos patrones de racionalidad similar a la aplicada al París de En-rique IV. La improvisación, sin embargo, presidió, como en tantos otros aspectos, la estructuración fí-sica del espacio urbano madrileño. También enton-

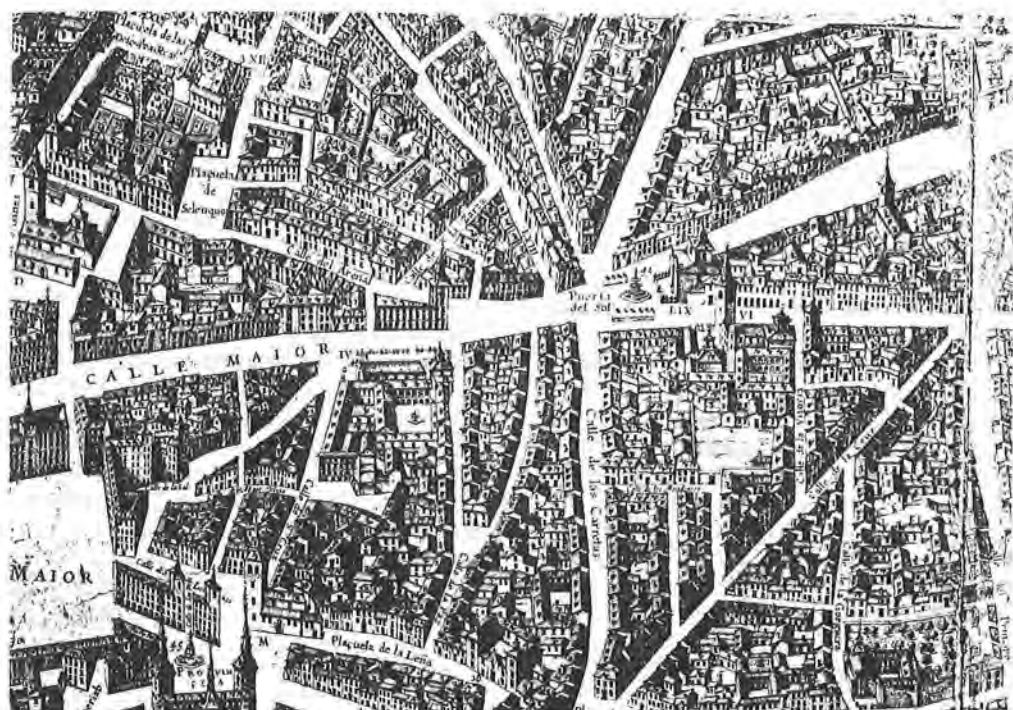


Fig. 5. El Madrid del siglo xvii, además de sede de la Corte, es arquetipo de ciudad conventual, como queda reflejado en el plano de Teixeira (1656).

ces, como en otras etapas del crecimiento de la ciudad, fueron los caminos que se dirigían a los pueblos y ciudades próximas (Toledo, Alcalá, Fuencarral y Hortaleza) los elementos organizadores del crecimiento urbano. Otro hilo conductor del desarrollo espacial madrileño de esta etapa fue la ruta hacia el real monasterio de San Jerónimo, en cuyos alrededores se configuró el real sitio del Buen Retiro, si bien el Prado de San Jerónimo siguió manteniendo su carácter periurbano.

Sólo en un caso se llegó a crear un espacio auténticamente ordenado en el Madrid de los Austrias; se trata de la Plaza Mayor, construida según trazas de Juan Gómez de Mora entre 1617 y 1619. No por ello dejaron de incorporarse a la ciudad numerosos y notables edificios tanto religiosos como palaciegos, aunque influidos por una cierta provisionalidad y contruidos sin ostentuosidad. Buena prueba del caos urbano en el Madrid del siglo xvii fue el fracaso de la solución dada al problema del alojamiento de cortesanos y funcionarios, intentada a través de la denominada «regalía de aposento», sistemáticamente vulnerada mediante el recurso al abusivo método de las «casas a la malicia», investigado por Del Corral.

También en el entorno madrileño la presencia de la Corte se hace patente en la fundación de posesiones y residencias reales (*Sitios Reales*) que en esta época consisten básicamente, según Bonet, en una casa de campo, palacio o palacete rústico (a veces un simple pabellón de reposo) situados en el interior de un cazadero o bosque. De ellos hay un buen muestrario a uno y otro lado de la cordillera (Balsaín, El Pardo y Aranjuez), si bien los más atendidos y frecuentados fueron la Casa de Campo y, sobre todo, el Buen Retiro, convertido en el complejo palaciego más representativo de la Monarquía en su hora crepuscular. Ambos son asimilables a las residencias suburbanas rodeadas de parques y jardines, tan difundidas en el entorno de las cortes barrocas europeas del momento; en este modelo se inspiran igualmente las quintas y villas que en las colinas del noroeste de la ciudad se construyeron títulos nobiliarios como los Osuna, Liria o Castelrodrigo.

Entre las ciudades administrativas y burocráticas que se consolidan como tales durante este período en España son de destacar Valladolid y Granada, ambas asiento de las *Chancillerías*. En el caso de Granada, su instalación en 1505 trajo consigo una

importante operación urbanística, que consistió en la creación de la Plaza Nueva, en torno a la cual, situada al pie de la Alhambra, se organizó el centro administrativo de la ciudad.

Una modalidad de núcleo nobiliario muy extendido en la España de los siglos xvii y xviii fueron las villas ducales, concebidas como pequeñas cortes de sus respectivos señores, que a su rango nobiliario unían grandes riquezas y un alto cargo político cerca del rey. Tal fue el caso de la villa de Lerma, estudiada por Cervera Vera. Su inspiración, acusadamente contrarreformista, se trasluce fielmente en la organización espacial. En efecto, los dos elementos estructurales de la villa van a ser el palacio ducal, que preside una gran plaza porticada, y la colegiata, acompañada a su vez de un espléndido complejo conventual. Ninguna otra villa ducal ejemplifica el tipo como Lerma, aunque rivalice con ella en grandiosidad la sede del ducado de Osuna, en Sevilla.

La presencia eclesiástica fue, sin duda, la que más profunda huella dejó durante estos siglos en la ciudad española gracias a sus saneadas rentas y al decidido favor real y del estamento nobiliario, que ejerció muy diversas formas de patronazgo hacia ella. La presencia urbana de la Iglesia alcanzó su cenit en el siglo xvii, dando lugar a lo que con toda propiedad se ha denominado la «ciudad conventual», materializada en un rico muestrario de edificaciones eclesiásticas, incluyendo no sólo las destinadas directamente al culto, que fueron muy numerosas y variadas (iglesias, colegiatas, oratorios, humilladeros, etc.), sino también una gran cantidad de construcciones utilitarias (casas para el cabildo, almacenes, molinos, etc.) e innumerables conventos de antiguas y nuevas órdenes religiosas. La costumbre de las donaciones testamentarias a la Iglesia, socialmente muy extendida, así como la inflación vocacional del siglo xvii, cooperan a que fueran los edificios eclesiásticos los que de hecho organizaran el espacio urbano, dando lugar a una situación de monopolio, que justificó las medidas desamortizadoras y explica la importancia reordenadora que las mismas tuvieron en el segundo tercio del siglo xix. La abundancia de construcciones conventuales no fue exclusiva de las ciudades de la Meseta, como Madrid o Valladolid; su peso es igualmente considerable en las mediterráneas, como Valencia o Barcelona. La confluencia de la edificación conventual y universitaria aportó una especial originalidad al caso de Alcalá de Henares. En ella, la fundación de la Universidad Cisneriana en 1499, que impulsó decididamente la extensión ordenada del tejido urbano alcalaíno, hizo

surgir una floración de colegios y colegios-conventos, difundidos por toda la ciudad, aunque subordinados en lo académico al Colegio Mayor de San Ildefonso, cuya fachada, «labrada» por Gil de Ontañón en equilibradísimo estilo plateresco, ha recuperado la condición emblemática de esta Universidad tras décadas de olvido de sus pasadas glorias.

A la inversa de lo que coetáneamente estaba ocurriendo en América, no fue un período fértil en la creación de nuevos núcleos urbanos a este lado del Atlántico. Tras las fundaciones militares de los Reyes Católicos (Santa Fe y Puerto Real), el siglo xvi sólo alumbró varios asentamientos menores de nueva planta en las sierras de Jaén, precedentes de posteriores programas de colonización interior. Son de destacar los casos de Valdepeñas y Mancha Real, cuyos trazados rectilíneos, su amplia plaza cuadrada y su organización funcional remiten a la experiencia urbana americana. Pero ni siquiera a esta modestísima escala se mantuvo la actividad fundacional en el siglo xvii, reduciéndose la política urbanística al trazado de algunas extensiones planificadas en ciudades ya existentes (Sevilla, Granada y Ronda) con la vista siempre puesta en la experiencia de las bastidas medievales.

Más activa, en cambio, fue la actividad reglamentista plasmada en numerosas ordenanzas para los más diversos aspectos de la vida pública en las ciudades, si bien las materias estrictamente urbanísticas tardaron en ser atendidas en ellas. Son muchas las ciudades que cuentan con recopilaciones de ordenanzas pertenecientes a esta etapa histórica (Toledo, Zaragoza, Málaga, Burgos, etc.), lo que viene a corroborar el gusto por el reglamentismo, tan arraigado en nuestra trayectoria colectiva. Madrid contó con ordenanzas desde 1585, si bien la regulación arquitectónica y urbanística se demoró varios decenios. Finalmente, a mediados del siglo xvii, Juan Torija las recoge y sistematiza en su *Tratado Breve sobre las Ordenanzas de la Villa de Madrid y policía della*, posteriormente actualizadas por Teodoro de Ardemans en 1719 y vigentes con retoques hasta mediados del siglo xix.

1.5. La ciudad española del siglo xviii. Entre el reformismo político y el barroquismo estético

El cambio de dinastía a principios del siglo xviii supuso para la ciudad española algo más que la aparición en escena de una nueva casa reinante. Por

primera vez en muchos años se produce una cierta reanimación económica y las ideas urbanísticas de corte barroquizante (linealidad, perspectiva y uniformidad) vienen de Francia con los Borbones. No menos importancia va a tener el reforzamiento del protagonismo real como motor y razón última de las estructuras de poder, si bien atemperado por una voluntad modernizadora y por un evidente talante filantrópico y de mejora social. De aquí saldrán las pautas inspiradoras de la ciudad de la *Ilustración*: el utilitarismo y la grandiosidad formal como plasmación de un orden social y económico, cuyo protagonista, reflejado en formas urbanas bien definidas, no es otro que el príncipe ilustrado. Es de destacar, sin embargo, la importancia asignada, en la reorganización urbana emprendida durante este período, a la colectividad en tanto que destinataria de elementos urbanos tangibles, tales como espacios abiertos (paseos, plazas, alamedas, etc.), y edificios utilitarios con destino a sanidad o a enseñanza. Tal carácter no estará reñido, ni en ellos ni en la edificación industrial, con una solidez y monumentalidad que ha dejado una huella muy nítida en la forma urbana heredada de esta época.

La impronta de la Ilustración sobre la ciudad española se extendió a lo largo de todo el siglo y se prolongó hasta los años veinte del siglo XIX, si bien es en el reinado de Carlos III (1759-1788), auténtico monarca urbanista, cuando fue más ingente la labor ejemplar del «proyecto urbano».

La ciudad en cuanto motor del desarrollo económico, idea hoy en día tan moderna, latía en un buen número de programas de urbanización asociada a la implantación de actividades productivas, unas veces agrarias (núcleos de colonización interior), otras industriales (Reales Fábricas). El relanzamiento industrial, intentado mediante estas últimas, aunque sólo muy parcialmente alcanzado, dejará interesantes huellas urbanísticas en pequeñas ciudades como Brihuega o San Fernando de Henares, donde organiza todo el discurso formal del real sitio. Finalidad industrializadora tuvo, igualmente, el ensayo colbertista emprendido por Goyeneche entre 1709 y 1713 en Nuevo Batzán (Madrid). Por otra parte, la reanimación del comercio que acompañó a la modernización de la marina se plasmaría igualmente en la creación de barrios planificados adosados a diversos puertos mediterráneos, como Barcelona (La Barceloneta), Tarragona (La Marina) o Valencia, y atlánticos (Vigo y La Coruña). Pero fue en los arsenales planificados del siglo XVIII donde la búsqueda de confluencia entre actividad productiva y ciudad apa-

rece con mayor claridad. En algún caso se puede hablar de auténticas ciudades-fábrica, entendidas, siguiendo a Sambricio, como confluencia entre racionalidad arquitectónica y programa de producción, lo que queda claramente explícito en los casos de El Ferrol o San Carlos (Cádiz), inspirados en ejemplos extranjeros como Toulon o Rochefort. Formalmente El Ferrol Nuevo o La Magdalena, construido entre 1752 y 1770, responde al modelo de poblado castrense; de hecho, la trama ortogonal de manzanas rectangulares flanqueada por sendas plazas cuadradas ocupa el flanco principal de la dársena del puerto militar.

La puesta en valor del territorio mediante la creación de núcleos planificados de nueva planta sería una tónica a lo largo del siglo en la mejor tradición utilitaria de la Ilustración. Muy numerosos fueron los programas de colonización interior, iniciados ya en tiempos de Felipe V por el filántropo Cardenal Belluga, creador de las *Pías Fundaciones* en los saladares del bajo Segura. Mucho mayor interés urbanístico tuvieron las nuevas poblaciones de Sierra Morena (Jaén) y Andalucía (entre Córdoba y Écija), a pesar de la modestia de los núcleos creados con la salvedad de La Carolina, capital de las *Nuevas Poblaciones de Sierra Morena*. Fundadas con sujeción al *Fuero de 1767*, la importancia territorial de estos núcleos va más allá de su número y tamaño y de la interesante plasmación que en ellos alcanzan los esquemas formales del urbanismo barroco. En esencia, serían el instrumento más eficaz de las que hoy llamaríamos políticas de «ordenación del territorio», acompañados siempre de la creación de infraestructuras (camino, puentes y canales), que con tanta continuidad propiciaron en España los monarcas ilustrados.

Aun así, según opinión de Chueca, La Carolina puede considerarse como el mejor y más completo ejemplo del urbanismo español de la Ilustración. Prevalció, por lo demás, en estos núcleos la perspectiva axial, rematada en una plaza poligonal cuyo frente principal lo ocupaba la iglesia; la estructura ortogonal, cuando la hay, se halla enriquecida con plazas poligonales.

Internamente, las ciudades ya existentes experimentaron durante el siglo XVIII importantes transformaciones, mediante las que se embelleció su aspecto, se mejoró su uso cotidiano y se las dotó de condiciones higiénicas más satisfactorias. No faltaron, si embargo, casos en que el proyecto urbanístico estuvo al servicio de intereses más directamente políticos y por ello subordinados al Estado, materia-

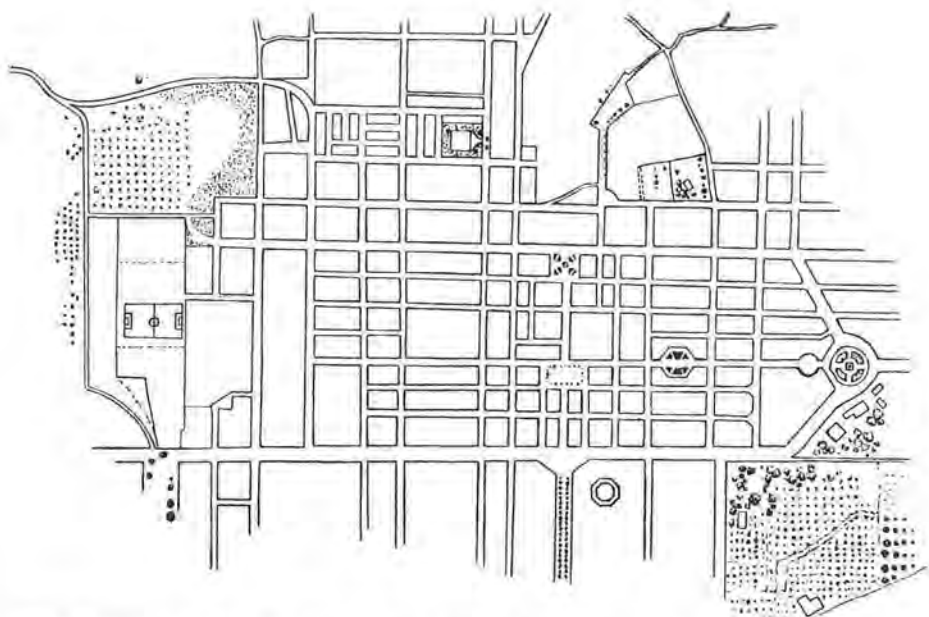


Fig. 6. Las ideas urbanísticas del Despotismo Ilustrado tomaron cuerpo en numerosos núcleos planificados. La Carolina, capital de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena. Fuente: M. Capej, *La Carolina, capital de las Nuevas Poblaciones*, CSIC, 1970.

lizado en la figura real. En Madrid sobreviven ejemplos elocuentes de estas reformas. El embellecimiento y la mejora ambiental van inseparablemente unidos en lo que se ha venido en llamar «urbanismo de periferia». De él forman parte un conjunto de operaciones urbanísticas escalonadas a lo largo del siglo desde los tiempos del regidor marqués de Vadillo (1715-1729), destinadas a facilitar la entrada y salida a la Corte al mismo tiempo que se dignificaba el aspecto del entorno madrileño. El viajero que llegara a Madrid a finales del siglo encontraría nuevos caminos y puentes, plantaciones de árboles con espléndidas perspectivas y nuevas puertas monumentales, destacando entre ellas la monumental de Alcalá, obra de Sabatini. El interior de la población sucia y apiñada heredada de la etapa anterior también se mejoró mediante la implantación de infraestructuras urbanísticas (alumbrado, empedrado, etc.) que harán la ciudad más cómoda y limpia. También se crean diversos de servicios sociales (hospital, hospicio) en la mejor tradición del reformismo ilustrado. Objetivos más utilitarios justificaron la construcción de edificios administrativos (Real Aduana, Casa de Correos, etc.) y representativos (el nuevo palacio real) con los que se buscaba adaptar el marco construido de la villa a un más eficaz y digno cumplimiento de su función como asiento del aparato del

Estado. En la misma línea cabría enmarcar las proyectadas reformas de José I en el entorno del palacio real, encomendadas al arquitecto Silvestre Pérez y sólo parcialmente iniciadas en la que sería décadas más tarde Plaza de Oriente.

Si algún área urbana sintetizó ejemplarmente el fondo y la forma del urbanismo del siglo XVIII en Madrid fue el Paseo del Prado, la mejor herencia legada a la villa por Carlos III. Prevalció en este gran paseo barroco la idea de modernización cultural, plasmada en edificios tan representativos del Siglo de las Luces como el Gabinete de Historia Natural (actual Museo del Prado), el Jardín Botánico o el Observatorio Astronómico, todos ellos obra del arquitecto predilecto de Carlos III, Juan de Villanueva. Claro reflejo del prestigio social adquirido por el nuevo paseo-salón, cuya traza se encomendó a José de Hermosilla y sus fuentes al arquitecto municipal Ventura Rodríguez, fue el que en su entorno elevaran numerosas mansiones palaciegas títulos nobiliarios de alta alcurnia como Alba o Vistahermosa.

Las reformas urbanas de la Corte tuvieron un considerable eco en otras ciudades del país plasmado en diversas operaciones de ornato y reordenación espacial. En Valladolid, por ejemplo, se organiza como parque urbano el Campo Grande, antiguo descansadero de ganados; en Málaga se traza un

amplio paseo arbolado (La Alameda) sobre terrenos ganados al mar, y en Barcelona Las Ramblas se configuran como un salón barroco en el borde de la ciudad histórica. Es posible también hallar huellas del urbanismo ilustrado en ciudades pequeñas; tal fue el caso de Sigüenza, donde se trazó el pequeño pero muy expresivo ensanche barroco de San Roque.

La herencia ilustrada se prolongó en el primer tercio del siglo XIX, quedando explícita en la reconstrucción de San Sebastián emprendida a partir de 1813 según trazas de Ugartemendia; la nueva ciudad se organizó sobre una gran plaza porticada, que actuaba como elemento estructurante del viario y la parcelación. Tomando este ejemplo como referencia, es de destacar la revalorización del espacio público como constante del urbanismo ilustrado, igualmente continuada en el XIX. Así se explica el amplio uso que todavía se hizo por entonces de la aportación quizá más brillante de la urbanística hispánica, la plaza mayor regular. Bien es verdad que formalmente no se añade nada nuevo a los ejemplos de plazas mayores heredadas de la anterior etapa, pero tiene respecto a ellas una distinta lectura estética y una relación más activa con la ciudad. Se inaugura la serie de plazas mayores del siglo XVIII con la de Salamanca, seguramente la de espíritu y estética más barroquizantes. En décadas posteriores las hubo que formaron parte de operaciones de reforma urbana (Barcelona o Bilbao) o que pusieron en marcha incipientes ensanches ordenados (la de Vitoria, obra de Olagübel).

Hubo también en el siglo XVIII español varias interesantes aportaciones al modelo de ciudad residencial (*Residenzstadt*) ampliamente extendido en la Europa del *Despotismo Ilustrado*. Un buen muestrario de ellas se trazan en el entorno de Madrid por los sucesivos monarcas Borbones españoles, con la vista puesta en París. Casi todas se apoyan sobre reales sitios ya existentes con anterioridad, que se convierten en pequeñas ciudades cortesanas, estructuradas formal y funcionalmente de acuerdo con los principios del urbanismo ilustrado. Se trata de núcleos creados y ordenados para que los periodos de descanso y esparcimiento del rey y de su corte contaran con un marco digno y cómodo. Felipe V, el rey misántropo, creó La Granja en la vertiente segoviana del Guadarrama, complejo de ciudad-palacio-jardines directamente inspirado en Versalles. Aún sin condición de residencia real, se asimila formalmente a los reales sitios San Fernando de Henares, el núcleo agroindustrial construido con magros resultados económicos bajo Fernando VI. Como

en otras operaciones urbanísticas, fue Carlos III el que mayor impulso aportó a los reales sitios. Así, en Aranjuez construyó una auténtica ciudad principesca con sus avenidas radiales y sus calles trazadas a cordel, con su edificación uniforme y sus hermosas plazas. Mucho menos fiel a este modelo ideal fue, sin embargo, la nueva población de San Lorenzo de El Escorial, donde, bajo la dirección del arquitecto Juan de Villanueva, se creó también un núcleo de planta regular organizado en función del monasterio y destinado a alojar a la corte cuando el rey practicaba en los montes próximos su deporte favorito: la caza.

2. LOS PROCESOS URBANOS RECIENTES EN ESPAÑA. HACIA LA CONFIGURACIÓN DE LA CIUDAD ACTUAL

2.1. De los ensanches a la guerra civil (1860-1939). La ciudad española hacia la modernidad

La ciudad española anterior a los *ensanches* aún se hallaba en muchos casos rodeada por murallas, cuya funcionalidad se reducía a garantizar el cobro de los «consumos» y a aislarla en el caso de «cuarentenas». Su presencia ya anacrónica fue objeto de críticas por parte de los médicos higienistas, como fue el caso de Felipe Monlau, autor de un opúsculo con el expresivo título de «Abajo las murallas» (1841), y de técnicos progresistas como el propio Ildefonso Cerdá, que sería años más tarde autor del primero y más genial de los ensanches.

En torno a mediados del siglo XIX se produjo en España una de las experiencias más peculiares del urbanismo moderno, marcadamente diferenciadas de las utilizadas simultáneamente en los países del centro y norte de Europa. En efecto, la implantación bastante generalizada de los ensanches como forma de crecimiento espacial de las ciudades, sincrónica del ascenso de la burguesía urbana al poder político y económico en todas las instancias sociopolíticas, fue tónica bastante generalizada por todo el país en las grandes ciudades, pero también en las medianas y pequeñas.

2.1.1. Industrialización y capitalidad político-administrativa. Los factores de la dinámica demográfica urbana

En términos absolutos, la concentración demográfica en las ciudades españolas aún era muy mo-

desta en 1860, ya que en esa fecha sólo vivían en las capitales de provincia el 11,8 % de la población. Reducido era todavía el tamaño de las ciudades mayores; sólo Madrid superaba los 200.000 habitantes y los rondaba Barcelona; Sevilla y Valencia escasamente superaban los 100.000; Málaga, Cádiz, Granada y Zaragoza rebasaban algo los 50.000; una ciudad de la talla de un Bilbao en la actualidad no llegaba entonces a los 20.000 habitantes. Puede afirmarse, pues, que la industrialización, cuando había arraigado (casos de Cataluña y Asturias), no había dado un proceso paralelo de urbanización a gran escala; ello no obsta para que surgieran interesantes núcleos manufactureros con todas las características urbanas sociales y ambientales típicas de la ciudad industrial europea (Manresa, Alcoy, Langreo o Ponferrada).

La debilidad de la industrialización quedó parcialmente compensada por otras medidas de política territorial (obras de ingeniería, trazado ferroviario, división provincial y consiguiente designación de capitales de provincia, etc.), que potenciaron la concentración demográfica en beneficio de las ciudades, que, aunque selectivo, explica el auge demográfico urbano en el período 1860-1890; a lo largo de él la mayoría de las poblaciones importantes del país experimentaron un incremento demográfico próximo al 1,5 % decenal. Fueron, sin duda, las ciudades litorales las que más se beneficiaron de esta euforia demográfica junto a las capitales de provincia, hacia las que se canalizaron las corrientes emigratorias más intensas, sólo equiparables a las que se dirigían a los centros económicos mayores.

Aún así, en 1900 no llegan a seis millones los españoles que vivían en municipios de más de 10.000 habitantes, lo que representaba un 32,2 % del total de la población. Ahora bien, fueron las regiones industriales citadas las que más se beneficiaron de esta euforia demográfica, a las que vino a unirse el País Vasco gracias a la consolidación durante la Restauración de su industria siderometalúrgica; la margen izquierda de la ría del Nervión, asiento de las más importantes factorías bilbaínas (Altos Hornos de Vizcaya, por ejemplo) fue el destino de importantes contingentes inmigratorios procedentes de la Meseta, que desde entonces han marcado sociológicamente a ciudades industriales como Sestao y Baracaldo.

Fue Barcelona el arquetipo de ciudad industrial, en cuyos municipios fronterizos se produjeron importantes implantaciones fabriles (la España Industrial en Sants, por ejemplo). Pero la zona industrial

más representativa de este período en Barcelona se concentra en la fachada marítima de la ciudad, asiento de empresas del renombre de la Maquinista Terrestre y Marítima, Cross o Barcelona Traction, que, junto a las numerosas instalaciones ferroviarias y a otras industrias pesadas (Catalana del Gas), marcaron el urbanismo y el medio ambiente del sector de Poblenou. Impulso urbano muy considerable aportaron a Barcelona en los años veinte la concesión a su puerto de estatuto de Puerto Franco, así como la celebración de la Exposición Internacional de 1929.

2.1.2. Una práctica urbanista a la búsqueda de marco general. Los ensanches: aportaciones y deficiencias

La intervención intramuros antes del trazado de los ensanches se había reducido a regulaciones de viario, que habían presentado una extraordinaria casuística según circunstancias locales y coyunturas históricas. La invasión napoleónica, con sus asedios y destrucciones, facilitó la rectificación viaria en algunas ciudades especialmente afectadas por ellos, como fue el caso de Zaragoza, Gerona o San Sebastián. Referencia aparte merece la actuación urbanística de José I en Madrid, que se materializó en la apertura de espacios públicos aprovechando la supresión de diversos conventos y templos; la más importante de estas operaciones se articuló en torno al Palacio Real (Plaza de la Armería-Plaza de Oriente), aunque quedó inacabada.

La Desamortización de las Órdenes Religiosas dejó una huella aún más profunda en las ciudades españolas en forma de numerosas reformas urbanas, además de la animación constructiva que la salida masiva de suelo edificable al mercado trajo consigo. Sería inagotable enumerar la apertura de nuevas calles, la continuidad o el ensanche de otras, la creación de plazas o la construcción de mercados cubiertos que la desaparición de muchos conventos trajo consigo. No debe olvidarse el peso que la propiedad eclesiástica había llegado a tener en las ciudades del *Antiguo Régimen*; el caso de Madrid así lo corrobora. Con todo, parecía necesario establecer un procedimiento normativizado para intervenir en la ciudad intramuros, que fue hecho posible a través de la *Ley de Alineaciones* de 1846.

La novedad de los *ensanches* estribó, pues, en la ruptura con la ciudad heredada para recoger la dinámica urbana concomitante con la consolidación de la burguesía como clase hegemónica. Se trató, pues,

de un nuevo espacio urbano, una auténtica «ciudad nueva» que, al mismo tiempo que plasmaba las ideas de orden, regularidad e higienismo (todos ellos principios tan típicamente burgueses), iba a permitir obtener beneficios económicos considerables a través de la producción de los distintos elementos materiales de ese espacio desde la vivienda al comercio, pasando por los transportes.

Tipológicamente, los ensanches recogieron la tradición de la «cuadrícula», ampliamente utilizada en las ciudades americanas desde el comienzo de la conquista, puesta al servicio de una clase social dominante (la burguesía) y de una idea económicamente liberal, al concebir la ciudad como espacio generador de renta. En todo caso, la finalidad esencial del plano regular, que tan claramente permite identificar los ensanches, no es otra que la de garantizar a los poseedores de suelo el ejercicio del derecho a construir sobre él. Este derecho se halla, en todo caso, regulado por las oportunas ordenanzas de edificación, que establecen por lo común como tipología edificatoria dominante la casa colectiva entre medianeras en régimen de alquiler, la «casa de renta».

Inicia la etapa de los ensanches el de Barcelona, aprobado por el *Ministerio de la Gobernación* (1859) según el proyecto de Ildefonso Cerdá, seguido al año siguiente por el de Madrid, redactado por el igualmente ingeniero Carlos M. de Castro. La fórmula del ensanche recibe respaldo legal pleno por obra de la *Ley de Ensanche de Poblaciones* (1864) (posteriormente modificada en 1876 y 1892), a partir de la cual los proyectos de ensanche se van a ir extendiendo a otras muchas ciudades españolas. En síntesis, entre las innovaciones más relevantes introducidas por la legislación de ensanches merecen resaltarse la declaración de su ejecución como de utilidad pública, la concesión de ayudas a los Ayuntamientos para llevarlos a cabo, el establecimiento de una junta especial (las *Comisiones de Ensanche*) y las ventajas concedidas a los propietarios para que construyeran en ellos.

Bilbao contó con un primer proyecto de ensanche en 1863, pero el definitivo, firmado por Achúcarro, no llegó a aprobarse hasta 1876; en cambio, el de San Sebastián, obra de Cortázar, se puso en marcha el mismo año de su aprobación (1864). A estos ensanches mayores seguirán en las décadas inmedia-



Fig. 7. Los planes de ensanche, fácilmente identificables por el predominio en ellos de las tipologías de manzana cerrada, dirigen el crecimiento de muchas ciudades españolas desde mediados del siglo XIX hasta los años veinte del siglo XX. Primer ensanche de San Sebastián, según el proyecto de Cortázar (1863). Fuente: J. L. García Fernández y L. S. Iglesias, *La plaza en la ciudad*, Barcelona, Blume, 1986.

tas una floración particularmente numerosa en Cataluña, bajo la inspiración del de Barcelona. La animación industrial explica esta excepcional eclosión urbanística, que afecta a capitales de provincia y a ciudades medias como Sabadell, Mataró o Reus. Otras ciudades mediterráneas también contarán con ensanche antes de terminar el siglo: Alcoy (1881) y Valencia (1887). Pero fue la Ley de Ensanche de 1892 la que provocó una definitiva proliferación de los ensanches por toda España, bien es verdad que su ortodoxia y sus dimensiones son muy distintos. Así, junto a los muy modestos de Zaragoza (1899) o de Pamplona (1920), destaca por su tamaño y original trazado el de León (1898).

La legislación de ensanche, sin embargo, no tuvo capacidad para canalizar las formas espontáneas de crecimiento periférico, en parte propiciado por ella misma como criatura de unos intereses sociales coincidentes con los de la burguesía. En la medida en que el régimen de la Restauración no supo arbitrar medidas eficaces para dar respuesta apropiada a las justas demandas del proletariado urbano, resulta explicable la configuración de una ciudad dual, plasmada en el binomio ensanche-extrarradio, y el fracaso de toda la normativa prevista para regular el desarrollo urbano fuera del perímetro de los ensanches. Fueron por ello poco más que una postura retórica los sucesivos proyectos de regulación legal del extrarradio madrileño (1908, 1914, 1916 y 1918), que nunca llegarían a plasmarse en la *Gaceta de Madrid*; el fracaso fue compartido con el Ayuntamiento de Madrid, que encargó una y otra vez al ingeniero municipal Pedro Núñez Granés proyectos de ordenación del extrarradio, reiterativamente abortados entre 1910 y 1929.

Parcialmente concluirá este bloqueo normativo con la aprobación en 1924 del *Estatuto Municipal*, que imponía la obligatoriedad de elaborar un *Plan de Extensión* para todos los municipios de más de 50.000 habitantes, para el que reglamentariamente se fijaba como ámbito territorial el municipio. Por todo ello, el *Estatuto Municipal* supuso un avance considerable respecto a la legislación ya comentada, además de por las atribuciones que a los Ayuntamientos se les asignan en cuanto a dotaciones e infraestructuras. A pesar de ello, en él no se contempla un tratamiento especial para las incipientes estructuras metropolitanas, que ya afloraban en ciudades como Madrid, Barcelona o Bilbao, cuyo tratamiento legal quedaba, así, pospuesto.

Este arcaísmo normativo no fue óbice para que en España se introdujeran las teorías del movimien-

to moderno, procedentes del mundo anglosajón; los principios de la «zoning» y el «regional planning» hacen acto oficial de presencia en la *Conferencia Nacional de Urbanización* (1923); casi simultáneamente el funcionalismo va a inspirar la Ponencia para la Extensión de Madrid, firmada por los arquitectos Salaberry, Aranda, Lorite y García Cascales. No obstante, hasta 1931 Madrid no va a contar con un *Plan de Extensión* plenamente homologable con el movimiento europeo y por ello fiel a su incipiente carácter metropolitano. Todavía, sin embargo, la escala regional no será plenamente alcanzada hasta la guerra civil, cuando, bajo la inspiración directa del propio Julián Besteiro, presidente de la *Junta de Defensa de Madrid*, se apruebe el *Plan Regional* de 1939.

Similares planteamientos defendía en Cataluña la *Generalitat* republicana; allí había surgido años atrás el GATCPAC (*Grupo de Arquitectos y Técnicos Catalanes para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea*), que tuvo sendas réplicas en Madrid y País Vasco. Todos ellos, a través de su órgano de expresión AC, habían hecho arraigar en España de forma definitiva los postulados del racionalismo funcionalista, heredero de la Bauhaus y de los CIAM, animados por Walter Gropius y Le Corbusier, respectivamente. En Barcelona, los arquitectos del GATCPAC, dirigidos por J. L. Sert y asesorados por el propio Le Corbusier, elaboraron un plan de urbanismo para la ciudad extraordinariamente novedoso, más comúnmente conocido como *Plan Macià* (1932) por el entonces presidente de la *Generalitat*. En él se contemplan como aportaciones más relevantes la zonificación de funciones y la asignación equilibrada para todo el espacio urbano de servicios e infraestructuras; destaca por su novedad la propuesta de construir un área de recreo para las clases populares en pleno delta del Llobregat (*Ciutat de Repòs*), con lo que queda de manifiesto, junto al talante progresista de la propuesta, la voluntad metropolitana y el marco regional al que aspiraba el plan.

2.1.3. *La intervención en la ciudad, entre el reformismo paternalista y la subordinación a la racionalidad productiva*

Sometida como se halla la ciudad española durante este período a unas tensiones concentradoras muy acusadas, no pueden por menos que aparecer

las contradicciones propias de la ciudad capitalista. Es lógico, por ello, que prevalezca la iniciativa privada a la hora de producir ciudad, y cuando interviene la Administración local o estatal, lo hará siempre a tenor de lo más conveniente a los intereses dominantes en una sociedad fuertemente jerarquizada. De aquí que sean las clases sociales menos favorecidas las que padezcan los efectos de un modelo urbano concebido desde la desigualdad. Si a ello añadimos la ausencia de técnicas urbanísticas globalizadas, se entiende que las políticas de intervención en las ciudades españolas de este período, cuando las hubo, fueran locales o sectoriales y siempre subordinadas a una racionalidad económica ajena a los intereses colectivos.

En relación con estos planteamientos, las políticas de mejora, fomento o adecentamiento urbano, no obstante el ropaje filantrópico con el que solían presentarse, a quien acabaron favoreciendo directa o indirectamente fue a las burguesías urbanas. Ello puede fácilmente constatar en las mejoras incluidas en el concepto de «saneamiento», que, bajo la inspiración de las corrientes higienistas, defiende la necesidad de difundir en las ciudades españolas los servicios básicos relacionados con el agua, así como otros elementos del confort público que hacen del espacio urbano un ambiente más grato, pero también económicamente más productivo (alumbrado público, pavimentación, creación de parques públicos, etcétera). Fue habitual que su implantación sirviera de base a buenos negocios para el capital extranjero, como fue el caso de la creación de las redes de tranvías en muchas ciudades españolas a partir de 1870 o el abastecimiento de agua y electricidad. Madrid y Barcelona son ejemplos claros de esta relación «colonial» en la implantación de estas dotaciones básicas. Los tranvías de Madrid, cuya primera línea, que entró en funcionamiento en 1871 entre el recién iniciado barrio de Salamanca y la Puerta del Sol, había sido financiada por capital inglés, acabaron a final de siglo en manos de un holding controlado por capital belga. Pero el tendido y explotación de redes de transporte colectivo también enriqueció a las burguesías urbanas autóctonas, como ocurrió en Gijón, cuya red de tranvías, además del negocio directo obtenido de ellos, facilitó la puesta en el mercado de suelo periférico, al mismo tiempo que provocaba un incremento de su precio al mejorar la accesibilidad.

Las Administraciones públicas fueron durante este período un activo agente de adaptación de la ciudad a su papel de instrumento eficaz de control

social y político. La capital de provincia es el modelo urbano encargado de cumplir este cometido, que en el plano urbanístico quedará reflejado en la floración de reformas urbanas destinadas para dar un soporte digno a los edificios oficiales que por esta época hicieron su aparición en todas las capitales de provincia. De ella forman parte por derecho propio las delegaciones ministeriales, del Banco de España y de otras instituciones públicas, que irán dejando su impronta en el paisaje urbano con sus estilos grandilocuentes. Las ciudades se adornan igualmente con otras edificaciones muy representativas de los gustos y preferencias de las clases altas y medias urbanas en el tránsito del siglo XIX al XX, detentadoras del dinero, de la cultura y del poder local (teatros, casinos, institutos de segunda enseñanza, etc.). Otra familia de edificios utilitarios, reflejo de la mentalidad reformista y de fomento, completa el cuadro arquitectónico de la ciudad media española en el cambio de siglo, del que tan notables muestras aún se conservan en forma de mercados de abastos, mataderos o estaciones de ferrocarril.

Con todo, la plena plasmación de los principios higienistas y reformistas a ciertos sectores de la ciudad preindustrial no siempre va a resultar rentable desde la perspectiva de los intereses dominantes. La pervivencia e incluso el agravamiento de las condiciones de insalubridad, sobremortalidad y la acumulación de todo tipo de carencias en la vivienda y en su entorno en algunas áreas interiores urbanas van a aportar en más de una ocasión argumentos para propiciar la aplicación de medidas quirúrgicas radicales, arropadas incluso en argumentaciones higiénicas y sanitarias. De hecho, detrás de ellas se ocultan las expectativas de beneficio fundamentadas en la posibilidad de reconvertir suelo central a usos mucho más lucrativos (comercial, burocrático, etc.). No otra fue la justificación profunda de la *legislación de saneamiento y reforma interior de poblaciones*, y las complementarias leyes de *expropiación forzosa*, que pusieron en marcha todo un proceso especulativo en los cascos históricos, sin resolver gran cosa su habitabilidad o incluso empeorando la situación de partida.

De hecho, la legislación de reforma interior tuvo como principal efecto el de facilitar la racionalidad económica de ciertas áreas interiores, mediante la apertura de nuevas calles amplias y regulares, denominadas enfáticamente «grandes vías». Ellas materializan una de las reformas urbanas más del gusto de la burguesía española del momento. A lo largo de cincuenta años, aisladamente o formando parte

de un plan de reforma interior, las «grandes» vías van a ser el más activo factor de cambio en la ciudad histórica, signo de mejora funcional y de prestigio edilicio para toda la ciudad. La primera en ejecutarse fue la Vía Layetana de Barcelona, prevista en el *Plan Baixeras* (1879) y concluida en 1908. La Gran Vía de Madrid, con antecedentes desde principios del siglo XIX, fue comenzada en 1910 y no concluyó la construcción de todos sus solares hasta 1954. Referencia aparte merece la Gran Vía de Granada, reflejo urbano de la prosperidad experimentada por la ciudad gracias a la expansión de la remolacha tras la pérdida de Cuba. El fenómeno urbano de las grandes vías ha tenido versiones muy dispares como la de Salamanca, de claras resonancias neohistoricistas tan del gusto del urbanismo franquista, y la de Murcia, trazada en los años cincuenta de acuerdo con los moldes estéticos propios del uniformismo desarrollista, aunque se hallaba prevista en el *Plan Cort* (1926).

2.1.4. *Un período fértil en nuevos elementos urbanos incorporados a la ciudad preindustrial*

La configuración espacial de la ciudad española en los albores de la Guerra Civil presentaba unos perfiles claramente diferenciados respecto a la situación de mediados del siglo XIX. Muchas ciudades habían incorporado un ensanche de mayor o menor envergadura, cuyo rasgo más sobresaliente, como se sabe, es un trazado viario de carácter geométrico de fácil identificación, en el que se apoyan unas tipologías constructivas dominadas por la casa colectiva de renta. No son, sin embargo, estos ensanches homogéneos. En el de Madrid, por ejemplo, se distinguen zonas aristocráticas (sector de la izquierda de la Castellana), burguesas (barrio de Salamanca) y populares (Chamberí); incluso se prevé en este último caso la coexistencia de la vivienda con los talleres y pequeñas fábricas y en el sector sur con las actividades agrarias.

Fuera de los ensanches, los núcleos de extrarradio se organizaban de acuerdo con la estructura rural preexistente (parcelario, etc.). Configuran esta corona exterior a los ensanches las parcelaciones realizadas sobre el suelo rústico, donde los derechos edificatorios se van a materializar sin otras restricciones que las contenidas en el derecho civil. Así surgen una aureola de barrios por fragmentación de

fincas rústicas en pequeñas parcelas de entorno a cien metros cuadrados, sobre las que se edificaba una vivienda de una planta, normalmente de autoconstrucción y de rasgos acusadamente rurales, denominada por ello «casa molinera» (Valladolid), «casa de parcela» (Zaragoza) o simplemente «casa baja» (Madrid). La condición urbana de estos primeros núcleos periféricos era más que cuestionable, dado que durante décadas carecieron de los servicios y dotaciones más imprescindibles, como agua, saneamiento o calles pavimentadas. Su presencia se halla documentada en un gran número de ciudades de distinto tamaño y dinámica (Madrid, Barcelona, Gijón, León, Las Palmas, etc.).

La expansión residencial de los extrarradios se diversificó a partir de finales de siglo, gracias a algunas todavía tímidas iniciativas encaminadas a dotar a las clases proletarias de una vivienda más higiénica y amplia que las construidas por relleno de espacios interiores de las ciudades (corrales de vecinos, casas de corredor, ciudadelas, etc.) o en los arrabales periféricos configurados a base de parcelaciones. Algo se avanzó en esa dirección, pero aún insuficientemente, por obra de las constructoras benéficas, que hicieron su aparición en diversas ciudades españolas (Madrid, Sevilla, Valencia, etc.). Los planteamientos paternalistas que las animan quedan de manifiesto en la más conocida de todas ellas, la *Constructora Benéfica*, que actuó en varios barrios periféricos de Madrid (Pacífico, Cuatro Caminos y Guindalera), donde creó pequeñas actuaciones de vivienda unifamiliar destinadas a obreros y empleados; su dependencia de los donativos como sistema de financiación las hacía, en general, bastante poco operativas.

En la segunda y tercera década del siglo la *legislación de casas baratas y económicas*, que dieron carta de naturaleza en España al sistema cooperativista como procedimiento de promoción y financiación de vivienda, institucionalizó un cuadro de ayudas del Estado al acceso a la propiedad inmobiliaria (subvenciones, créditos a bajo interés, etc.) cuyos beneficiarios serían finalmente las clases medias. En el plano urbanístico, sus efectos sobre la organización de los extrarradios no fueron demasiado ejemplares, dado que las actuaciones se instalaban en ellos en función únicamente de la baratura del suelo y de la accesibilidad. En todo caso, hay que admitir que estos barrios de vivienda unifamiliar, en ocasiones con una notable calidad arquitectónica (regionalista, modernista o racionalista, según ciudades), son la variante residencial más homologable con las que

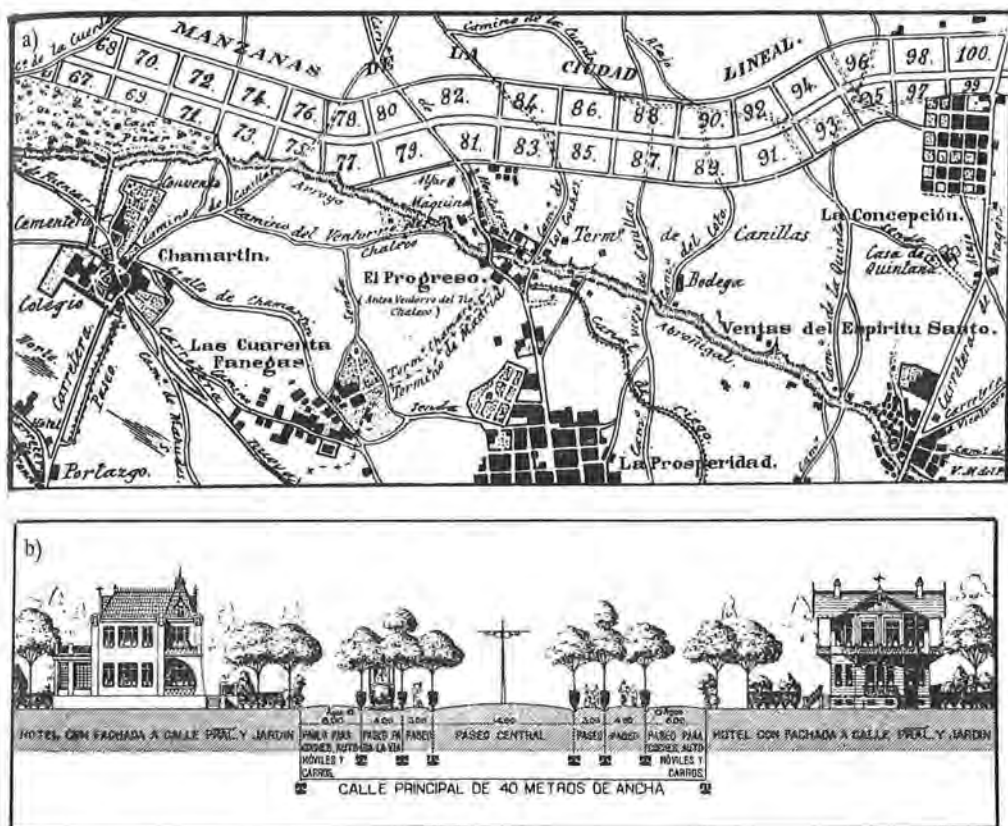


Fig. 8. La Ciudad Lineal, promovida por Arturo Soria en el nordeste de Madrid, presenta unas grandes afinidades con la Ciudad Jardín de E. Howard. a) Situación y delimitación de las manzanas. b) Perfil transversal de la calle principal.

contemporáneamente se estaban configurando en las ciudades europeas y americanas.

Sin duda la más importante aportación española a la ordenación urbanística de las periferias urbanas próximas fue la *Ciudad Lineal* de Arturo Soria, el genial urbanista y hombre de negocios madrileño que consiguió plasmar sus teorías en una barriada construida a partir de 1896 en el NE de la ciudad de Madrid. Para ello fundó una sociedad inmobiliaria, la *Compañía Madrileña de Urbanización*, que compró, urbanizó y parceló terrenos y construyó viviendas unifamiliares de distinto rango y precio en la que iba a ser la primera barriada de una ciudad lineal que envolvería a Madrid, enlazando los pueblos de su alfoz desde Chamartín hasta Pozuelo de Alarcón. Las comunicaciones a lo largo de los cinco kilómetros de la primera barriada y de ésta con la ciudad quedaban garantizadas gracias a una línea de tranvía, propiedad asimismo de la CMU. La tipolo-

gía residencial dominante en la *Ciudad Lineal* es la unifamiliar aislada con jardín («cada familia una casa y en cada casa una huerta y un jardín»), que se concibe como una barriada interclasista y, al menos en la mente del fundador, como casi autosuficiente en servicios, dotaciones y actividades económicas diversificadas. Sin embargo, el proyecto quedó inconcluso debido a la quiebra de la CMU ocurrida en torno a los años veinte. La evolución ulterior de Madrid y la falta de sensibilidad urbanística en la etapa del desarrollismo han acabado de desfigurar este original proyecto.

2.1.5. La aparición en España de una incipiente metropolización

La tardía incorporación española a la economía moderna retrasa hasta los años sesenta la aparición

de organismos urbanos merecedores de la denominación de metrópolis, con lo que el término significa de complejidad del mercado de trabajo y de expansión territorial del tejido urbano por encima de los estrechos límites municipales.

Aún así, puede hablarse de la aparición en España de una incipiente metropolización a lo largo del primer tercio del siglo xx, al menos en los casos de Madrid y Barcelona, que llegan a la guerra civil con poblaciones en torno a un millón de habitantes. Más embrionaria se hallaba la metropolización de Bilbao, convertida desde principios de siglo en corazón financiero del país. En los tres casos se advierte ya una clara integración de los antiguos municipios rurales en el continuo urbano, lo que justificó operaciones de anexión administrativa al municipio de la ciudad-central. Así ocurrió en Bilbao con los municipios de Abando, Begoña, Deusto y Erandio y en Barcelona con casi una decena de pequeños municipios del Pla (Gracia, Sants, Sarriá, etc.). En Madrid la integración física y económica con muchos de sus municipios del alfoz, destino de una intensa inmigración desde tiempo atrás que da lugar a que algunos de ellos, como Vallecas, Chamartín o los Carabanchales, lleguen a la guerra civil con poblaciones próximas a los 50.000 habitantes, no se traduce en el plano administrativo hasta mediados de siglo; entre 1947 y 1954, sin embargo, se anexionan por voluntad del propio Franco 13 municipios al Gran Madrid, que pasará a tener una superficie de 607 km². Barcelona es quizá la ciudad que más cerca está del rango metropolitano, a lo que coadyuvaban poderosamente diversas políticas sectoriales (creación de un puerto franco en el mismo delta del Llobregat) e intervenciones puntuales como fue la ordenación de la montaña del Montjuic para la exposición de 1929 y para diversos usos recreativos.

Más laborioso aún que dar unidad administrativa al incipiente fenómeno metropolitano va a ser la tarea de incorporar a su ordenación las técnicas de planificación física, ya vigentes fuera de España con el respaldo de los *Congresos Internacionales de Arquitectura Contemporánea* (CIAM). En la práctica ya existía una proyección regional de las aglomeraciones en aspectos tales como el abastecimiento de aguas, los espacios de ocio o las infraestructuras de transporte. Algo se anduvo por este camino al menos en el plano teórico a raíz de los *Congresos Nacionales de Arquitectos*; pero el marco territorial fijado por el *Estatuto Municipal* para los *Planes de Extensión*, que seguía siendo el municipio, invalidaba legalmente la tramitación de un plan metropo-

litano. Aún así la óptica supramunicipal estuvo presente en bastantes de los planes de los redactados entre 1924 y 1936.

2.2. La etapa de la autarquía (1939-1959)

España llega a los años cuarenta con una tasa de urbanización bastante modesta, como lo pone de manifiesto el que sólo el 48,9 % de la población viva en municipios de más de 10.000 habitantes. Las condiciones económico-políticas tampoco van a propiciar en este período un relanzamiento de la dinámica urbana, que se sitúa en sus cotas más bajas desde principios de siglo. Aún es peor el deterioro de las condiciones de vida en las ciudades, aquejadas de problemas de abastecimiento y, en no pocos casos, aún dañadas en sus elementos físicos por las destrucciones de la guerra. Puede hablarse, pues, en la postguerra de auténtica miseria urbana, reflejada en el cine o en la literatura de la época. Camilo José Cela nos ha legado en *La colmena* un vivo retrato de la sordidez social y urbanística del Madrid de la postguerra. Ello no fue óbice para que los responsables del urbanismo del *Nuevo Estado* hicieran amplio uso de una estética urbana grandilocuente de inspiración historicista, puesta en ejecución para la reconstrucción de Madrid.

2.2.1. *El intervencionismo estatal sobre la actividad económica. Un efecto desigual sobre el relanzamiento urbano*

La autarquía como política económica propia de un Estado totalitario comulga con los principios del intervencionismo económico. La idea de intervención en todos los aspectos de la ciudad y del territorio inspira el denominado *Plan Nacional de Reconstrucción*, en el que se incluye un *Plan de Explotación Industrial* tan ambicioso como irrealizable. En la práctica fueron muy escasos sus efectos en términos de aceleración de la dinámica urbana, que en el fondo no era deseada por un régimen fuertemente imbuido de prejuicios antiurbanos, justificados si se tiene en cuenta su escaso respaldo en las regiones más expansivas y urbanizadas del país.

Es plenamente coherente con estos planteamientos la primacía concedida por el régimen franquista a las políticas de puesta en riego y de creación de nuevas poblaciones rurales, encomendadas al *Insti-*

tuto Nacional de Colonización y destinadas a retener la población rural en sus regiones de origen. Los planes Badajoz y Jaén, realizados en plena década de los cincuenta, son bien expresivos de esta línea de actuación; con ellos se pretende mantener hibernada la dinámica urbana, de lo que exceptúa a Madrid, ciudad a la que el *Nuevo Estado* quiere convertir en escaparate de su política económica y en contrapeso frente a las dos aglomeraciones periféricas, Barcelona y Bilbao, cuya hostilidad al régimen era patente.

Discrepa de esta trayectoria del régimen la actuación sectorial del *Instituto Nacional de Industria* (INI), el «holding» industrial del Estado, fundado en 1941 con el objetivo fundacional de apoyar a la defensa nacional y a hacer real la aspiración autárquica de aquellos sectores básicos de la economía nacional como la siderurgia, el sector naval o hidroeléctrico. Implícitamente el INI actuó también como impulsor económico de un buen número de ciudades medias, especializadas en alguno de sus sectores prioritarios; papel dinamizador tuvo el sector naval en ciudades como Ferrol, Cádiz o Cartagena; la siderurgia estatal (ENSIDESA), instalada en los años cincuenta en Avilés, aporta a la ciudad profundos cambios en su mercado de trabajo y en su estructura urbana, marcada por el complejo siderúrgico, servicios complementarios y los poblados residenciales para sus obreros; pero también trajo consigo graves problemas ambientales para la ría de Avilés y su entorno, uno de los espacios más contaminados del país. Aún mayor fue la especialización industrial y la dependencia respecto al INI de Puertollano, un atípico núcleo industrial interior, donde la *Empresa Nacional Calvo Sotelo* instaló en los años cuarenta una de las industrias más representativas industrialmente de la autarquía, la factoría para la destilación de pizarras bituminosas. Superada la etapa autárquica, el propio INI levantó en Puertollano uno de los más completos complejos petroquímicos, alimentado por un oleoducto conectado directamente al puerto de Málaga (1966).

Caso un tanto excepcional es el de Madrid, donde el INI actuó como auténtico «agente de despegue» industrial de una ciudad que hasta entonces había sido un centro exclusivamente burocrático; ello es coherente con los planteamientos centralistas del régimen de Franco. Para acoger a las empresas del INI hubo que crear polígonos industriales de nueva planta en el sur de la ciudad (Villaverde) y en el nordeste (San Fernando de Henares). Se implantaron en Madrid preferentemente industrias metalúr-

gicas, entre las que destacó la factoría de la *Empresa Nacional de Autocamiones* (ENASA), pero también empresas de servicios como *Iberia* o *ENTURSA*, además de las sedes centrales de la mayoría de las empresas del «holding». De aquí que el grueso del empleo creado por el INI en Madrid haya sido terciario.

2.2.2. *Urbanismo y política urbana.* *Entre la reconstrucción y la creación* *de un marco legal moderno* *(Ley del Suelo)*

Para la tarea inicial de reconstruir las destrucciones de la guerra el *Nuevo Estado* crea un organismo especializado, la *Dirección General de Regiones Devastadas*, quizá el más representativo de la ideología arquitectónica y urbanística del régimen, marcada por el paternalismo y el historicismo. Ésta actuó con finalidad marcadamente propagandística en ciertos núcleos urbanos donde la actividad bélica había dado lugar a más daños, pero también a una imagen mítica que convenía invertir mediante una restauración ejemplar. Tal fue el caso de ciudades como Guernica, Guadalajara u Oviedo. *Regiones Devastadas* también intervino en los pueblos próximos a Madrid, donde estuvo estabilizado el frente durante meses, así como en los barrios de la margen izquierda del río Manzanares (Paseo de Extremadura, Puente de Toledo, Usera, etc.).

En Madrid, la *Junta de Reconstrucción* asumió todas las tareas de *Regiones Devastadas*, pero también desempeñó las funciones propias de un organismo urbanístico. En efecto, de su *Oficina Técnica* salió el nuevo *Plan para la Ordenación Urbana de Madrid*, cuya larga tramitación se prolongó entre 1941 y 1946, aunque para su aplicación se creara un organismo especializado, la *Comisaría para la Ordenación Urbana de Madrid y sus Alrededores*. Es éste un plan urbanístico en que se retoman algunas de las aportaciones del urbanismo racionalista de la preguerra (zonificación, poblados satélites, anillos verdes, etc.), en extraña hibridación con postulados consustanciales con la ideología urbana del régimen. Así, la ciudad de Madrid se califica como «capital del imperio», por lo que estaría llamada a ejercer y expresar formalmente la «función rectora y unificadora de la unidad nacional». Con semejantes argumentaciones se justificaban los tratamientos «retóricos» dados a los perfiles urbanos (la famosa «cornisa del Manzanares»), los amplios ejes viarios (la ave-

nida del Generalísimo) o las explanadas para las concentraciones multitudinarias.

Hasta que se cuenta con una ley urbanística, el planeamiento se hizo sin referencia a criterios normalizados. Tras el precedente de Madrid, se retomó la preocupación por los planes metropolitanos, que culminaría en el *Plan Comarcal de Barcelona* (1953), conceptualizado como el primer plan metropolitano español y que incluía a Barcelona y otros 26 municipios en un radio de 26 km., área denominada popularmente como «comarca del 53». Bilbao y Valencia también contaron con normas urbanísticas comarcales, para cuya gestión se crearon las correspondientes corporaciones administrativas del *Gran Bilbao* y *Gran Valencia* como entidades urbanísticas supramunicipales. Su trayectoria, sin embargo, ha sido muy poco operativa hasta su desaparición ya en la etapa democrática. Tampoco lo fueron los diversos planes provinciales aprobados desde que lo fue el de Guipúzcoa (1944).

También se redactaron por entonces documentos de planeamiento para ciudades medias como Salamanca, Valladolid, Valencia o Sevilla; en ellos se recurre a técnicas urbanísticas un tanto trasnochadas, próximas conceptual y tipológicamente al urbanismo de ensanche y de reforma de poblaciones, en combinación a veces un tanto forzada con aportaciones racionalistas ya de aceptación generalizada. Es particularmente arcaizante en estos planes el tratamiento dado a los casos históricos, traducido en la utilización de una retórica monumentalista muy del gusto de la estética franquista. Paralelamente, se retoma en ellos una forma de entender las reformas urbanas a base de regularizaciones de viario y de aperturas de grandes vías. Quizá la más representativa de esta nueva generación fuera la de Salamanca, trazada y construida según los cánones «imperiales». Afortunadamente, la prevista Gran Vía de Colón, que iba a atravesar el popular barrio de Malasaña en Madrid, no llegó a llevarse a cabo en gran medida por la decidida oposición vecinal de los años setenta.

La dinámica un tanto errática del urbanismo en esta época concluye en 1956, fecha de la aprobación de la *Ley del Suelo y Ordenación Urbana*, primer cuerpo jurídico donde la ciudad y el territorio son concebidos como una totalidad, contemplándose en él la posibilidad, al menos teórica, de realizar documentos de planeamiento para distintas escalas espaciales (el municipio, la comarca, la provincia o todo el territorio nacional). En la práctica, el planeamiento general municipal será el más ejecutado en

los próximos años, ya en otro contexto económico más próspero, donde estará una de las claves explicativas de su fracaso. En síntesis, el planeamiento general crea instrumentos para facilitar el desarrollo urbano, desde una perspectiva ideológica en la que por primera vez prevalecen los intereses colectivos sobre los individuales en el proceso de producción de ciudad. Es de destacar, igualmente, la limitación del libre derecho de propiedad del suelo a través del régimen jurídico que el planeamiento establece y de los sistemas de gestión del plan, que obligan al particular. En contrapartida, se consagra el principio de la participación de los ciudadanos a lo largo de su proceso de tramitación mediante distintas oportunidades de información y alegación.

No fueron los años de la autarquía propensos a la intervención sectorial en la ciudad por las exigencias financieras que la acompañan. De hecho, la intervención en la mejora de su estructura física y de sus servicios básicos se reduce al mínimo. Es de destacar como excepción la atención prestada por el régimen a la vivienda. En efecto, una cierta animación constructiva fue puesta en marcha por efecto de las medidas de apoyo a la promoción de vivienda, canalizadas a través del *Instituto Nacional de la Vivienda*, organismo especializado creado en 1939. Ese mismo año se aprueba una *Ley sobre Viviendas Protegidas*, que canaliza los beneficios oficiales hacia los nuevos órganos del poder franquista (municipios, sindicatos, diputaciones y organismos del Movimiento). También se extendió la protección oficial a la vivienda privada a través de la *Ley de Viviendas Bonificables* (1944), que permitía el acceso a los créditos a bajo interés y daba facilidades para conseguir un abastecimiento regular de materiales de construcción. Fue ésta una norma que favoreció sobre todo a las clases medias urbanas, al mismo tiempo que animaba el sector de la construcción que, sin embargo, quedó negativamente afectado por la casi coetánea *Ley de Arrendamientos Urbanos* (1946). Esta última, al congelar los alquileres, frenó la inversión en vivienda por las dificultades que establecía para la actualización de rentas inmobiliarias. Sólo la muy posterior *Ley de Vivienda de Renta Limitada* (1954) vuelve a reanimar el sector mediante la articulación de un conjunto variado de apoyos a la iniciativa privada.

A estas alturas de la evolución urbana, la afluencia inmigratoria a las grandes ciudades se había reactivado, dando lugar a graves problemas de alojamiento, que hicieron necesaria una urgente intervención de la Administración, cuando ya el problema

del «suburbio» había alcanzado caracteres de auténtica gravedad. Para paliarla se sigue incentivando la iniciativa privada mediante la legislación de *Viviendas Subvencionadas*, aplicada inicialmente a Madrid y, ante la respuesta favorable, extendida a todo el país.

En el caso de Madrid, los problemas del suburbio habían alcanzado un punto álgido, que obligó a tomar medidas de urgencia, plasmadas en un conjunto de modalidades de vivienda de tipo social o ultra-económica, bautizadas con nombres tan expresivos como *Poblados de Absorción*, *Poblados Mínimos* y *Poblados Agrícolas*, destinados a chabolistas e inmigrantes de bajos recursos. Esta operación de alojamiento social culminó en 1957, fecha de la aprobación del *Plan de Urgencia Social de Madrid*, entre cuyas medias positivas se establecía un programa de construcción de viviendas, agrupadas en los denominados *Poblados Dirigidos*, quizá los únicos medianamente presentables en medio de esa floración de actuaciones, que con justicia merecieron el calificativo de «chabolismo vertical».

2.2.3. Los elementos urbanos representativos del período de la autarquía

La intervención en la ciudad histórica, como ya se ha señalado, no introduce durante la autarquía cambios sustanciales respecto a etapas anteriores. La arquitectura historicista retoma muchos de los elementos más convencionales de la tradición española, tal como galerías con soportales, chapiteles, portadas barroquizantes o forjados de hierro. No es activa en esta etapa la renovación urbana, en parte por la falta de expectativas económicas para las áreas centrales, que no hace viables las operaciones de reforma urbana.

Los espacios intersticiales, dada su accesibilidad al centro urbano, dieron pie en Madrid a la implantación de nuevos «ensanches», de los que el más representativo es sin duda el articulado en torno a la *Prolongación de la Castellana* (rebautizada como Avenida del Generalísimo). Aprobado su plan de ordenación en 1947, se concibe como barrio residencial para las clases medias y altas y asiento del nuevo centro comercial de Madrid. Las zonas residenciales se configuran en forma de construcción cerrada e inspiración historicista. Con el tiempo se introduce la construcción abierta que ha acabado por dar a esta zona unas altas densidades y un paisaje caótico como de «bosque de torres». En cuanto

al centro comercial (AZCA), su proyecto, aprobado tras concurso internacional en 1953, no se comenzó a edificar hasta casi acabados los años sesenta y aún hoy se halla inconcluso.

La política oficial de vivienda social aportará a la periferia urbana española de estos años un elemento inédito hasta entonces, que se difundirá aún más ampliamente durante las siguientes décadas. Las nuevas barriadas de vivienda colectiva, baja calidad y tipologías repetitivas inauguran el urbanismo de «polígono», potenciado por las sucesivas normativas más arriba citadas. Sobre su base se promueven actuaciones residenciales por iniciativa de las más diversas entidades e instituciones del régimen: los sindicatos a través de la *Obra Sindical del Hogar* (OSH); los Ayuntamientos mediante sus respectivos patronatos municipales; los patronatos de casas para funcionarios o las empresas del INI. En el caso de Madrid, a todos ellos viene a unirse la *Comisaría para la Ordenación Urbana de Madrid*, que construyó en diversos puntos de la ciudad «colonias» para los expropiados a raíz de sus masivas adquisiciones de suelo. Estos poblados son menos colosales que los del período desarrollista, ya que están concebidos para «aclimatar» a la población inmigratoria en su desplazamiento a los núcleos urbanos; es, por ello, frecuente que presenten las bajas densidades características de las tipologías unifamiliares (casa baja con huerto) de resonancias inequívocamente rurales. Su presencia se detecta con bastante facilidad y su difusión fue muy amplia por todo el país, incluso en núcleos semiurbanos y pequeñas ciudades de regiones estabilizadas.

Siendo estos barrios poco elogiables, la pieza más problemática de la periferia urbana de la autarquía son las barriadas marginales, el «suburbio» por antonomasia tal como peyorativamente se las denominó durante estos años. Colonizan una franja exterior a las parcelaciones suburbanas de la etapa anterior, que ya habían adquirido una cierta consolidación y un nivel aceptable de equipamiento urbano. Frente a ellas, estos asentamientos marginales, fruto del éxodo rural a la desesperada, presentan rasgos acusadamente tercermundistas. Muchas son parcelaciones ilegales sobre suelo calificado como rústico o verde y sin otro acondicionamiento que la señalización de zonas de paso, que con el tiempo serán calles, y de los límites entre parcelas. Lógicamente, carecen de los más elementales servicios urbanos (agua, luz, saneamiento) y sus características constructivas presentan graves deficiencias en cuanto a cimentación, materiales (uso de materiales de

derribo) y aislamiento. Escaso tamaño y el recurso frecuente a la autoconstrucción por la familia destinataria, completan un cuadro elemental de características de las tramas marginales, que inicialmente no pasan de ser un cobijo elemental tugurizado.

Aunque muchos de los barrios de «chabolas», como se les denominó en Madrid, y de «coreas», como eran designados en Barcelona, ya no existen, en aquel momento su baratura y facilidad de construcción permitió que las actividades productivas urbanas contaran con una mano de obra abundante y poco exigente y, por tanto, plenamente coincidente con los intereses del capital. De paso, estas implantaciones provocaron sin proponérselo un importante incremento de las plusvalías del suelo periférico, que no tardarían en ser cosechadas por los grandes promotores inmobiliarios en el siguiente período.

Algunas de aquellas barriadas marginales se hicieron famosas por la precariedad de sus condiciones de habitabilidad en la periferia suburbial de Madrid (Pozo del Tío Raimundo), por su tamaño (Palomeras) o por su conflictividad sociolaboral y política (Orcasitas). Pocas ciudades inmigratorias se libraron de ellas (Bilbao, Barcelona, Sevilla o Santa Cruz de Tenerife). Un más difícil todavía en la marginalidad residencial urbana presentan los asentamientos habitados por la minoría étnica gitana o por inmigrantes extranjeros (portugueses o africanos).

2.3. La etapa del desarrollismo, un período decisivo (1959-1975)

Entre 1959 y 1975 los cambios profundos experimentados por la sociedad española tienen un justo reflejo en las ciudades, que atraviesan la etapa de crecimiento más trepidante de toda la historia urbana española. El período se abre con el *Plan de Estabilización*, que puede considerarse un primer paso en el largo camino hacia la plena integración de este país en el sistema socioeconómico dominante en nuestro entorno. Ello va a traer consigo el reforzamiento de la lógica del sistema capitalista y de uno de sus más elementales requerimientos: la concentración de los medios de producción.

2.3.1. Una fuerte expansión demográfica impulsada por una intensa animación económica

En el marco esbozado se incardina el gran movimiento de fuerza de trabajo que, procedente de las

áreas rurales, se dirigió durante todo este período hacia las grandes ciudades, en donde también se concentran las inversiones productivas y de capital fijo. Sólo en el decenio 1960-1970 las migraciones interiores se cifran en 3,5 millones de personas, que unidos al crecimiento natural de las ciudades da lugar a que en esta década de intensa urbanización la población urbana española experimente un incremento del 30 % (5.210.069), englobando ya en 1970 al 66,1 % del total nacional (el 36,9 % en núcleos de más de 50.000 habitantes).

Fueron beneficiarias de los movimientos migratorios entre las capitales de provincia y ciudades medias particularmente las preferidas por la inversión industrial (Vitoria; Zaragoza, Valladolid o Pamplona, por ejemplo); pero la corriente más intensa se dirigió hacia las grandes aglomeraciones, que llegarían a concentrar al final del período más del 25 % de la población española. Sólo Madrid y Barcelona reunían en esa fecha el 17 % (5,86 millones) sobre sólo el 0,2 % del territorio.

La intensa urbanización de este período es paralela de la acelerada expansión de la economía española, cuyo sector industrial consolida un protagonismo tardío al mismo tiempo que su vocación urbana. Bien es verdad que las tendencias polarizadoras dominan la distribución geográfica de la industria, favoreciendo principalmente a las aglomeraciones de Madrid y Barcelona, que ellas solas llegaron a concentrar el 40 % del empleo industrial. Para contrarrestarlas, se ponen en marcha diversas medidas dirigidas a una redistribución industrial más equilibrada. Éstas se inician en 1959 por obra de los *Polígonos de Descongestión de Madrid*, asignados a núcleos urbanos medios de la Meseta (Guadalajara, Toledo, Aranda de Duero, Alcázar de San Juan y Manzanares); hacia estas ciudades se intentó canalizar actividades industriales procedentes de Madrid mediante la concesión de diversas ventajas financiero-fiscales y urbanísticas. De hecho sólo dieron el resultado deseado en el caso de Guadalajara, integrada en un corredor urbano-industrial ya de por sí expansivo (el «corredor del Henares»).

Años más tarde los *Planes de Desarrollo* harán uso de la figura del «polo» para incentivar la industrialización de diversas ciudades medias distribuidas por las regiones tradicionalmente menos industrializadas. Se hizo amplio uso de ellos en los dos primeros planes (1964-1971), fundamentándose su atractivo en las subvenciones a la inversión fija, las preferencias en la obtención del crédito oficial, desgravaciones fiscales, etc. Estos beneficios se circunscribían al

ámbito municipal de las *ciudades-cabecera del polo* o de su entorno comarcal, no habiéndose nunca hecho explícitos los criterios seguidos en la elección de aquéllas. Ahora bien, se puede rastrear una cierta lógica espacial a la vista de determinadas agrupaciones en ámbitos geográficos concretos como son los ejes fluviales (Ebro y Guadalquivir) o la zona costera de Galicia. Sólo se halla comprobada la eficacia industrializadora de los polos en contados casos (Valladolid, Zaragoza y Burgos) y no siempre para bien (caso de Huelva, la ciudad más contaminada de España). Coetáneo de los *Planes de Desarrollo* fue el *Plan Campo de Gibraltar*, iniciado en 1965 e intensificado a partir de 1969 con la pretensión nunca alcanzada de crear un foco industrial en torno a la bahía de Algeciras, que fuera capaz de contrarrestar la pérdida de puestos de trabajo producida por el cierre de la verja de Gibraltar.

2.3.2. *Un planeamiento de signo equilibrador frente a unas políticas urbanas de marcado carácter concentrador*

Como ya se ha señalado, se cuenta en España desde 1956 con un marco legal moderno y homologable para la ordenación del desarrollo urbano. A lo largo de la etapa del desarrollismo se hizo amplio uso de las distintas figuras previstas en esta ley, aunque al final del período sólo una cuarta parte de los municipios españoles llegaron a contar con *Plan General* o alguna de las restantes figuras de planeamiento (*Normas Subsidiarias* o *Delimitaciones de Suelo Urbano*). También se habían aprobado algunos *Planes Comarcales* (18, que comprendían 379 municipios), con los que de alguna manera se da cobertura urbanística a los fenómenos metropolitanos y a otras formas complejas de difusión espacial del hecho urbano por encima de los límites municipales. Formalmente al menos, a mediados de los años setenta vivían bajo alguna forma de regulación urbanística el 75 % de la población española, de ella el 65,9 % en municipios con plan general.

Tiene la legislación urbanística española de este período una pretensión oficialmente equilibradora; en síntesis, a partir de una visión global de la ciudad y de la previsión de su dinámica económica y demográfica, se les intenta dar respuesta a través del plan mediante la programación de su desarrollo físico; éste se va a materializar en la incorporación a la ciudad heredada de nuevas piezas urbanas planificadas con destino a alojar las viviendas, la industria o los

servicios. En el plan se establecen los mecanismos para que se lleven a cabo estas previsiones, lo que se articula mediante la figura del *plan parcial*. En él confluyen los intereses de los particulares, detentadores de los derechos jurídicos del suelo, con la justa recuperación por parte de la sociedad de las plusvalías producidas a raíz de la transformación del suelo en urbano. No menos digna de resaltar es la anticipación de la imagen final de la ciudad hecha posible por el planeamiento y que dio lugar a unas tipologías bastante uniformes en todas las zonas periféricas surgidas estos años.

Acabó así de adquirir carta de naturaleza entre nosotros los postulados del urbanismo racionalista, tras décadas de lenta gestación. La lógica que lo inspiraba, sin embargo, no siempre dio resultados ejemplares, excepción hecha de algún raro caso como fue el de Vitoria, la ciudad española donde la «cascada» de figuras de planeamiento previstas en la *Ley del Suelo* se ha llegado a plasmar en una realidad bastante ejemplar. Por desgracia, lo habitual fue que la asepsia del sistema diseñado en la Ley del 56 se supeditara a los intereses de los grupos promotores, a su desigual potencia económica y a las relaciones que mantenían con las instituciones. Así, la producción de ciudad lucró a los agentes económicos, detentadores del suelo o del capital y bien relacionados con el poder local o estatal; lo cual se ha corroborado en casos muy elocuentes como la Barcelona del período del alcalde Porcioles o el Madrid del conde de Mayalde.

Hay, pues, una sospechosa coincidencia entre el poder político franquista y los grupos económicos beneficiarios del desarrollismo, imbuido de un burdo tecnocratismo con su consustancial asepsia. Poco contaba en todo este edificio la opinión de los usuarios de la ciudad, no obstante estar prevista legalmente la participación pública en el planeamiento. Sólo muy al final del período los movimientos sociales hicieron acto de presencia en las ciudades españolas para hacer valer su derecho a participar más activamente en la configuración de su espacio cotidiano. Madrid, Barcelona, Bilbao o Sevilla serán el escenario de movilizaciones en demanda de una ciudad más justa y solidaria, donde estén garantizados los servicios básicos, vivienda digna y un medio ambiente de calidad. Los logros, sin embargo, fueron por entonces más bien modestos.

Hay una contradicción permanente entre el marco urbanístico legal, que preconiza un crecimiento urbano equilibrado, y unas políticas urbanas de carácter marcadamente desarrollista y decididamente

aliado con la plena operatividad económica de un modelo urbano al que cuadra la denominación de «ciudad del capital». Bajo este prisma cabe enjuiciar las medidas de política urbana emprendidas para respaldar la base económica urbana (industrial o terciaria, según los casos) a través de ayudas directas (financiero-fiscales) o indirectas (infraestructura, suelo, etc.), así como creando aquellos elementos necesarios para el buen funcionamiento del sistema productivo (equipamientos, vivienda, etc.), cuya financiación y creación fueron igualmente asumidos por la iniciativa pública en ejercicio de su papel subsidiario.

2.3.3. *Una espectacular expansión del tejido urbano*

Las piezas tipológicas del período desarrollista heredan y acentúan las de la etapa anterior, alcanzando en ciertos casos niveles de especial gravedad. Así ocurrió con las *tramas marginales*, que, alimentadas por la masiva inmigración rural, configuran todo el sur y sureste de Madrid, el reborde montañoso del «pla de Barcelona» o la periferia noreste y este de Sevilla; pero también se hallan presentes en ciudades medias como Valladolid, Santa Cruz, Gijón, Tarragona o Castellón, e incluso en simples capitales comarcales de economía expansiva (Elche, Vilanova i la Geltrú).

El elemento más representativo del desarrollo espacial de las ciudades españolas durante estos años consiste en grandes *conjuntos residenciales de vivienda colectiva*, colocados en posición periférica o apoyados en antiguos núcleos rurales del entorno urbano («pueblos-dormitorio»). Se trata de actuaciones unitarias, promovidas por grupos inmobiliarios, pero también por los organismos públicos especializados (*Obra Sindical del Hogar* e *Instituto Nacional de la Vivienda*). El bloque abierto de inspiración racionalista es dominante como elemento tipológico de los polígonos, presentándose en combinaciones habitualmente rutinarias de cubos y paralelepípedos, que configuran una escena urbana poco motivadora, donde predomina el mal gusto y la monotonía. Los polígonos traducen formalmente los planteamientos de la *Ley del Suelo* en cuanto a la mecánica promocional; muy otra fue la materialización de las previsiones más favorables para sus habitantes por lo que respecta a los espacios libres, el transporte o a los equipamientos, donde la permanente insuficiencia y baja calidad será tónica dominante. Las deficiencias

constructivas, así como la inadecuación en tamaño y servicios de la vivienda colectiva darán lugar a un permanente estado de frustración, traducido en conflictividad social.

Sería inagotable una ejemplificación exhaustiva de la problemática planteada por los polígonos en las ciudades españolas. Madrid y Barcelona, por razones de tamaño y dinamismo económico, cuentan con un inventario casi inagotable de situaciones. Ciudad Badía en Barcelona y Gran San Blas en Madrid ejemplifican grandes conjuntos residenciales de promoción oficial con todos sus ingredientes, pero no lo son menos, aunque a menor escala, Elviña en La Coruña o Polígono Aeropuerto en Sevilla. No se diferencian sustancialmente de este modelo residencial las promociones privadas como un Bellvitge o Moratalaz, planteadas igualmente para acoger a una población inmigrante de bajos recursos; en algún caso, sin embargo, se dio cabida en ellos a unas tipologías de mejor calidad dirigida a unos grupos sociales mesocráticos; tal fue el caso de Moratalaz (Madrid), Huerta del Rey (Valladolid) o el Polígono Lauca (Vitoria).

2.3.4. *Los costes sociales y ambientales del desarrollismo*

La etapa desarrollista acumuló sobre el espacio urbano numerosas distorsiones, que afectaron tanto al soporte físico-ecológico como al medio social y urbanístico. Quizá los más llamativos hayan sido los problemas medioambientales padecidos por las ciudades tanto en su interior como en su entorno. Los temas relacionados con la contaminación atmosférica son, sin duda, los más espectaculares y periodísticos. Materializan, en esencia, el fruto de unas estrategias de especialización y localización industrial por completo ajenas a cualquier consideración ambiental, visibles en los casos de Bilbao, Huelva o Tarragona; no menos culpable es la ausencia de medidas eficaces de control y previsión de la contaminación por parte de las administraciones responsables. Todo ello ha dado como resultado que varias ciudades españolas compitan por el muy dudoso honor de ser la ciudad más contaminada de Europa (Ávilés y Bilbao). No debe olvidarse la incidencia sobre la contaminación urbana de otros focos emisores como son el tráfico urbano o las calefacciones, cuya regulación se ha aplazado durante décadas. Todo lo cual, en última instancia, es consecuencia de un modelo urbano, que potenció las altas densidades, la

baja calidad constructiva y la rígida organización funcional de las ciudades.

La problemática medioambiental urbana se ha visto agravada cuando, como ocurre en Valladolid o Zaragoza, se dan condiciones topográficas (fondo de valle) poco favorables para la difusión vertical de los contaminantes. Caso peculiar es el de Barcelona, cuya industria, situada preferentemente en el mismo borde costero, extiende sus efectos ambientalmente negativos sobre todo el llano barcelonés.

La contaminación del mar, de los cauces o de los acuíferos, debida a las emisiones no depuradas de aguas residuales, entraña efectos ecológicos, pero también estéticos y sanitarios. Ello es debido a que en las ciudades españolas los abastecimientos urbanos se organizaron de espaldas a los principios del «ciclo hidrológico»; al contrario, prevalecieron actitudes trasnochadas de aprovechamiento «parasitario» de los recursos naturales. Y cuando se advirtió la magnitud de las secuelas ambientales desencadenadas, los costos para resolverlas ya eran muy elevados.

No corrió mejor suerte el medio vegetal urbano, sometido paralelamente a su reducción superficial y a su empobrecimiento biológico debido a unas condiciones ambientales hostiles. El urbanismo desarrollista, aunque en teoría heredero de la tradición higienista, dejó en la práctica reducido el espacio verde urbano a una simple delimitación en los planes. Un triste ejemplo de estas carencias lo aportan los espacios verdes interbloques en los polígonos residenciales; si alguna vez éstos llegaban a concretarse, no tardaban en deteriorarse por el descuido o mal uso que de ellos acostumbraba a hacerse, convertidos las más de las veces en aparcamiento o escombrera. Conservar la integridad de los espacios verdes públicos y reclamar su aumento en los barrios más populosos fue uno de los ejes del movimiento ciudadano en los grandes conjuntos de vivienda colectiva. En contrapartida, cayeron bajo la fiebre urbanizadora espacios de alta calidad naturalística. El consumo de estos espacios alcanzó niveles de acusada gravedad en las periferias urbanas, asiento de actuaciones para residencia secundaria, de las que hay casos tan poco ejemplares y numerosos como los de las sierras litorales próximas a Barcelona, la sierra de Madrid, los pinares de la ribera del Duero próximos a Valladolid o la dehesa del Saler (Valencia). Aún mayor ha sido el riesgo de desaparición de enclaves biogeográficos intraurbanos como el Palmar de Elche o el encinar de El Pardo.

No mejor ha sido la suerte corrida por los espa-

cios agrícolas de alta fertilidad próximos a las ciudades. El consumo de suelo de huerta o vega ha sido particularmente lamentable en casos como Granada, cuya vega ha quedado seriamente mermada por el desarrollo reciente de la ciudad, que ha buscado en ella suelo para vivienda, industria o centros comerciales. La huerta de Murcia, por su parte, sufre una lenta gangrena por obra de un hábitat diseminado muy expansivo, que está poniendo en serio riesgo la supervivencia de unas actividades horto-frutícolas de altos rendimientos e incluso de todo un estilo de vida «huertano».

Casi inermes dejó, por otra parte, el desarrollismo a las ciudades situadas en áreas expuestas a persistentes riesgos naturales, como es el caso de todas las mediterráneas. Fue irresponsablemente frecuente que se edificara sobre zonas inundables o que se realizaran infraestructuras, cuyo carácter reforzador de los riesgos naturales (autopistas litorales) ha quedado por desgracia puesto de manifiesto con harta frecuencia. Las soluciones llegaron tarde y con un estilo claramente tecnocrático, que se puso de manifiesto en la forma de afrontar el endémico riesgo de riadas que sufría Valencia a causa de los periódicos desbordamientos del río Turia. En efecto, a raíz de la riada de 1956, se acuerda desviar el río fuera de la ciudad, mediante la denominada *Solución Sur*, que si bien resolvió el problema, configura por su dureza ingenieril una frontera física y visual entre la ciudad y el sector sur de la huerta.

El impacto del desarrollismo sobre el entorno construido no fue menos demoledor. Se asistió a la pérdida o desnaturalización de elementos valiosos del patrimonio urbano, sacrificados a una lógica productivista que sólo buscaba la materialización de las rentas de situación producidas por el incremento de centralidad, resultante de los procesos de crecimiento urbano. De este modo, experimentan intensos procesos de renovación los cascos históricos y los ensanches decimonónicos, con destino a la implantación en ellos de actividades productivas necesitadas de posición central (sector terciario) o con destino a vivienda para grupos más solventes que los alojados anteriormente en ellos. Así ha ocurrido en los cascos históricos de un Valladolid, un Ciudad Real o un Castellón, donde ha prevalecido una modalidad renovadora de signo residencial, dado el prestigio que el centro seguía teniendo en estas ciudades entre las clases medias. En cambio, la *terciarización* ha sido particularmente intensa en los ensanches de Madrid y Barcelona.

El caso de Madrid puede ser ejemplar de los de-

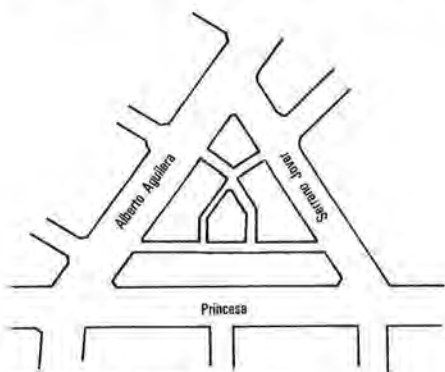
sastres producidos por la terciarización en zonas de la categoría urbanística del ensanche de Castro o de la avenida de La Castellana. El terciario superior (sedes bancarias, seguros, servicio a empresas, etc.), en efecto, anteriormente instalado en el casco histórico, se desplazó hacia el eje Recoletos-Castellana, atraído por el centro direccional previsto en el *Plan de Prolongación de La Castellana* (1947). Ello provocó una acusada densificación edificatoria por la sustitución de la tipología tradicional de la zona, compuesta de «palacetes» nobiliarios, por edificaciones en altura de calidad arquitectónica dudosa y que, en todo caso, alteran sustancialmente una escena urbana hasta entonces muy equilibrada. Otro eje de terciarización intensa se perfiló a lo largo de la calle Princesa entre la Plaza de España y la de la Moncloa; dentro de él alcanzó notoriedad informativa la sustitución traumática de un barrio completo de vivienda modesta, el *barrio de Pozas*, por un complejo comercial y hotelero. Por lo demás, todo el ensanche experimenta un proceso de terciariza-



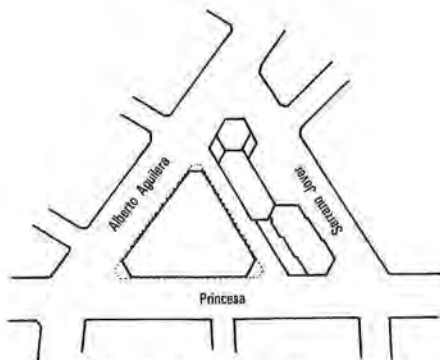
BUEN SUCESO ocupación del suelo (antes)



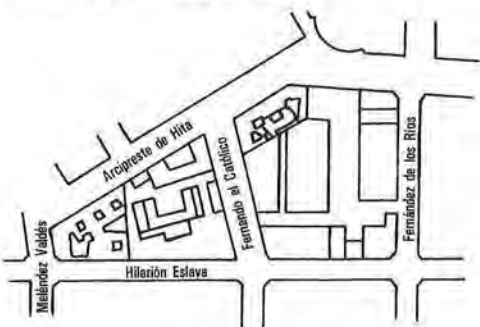
BUEN SUCESO ocupación del suelo (después)



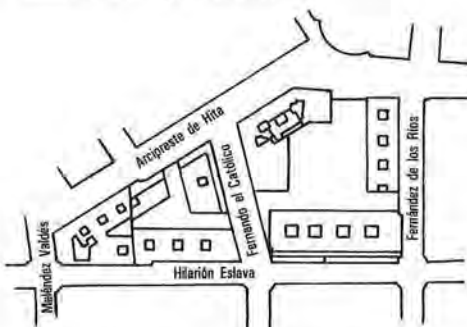
BARRIO DE POZAS ocupación del suelo (antes)



BARRIO DE POZAS ocupación del suelo (después)



SECTOR GALAXIA INUSA ocupación del suelo (antes)



SECTOR GALAXIA INUSA ocupación del suelo (después)

Fig. 10. Los procesos de terciarización dejan su huella en las áreas interiores del Madrid de los años sesenta y setenta. El sector de Argüelles-Princesa cuenta con un buen muestrario de zonas renovadas. Fuente: A. Álvarez Mora, *La transformación del centro-ciudad en el modo de producción capitalista*, Madrid, COAM, 1979.

ción difusa, que ha reducido considerablemente su calidad arquitectónica y habitacional.

2.3.5. *La definitiva aparición de organismos metropolitanos. Su deficiente plasmación urbanística*

El *metropolitanismo* pleno llegó a España de la mano del desaforado desarrollismo urbano de los años sesenta, plasmado en el «estallido» espacial de las grandes ciudades que se convierten en aglomeraciones. Con el nombre técnico de *Áreas Metropolitanas*, término acuñado en Estados Unidos en los años cincuenta, y bajo el control de una ciudad-central, se configuran como mercados integrados de trabajo; al mismo tiempo se perfilan en su interior lazos de solidaridad, que requieren una óptica globalizadora para abordar la implantación y mantenimiento de ciertos elementos operativos (transportes, infraestructuras, servicios colectivos, etc.). También parece razonable que todo el conjunto metropolitano cuente con un documento de planeamiento unitario.

Existían en España otras situaciones proclives a generar estructuras metropolitanas; proximidad entre ciudades expansivas, comunicaciones fluidas entre ellas, complementariedad histórica, recursos naturales o rentas de situación potenciales son todas ellas circunstancias que pueden desembocar en la modalidad de estructura metropolitana multipolar, la conurbación. Como incipientes conurbaciones cabe calificar el conjunto de ciudades del área central de Asturias (el «ocho asturiano»), de la bahía de Cádiz o de la bahía de Algeciras, entre otros ejemplos menos definidos (La Coruña-Ferrol o San Sebastián-Irún). Sin embargo, las únicas que han recibido estatus legal de metrópolis han sido todas aglomeraciones protagonizadas por una ciudad expansiva, como son los casos de Madrid, Barcelona y Bilbao.

No pasó de ser una ilusión tecnocrática la pretensión de los *Planes de Desarrollo* por «vertebrar» todo el país bajo la tutela de un sistema urbano, dirigido por las *Áreas Metropolitanas*. Tras diversos intentos de aplicación a España de las metodologías americanas de definición estadística de las metrópolis, la *Ponencia de Desarrollo Regional del III Plan de Desarrollo* (1972-1975), identificó nada menos que 33 *Áreas Metropolitanas* estadísticas, reducidas a 25 a efectos de desarrollo económico. Aun así, era un número excesivo y poco ajustado a los procesos

metropolitanos reales, que sólo se daban en puridad en las llamadas «Grandes Áreas Metropolitanas» (Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Sevilla y Zaragoza). Se trató, en todo caso, de una propuesta, además de inviable, trasnochada, pues se retrasó tanto su implantación que el modelo metropolitano ya se hallaba en crisis cuando entre nosotros se pretendía institucionalizar.

Más negativa aún fue la ausencia, durante toda la etapa del desarrollismo, de instrumentos normativos y de gestión eficaces para dar respuesta a los problemas de coordinación y de prestación de aquellos servicios que con mayor urgencia demandaban unas aglomeraciones en proceso acelerado de crecimiento y complejidad interna. Y cuando finalmente se implantó una estructura administrativa de ámbito metropolitano, su delimitación fue poco rigurosa y su funcionamiento escasamente eficaz. Así ocurrió en Madrid, donde la estructura metropolitana contenida en el *Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid* (1963), que engloba a Madrid y otros 23 municipios, no pasó de ser durante los casi veinte años de vigencia oficial una mera ficción administrativa y tecnocrática sin apenas adecuación a los procesos reales, que siguieron una dinámica totalmente ajena a las previsiones del plan metropolitano.

Mucho más compleja y tortuosa fue la tarea de dar carta de naturaleza legal al fenómeno metropolitano barcelonés. Hubo, en contraposición con el de Madrid, un esfuerzo previo de conceptualización y análisis coincidente con la elaboración del *Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona* (1966-1968); en él se asumía para Barcelona una realidad metropolitana «discontinua», que se prolongaba entre el Montseny y el Penedés y entre el Garraf y el Maresme, cuya funcionalidad metropolitana estaba cumplidamente demostrada, así como la necesidad operativa de contar en este espacio con un programa integrado de dotación infraestructural, de descentralización de servicios o de previsión de espacios libres. Con sus 162 municipios, esta «nonnata» área metropolitana habría sido un buen recambio para la anacrónica comarca de Barcelona definida en 1953. La ausencia de voluntad política y la colisión con intereses que iban a quedar dañados por el nuevo esquema territorial dieron al traste con la propuesta. Se mantuvieron, pues, los límites de la *Comarca del 53*, administrados desde 1974 por la *Corporación Metropolitana de Barcelona y Otros Municipios*, tiempo ha desbordados por el hecho metropolitano barcelonés.

3. LA CIUDAD ESPAÑOLA ACTUAL. ENTRE LA TRANSICIÓN POLÍTICA Y LA CRISIS ECONÓMICA

Un completo cambio de escenario se produce en las ciudades españolas a consecuencia del efecto combinado de la crisis económica puesta en marcha por la crisis energética de 1973 y el comienzo de la transición política, que se abre a la muerte del general Franco. Como rasgos dominantes de la nueva situación merecen destacarse la contracción del crecimiento junto a la ascensión de las preocupaciones por la mejora de las condiciones de vida en las ciudades, que van a ser asumidos por las instituciones municipales salidas de las primeras elecciones democráticas en los Ayuntamientos (1979).

3.1. El declive urbano, reflejo de la crisis económica

Está constatada en todos los países desarrollados de Europa una caída demográfica, que, de mantenerse, podría traducirse a corto plazo en la pérdida de población en cifras absolutas. Dicha caída, fruto de una inflexión a la baja de la natalidad y la fecundidad, se detecta en España a partir de mediados de la década de los setenta. Este hecho y la contracción económica general, que repercute negativamente en las posibilidades del mercado de empleo urbano, explican la drástica interrupción de la fase expansiva de las ciudades en la última década.

3.1.1. La quiebra de la industria urbana. Los procesos de desindustrialización

Han sido la industria básica (siderurgia y petroquímica) y de bienes de equipo (naval), pero también ciertas industrias de bienes de consumo (textil y electrodomésticos), las más duramente afectadas por la crisis económica de los setenta, que es por encima de todo una crisis industrial. Aquellas ciudades, cuya base económica se sustentaba sobre estos sectores, han sido las más duramente tratadas por la crisis, con su secuelas de paro, conflictos sociales y desaceleración de las actividades de servicio urbano (comercio, servicios personales, etc.). Tal situación puso sobre el tapete la necesidad de reconvertir sectores en crisis, que, aunque inevitable, no se abordó de forma sistemática hasta bien entrados los ochenta.

Sea cual sea el juicio que la reconversión industrial merezca, es claro que hizo aflorar con toda su

crudeza la fragilidad económica de las ciudades especializadas en algunos de los citados sectores industriales, máxime cuando estaban controlados por una sola empresa, como eran los casos de Ferrol con ASTANO, la naviera el INI o Sagunto con *Altos Hornos del Mediterráneo*, igualmente estatales. El caso de las ciudades de la bahía de Cádiz era particularmente dramático, ya que la quiebra del sector naval, también en manos del INI por intermedio de *Astilleros Españoles* (AESA), iniciada ya en los años setenta, ponía en peligro la continuidad de 25.000 puestos de trabajo directos o indirectos. Similar era la situación de la bahía de Algeciras, donde el régimen de Franco había propiciado por motivos propagandísticos la implantación de unos sectores industriales, que inmediatamente iban a caer en crisis. Merece alusión explícita el caso de La Línea de la Concepción, que diez años después de ponerse en vigor el *Plan Campo de Gibraltar* había perdido 14.000 habitantes y contaba con un paro estimado en el 25 % de su población activa.

El protagonismo asignado a la industria siderúrgica asturiana en los planes de expansión y reordenación emprendidos por el INI en los años sesenta se está pagando caro en los años ochenta, con la intensificación de la crisis en las ciudades más beneficiadas en aquel período; así, Avilés y Gijón, donde se asienta el doble complejo siderúrgico de ENSI-DESA (factorías de Avilés y Veriña), están hoy en día entre las ciudades aquejadas por unos más altos índices de paro, que alcanza el 30 % de la población activa en el caso de Gijón. De similar manera ha afectado la crisis del sector textil a los viejos núcleos especializados catalanes de Sabadell y Tarrasa.

Las mayores concentraciones urbanas, sobre todo las metrópolis, han sido las que más duramente han reflejado el deterioro social, demográfico y de nivel de vida propiciado por la crisis. Así se ha comprobado en una región tan urbanizada como el País Vasco, donde los sectores de bienes de equipo (construcción naval, maquinaria, transporte, etc.) han descendido en al menos un 30 % del nivel que tenían en 1974. Esta situación-marco se empeora aún más en la aglomeración del *Gran Bilbao*, donde el paro industrial se cifraba en 1982 en el 33 %, habiendo arrastrado con su declive al sector servicios (16 %) y a la construcción (13 %); de la envergadura del paro juvenil era buena prueba el que el 38 % de los jóvenes no habían accedido a su primer empleo. Algo distinto era el caso de la aglomeración de Valencia, que cuenta con un sistema industrial menos concentrado y especializado que otras áreas

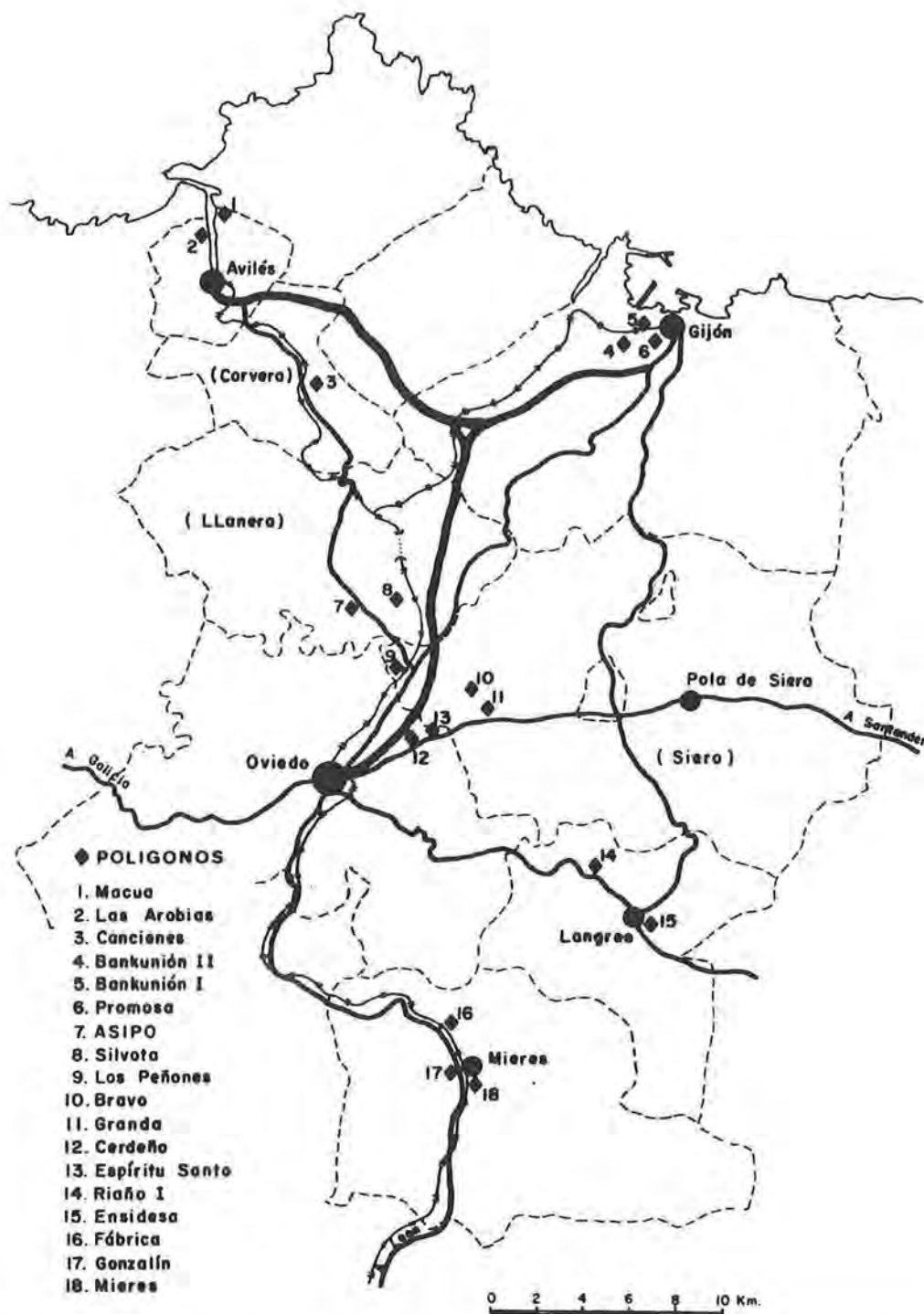


Fig. 11. La crisis económica de los años 70 afectó, sobre todo, a las regiones de antigua industrialización como Asturias, cuya área central, que mereció los beneficios de Polo de Desarrollo, cuenta con un buen número de polígonos industriales. Fuente: P. Benito del Pozo y G. Morales: «Los polígonos industriales en el Área Central de Asturias», en *IX Coloquio de Geógrafos Españoles*, 1985, Comunicaciones, vol. II.

metropolitanas españolas, lo cual ha hecho que la situación laboral fuera menos grave. Una peculiaridad de la respuesta a la crisis en el País Valenciano ha sido la descentralización productiva asociada a la gran difusión de la economía sumergida, el trabajo a domicilio, el «part-time farming» y a otras formas sofisticadas de economía familiar.

Como queda dicho, en las metrópolis la crisis acentúa aún más su incidencia. Así se ha demostrado en el *Área Metropolitana de Madrid*, primer centro terciario y segunda área industrial del país. Aquí fue donde mejor quedó plasmada la etapa del desarrollismo económico y urbano de los años sesenta; a pesar de ello, ha rehecho su base económica de forma más satisfactoria que otras áreas urbanas, lo que puede interpretarse como el efecto beneficioso de su potente sector terciario. No obstante, a mediados de la década de los ochenta Madrid presentaba una nada envidiable tasa de paro del 22 % de su población activa y se habían destruido desde 1975 nada menos que medio millón de puestos de trabajo, lo que representaba algo así como la mitad de los creados en la década anterior.

3.1.2. *El nuevo horizonte económico de las ciudades, entre el proteccionismo y la subterrneidad*

La reacción oficial frente a la crisis industrial urbana ha sido tardía, posponiéndose hasta bien avanzados los años ochenta. Fue, en cambio, casi inmediata la reacción de los agentes privados, que enseguida emprendieron operaciones desindustrializadoras a costa de la industria instalada en las áreas urbanas interiores en dirección a los espacios periurbanos. En ellos se han configurado variantes marginales de suelo industrial no controlado y por ello más barato. Es frecuente que estas nuevas localizaciones industriales periféricas vayan acompañadas de formas de trabajo no declaradas e irregulares, englobadas en el común denominador de «economía sumergida». Se trata, sin duda, de un tema polémico, cuya importancia urbana es sin duda incuestionable por lo que ha supuesto de auténtica «revolución» de las pautas clásicas del mercado de suelo y de trabajo urbanos.

La *industrialización sumergida en localización periférica* ha tenido una elocuente plasmación en el caso madrileño; su presencia es más relevante, incluso visualmente, en los municipios del suroeste de la aglomeración (Fuenlabrada y Humanes, por ejem-

plo). La *marginalidad urbanística y económica* de ciertas variantes industriales (carpintería, cerrajería, etcétera) pueden a menudo desembocar en un auténtico «chabolismo industrial», que tiene como rasgos definidores, entre otros, la *autoconstrucción* de las naves industriales sobre suelo no calificado, la ausencia de elementos de identificación (rótulos) o la existencia de un abundante trabajo a domicilio.

La misma situación de acusada sumersión se encuentra ampliamente presente en la Comunidad Valenciana, particularmente en la provincia de Alicante, donde destacan los municipios de Elda y Elche, especializados en la industria del calzado y actividades conexas. En Elche, por ejemplo, la subterrneidad económica, unida a una importante ilegalidad urbanística, reflejada paisajísticamente en una intensa dispersión de construcciones industriales y residenciales, alcanza niveles ya preocupantes. Bastante similar es el caso de Sabadell (190.000 habitantes), ciudad que en los años setenta vio reducir sus activos oficiales en el sector textil en un 34 %, en gran parte derivados hacia la economía sumergida, que viene a representar ya un tercio de la producción total.

La política oficial de *reconversión industrial urbana*, emprendida a partir de 1982, ha buscado que el saneamiento de los sectores en crisis vaya acompañado por el afloramiento de actividades alternativas. Tal ha sido la finalidad de la delimitación de *Zonas de Urgente Reindustrialización (ZUR)*, reguladas en 1984 y destinadas fundamentalmente a re-colocar los excedentes laborales de las empresas en reconversión, a través de programas de estímulo a la iniciativa privada previstos para un corto periodo de tiempo. De aquí que hayan sido destinatarias de ellos las zonas industrializadas más duramente afectadas por la crisis, bien se hallaran especializadas en un sector productivo (Avilés-Gijón, Ferrol y Cádiz) o en varios (Bilbao). También recibieron los beneficios del programa ZUR las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona, dotadas de un tejido industrial más diversificado y disperso. En el caso de la ZUR de Madrid, se delimitan tres sectores exteriores al municipio madrileño, que engloban alrededor de un 20 % de la población madrileña. El sector sur-suroeste engloba siete municipios de la aureola metropolitana, entre los que algunos contaban con una importante tradición industrial (Getafe) junto a pueblos-dormitorio típicos (Leganés) u otros donde la industria marginal en localizaciones ilegales es dominante (Fuenlabrada). También incluye la ZUR los tres municipios industriales del «corredor del

Henares» (San Fernando de Henares, Torrejón de Ardoz y Alcalá de Henares). Por último, la asignación de los beneficios ZUR a la *Ciudad Nueva de Tres Cantos*, al norte del Área Metropolitana, tuvo como única justificación la de facilitar la implantación de la nueva factoría en España de la multinacional electrónica AT&T.

No obstante el negro panorama presentado por la industria urbana, ni todas las actividades ni todas las escalas urbanas han quedado igualmente afectadas. Las ciudades siguen siendo espacios privilegiados para la optimización de ciertas actividades económicas, aunque en algún caso sea necesario incentivarlas. En este orden de cosas, se acepta como valor en alza para su reanimación económica el propio marco urbano: su espacio construido, su capacidad innovadora, su nivel dotacional, su patrimonio monumental, etc. Hay base objetiva para el optimismo sobre las posibilidades de reanimación económica urbana, incluidos los grandes organismos metropolitanos, donde las perspectivas del terciario superior son francamente estimulantes. Pero es la ciudad media la mejor dotada para superar la crisis, ya que se

halla en condiciones óptimas para beneficiarse del «modelo de industrialización difusa o descentralizada», que está propiciando el declinar industrial de las grandes ciudades. El atractivo locacional de las ciudades medias para las actividades productivas es una de las potencialidades latentes en regiones en proceso de declive económico. Así se ha entendido en el País Vasco y Navarra, donde son numerosas las iniciativas de *relanzamiento industrial* con el respaldo de los gobiernos autónomos, diputaciones, cajas de ahorro y ayuntamientos. Incluso en regiones sin tradición industrial, como Andalucía, se están apoyando procesos de desarrollo endógeno en ciudades medias (Motril, Puente Genil, etc.) con aceptables resultados.

3.1.3. La dinámica demográfica urbana, amenazada por la estabilización o el retroceso

Las grandes ciudades han experimentado en este período el efecto combinado de la caída de su creci-

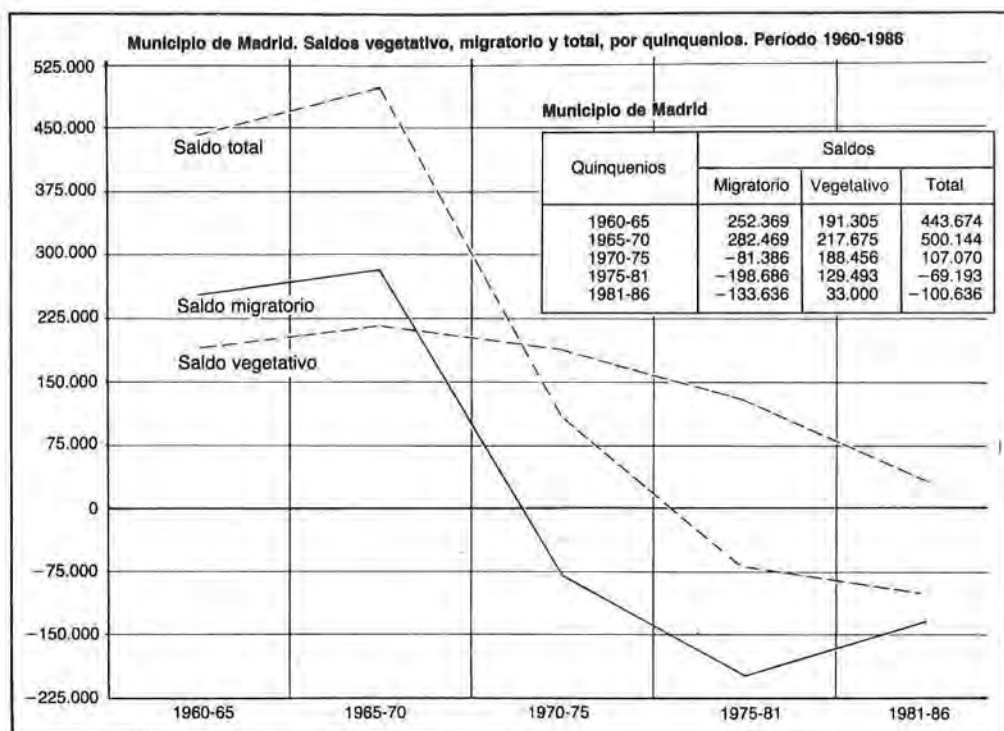


Fig. 12. La crisis urbana se ha reflejado en una pérdida de dinamismo demográfico, fruto de una considerable contracción inmigratoria. Fuente: Boletín de Estadística Municipal, n.º 5, julio de 1987.

miento natural y de la contracción de las corrientes emigratorias hacia ellas a consecuencia de la crisis económica. El resultado inmediato es que las regiones tradicionalmente emigratorias han moderado sus saldos negativos e incluso los han cambiado de signo; paralelamente los abultados saldos positivos de las inmigratorias también se han reducido, con la excepción de Baleares. Ejemplo elocuente del cambio del comportamiento emigratorio hacia las grandes ciudades lo ofrece la Comunidad Autónoma de Madrid, cuyo saldo migratorio se redujo a la mitad en la década de los 70, llegando a ser negativo en el municipio de la capital. En cambio, parecen haberse reanimado las migraciones intrarregionales de radio corto, dirigidas hacia las capitales de provincia y ciudades medias.

Fruto de todo ello ha sido la aparición de un casi seguro horizonte de *madurez demográfica* para las grandes ciudades españolas, particularmente claro en los casos de Madrid y Barcelona, cuyas previsiones para el año 2000 son bastante tranquilizadoras, ya que se mantendrían en torno a los tres millones de habitantes, cifra bastante razonable si se la compara con otras metrópolis mundiales. Sin embargo, todavía seguirán creciendo el conjunto de las respectivas aglomeraciones, como consecuencia del efecto de inercia de la anterior etapa expansiva sobre sus *periferias* y *núcleos satélites*. Este desigual comportamiento demográfico en el interior de las áreas metropolitanas queda ejemplificado en la de Madrid. Su *corona metropolitana*, todavía en el intercensal 1970-1981, triplicó por tres su población en gran parte por efecto de las denominadas «migraciones nupciales» desde el municipio de Madrid; en cambio, éste creció muy moderadamente a lo largo de dicho período (55.000 habitantes) e incluso algunos de sus distritos centrales sufrieron pérdidas absolutas. La tendencia recesiva es corroborada en el período 1975-1981, en el que Madrid-municipio pierde 69.000 habitantes; la caída demográfica parece haberse estabilizado a la vista de los alrededores de 100.000 habitantes de derecho perdidos entre 1981-1986, si bien los barrios periféricos de reciente desarrollo han experimentado considerables ganancias.

3.2. El nuevo marco urbanístico y su práctica en un contexto político democrático

Coincidiendo con la reimplantación en España de la *Monarquía parlamentaria*, se pone en vigor una nueva ley urbanística plasmada en el *Texto Re-*

fundido de la Ley del Suelo de 1976 y su posterior reglamento. Se trata de un cuerpo jurídico más ajustado a la nueva situación de crisis urbana y, por ello, más restrictivo en cuanto a la facilidad para calificar suelo urbano y urbanizable en comparación con la *Ley del 56*. Otra interesante innovación consistió en el establecimiento de mecanismos para que en la gestión del planeamiento general quedaran comprometidos todos los agentes públicos y privados con alguna responsabilidad en el municipio afectado; de esta manera se aseguraba el cumplimiento de las previsiones del plan, sobre todo en el más eficaz de sus aspectos, el económico, lo que garantizaba a través de compromisos inversores la ajecución de los elementos físicos y funcionales de uso colectivo. Es de destacar también la mayor flexibilidad de los nuevos planes al tener legalmente que someterse a revisión cada ocho años y quedar este período desglosado en sendos cuatrienios con su correspondiente programa de actuación. Así, la excesiva rigidez de los antiguos planes y su resistencia a adaptarse a circunstancias no previstas en el momento de su elaboración eran sustancialmente obviadas.

A partir de este momento se estableció un período para la homologación del planteamiento vigente al nuevo marco legal, lo que va a propiciar una buena coyuntura para reflexionar críticamente sobre la ciudad de la etapa del desarrollismo y para aportar soluciones imaginativas a los problemas heredados. Actuó igualmente en la misma dirección la aprobación en 1978 de la nueva *Constitución*, en la que se reconocían competencias plenas en *Ordenación del Territorio* a las *Comunidades Autónomas*, al mismo tiempo que se consagraba la autonomía municipal. Todo ello va a cambiar considerablemente la mecánica de redacción, tramitación y aprobación del planeamiento. Completó el nuevo escenario la elección democrática de los Ayuntamientos, ocurrida en 1979 y que ayudará decisivamente a sustituir el anterior sistema de planificación lineal y jerárquica por otro, inspirado en el principio de participación responsable de la sociedad local en las etapas informativas y decisorias del plan.

Ya desde principios de la anterior década diversas *organizaciones ciudadanas* (vecinos, amas de casa, culturales, etc.) venían reivindicando una mayor participación de los usuarios de la ciudad en la planificación y gestión del espacio de consumo colectivo, para que se adecuara a sus necesidades y demandas. Particular mención merecen las asociaciones de vecinos, que entre 1976 y 1979 sometieron a las Administraciones local y estatal a una in-

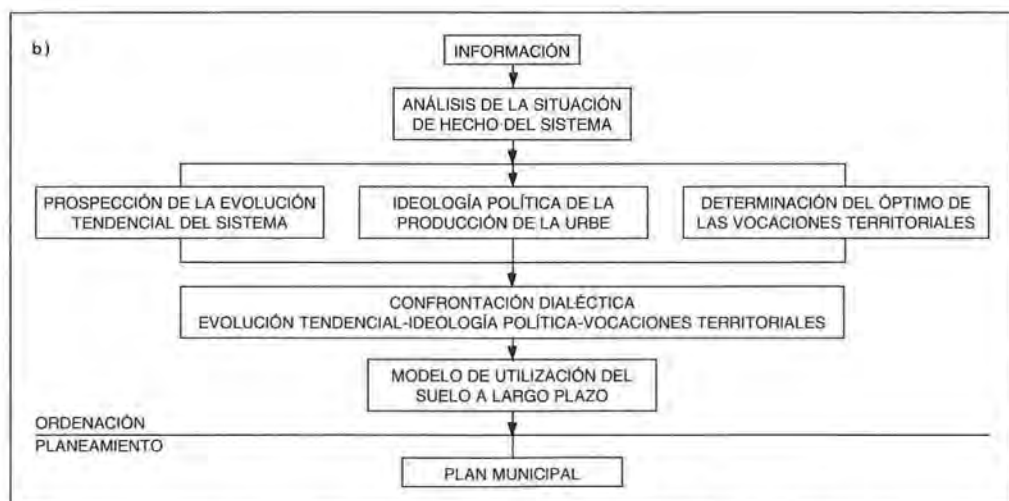
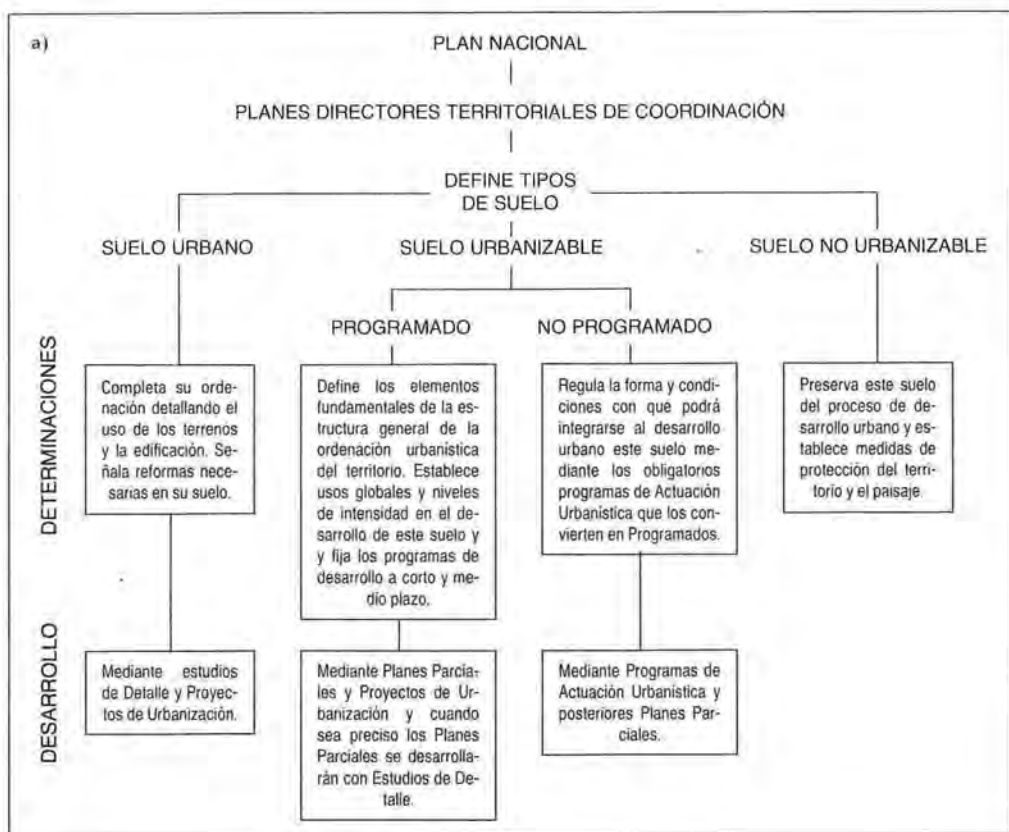


Fig. 13. El marco jurídico del urbanismo español quedó establecido en 1956 y se actualizó en 1975. En él se fija una jerarquía de documentos de planeamiento (a) y la mecánica de elaboración de los mismos, siendo la más compleja la utilizada para los planes generales municipales (b). Fuente: Principado de Asturias: *Manual de planeamiento urbanístico*, 1986 (a), y COAM: *Curso sobre las figuras de planeamiento y su gestión*, 1981 (b).

tensa presión reivindicativa en demanda de aquellos elementos básicos de la *calidad de vida* en las ciudades (transporte, vivienda, servicios, espacios de ocio, etcétera). Precisamente fueron muchas las nuevas corporaciones locales que asumieron desde el principio la voluntad política de asignar al nuevo planeamiento el papel corrector de una realidad urbana, dominada por la desigualdad y la segregación, como secuencia lógica de la preminencia de que habían gozado en la etapa anterior los intereses de los grupos dominantes. De aquí el protagonismo concedido en la elaboración de los nuevos documentos de planeamiento a la *participación pública*, que ha fructificado en innumerables exposiciones, publicaciones, sesiones de debate, etc., a lo largo de la última década.

La floración de documentos de planeamiento ha sido, pues, ingente y sobre todo ejemplar en aspectos tan innovadores como la forma de entender el espacio de uso colectivo o los instrumentos utilizados para resolver las secuelas de la *segregación social urbana*. La aglomeración madrileña funcionó a principios de los ochenta como laboratorio de experimentación de la nueva práctica urbanística, en sustitución del ya trasnochado plan metropolitano de 1963. La nueva etapa contó con una sólida base documental y un buen plantel de profesionales aportados por la última etapa de la entidad gestora del ente metropolitano, la *Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid* (COPLACO), organismo dependiente de la Administración Central. Tras las elecciones de 1979 los municipios del Área, en ejercicio de su autonomía, se constituyen en un *Consejo*, cuya tarea consistirá en elaborar unas *Directrices Metropolitanas* que sustituyan al *Plan del 63* y que sirvan de base para redactar sus propios *Planes Generales Municipales*, lo que se realizó a partir de su aprobación en 1981.

Ejemplar ha sido igualmente la redacción del *Plan General de Madrid*, verdadero portavoz de la nueva *ideología urbanística* a lo largo de una lenta gestación, que bajo el lema «recuperar Madrid» va a culminar con su aprobación definitiva en 1985. En él se asume la hipótesis del final del crecimiento de la ciudad, por lo que procede emprender su «remate» al mismo tiempo que se eliminaban las disfuncionalidades e injusticias arraigadas desde la etapa anterior; todo ello planteado desde la perspectiva de la *globalidad urbana*, en función de la cual cualquier intervención en las partes deberá hacerse desde el punto de vista de la comprensión del todo. Similares son los postulados asumidos por otros planes coetáneos, como el de Valladolid, Má-

laga o Sevilla, que, al igual que los numerosos planes y normas subsidiarias de ciudades medias y pequeñas, han hecho crecer una nueva confianza social en la técnica urbanística, puesta al servicio de los intereses colectivos.

Muy otra ha sido la práctica del urbanismo en los organismos metropolitanos, para los que la Ley de 1975 aportaba como instrumento de coordinación la figura del *Plan Director Territorial de Coordinación* (PDTC), cuya aplicación práctica resultaba poco viable tras las transferencias autonómicas. En general, puede afirmarse que el sistema autonómico no ha dado aún con la fórmula normativa para las estructuras metropolitanas, donde queden salvaguardadas las competencias autonómicas y municipales al mismo tiempo que resuelve los problemas cotidianos y operativos propios de unidades urbano-regionales de ámbito supramunicipal, que requieren un tratamiento urbanístico integrado. Ya vigente el régimen autonómico, han desaparecido las *Corporaciones Metropolitanas* de Bilbao y Valencia, que habían demostrado una total inoperancia, pero tampoco fueron sustituidas por ninguna fórmula alternativa. Sevilla sigue huérfana de *plan metropolitano*, aunque existen estudios previos para su implantación; estuvo a punto de estarlo en la bahía de Cádiz, donde un proyecto de *Directrices* (1980) no prosperó ante la falta de entendimiento de los cinco municipios del área.

En el caso de Barcelona, la *Corporación Metropolitana* cumplió correctamente su cometido de entidad gestora de las competencias fijadas en 1974 en materias como transporte, abastecimiento y depuración de aguas y espacios libres; tenía el inconveniente de que su reducido ámbito territorial no permitía contemplar el conjunto del «hecho metropolitano barcelonés». Su reciente liquidación (1987) no responde a razones de eficacia sino a motivaciones políticas relacionadas con los conflictos por el reparto de poder en Cataluña. Tal ha sido el primer resultado de la nueva ley autonómica de organización del territorio catalán en *comarcas*. Lo ocurrido en Madrid es algo más peculiar, ya que el hecho metropolitano ha sido asumido por la Comunidad Autónoma tras su constitución en 1983, que acabó de facto con la administración metropolitana al serle transferidas todas las antiguas competencias de COPLACO.

Así pues, la institucionalización metropolitana puede afirmarse sin exageración que ha retrocedido bajo el sistema autonómico, ya que se halla carente tanto de documentos de planeamiento específicos

4. LAS DINÁMICAS URBANAS EN LA ESPAÑA ACTUAL. TENDENCIAS Y PERSPECTIVAS DE UN MODELO URBANO PECULIAR

El marco político-económico de la ciudad actual parece tender hacia la estabilidad tras un decenio marcado por el conflicto, que ha hundido sus raíces en la crisis económica y en la transición política. Las estructuras democráticas y la nueva configuración del *Estado Autonomo* se hallan consolidadas o en vías claras de estarlo. En lo económico, a partir de 1984 se observan síntomas de que la crisis ha «tocado fondo» e incluso hay sectores de la economía urbana que atraviesan estos años una insólita prosperidad, como es el sector de servicios superiores y de la construcción, impulsados al parecer por la incorporación a la CEE (1986). Se avizora, pues, un nuevo cambio de escenario en nuestro horizonte urbano, que explica muchas de las tensiones y retos experimentados por las ciudades españolas; tal será el contenido de este epígrafe.

4.1. El espacio de la producción. Una reanimación selectiva con la vista puesta en Europa

En esta etapa de adaptación a la realidad europea, con la que compartimos ya indisolublemente un futuro solidario, las ciudades españolas no van a poder por menos que reflejar en su base económica la primacía que en las europeas van adquiriendo las actividades terciarias, frente a la inevitable decadencia de las industriales. Vamos, pues, a observar en este epígrafe la desigual dinámica de ambos sectores económicos en las ciudades.

4.1.1. *Unas perspectivas industriales fundamentadas en la expansión de las nuevas tecnologías*

Como ya se viene observando desde principios de la crisis económica, la reindustrialización urbana ha sido objeto de preocupación para todos los *sectores sociales* implicados (empresarios-sindicatos) y de las *Administraciones públicas* (estatal-regional-municipal). Los propios *documentos de planeamiento urbano* han incorporado determinaciones tendentes a obstaculizar la salida de las actividades de transformación de los espacios urbanos consolidados, incluidas las ciudades centrales de las aglomeraciones, y a

propiciar la vuelta de algunas de las que los habían abandonado. El *Plan General de Madrid*, en concreto, se incluye entre los más sensibilizados por paliar a través del planeamiento el empobrecimiento económico de las áreas centrales, habiéndose previsto en él la figura de los «minipolígonos» como instrumento para el realojamiento de actividades más acordes con el marco social y productivo. Esta es una línea de actuación que comparte de forma generalizada el *urbanismo progresista* de los últimos años.

Ahora bien, tal empeño no podrá ser alcanzado sólo con medidas urbanísticas; harán falta otras formas de captación de aquellas actividades más convenientes para la dinamización de las maltrechas economías urbanas. A tal fin, en el punto de mira de las medidas positivas para recuperar empleo bruto se hallan las industrias de alta tecnología, las únicas que han demostrado una resistencia real frente a la crisis. Son éstas particularmente atraídas por aquellos centros urbanos bien dotados de capacidad innovadora en ciencia y tecnología (universidades, laboratorios, etc.), posibilidades de relación y comunicación, sin excluir las ventajas financiero-fiscales y restantes factores clásicos de localización industrial (suelo ordenado barato, accesibilidad, etc.). Para todo ello las metrópolis cuentan con considerables oportunidades, puesto que aunán todas las ventajas clásicas de las *economías de aglomeración* con las nuevas demandas locacionales de las *empresas de alta tecnología* (entorno natural de calidad, oportunidades deportivas y de ocio para sus ejecutivos, etcétera).

No se puede aún hablar en España de la aparición de «tecnópolis» al estilo de las americanas (Silicon Valley), británicas (Cambridge Science Park) o japonesas (Tsukuba), pero ya se han dado pasos para la creación en algunas grandes ciudades españolas de «parques tecnológicos», con los que se espera captar las iniciativas productivas más convenientes en la actual coyuntura urbana y económica. Bajo este prisma se concibe la reciente creación en el Vallés Occidental de un parque tecnológico promovido por la *Corporación Metropolitana de Barcelona* y siguiendo las pautas marcadas por sus homólogos norteamericanos. El emplazamiento reúne todos los requisitos previstos para este tipo de asentamiento industrial: ventajas financiero-fiscales de la ZUR catalana, proximidad a la *Universidad Autónoma de Barcelona*, un marco físico atrayente aportado por las boscosas estribaciones de la sierra Collserola, además de suelo abundante (400 hectáreas)

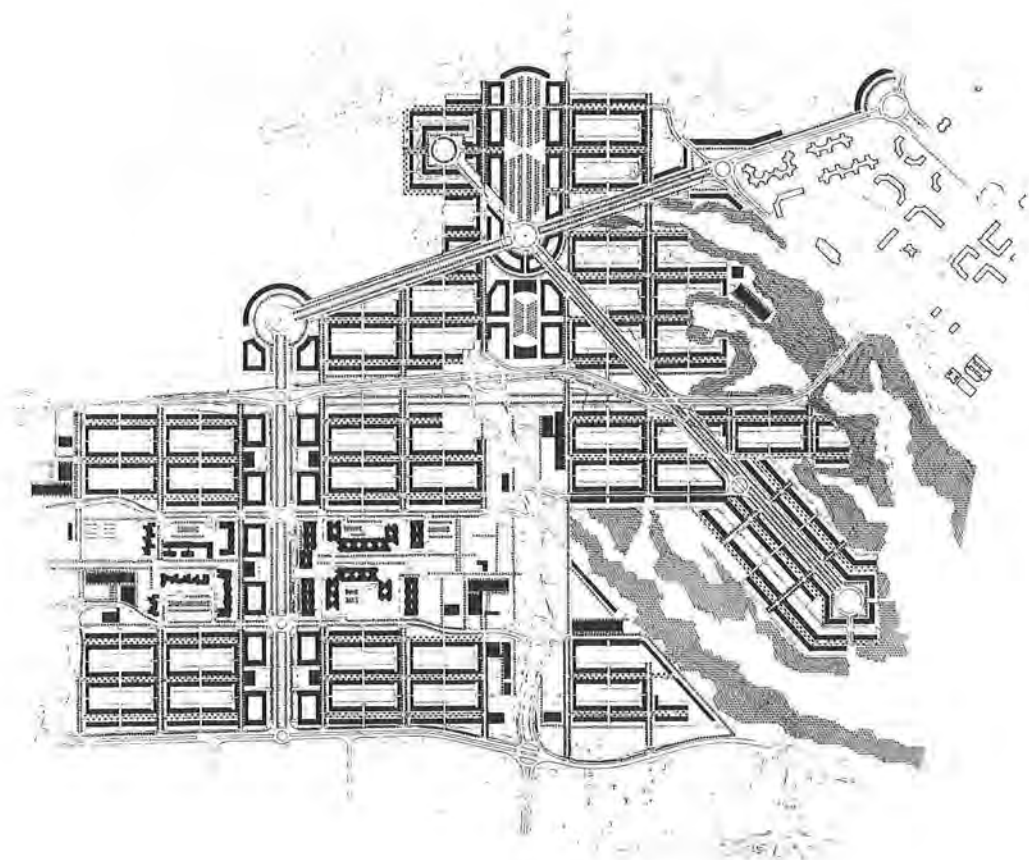


Fig. 15. Tres Cantos, ciudad nueva al norte de Madrid, ha sido reorientada en 1984 según las pautas del urbanismo postmoderno. El nuevo enfoque se puede advertir en la configuración del espacio residencial (cuadrícula y vivienda unifamiliar). Fuente: Comunidad de Madrid.

y bien dotado de accesos y servicios. Incluso ya hay un compromiso firme para que en él se instale la multinacional electrónica italiana *Hispano-Olivetti*, que ejercerá de *industria-locomotora*. Similar papel está llamada a ejercer la norteamericana AT&T respecto al *Parque Industrial de Tecnología Avanzada (PITA)*, creado por el *Instituto Madrileño de Desarrollo (IMADE)* en la Ciudad Nueva de Tres Cantos.

La fiebre de los «parques tecnológicos» se ha extendido por otras regiones bajo parecidos planteamientos y con cuadro de atractivos locales casi idéntico. Asturias también promueve el suyo, por iniciativa del *Instituto de Fomento Regional*, que se instalará en el Polígono Silvota, en pleno corazón de la «Y» asturiana. En fase más incipiente se hallan sendos proyectos de parques tecnológicos del País Valenciano, en Andalucía y en el País Vasco.

4.1.2. *El terciario superior, la alternativa económica de las metrópolis postindustriales*

En la expansión del terciario se cifran actualmente las esperanzas más sólidas de reanimación económica de las grandes ciudades. El terciario superior y de apoyo a la producción (innovación tecnológica, comunicación, comercialización, etc.) parecen ser los únicos con real capacidad para suplir con ventaja la imposible recuperación industrial de nuestras ciudades. Partiendo de esta convicción, son muchos los Ayuntamientos que ya han emprendido programas de apoyo a iniciativas inversoras en este sector. Es de destacar, entre ellas, la realización de *grandes operaciones urbanísticas*, llamadas a tener el doble efecto de reforzar las respectivas economías urbanas y de producir transformaciones importantes

en la configuración física de la ciudad. Unas veces llevan consigo la remodelación de áreas ya consolidadas (zona de Poblenou en Barcelona, asiento de la futura Villa Olímpica) o la incorporación a la ciudad de piezas nuevas tan importantes como los antiguos ensanches, como será el caso del recinto para la *Expo'92* de Sevilla.

Con ser importantes los beneficios urbanísticos de las *Olimpiadas* para Barcelona, no va a ser menor la transformación física del área central visible en la actividad edificatoria de nuevos hoteles y bloques de oficinas, financiados a menudo por capital multinacional. Todo lo cual es el reflejo del proceso de reforzamiento del terciario superior, particularmente intenso en todo el ensanche, donde se están experimentando fuertes presiones especulativas sobre el escaso suelo edificable. Es un hecho comprobado que los negocios del más distinto signo están pugnando por situarse a lo largo de la que sin duda es la espina dorsal de la «city» barcelonesa, la Gran Vía Diagonal.

4.2. El espacio de consumo social. La apuesta por la calidad de vida

La ciudad española había carecido hasta los años ochenta de unas políticas orientadas a la mejora de las *condiciones de vida*, particularmente ingratas para los grupos sociales más desfavorecidos. A ello se van a encaminar medidas sectoriales, plasmadas en intervenciones concretas, que adquirirán su máxima expresividad y eficacia allí donde se desarrolla la vida cotidiana del individuo y de los grupos humanos.

4.2.1. Los movimientos sociales como desencadenante de la nueva situación

Coincidiendo con la crisis económica y con el cambio de régimen, surgieron en muchas ciudades potentes *movimientos asociativos* que, activados por partidos y organizaciones todavía ilegales, se situaron en una posición muy crítica respecto a las *políticas urbanas* propias del desarrollismo. En contraposición con ella, sus demandas se centran en el reforzamiento de la participación ciudadana y la sustitución del modelo urbano productivista por otro en que se prime la calidad de vida. La *conflictividad vecinal* alcanzó su cenit entre 1976 y 1979,

destacando el área de Madrid, donde en el año 1978 se hallaban registradas 505 asociaciones vecinales; sobresale la pujanza asociativa de los barrios obreros del sur y los pueblos-dormitorio, donde las carencias dotacionales eran más acusadas. No era muy distinta la situación en los barrios periféricos en otras muchas ciudades del país, como Barcelona, Sevilla, Zaragoza o Bilbao. En Barcelona, con 133 asociaciones en 1976, los epicentros de la conflictividad vecinal se sitúan en L'Hospitalet y Santa Coloma de Gramanet. Es paradigmático en Bilbao la dinámica reivindicativa en un típico barrio de inmigración, Recaldeberri.

Entre las reivindicaciones vecinales más relevantes destacó la petición de más y mejores dotaciones colectivas, la incorporación de infraestructuras antes inexistentes (urbanización y alumbrado público), el control de las actividades contaminantes (casos de Bilbao o Villaverde) o la protección y defensa del patrimonio y de elementos naturales de calidad. Hay que admitir que en demasiadas ocasiones su eficacia sobre los procesos urbanos fue puramente testimonial. Sin embargo, ocasionalmente demostraron una notable capacidad para reconducir la dinámica urbana en el camino marcado por el interés colectivo.

Así ocurrió con el *Plan de Remodelación de Barriadas*, iniciado en Madrid el año 1979, tras una dura lucha vecinal en demanda de una vivienda digna en sus propios barrios. Este programa va a afectar a unas 35.000 viviendas inadecuadas, cuya sustitución permitirá contar con una vivienda digna a más de 100.000 personas, que se hallaban muy deficientemente alojadas en 28 barrios periféricos desde los años cincuenta. Hay que reconocer que el programa salió adelante básicamente por la combatividad de las asociaciones vecinales de algunos barrios marginales, como El Pozo y Palomeras, y de barriadas oficiales de los años cincuenta (Orcasitas). Sólo en el caso de Palomeras el realojamiento afectó a 12.000 viviendas sobre una superficie de 409 hectáreas.

Gracias en gran parte a los movimientos vecinales la ciudad española actual se está por fin configurando como un «espacio para vivir», lejos de las lógicas productivistas de otras épocas. Este nuevo ambiente se detecta no sólo en los nuevos barrios sino también en las áreas ya consolidadas. Algo se ha avanzado, pues, hacia su configuración de las áreas residenciales como lugares de convivencia, donde la calidad constructiva vaya acompañada de suficientes y bien dimensionados equipamientos.

4.2.2. *La mejora de la calidad residencial. Logros y carencias*

Al menos hasta 1975 los instrumentos utilizados en las políticas de vivienda apuntaron con preferencia hacia la reducción del déficit. Se asignó, pues, atención prioritaria a la producción de vivienda masiva sin apenas prestar atención a la calidad del producto, y mucho menos a las variantes minoritarias de la demanda (jóvenes, tercera edad, minusválidos, etcétera); lo urgente era, en definitiva, alojar masivamente.

Ahora bien, a la altura de 1976 se habían producido nuevas circunstancias que imponían un cambio de trayectoria en la política de vivienda, concomitantes con el cambio de régimen político y con la crisis general y del sector de la construcción. Así se explican los cambios de orientación y los replanteamientos operados a lo largo de la última década, plasmados en otros tantos programas y planes iniciados en 1976, 1978, 1981-83 (*Plan Trienal*) y 1984-87 (*Plan Cuatrienal*). Su principal efecto ha sido la reducción sustancial del déficit residencial, que era evaluado a la altura del último censo (1981) en 230.000 viviendas, si bien paralelamente existía un fuerte contingente de vivienda vacante (2,4 millones, equivalente a un 16 % del parque). Sólo en Barcelona el «stock» de viviendas vacías ascendía en 1980 a 211.000, mientras se perpetuaba un importante déficit de vivienda social y se endurecían las situaciones de hacinamiento. La realidad prácticamente no había cambiado al elaborarse el *Plan Cuatrienal* 1984-87, que operaba con una estimación de necesidades de vivienda para ese período entre 250.000 y 310.000.

Así pues, a medida que el *déficit cuantitativo* se iba absorbiendo, se abría paso un interés creciente por las *deficiencias cualitativas* de la vivienda, cuya explicación hay que buscarla parcialmente en el envejecimiento prematuro de la vivienda colectiva de los años cincuenta y sesenta, sin olvidar las deficiencias cualitativas de los cascos históricos y de las antiguas barriadas periféricas, que no solían evaluarse al fijar los déficits residenciales. Dichas carencias ocultas se estimaban mediada la década en cerca de un millón de viviendas, muy desigualmente repartidas, ya que el 26,3 % se concentraba en Andalucía y un 24,1 % en Madrid. Por ciudades, las mayores deficiencias residenciales se localizaban en ciudades pertenecientes a regiones deprimidas (Ceuta, Granada o Badajoz) junto a viejas ciudades industriales o mineras (Langreo o Linares).

Particular gravedad revestía en las grandes ciudades inmigratorias la pervivencia del *chabolismo*, la forma extrema de *infravivienda*, aunque su descenso en la pasada década ha sido muy notable a escala nacional. Aún así tiene una fuerte implantación en las ciudades del norte de África (Ceuta y Melilla), al que es condenada la *minoría étnica* marroquí, y en Canarias, donde es una forma de luchar contra la escasez de suelo edificable. En Madrid, en cambio, ha descendido considerablemente tras la operación de realojamiento emprendido a partir de 1979. También se han extirpado algunos de los asentamientos de vivienda social de los años cincuenta, así como los alojamientos prefabricados que con el nombre de *Unidades Vecinales de Absorción (UVA)* permanecieron en número de media docena durante más de veinte años en la periferia madrileña.

Fuera de las promociones concebidas para sustituir a las *barriadas marginales* (Palomeras SE, nuevo Orcasitas, etc.), no se crean ya «polígonos» residenciales en las ciudades españolas; las excepciones, como es el de Pino Montano en Sevilla, también de promoción oficial, han recibido un tratamiento mucho más cuidado tanto en su materialidad arquitectónica como en la ordenación de sus espacios libres públicos y en la calidad y cantidad de sus equipamientos. Los ha sustituido como modalidad de crecimiento periférico la *tipología unifamiliar adosada*, que está configurando por todo el país amplias áreas residenciales para la clase media. Surge así un nuevo fenómeno residencial, que responde a una apetencia de calidad ambiental en ocasiones más ficticia que real. Al margen de valoraciones, esta tipología se halla contrapesada por unas exigencias de espacio y un notable encarecimiento del funcionamiento de los servicios, transporte y otros gastos a cargo de la colectividad, que oscurecen su futuro.

La modalidad residencial más expansiva del momento presente es la rehabilitada a partir de la reutilización de edificios, previa mejora de sus condiciones de habitabilidad, que incluso exige en ocasiones su reordenación interior y la incorporación de servicios inexistentes en las viejas construcciones residenciales (ascensor, calefacción, etc.). Existe desde 1983 un cuadro general de ayudas a la *rehabilitación*, que pueden ser ampliadas a escala regional y local. No todo, sin embargo, ha sido ejemplar en las operaciones rehabilitadoras, ya que han provocado una revalorización desproporcionada de la vivienda antigua, que está dejando en situación precaria a sus residentes anteriores, habitualmente personas mayores de bajos recursos. Por otra parte, la *rehabilita-*

ción está desencadenando formas no deseables de terciarización de las áreas urbanas interiores.

4.2.3. *Los servicios, un elemento central de la calidad de vida urbana*

La ciudad española arrastraba desde los años setenta unas deficiencias dotacionales que difícilmente se compadecían con el principio del «derecho a la ciudad». En ellas queda patente el fracaso de las fórmulas jerarquizadas y estandarizadas de asignación de servicios, contenidas en los planes urbanísticos de cuño racionalista elaborados en la etapa del desarrollismo. A partir de esta situación, las instituciones locales han emprendido en la última etapa programas encaminados a lograr un *reequilibrio dotacional* en una gama de servicios afectados de una demanda insatisfecha, más ostensible en ciertos grupos de edad (niños y ancianos), clases sociales y grupos étnicos, así como en áreas concretas de la ciudad (periferias residenciales). Rara será la ciudad o el barrio que no cuente con un plan de «redotación» escolar, deportivo, cultural o asistencial llevado a la práctica en mayor o menor medida, lo que no obsta para que aún queden «bolsas» de marginación y abandono.

Algunas de las nuevas *dotaciones*, por su categoría y excepcionalidad, han dejado una huella más honda en la estructura urbana y en su organización socioprofesional. Tal ha sido el caso de las nuevas universidades creadas a lo largo de la última década en ciudades medias y pequeñas (León, Extremadura y Alcalá de Henares) y los innumerables colegios universitarios acogidos a las previsiones de la *Ley General de Educación* de 1970. Su incidencia va a diferir según se opte por instalaciones especializadas y segregadas del continuo urbano en la línea marcada en los años sesenta por las autónomas (Madrid, Barcelona y Bilbao) o se integre la Universidad en la ciudad consolidada. La «refundación» de la *Universidad Cisneriana* de Alcalá ha hecho uso sucesivamente de las dos opciones: en un primer momento se creó un «campus» alejado de la ciudad, que dio paso, ya mediada la década, a un ambicioso programa rehabilitador, respaldado por un convenio firmado por todas las instituciones implicadas, con el que se pretende devolver la función universitaria plena al casco histórico de la ciudad. Como en tantos otros casos, en él se había producido una profunda postración fruto de su abandono demográfico y de la ocupación por instalaciones militares de mu-

chos de sus edificios universitarios. Por similar trayectoria discurre el proyecto de quinta Universidad para Madrid, que, según las previsiones, va a alojarse inicialmente en las grandes instalaciones militares, ya fuera de uso, de Getafe y Leganés.

Interesante es igualmente la evolución experimentada por el comercio urbano, mayoritariamente en manos de la iniciativa privada, hacia fórmulas y escalas claramente empresariales, que casi hacen tabla rasa del viejo y entrañable comercio familiar. Quedó atrás, pues, la primacía de la «tienda» y el mercado de barrio. Ha sonado, en cambio, la hora del gran almacén y del centro comercial (*hiper, makro* o similar), que se ha convertido en el fenómeno comercial de los años ochenta. Los grandes almacenes ya contaban con una cierta tradición en las ciudades españolas, donde sus tendencias centrales habían provocado intensos procesos de renovación, como los puestos en marcha por el Corte Inglés en el barrio madrileño de Pozas.

El fenómeno hiper es, en cambio, artículo de importación con antecedentes muy numerosos en los países centroeuropeos y Norteamérica, donde actúa como agente organizador de las periferias difusas. Entre nosotros los hiper también han preferido localizaciones periféricas bien comunicadas y a menudo habitadas por grupos sociales medios y altos, donde aún pueden disponer a buen precio del abundante suelo que necesitan.

4.2.4. *Los espacios públicos. Un diseño cuidadoso para el uso colectivo*

Los espacios públicos se vieron acosados, reducidos y deteriorados por la congestión especulativa durante los años del desarrollismo, cuando los parques públicos no alcanzaban el tamaño previsto, los bulevares eran sustituidos por vías de circulación rápida y las plazas acababan convertidas en aparcamientos. A los espacios públicos también ha llegado una cultura más ligada a la naturaleza y al hombre. Recuperar para un uso cotidiano gratificante estos espacios se ha convertido en uno de los retos del urbanismo actual. Se ha conseguido salvar los pocos tramos de bulevares que aún sobrevivían en nuestras ciudades e incluso se ha convertido a este elemento viario, por obra de los nuevos planes urbanísticos, en elemento estructurante de los recientes o futuros desarrollos urbanos. Avenidas y plazas arboladas son, sin duda, el elemento morfológico más representativo de la actual urbanística «postmoderna».

En las áreas internas de las ciudades la *peatonalización* cumple igualmente funciones recuperadoras del espacio público; con soluciones muy dispares se han creado zonas peatonales en todas las ciudades españolas. En un principio la operación acostumbra a dar lugar a conflictos con residentes y comerciantes, que acaban asumiéndolos. También es frecuente que ocasionalmente la *peatonalización* provoque un incremento de la marginalización acompañada de inseguridad y pequeña delincuencia callejera. Mejoras ambientales se han producido igualmente en las pequeñas plazas de los *cascos históricos*, acosadas por la contaminación y el automóvil; el ajardinamiento, ensanchamiento y amueblamiento de su menguado espacio suele propiciar el tradicional uso como lugar de encuentro y asueto para la población residente en ellos.

4.3. El patrimonio urbano, del despilfarro a la rehabilitación

Tras decenios de imprudente despilfarro, a que habían sometido el patrimonio urbano español los intereses privados y la tolerancia oficial, se abre paso desde finales de los años setenta una nueva actitud, alejada también del conservacionismo a ultranza preconizado tradicionalmente en España por *Bellas Artes* y plasmado en los *catálogos monumentales* y en las declaraciones de *conjuntos histórico-artísticos*. Antes de 1980 no se dieron pasos significativos en esta dirección. La *Campaña Europea para el Renacimiento de la Ciudad* (1980), patrocinada por el *Consejo de Europa*, fue el toque de salida para la materialización de medidas concretas para la salvaguardia del patrimonio. La aportación española a dicha campaña se plasmó en un programa de operaciones-piloto elaboradas para diversos *centros urbanos* de distinto rango. Se incluyeron en este programa barrios centrales de acusado deterioro pertenecientes a ciudades como Málaga, Salamanca o Plasencia junto a pequeños núcleos semiurbanos dotados de un importante *patrimonio monumental* (La Granja, Cuéllar o Aguilar de Campoo).

Un paso significativo en la misma dirección, ya bajo Administración socialista, se dio a raíz del Real Decreto de septiembre de 1983, que arbitró un cuadro de medidas de apoyo a la *rehabilitación* privada de edificios; gracias a ellas el sector inmobiliario ha pasado por una imprevista reanimación en los centros urbanos, hacia donde de nuevo se dirigen las preferencias residenciales de los grupos medios-al-

tos y profesionales de la sociedad española. Hay que admitir, sin embargo, que han sido las Administraciones públicas los agentes más activos en las tareas rehabilitadoras, básicamente con destino a dotaciones y a dependencias propias. Ejemplar ha sido el *programa de reconstrucción* y reacondicionamiento de 42 salas de teatro distribuidas por todo el país, que, emprendida en 1984 por la *Dirección General de Arquitectura*, pretende reanimar la afición teatral en ciudades medias como Segovia (Teatro Juan Bravo), Burgos (Teatro Principal) o Murcia (Teatro Romea).

La rehabilitación no siempre pretende mantener la función original de un edificio; así ha ocurrido con viejos mercados de diversos estilos (metálicos, modernistas o racionalistas), que tras períodos de hasta ciento cincuenta años de utilización comercial se han restaurado para otros usos o para otras modalidades comerciales. Aún sobreviven, por suerte, bastantes mercados del siglo XIX, destacando entre los más venerables el de la Boquería en Barcelona (1838), Cádiz (1838), Huelva (1868) o Pamplona (1870). El mercado de La Cebada en Madrid, de estructura metálica, datado en 1875, no consiguió sobrevivir a la pasión renovadora de los alcaldes franquistas de los años sesenta. Los nuevos destinos asignados a los viejos mercados difieren según los casos. Los hay que mantienen el pequeño comercio minorista de antaño, como el *Mercat del Ninot* (Barcelona); en la misma ciudad, el modernista *Mercat del Born* se ha convertido en centro cultural y sala de exposiciones. Por el mantenimiento de la función comercial, pero adaptada a los nuevos tiempos y demandas, se ha inclinado el IMADE (*Instituto Madrileño de Desarrollo*) a la hora de rehabilitar el mercado de pescado, construido junto a la *Puerta de Toledo* en 1931 bajo proyecto racionalista de Javier Ferrero. En él se alojará un centro comercial de nuevo cuño compuesto por tiendas y diseñadores de moda, anticuarios, galeristas y artesanos en un marco atractivo y bien dotado de servicios.

La arquitectura palaciega y monumental, que estuvo siempre mejor protegida legal y económicamente, también se ha beneficiado de la nueva situación. Es ella la destinataria de declaraciones honoríficas impartidas por los organismos internacionales como la UNESCO, que ha declarado como *Patrimonio de la Humanidad* conjuntos urbanos completos (Segovia, Toledo, Cáceres y Santiago) y edificios singulares, como la Alhambra de Granada, Catedral y Alcázar de Sevilla o los monumentos mudéjares de Teruel. Sin embargo, estas declaraciones no supo-

nen respaldo económico alguno para su conservación o restauración. Mejor suerte corren los edificios destinados por las *instituciones autonómicas* para sus flamantes organismos; puede hablarse de una particular predilección autonómica por los edificios históricos para dar lustre monumental a sus instituciones más representativas (parlamentos, consejerías y presidencia).

Los Ayuntamientos han emprendido acciones similares, no siempre exentos de polémica, como ha ocurrido con la adquisición del Palacio de Linares, situado en la madrileña plaza de Cibeles, por el Ayuntamiento de la Villa. No obstante, aún queda mucho patrimonio por rehabilitar a pesar del buen ambiente que para ello han creado conferencias, debates o exposiciones como la realizada sobre 90 patios de otros tantos palacios góticos de Palma de Mallorca, que aún esperan financiación y nuevo destino para seguir ennobleciendo dignamente el casco histórico de esta ciudad. Completan este panorama rehabilitador la actuación de empresas privadas que han hecho uso de las ventajas económicas previstas en la legislación para alojar sus oficinas centrales en edificios de categoría histórico-artística. Así lo ha sabido ver la *Caixa de Pensiones de Barcelona*, que ha comprado y rehabilitado la Casa Milá («La Pedrera»), obra de Gaudí y *Patrimonio de la Humanidad*; el mismo criterio están adoptando en Madrid no pocas instituciones financieras, que se han servido de las previsiones del *Plan Villa de Madrid* para dar a sus oficinas y dependencias complementarias un marco construido noble (Caixa de Barcelona, Banco Hipotecario y Banco Exterior).

4.4. La lucha por el equilibrio ambiental urbano o la búsqueda de una integración armónica entre la ciudad y su medio

El funcionamiento integrado del sistema ecológico urbano, que nadie ya discute a nivel teórico, aún dista de hallarse plenamente incorporado a los *documentos de planeamiento* y a las *políticas urbanas*. En la intervención cotidiana sobre la ciudad, tanto pública como privada, siguen prevaleciendo actitudes sectoriales, impuestas por la urgencia de los problemas a resolver o por la rentabilidad eco-

nómica o política que se pretenda alcanzar. De tal forma que unas veces la atención se centra en la contaminación atmosférica, otras en los espacios verdes o en la depuración de las aguas residuales. Algo han avanzado hacia la comprensión global de los problemas ambientales y hacia la gestión integrada de los mismos, a nivel educativo, iniciativas como las *Aulas de Ecología* (Madrid) o los *Centros del Medio Urbano* (Barcelona); a nivel de gestión administrativa, las *Agencias del Medio Ambiente*, constituidas ya en algunas *Comunidades Autónomas* (Andalucía, Murcia y Madrid), han supuesto un paso decisivo hacia el tratamiento global del medio ambiente.

En la línea de actuación sectorial señalada, el aspecto ambiental más atendido ha sido todos estos años la contaminación atmosférica, en la que España cuenta con el récord europeo, obtenido tras dura pugna entre ciudades como Bilbao, Avilés, Huelva o Tarragona, sin olvidar a Cartagena o Puertollano. En todas ellas el común denominador es la industria pesada muy contaminante, cuya localización no se basó en criterio ambiental alguno, lo que casi siempre se halla agravado por unas condiciones topográficas poco favorables y frecuentes episodios de estabilidad atmosférica. La redacción de un *Plan Integral de Saneamiento Ambiental*, que sea cumplido en la práctica por todas las partes implicadas (Administración, empresas y particulares), parece ser la única solución válida; a pesar de tenerlo, persisten los problemas ambientales en ciudades como Avilés, Bilbao o Huelva.

Idéntica insuficiencia, por su carácter sectorial, presentan los *planes de saneamiento integral* de los vertidos urbanos, emprendidos a escala urbana, metropolitana o regional. Son operaciones muy costosas que casi nunca llegan a completarse en su totalidad; en todo caso, su plena eficacia como tales sólo es alcanzada cuando queda integrado todo el ciclo del agua, lo que únicamente es viable si se plantean a la escala territorial adecuada y con participación de las instituciones municipales y supramunicipales. Así se ha entendido en el caso de Madrid, cuya autonomía ha puesto en marcha un *Plan Integral del Agua de Madrid* (1985), el que se contempla no sólo todo el ciclo del agua, sino sus otras potencialidades de uso público al margen del abastecimiento (deporte, cultura y ocio).

FUENTES

La heterogeneidad temática y la dinamicidad consustanciales con el hecho urbano requieren que cualquier aproximación solvente se base en las fuentes documentales más adecuadas a las peculiaridades del problema a abordar en el ámbito especial en que éste se concrete. Es evidente que esta meta no se puede aspirar ni con mucho a alcanzar en una obra como la presente. Su condición de texto universitario nos impone, pues, un obligado esquematismo pero también una seriedad en la selección de las referencias que a continuación vamos a enunciar.

La aproximación histórica a la ciudad española impone el recurso a una enorme variedad de fuentes, tanto más numerosas cuanto más reciente sea el período de estudio. La búsqueda en los grandes archivos históricos (*Simancas, Histórico Nacional, Protocolos*), en los archivos ministeriales o el *General de la Administración*, así como en los fondos antiguos de la *Biblioteca Nacional* (secciones de *Manuscritos, Raros y Bellas Artes*), se considera imprescindible para el investigador o el estudioso, si bien un manejo meticuloso de estas fuentes es por fuerza lento. Merecen destacarse, por su aportación documental a aspectos concretos, los recuentos demográficos (*vecindarios*), la documentación concejil (*libros de acuerdos*) o las numerosas reglamentaciones urbanas (*ordenanzas*). Las grandes recopilaciones informativas al estilo de las *Relaciones Topográficas de Felipe II* o el *Catastro de Ensenada* (1751) reportan información válida aunque desigual, dada su extensión.

La construcción de las Administraciones públicas modernas (central y local) a lo largo del siglo xix trajo consigo la aparición de nuevas fuentes para el estudio de las ciudades. El *Registro de la Propiedad* (1861) es una fuente de carácter dinámico que aporta información valiosa sobre los agentes y mecanismos económicos reguladores de la producción de ciudad y de la organización del espacio urbano en función de criterios productivos, siendo su escala analítica la finca urbana. El *Catastro de Urbana*, por su parte, creado tras diversos precedentes (*amillaramientos*) a partir de 1906, proporciona una visión más sistemática, si bien menos actualizada, de la materialidad del espacio cons-

truido y de su configuración parcelaria, que quedan plasmados en planos de gran escala y precisión (*planos parcelarios*). Los recuentos periódicos de población (*censos*) dan cuenta de forma más precisa que los anteriores, a partir de 1957, de las dinámicas demográficas, habiéndose enriquecido en el transcurso del tiempo con otras informaciones tanto del espacio de consumo (edificios y viviendas) como de producción (locales comerciales e industria).

La Administración local ha incrementado igualmente sus fondos documentales útiles para la investigación urbana a medida que su capacidad de gestión se ampliaba y mejoraba. Las propias *Actas* de plenos y comisiones contienen una información urbanística muy candente, si bien obligadamente sucinta y de difícil y prolijo seguimiento. Con mayor precisión cuentan los *expedientes de obras* (nueva, reforma o rehabilitación) para el seguimiento de la producción de la ciudad, así como fondos monográficos sobre aspectos operativos e infraestructurales (expropiaciones, abastecimiento y transportes). Por su parte, el *Impuesto de Radicación*, donde se halla implantado, da constancia de la distribución espacial de las actividades económicas y de su consumo de espacio. Igualmente potestativa es la implantación del *Impuesto de Plusvalía*, cuya recaudación permite conocer la dinámica de las transacciones inmobiliarias, aunque los precios del suelo de él obtenidos se hallen fuertemente infravalorados respecto al valor del mercado.

Amplias posibilidades documentales se hallan contenidas en las distintas variantes de *Planeamiento Urbano* (General, Especial y Parcial) tanto a nivel de antecedentes (*Memoria Urbanística*) como de determinaciones (*Ordenanzas*). Es importante destacar en él su condición de instrumento de política urbana, encargado de desarrollar los mecanismos legales previstos para configurar la ciudad futura.

Valor de fuente y de lenguaje para la Geografía Urbana tiene la cartografía. Fondos cartográficos, para documentar la evolución física de la ciudad española y las aportaciones del urbanismo histórico, pueden encontrarse en las cartote-

cas históricas del *Servicio Geográfico del Ejército*, de la *Biblioteca Nacional* o del *Instituto Geográfico*, todas ellas con su correspondiente catálogo (el de la *Biblioteca Nacional* bellamente editado a raíz de la exposición sobre *Mapas Manuscritos de la Biblioteca Nacional*). Algunos ministerios (*MOPU*, *Hacienda*) también han elaborado colecciones cartográficas de utilidad urbanística, siendo de destacar por su rigor y escalas la cartografía fiscal. Los organismos metropolitanos de Madrid (*COPLACO*) y Barcelona (*Corporació Metropolitana*), así como las provincias forales, contaron igualmente con actividad cartográfica propia a escalas aptas para la investigación urbana. Labor divulgatoria sobre los recursos cartográficos históricos de una ciudad han desempeñado los colegios de arquitectos, siendo de destacar los repertorios publicados sobre Madrid por el COAM y sobre Barcelona por el COAC. Madrid

cuenta con una excepcional monografía sobre su cartografía de los siglos xvii y xviii, obra de Miguel Molina Campuzano.

Tras las transferencias autonómicas son muchas las *Comunidades Autónomas* que cuentan con institutos cartográficos especializados (*Institut Cartografic de Catalunya*). Igualmente, cada vez son más numerosos los Ayuntamientos que elaboran cartografía urbana con destino a las tareas de planeamiento municipal y de concesión de *licencias de edificación*, particularmente cuando cuentan con *Gerencia de Urbanismo*. Similar tendencia se ha observado en los *vuelos fotogramétricos*, cada vez de mayor calidad y estética (color), si bien son las escalas en torno a 1:3.000 (realizadas normalmente por los Ayuntamientos) las de mayor utilidad para los estudios de Geografía Urbana.

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. (1978): *Los ensanches*, Barcelona, Laboratorio de Urbanismo de la ETS de Arquitectura, 2 vols.
- ÁLVAREZ-CIENFUEGOS, F. (1984): «El proceso de urbanización en España y sus condicionamientos estructurales», *Estudios Territoriales*, n.º 11-12, pp. 105-127.
- Atlas de Barcelona, siglos XVI-XX*, Barcelona, Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares, 1972.
- BASSOLS COMA, M. (1973): *Génesis y evolución del Derecho Urbanístico español (1812-1956)*, Madrid, Edit. Montecorvo.
- BONET CORREA, A., et al. (1980): *Bibliografía de Arquitectura, Ingeniería y Urbanismo en España (1498-1880)*, Madrid, Turner.
- (1978): *Morfología y ciudad: Urbanismo y Arquitectura durante el Antiguo Régimen en España*, Barcelona, Gustavo Gili, 224 pp.
- CAPEL, H. (1975): *Capitalismo y morfología urbana en España*, Barcelona, Libros de la Frontera, 142 pp.
- Cartografía básica de la ciudad de Madrid. Planos históricos, topográficos y parcelarios de los siglos XVII, XVIII, XIX y XX*, Madrid, COAM, 1979.
- COLLINS, G. R., et al. (1968): *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*, Madrid, Revista de Occidente, 410 pp.
- ESTEBAN ALONSO, A. (1981): *Áreas metropolitanas de España. Análisis ecológico*, Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas, 170 pp.
- CHUECA GOITIA, F. (1977): *La destrucción del legado urbanístico español*, Madrid, Espasa-Calpe, 385 pp.
- Estudios sobre espacios urbanos*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1987, 973 pp.
- GARCÍA BELLIDO, A. (1985): *Urbanística de las grandes ciudades del mundo antiguo*, 2.ª ed., Madrid, Instituto Español de Arquitectura. Cfr. *Ciudades antiguas de la Península Ibérica*, pp. 179-236.
- GUTKIND, E. A. (1967): *International History of city development. III: Urban development in Southern Europe, Spain and Portugal*, Nueva York-Londres, The Free Press.
- JANE SOLA, J. (1972): *El transporte colectivo urbano en España*, Barcelona, Ariel.
- KAGAN, R. L. (dir.) (1986): *Ciudades del Siglo de Oro. Las vistas españolas de Anton van den Wyngaerde*, Madrid, Ediciones El Viso.
- Madrid y los Borbones en el siglo XVIII. La construcción de una ciudad y su territorio*, Madrid, Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura, 1984, 163 pp.
- MARTÍN MORENO, J. (1978): *Estructura social de las ciudades españolas*, Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas, 208 pp.
- MOLINA CAMPUZANO, M. (1960): *Planos de Madrid de los siglos XVII y XVIII*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. Dirección General de Urbanismo (1977): *Inventario de suelo calificado. Resumen y conclusiones*, Madrid, 73 pp.
- Instituto del Territorio y Urbanismo (1988): *Áreas metropolitanas en crisis*, Madrid, 212 pp.
- (1985): *Grandes proyectos urbanísticos (Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla)*, Madrid, 148 pp.
- (1986): *Las nuevas áreas residenciales en la formación de la ciudad*, Madrid, 172 pp.
- (1986): *Planeamiento especial y rehabilitación urbana*, Madrid, 168 pp.
- QUIRÓS LINARES, F. (1968): «Notas sobre núcleos de población española de planta regular», *Estudios Geográficos*, n. 111, pp. 293-325.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. (1966): *Una ciudad de la España cristiana hace mil años: estampas de la vida en León*, 5.ª ed., Madrid, Rialp, 217 pp.
- SERRATOSA, A. (1979): *Objetivos y metodología de un plan metropolitano*, Barcelona, Oikos-Tau, 352 pp.
- TERÁN, F. de (1978): *Planeamiento urbano en la España Contemporánea. Historia de un proceso imposible*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Urbanismo e historia urbana en España*, I Simposio, dirigido y editado por A. Bonet Correa, Madrid, Universidad Complutense, 1979.
- Urbanismo e historia urbana en el mundo hispánico*, I Simposio, coordinado por A. Bonet Correa, Madrid, Universidad Complutense, 1985, 2 vols.

- TORRES BALBÁS, L. (s. f.): *Ciudades hispano-musulmanas*, Madrid, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, 2 vols.
- TORRES BALBÁS, L.; CERVERA VERA, L.; CHUECA GOITIA, F., y BIDAGOR, P. (1968): *Resumen histórico del urbanismo en España*, Madrid, IEAL, 289 pp.
- VALENZUELA RUBIO, M. (1976): «La descongestión industrial de Madrid, ¿un paso hacia la Región Centro?», *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, XIII, páginas 183-205.
- (1986): «Los espacios periurbanos en España» (ponencia), *IX Coloquio de Geógrafos Españoles*, Murcia, Asociación de Geógrafos y Universidad, pp. 81-125.
- (1987): «Calidad residencial y política de vivienda», *Estudios sobre espacios urbanos*, Madrid, IEAL, páginas 39-55.
- Vivienda y urbanismo en España*, Madrid, Banco Hipotecario, 1982, 227 pp. Cfr. A. BONET: «Las ciudades españolas del Renacimiento al Barroco», pp. 107-135; C. SAMBRICIO: «El urbanismo de la Ilustración (1750-1814)», pp. 139-156, y M. SOLA-MORALES: «Siglo XIX. Ensanches y saneamiento de las ciudades», páginas 161-179.

APÉNDICE 1

EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS CIUDADES ESPAÑOLAS DE MÁS DE 100.000 HABITANTES (1857-1986)

	1857	1900	1930	1960	1970	1981	1986
Madrid	281.100	539.800	925.800	2.259.931	3.180.941	3.158.818	3.007.813
Barcelona	178.600	533.600	1.005.500	1.557.863	1.741.979	1.752.627	1.701.812
Valencia	106.400	213.500	320.100	505.066	648.003	744.748	729.419
Sevilla	122.100	148.300	228.700	442.300	545.692	645.827	704.347
Zaragoza			173.900	326.316	469.365	571.855	573.662
Málaga		130.100	188.000	301.048	361.282	503.251	548.445
Bilbao			161.900	297.942	405.908	433.115	381.506
Las Palmas				193.862	263.407	360.098	352.656
Valladolid				151.807	233.974	320.293	327.452
Murcia		111.500	158.700	249.378	243.687	284.585	303.257
Córdoba				198.148	232.343	279.386	295.290
Palma de Mallorca				159.084	217.525	290.372	295.136
Hospitalet			103.100	122.813	240.630	295.074	279.779
Vigo				144.914	198.815	261.331	261.878
Gijón				124.714	184.698	256.433	258.291
Alicante				121.527	181.550	245.953	258.112
Granada				157.178	186.160	246.642	256.073
La Coruña				177.502	189.467	231.721	239.150
Badalona					162.888	229.780	225.016
Sta. Cruz de Tenerife				133.100	142.305	185.899	199.516
Vitoria					134.086	189.533	199.449
Santander				118.435	148.845	179.694	186.145
Sabadell				105.152	158.311	186.123	186.115
Oviedo				127.058	152.453	184.473	185.864
Jerez				130.900	149.337	175.653	179.191
Pamplona					145.026	177.905	177.873
Elche					123.716	164.779	175.649
Móstoles						150.259	175.133
San Sebastián			118.100	135.149	161.293	172.303	175.011
Cartagena				123.630	143.466	167.936	168.596
Leganés						163.916	167.783
Burgos					116.797	152.545	158.331
Terrasa					136.952	155.614	156.458
Cádiz				117.871	134.342	156.711	155.299
Almería					114.298	140.745	153.592
Salamanca					122.241	153.981	152.833

	1857	1900	1930	1960	1970	1981	1986
Alcalá de Henares						137.169	144.268
Alcorcón						140.957	137.884
Santa Coloma					105.880	140.613	135.239
Huelva						127.522	135.210
León					105.243	127.095	134.641
Getafe						126.558	131.840
Castellón						124.487	127.440
Albacete						116.484	126.110
Fuenlabrada							119.848
Badajoz					100.551	111.456	118.852
Logroño						109.536	115.622
Baracaldo					109.185	118.615	114.092
Lérida						106.814	107.749
La Laguna						106.146	107.379
Tarragona						109.112	106.495
Jaén							102.933
Orense							100.143
Mataró							100.019

CRONOLOGÍA URBANÍSTICA BÁSICA DEL SIGLO XX

AÑO ACONTECIMIENTO URBANÍSTICO

- hr/>
- 1903 Instituto de Reformas Sociales.
- 1910 Proyecto para la Urbanización del Extrarradio de Madrid (Núñez Granés).
- 1911 Ley de Casas Baratas.
- 1912 Sociedad Cívica «La Ciudad Jardín» (Barcelona).
- 1921 Ley de Casas Baratas.
- 1923 Conferencia Nacional de la Edificación.
- 1924 Estatuto Municipal.
- 1929 Concurso Internacional para el Plan de Extensión de Madrid.
- 1931 Fundación de «AC», órgano del G.A.T.E.P.A.C.
Ministerio de Obras Públicas.
- 1932 Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio de Madrid.
- 1935 Ley Salmón.
- 1937 Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid.
- 1938 Servicio Nacional de Regiones Devastadas.
- 1939 Instituto Nacional de la Vivienda.
Junta de Reconstrucción de Madrid.
Ley de Viviendas Protegidas.
- 1940 Instituto de Estudios de Administración Local (IEAL).
- 1941 Redacción del Plan General de Madrid, aprobado en 1946 (Plan Bidagor).
- 1942 Plan Provincial de Guipúzcoa.
Obra Sindical del Hogar.
- 1943 Carta de Atenas.
- 1944 Patronato Municipal de la Vivienda de Madrid.
Ley de Viviendas Bonificables.
- 1946 Comisaría para la Ordenación Urbana de Madrid.
Corporación Administrativa del Gran Bilbao.
Ley de Arrendamientos Urbanos.
- 1947 Plan de Ordenación del Sector Generalísimo (Prolongación de la Castellana).
- 1949 Corporación Administrativa del Gran Valencia.
- 1950 Plan de Creación de Núcleos Satélites de Madrid.
- 1953 Plan Comarcal de Barcelona.
- 1954 Ley de Viviendas de Renta Limitada.
- 1955 Primer Plan Sindical de la Vivienda.

- 1956 Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- 1957 Ministerio de la Vivienda.
Plan de Urgencia Social de Madrid.
Organización de Poblados Dirigidos.
- 1958 Comisión para el Estudio del Plan Sur de Valencia.
- 1959 Plan de Descongestión Industrial de Madrid.
Plan Provincial de Valencia.
Gerencia de Urbanización.
- 1961 Informe del banco Mundial sobre la economía española.
Plan Nacional de la Vivienda.
- 1962 Comisaría del Plan de Desarrollo.
- 1963 Ley del Plan de Desarrollo Económico y Social.
Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional.
Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid.
Ley de Viviendas de Protección Oficial.
- 1964 Creación de COPLACO.
- 1968 Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona.
- 1970 Decreto Ley sobre Actuaciones Urbanísticas Urgentes.
- 1972 Decreto regulador de los Concursos de Suelo en la Provincia de Madrid (Urbanismo concertado).
- 1973 Ministerio de Planificación del Desarrollo.
- 1975 Ley de Reforma de la Ley del Suelo.
Ley de Régimen Local.
- 1976 Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana de la Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona.
Texto Refundido de la Reforma de la Ley del Suelo.
- 1977 Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- 1978 Comisión Interministerial de Ordenación del Territorio.
Ley de Viviendas de Protección Oficial.
Competencias plenas para las Comunidades Autónomas en materia de Ordenación Territorial.
- 1979 Decreto-Ley sobre Medidas Urgentes de Financiación de las Corporaciones Locales.
- 1980 Decreto-Ley sobre Creación de Suelo y Agilización de la Gestión Urbanística.
- 1982 Decreto de Áreas de Rehabilitación Integrada.
- 1983 Ley de Medidas Urgentes de Saneamiento y Regulación de las Haciendas Locales.
- 1984 Ley del Fondo de Compensación Interterritorial.
Ley de Reconversión Industrial.
- 1985 Ley de Bases de Régimen Local.
Ley del Patrimonio Histórico.
Aprobación del nuevo Plan General de Madrid.