

CIUDADES MEDIAS:  
CONCEPTOS Y VISIONES,  
PERFILES TERRITORIALES Y  
URBANOS

La revista Ciudades se encuentra recogida en el producto de Thomson Reuters ESCI (Emerging Source Citation Index), así como en las bases de datos URBADOC (URBANDATA), ULRICH'S, CROSSREF y SUNCAT, y en los productos de evaluación de revistas científicas LATINDEX, DICE, IN-RECS, RESH y MIAR. Además, está incluida en los directorios DOAJ, DULCINEA y ROAD, e indexada en los catálogos Latindex, Actualidad Iberoamericana e ISOC (CCHS del CSIC). Por otro lado, los textos completos de todos los números de la revista se encuentran disponibles libremente en red mediante DIALNET, REDIB, UVaDOC, Google Scholar, en la página web [www.revistaciudades.com](http://www.revistaciudades.com) y en <https://revistas.uva.es/index.php/ciudades>.



Revista Ciudades, por el Instituto Universitario de Urbanística y Ediciones Universidad de Valladolid, se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional.



**Reconocimiento (Attribution):** en cualquier explotación de la obra autorizada por la licencia hará falta reconocer la autoría.



**No Comercial (Non commercial):** la explotación de la obra queda limitada a usos no comerciales.

## EDITA

Edición en papel: Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid con la colaboración de Ediciones Universidad de Valladolid

ISSN: 1133-6579

ISSN-E: 2445-3943

Depósito Legal: VA-366-2014

ISBN: 978-84-1320-035-64

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019>

## IMPRESIÓN

SAFEKAT, S.L. - Madrid

## FOTOGRAFÍA DE CUBIERTA

Vista de Valladolid desde el cerro de San Cristóbal, Valladolid, España.

Foto realizada el 3 de marzo de 2005. Enrique Rodrigo González.

## INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Valladolid

Avda. de Salamanca, nº18, 47014 Valladolid, ESPAÑA Tel.: (+34) 983184471 o 983423437 Fax: (+34) 983423439  
[revistaciudades@arq.uva.es](mailto:revistaciudades@arq.uva.es) [revistaciudades.admon@arq.uva.es](mailto:revistaciudades.admon@arq.uva.es) <http://www.revistaciudades.com>

## OFICINA EDITORIAL

Fundador y Director Honorario:

Alfonso Álvarez Mora

Director:

Luis Santos y Ganges

Edición Técnica:

David Navarro Martínez

Coordinación del número 22:

Miguel Fernández Maroto

Asistencia editorial:

Laura Lalana Encinas

Diseño de cubierta:

Enrique Rodrigo González

Corrección de textos:

Luis Santos y Ganges  
Miguel Fernández Maroto  
David Navarro Martínez

ciudad<sub>es</sub> 22  
2019

CIUDADES MEDIAS:  
CONCEPTOS Y VISIONES,  
PERFILES TERRITORIALES Y  
URBANOS

CONSEJO DE REDACCIÓN / EDITORIAL BOARD

**Dr. Alfonso Álvarez Mora.** Arquitecto, Catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio. Director del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid (España). Fundador y Director Honorario de Ciudades

**Dr. Luis Santos y Ganges.** Geógrafo, Profesor Contratado Doctor de Urbanística y OT. Miembro del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid (España). Director de Ciudades

**Dr. Laurent Coudroy-de-Lille.** Géographe historien, Maître de conférences. Ecole d'Urbanisme de Paris (EUP), Université de Paris Est (Francia).

**Dr. Francisco Valverde Díaz de León.** Arquitecto, Profesor de Urbanismo. Director de Investigación y Posgrado de la Universidad Iberoamericana de Puebla (México).

**Dra. Paola Falini.** Architetto, Professore Ordinario di Urbanistica, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Roma "La Sapienza" (Italia).

**Dr. Domingos Martins Vaz.** Sociólogo, Professor Auxiliar. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Beira Interior (Portugal).

**Dr. José Lois Martínez Suárez.** Arquitecto, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidade da Coruña (España).

**Dra. Carme Miralles-Guasch.** Geógrafa Profesora Titular de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras. Universitat Autònoma de Barcelona (España).

**Dr. Juan Luis de las Rivas Sanz.** Arquitecto, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Miembro del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid (España).

**Dr. Carlos Alberto Torres Tovar.** Arquitecto, Profesor Asociado de Urbanismo. Escuela de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Colombia (Colombia).

**D. Ignacio San Martín.** Professor Emeritus, School of Architecture, College of Design, The University of Minnesota (Estados Unidos de América).

**Dr. Thierry Lulle Bruna.** Arquitecto urbanista, Profesor de planta, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, Universidad Externado de Colombia (Colombia).

**Dra. María Ángeles Castrillo Romón.** Arquitecta, Profesora Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Miembro del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid (España).

**Dr. Miguel Ángel Troitño Vinuesa.** Geógrafo, Catedrático de Geografía Humana. Facultad de Geografía e Historia, Universidad Complutense de Madrid (España).

**Dr. Jacques Teller.** Ingénieur civil architecte. Directeur du Local Environment Management and Analysis et Chargé de cours en urbanisme et aménagement du territoire. Faculté de Sciences Appliquées, Université de Liège (Belgique)

**Dr. Rui Manuel Trindade Braz Afonso.** Licenciado em Economia e doutor em Urbanismo, Professor Associado. Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (Portugal).

CONSEJO CIENTÍFICO ASESOR / SCIENTIFIC ASSESMENT BOARD

**Dr. Agustín Hernández Aja.** Arquitecto, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid (España).

**Dr. Basilio Calderón Calderón.** Geógrafo, Profesor Titular de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Valladolid (España).

**Dr. Mario Paris.** Architetto, PolIMI International Fellowship, Dipartimento Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano (Italia).

**Dr. José Somoza Medina,** geógrafo, Profesor Titular de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de León. (España).

**Dra. Charlotte Vorms.** Spécialiste d'Histoire Urbaine, Maître de conférences en Histoire, Université de Paris I. École Normale Supérieure de Paris (Francia).

**Dr. Alfredo Lozano Castro.** arquitecto doctor urbanista, Técnico del Proyecto Prometeo en la Dirección de Planificación y Ordenamiento Territorial del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincia de Manabí. (Ecuador).

**Dra. Carmen Delgado Viñas.** Historiadora y Geógrafa, Catedrática de Análisis Geográfico Regional, Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Cantabria (España).

**Dr. Juan Antonio Rodríguez González.** Sociólogo, Director del Dpto. de Estudios Sociales de la Universidad de Guanajuato, Campus León. León (México).

**Dr. Fernando Gaja i Díaz.** Arquitecto, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Valencia (España).

**Dr. Antonio Teodoro Reguera Rodríguez.** Geógrafo, Catedrático de Geografía Humana, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de León (España).

**Dr. Alfonso Vegara Gómez.** Arquitecto, Director de la Fundación Metrópoli (España).

**Dr. Fernando Manero Miguel.** Geógrafo, Catedrático de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Valladolid (España).

**Dr. Adriano Zilhão.** Sociólogo, Professor Auxiliar do Instituto Superior de Serviço Social do Porto (Portugal).

**Dr. Estanislao de Luis Calabug.** Ecólogo, Catedrático de Ecología, Instituto de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Biodiversidad, Universidad de León (España).

**Dr. Antonio Campesino Fernández.** Geógrafo, Catedrático de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Extremadura (España).

**Dr. Ramón López Lucio.** Arquitecto, Catedrático Emérito de Urbanística y OT, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid (España).

**Dr. Jean-Pierre Garnier.** Sociologue urbaniste, Ingénieur de recherche au CNRS; Institut Parisien de Recherche: Architecture, Urbanistique, Sociétés, Université de Paris-Belleville (Francia).

**Dr. Carlos Nardiz Ortiz.** Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Enxeñeiros de Camiños, Canais e Portos, Universidade da Coruña (España).

**Dra. Corinna Morandi.** Architetto, Professore ordinario di Urbanistica. Facoltà di Architettura e Società, Politecnico di Milano (Italia).

**Dr. Rafael Mata Olmo.** Geógrafo, Catedrático de Análisis Geográfico Regional. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Autónoma de Madrid (España).

**Dr. Frank Marcano Requena.** Arquitecto, Profesor Asociado de Urbanismo. Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela (Venezuela).

**Dr. Ramiro García Fernández.** Economista, Profesor Titular de Economía Aplicada, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Valladolid. (España).

**Dr. Oriol Nel·lo Colom.** Geógrafo, Profesor Titular de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras, Universitat Autònoma de Barcelona (España).

**Dr. José María Coronado Tordesillas,** Ingeniero de caminos. Profesor Titular de Urbanismo y Director de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Ciudad Real, Universidad de Castilla-La Mancha. (España).



# ÍNDICE

Editorial.....	v-x
<i>In Memoriam</i> .....	xi-xxii

## **Dossier Monográfico**

Gonzalo ANDRÉS LÓPEZ <i>El significado de los espacios de actividad económica en la estructura urbana de las ciudades medias españolas</i> .....	1-22
Josep Maria LLOP, Borja M. IGLESIAS, Rodrigo VARGAS y Francesca BLANC <i>Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones</i> .....	23-43
Fernando Miguel GARCÍA MARTÍN <i>La configuración de las periferias en las ciudades intermedias españolas durante el siglo XX: Málaga, Murcia y Valladolid</i> .....	45-70
Miguel GONZÁLEZ-LEONARDO <i>Segregación espacial y condiciones habitacionales de la población extranjera en Valladolid. Los patrones residenciales de la inmigración en una ciudad media del Sur de Europa</i> .....	71-98
Fermín RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ y Rafael MENÉNDEZ FERNÁNDEZ <i>Contracción territorial y ordenación urbana para encarar el ciclo post-minero en Mieres (Asturias-España)</i> .....	99-122

## **Miscelánea**

María Cristina GARCÍA GONZÁLEZ y Salvador GUERRERO <i>El concurso para el Plan de Ensanche y Reforma Interior de Ceuta de 1930: conceptos y herramientas urbanísticas</i> .....	123-150
Javier ROCAMONDE y Joaquín SABATÉ <i>Paisajes Cooperativos. Una comparativa de dos paisajes industriales vinculados al río Llobregat</i> .....	151-172
Francisco Dinís DÍAZ GALLEGÓ <i>Los Planes Parciales del Plan General de A Coruña de 1967</i> .....	173-193

## **Sección Final**

Andrés M. GONZÁLEZ SANFIEL

*Reseña: «La sostenibilidad socioeconómica de las ciudades. Estudios jurídicos»* . 197-202

Federico CAMERIN

*Reseña: «Critique of Urbanization: Selected Essays»* ..... 203-208

Laura LALANA ENCINAS

*Reseña: «Gueto. La invención de un lugar, la historia de una idea»*..... 209-214

## INDEX

Editorial.....	v-x
<i>In Memoriam</i> .....	xi-xxii

### Monograph Dossier

Gonzalo ANDRÉS LÓPEZ <i>The meaning of the economic activity spaces in the urban structure of Spanish medium-size cities</i> .....	1-22
Josep Maria LLOP, Borja M. IGLESIAS, Rodrigo VARGAS & Francesca BLANC <i>The intermediate cities: concept and dimensions</i> .....	23-43
Fernando Miguel GARCÍA MARTÍN <i>The configuration of the periphery in the Spanish intermediate cities during the twentieth century: Málaga, Murcia and Valladolid</i> .....	45-70
Miguel GONZÁLEZ-LEONARDO <i>Spatial segregation and housing conditions of foreign-born population in Valladolid. Residential patterns of immigration in a Southern European mesium-size city</i> .....	71-98
Fermín RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ & Rafael MENÉNDEZ FERNÁNDEZ <i>Shrinkage and urban planning to face the post-mining cycle in Mieres (Asturias-Spain)</i> .....	99-122

### Miscellanea

María Cristina GARCÍA GONZÁLEZ & Salvador GUERRERO <i>The contest for the Plan of Extension and Interior Reform of Ceuta in 1930: urban concepts and tools</i> .....	123-150
Javier ROCAMONDE & Joaquín SABATÉ <i>Cooperative landscapes. A comparative study of two industrial landscapes linked to the Llobregat river</i> .....	151-172
Francisco Dinís DÍAZ GALLEGO <i>The Partial Plans of the A Coruña Master Plan of 1967</i> .....	173-193

## **Final Section**

Andrés M. GONZÁLEZ SANFIEL

*Review: «La sostenibilidad socioeconómica de las ciudades. Estudios jurídicos»* . 197-202

Federico CAMERIN

*Review: «Critique of Urbanization: Selected Essays»* ..... 203-208

Laura LALANA ENCINAS

*Review: «Gueto. La invención de un lugar, la historia de una idea»*..... 209-214

## EDITORIAL:

### Ciudades medias: conceptos y visiones, perfiles territoriales y urbanos

---

Hoy es recurrente destacar las tendencias a escala global que describen un planeta cada vez más urbano. Según el último informe al respecto realizado por Naciones Unidas (The World's Cities in 2018) más del 55% de la población mundial vive ya en áreas urbanas, y se prevé que este porcentaje se eleve hasta superar el 60% en 2030, rebasando los 5.000 millones de personas. Cuando se comentan este tipo de estadísticas se suele subrayar el papel de las grandes megalópolis de más de diez millones de habitantes. Ya son más de treinta en la actualidad, y se espera que su número siga creciendo en las próximas décadas. No obstante, estas ciudades tan solo acogen hoy en día al 7% de la población mundial, frente a casi una tercera parte que habita en ciudades de menos de un millón de habitantes. Entre estas últimas destaca el predominio de las ciudades que no llegan al medio millón de habitantes, en las que vive actualmente casi la mitad de la población urbana mundial, un porcentaje que se mantendrá más o menos inalterado según las previsiones a medio plazo. Es decir, la mayoría de la población urbana mundial vive y seguirá viviendo en ciudades de tamaño pequeño y mediano, que han ido ganando cada vez más peso en los debates sobre las políticas urbanas a escala mundial, tal y como se puede observar en un breve repaso al panorama internacional más reciente.

La Agenda Territorial de la Unión Europea 2020, aprobada en mayo de 2011 bajo el lema “Hacia una Europa integradora, inteligente y sostenible de regiones diversas” planteó la necesidad de conseguir un desarrollo territorial policéntrico y equilibrado, y subrayó a este respecto el papel crucial que las ciudades medias y pequeñas pueden desempeñar a nivel regional, contribuyendo a reducir la polarización territorial y a impulsar el desarrollo económico de las zonas rurales. Estas mismas premisas de impulso de políticas y planes de ordenación territorial integrados, policéntricos y equilibrados aparecen en la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas, aprobada en octubre de 2016, que también apela al fortalecimiento de la función de las ciudades y localidades de tamaños pequeño e intermedio. No obstante, ha sido en el propio ámbito local donde con más decisión se ha venido trabajando al respecto en los últimos años. En concreto, Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU), fundada en 2004 como la mayor organización de gobiernos locales del mundo, ha impulsado el debate en torno a las denominadas ciudades intermedias, definidas no tanto por los umbrales poblacionales, que se estiman entre los 50.000 y el millón de habitantes, sino, sobre todo, por su papel de intermediación, desplegado a distintos niveles y que se defiende como clave a la hora de contribuir a la consecución de los

Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2030. La Carta-Declaración de Chefchaouen de las Ciudades Intermedias del mundo, aprobada en julio de 2018 en el marco del primer Foro Mundial de Ciudades Intermedias constituye sin duda un hito en la construcción de una agenda urbana propia para las ciudades intermedias. El texto que en este número de Ciudades presentan Josep Maria Llop, Borja M. Iglesias, Rodrigo Vargas y Francesca Blanc recorre este panorama internacional relativo a las ciudades intermedias, incidiendo en su conceptualización, dimensiones y manifestaciones.

Este artículo permite enlazar con el contexto español, en el que el trabajo liderado por el propio Josep Maria Llop junto a Carme Bellet desde la Cátedra de Estudios Urbanos, Territoriales y Ciudades Intermedias de la Universitat de Lleida, que ha contribuido decisivamente desde hace más de dos décadas al impulso de ese debate internacional, es una referencia imprescindible. Asimismo, autores como Andrés Precedo Ledo o Lorenzo López Trigal han puesto de relieve la importancia y diversidad de las ciudades pequeñas y medias en el sistema urbano español. Sin embargo, esta relevancia contrasta con los desafíos que deben afrontar, ya que son las grandes áreas urbanas las que concentran cada vez más la creatividad y la riqueza. En este sentido, es necesario profundizar en los perfiles y singularidades de las ciudades medias y pequeñas, como ha hecho por ejemplo Ricardo Méndez Gutiérrez del Valle al desvelar las dinámicas económicas propias de este tipo de ciudades. Del mismo modo, un estudio dentro de este marco es el que propone en su artículo Gonzalo Andrés López, que en una de sus publicaciones ya reflexionaba sobre la definición del concepto de ciudad media y que ahora analiza en profundidad el papel de los espacios destinados a las actividades económicas en la estructura urbana de las ciudades medias españolas.

Los procesos de transformación y crecimiento experimentados por estas ciudades y plasmados en su estructura urbana, en su forma, revisten sin duda de condiciones y manifestaciones propias que han sido también objeto reciente de varios estudios. La línea de investigación “La práctica del Diseño Urbano en las capitales medias españolas (1950-2000)”, coordinada por José María Ordeig Corsini en la Universidad de Navarra, ha dado lugar a varias tesis doctorales centradas en el estudio de la evolución de los mecanismos de composición formal en varias ciudades medias españolas. A esta misma reflexión ha contribuido también, a partir de su tesis doctoral, Fernando Miguel García Martín, que en este número de Ciudades expone su estudio comparativo de los casos de Málaga, Murcia y Valladolid, orientado a la interpretación de la configuración de las periferias en las ciudades intermedias españolas durante el siglo XX, de la que subraya la particular articulación y secuencia de formación de los espacios de centralidad a la hora de ordenar su desarrollo urbano.

Las ciudades medias también requieren un estudio atento a sus especificidades cuando se analizan procesos o fenómenos que afectan a todo tipo de áreas urbanas. Es el caso, por ejemplo, de determinadas dinámicas demográficas, que ya fueron objeto de un interesante trabajo referido al sistema urbano español firmado por Julio

Vinuesa hace treinta años. A este respecto, Miguel González Leonardo plantea un estudio centrado en el fenómeno demográfico más relevante de los últimos años en las ciudades de nuestro país: la inmigración, tomando Valladolid como caso de estudio y detectando ciertas particularidades respecto a los patrones generales de asentamiento de la población extranjera en las ciudades del sur de Europa. Del mismo modo, los procesos de declive urbano también han sido objeto de numerosa literatura científica en los últimos años. Fermín Rodríguez Gutiérrez y Rafael Menéndez Fernández sitúan en este contexto su artículo, de carácter propositivo y referido al caso de Mieres. A la hora de buscar alternativas a la actividad minera que ha venido sustentando la economía de la zona, la reconexión con el territorio circundante, atendiendo a las condiciones del paisaje local, emerge como factor decisivo y específico sin duda de este tipo de áreas urbanas de tamaño medio.

Asimismo, en determinados momentos, las ciudades medias han contribuido de una forma decisiva a los avances y las innovaciones, tanto en la teoría como en la práctica, de la planificación urbanística. En este número de Ciudades recordamos a Federico Oliva, fallecido en septiembre del pasado año y cuya larga carrera como urbanista tuvo un brillante comienzo en el PRG de Pavía de 1976, del que fue responsable junto a Giuseppe Campos Venuti y Giovanni Astengo y que, desde esta pequeña ciudad lombarda, aportó un hito a la urbanística reformista italiana. En el caso de España, es bien conocida la interpretación del planeamiento urbanístico de los años ochenta que elaboraron Manuel de Solà-Morales y Josep Parcerisa a través del estudio de una serie de planes generales de varias ciudades medias españolas como Salamanca, Valladolid, Málaga o Tarragona, que bajo el apelativo del “urbanismo urbano” acabó dando nombre a la que ha sido, sin lugar a duda, una de las generaciones de planes más brillantes del urbanismo español. Del mismo modo, son varias las ciudades medias que, situadas a priori fuera de los grandes focos de la reflexión urbanística, han contribuido a definir o reinventar estrategias y modos de enfrentar los grandes retos territoriales y urbanos del siglo XXI. Casos como Curitiba y su propuesta de crecimiento orientado desde el transporte público, o Vitoria y su planteamiento de infraestructura verde como mecanismo para una interrelación positiva entre la ciudad y el territorio son sin duda ejemplares.

En definitiva, este número de Ciudades quiere reivindicar la importancia de las ciudades medias, del estudio de sus condiciones y procesos distintivos y específicos y, sobre todo, de sus contribuciones al debate urbanístico, que en tantas ocasiones se han demostrado audaces e innovadoras. En el contexto actual es más necesario que nunca seguir aprendiendo de las ciudades medias a la hora de conducir lo urbano hacia pautas de sostenibilidad, tanto ambientales como sociales, que resulten en una mejor calidad de vida para todos los ciudadanos.

Valladolid, junio de 2019

**EDITORIAL:****Medium-Sized Cities: Concepts and Views, Territorial and Urban Profiles**

---

Nowadays the trends that, on a global scale, describe an increasingly urban planet are a recurring theme. According to the latest report by the United Nations (The World's Cities in 2018) more than 55% of the world's population already lives in urban areas, and this percentage is expected to rise to over 60% in 2030, exceeding 5,000 million people. When such statistics are discussed, emphasis is usually placed on the role of large megacities with more than ten million inhabitants. There are more than thirty at present, and it is expected that their number will continue to grow in the coming decades. However, these cities are now home to only 7% of the world's population, compared to almost a third who lives in cities with less than one million inhabitants. Among the latter predominate the cities that do not reach half a million inhabitants, where almost half of the world's urban population currently lives; a percentage that will remain more or less unchanged according to medium-term forecasts. In other words, the majority of the world's urban population lives and will continue to live in small and medium-sized cities, which have been gaining weight in global urban policies debates, as a brief review of the most recent international panorama illustrates.

The Territorial Agenda of the European Union 2020, agreed in May 2011 under the motto "Towards an Inclusive, Smart and Sustainable Europe of Diverse Regions", raised the need to achieve a polycentric and balanced territorial development, and underlined the crucial role that medium-sized and small cities can play at the regional level, helping to reduce territorial polarization and boost the economic development of rural areas. These same premises for the promotion of integrated, polycentric and balanced territorial planning policies and plans appear in the New Urban Agenda adopted in October 2016 by the United Nations, which also appeals to the strengthening of the role of small and medium-sized cities and towns. However, it has been at the local level itself where most decisive work has been done in recent years. In particular, United Cities and Local Governments (UCLG), founded in 2004 as the largest organization of local governments in the world, has fostered the debate around the so-called intermediate cities. They are defined not so much by population thresholds, which are estimated at between 50,000 and one million inhabitants, but, above all, by its intermediary role, deployed at different levels and key contribution to the achievement of the Sustainable Development Goals by 2030. The Chefchaouen Declaration-Charter of Intermediary Cities of the World, approved in July 2018 within the framework of the First UCLG World Forum of Intermediary



Cities, is undoubtedly a milestone in the construction of a specific urban agenda for intermediate cities. In this issue of *Ciudades*, the article authored by Josep Maria Llop, Borja M. Iglesias, Rodrigo Vargas and Francesca Blanc covers this international panorama of intermediate cities, focusing on their conceptualization, dimensions and expressions.

This article is also linked to the Spanish context, where the work led by Josep Maria Llop and Carme Bellet through the UNESCO Chair in Intermediate Cities: Urbanization and Development at the University of Lleida has decisively contributed to foster this international debate for over two decades. Likewise, authors such as Andrés Precedo Ledo and Lorenzo López Trigal have highlighted the importance and diversity of small and medium-sized cities in the Spanish urban system. However, this relevance contrasts with the challenges that must be faced, as it is the large urban areas that increasingly concentrate creativity and wealth. In this regard, it is necessary to delve deeper into the profiles and singularities of medium-sized and small cities. For instance, Ricardo Méndez Gutiérrez del Valle has disclosed the economic dynamics that distinguishes this type of cities. Similarly, a study within this framework is proposed by Gonzalo Andrés López, who had already reflected on the definition of medium-sized city as a concept in one of his publications and now analyses in depth the role of spaces for economic activities in the urban structure of medium-sized Spanish cities.

The processes of transformation and growth experienced by these cities, embodied in their urban structure, in their form, are undoubtedly characterised by their own conditions and manifestations that have also been the subject of several recent studies. The research line “La práctica del Diseño Urbano en las capitales medias españolas (1950-2000)”, coordinated by José María Ordeig Corsini at the University of Navarra, has led to several PhD dissertations focused on the study of the evolution of formal composition mechanisms in several medium-sized Spanish cities. Through his doctoral thesis, Fernando Miguel García Martín has also contributed to this reflection, and in this issue of *Ciudades* he presents his comparative study of the cases of Malaga, Murcia and Valladolid. His work is oriented towards the interpretation of the configuration of the peripheries in the Spanish intermediate cities during the 20th century, he highlights the particular articulation and sequence of formation of centrality spaces when ordering their urban development.

Medium-sized cities also require a careful study of their specificities when analysing processes or phenomena that affect all types of urban areas. This is the case, for example, of certain demographic dynamics, which have already been the subject of an interesting work on the Spanish urban system, authored by Julio Vinuesa thirty years ago. In this regard, Miguel González Leonardo proposes a study that focuses on the most relevant demographic phenomenon of recent years in the cities of our country: immigration. Taking Valladolid as a case study, he detects certain particularities regarding the general patterns of settlement of the foreign population

in the cities of southern Europe. In the same way, the processes of urban decline have also been the subject of scientific literature in recent years. Fermín Rodríguez Gutiérrez and Rafael Menéndez Fernández frame their article in this context, with a proactive scope and referred to the case of Mieres. When looking for alternatives to the mining activity that has been sustaining the economy of this area, the reconnection with the surrounding territory, considering the local landscape conditions, emerges as a decisive and specific factor of this type of medium-sized urban areas.

At certain times, medium-sized cities have also contributed in a decisive way to the advances and innovations of urban planning, both in theory and in practice. In this issue of *Ciudades* we remember Federico Oliva, who died in September 2018 and whose long career as urban planner had a brilliant start at the PRG of Pavia in 1976, for which he was responsible along with Giuseppe Campos Venuti and Giovanni Astengo. From this small Lombard city, they defined a milestone for the Italian reformist urban planning. In the case of Spain, the well-known interpretation of the urban planning of the eighties by Manuel de Solà-Morales and Josep Parcerisa was elaborated through the study of a series of general plans of several Spanish medium-sized cities such as Salamanca, Valladolid, Málaga or Tarragona. Under the moniker of “urban urbanism”, it gave name to what has been considered as one of the most brilliant generations of Spanish urban planning. In the same way, several medium-sized cities that are a priori outside the main focuses of urban planning reflection have contributed to define or reinvent strategies and ways of facing the great territorial and urban challenges of the 21st century. Cases such as Curitiba and its proposal for growth based on public transport, or Vitoria and its approach to green infrastructure as a mechanism for positive interrelation between the city and the territory are undoubtedly exemplary.

In short, this issue of *Ciudades* aims to highlight the importance of medium-sized cities, the study of their distinctive and specific conditions and processes and, above all, their contributions to the urban debate, which have been shown on many occasions to be audacious and innovative. In the current context, it is more necessary than ever to continue learning from the medium-sized cities when it comes to driving urban phenomena towards sustainability, both environmental and social, which may result in a better quality of life for all citizens.

Valladolid, June 2019

---

IN MEMORIAM:

Fernando Roch (1945-2018)

Federico Oliva (1945-2018)

José Manuel Díaz Lema (1951-2018)

---

## RECORDANDO A FERNANDO ROCH



El pasado día 28 de agosto falleció, en Madrid, nuestro entrañable amigo Fernando Roch. Casi medio siglo de amistad no puede expresarse en unas pocas palabras, no tanto por las casi infinitas vivencias que la han alimentado, demasiadas para ser contadas en este pequeño escrito, como por el sesgo personal que encierran, solo comprensible a la luz de la especial relación que mantuvimos.

Nuestro primer encuentro ya gozó de una singularidad que forjó, a partir de entonces, una amistad inquebrantable. Entonces comprendí que estaba delante de una persona que podría merecerme la pena. Y no me equivoqué. Por aquel entonces, 1973, con apenas 27 años recién cumplidos, comenzábamos a movernos, quizá Fernando mejor que yo, en ese mundo cultural que hizo de los últimos años de la Dictadura y de los inicios de la Transición una época en la que brillaron, por encima de todo, aquellas ideas que nos permitían pensar que todo era posible, incluso la libertad desde el guiño que esbozaba la izquierda política. No era Fernando un hombre de partido, pero siempre estaba en la disciplina que la izquierda, por supuesto, la del Partido Comunista, que era la única que aparecía por entonces, reclamaba como sostén movilizador. Esa cultura era, sobre todo, crítica hasta, si se me permite, la destrucción desesperada. Había que vaciar, por ejemplo, cualquier interpretación del arte, apartarlo de su comodidad institucional. Y así fue como, en aquel encuentro, estábamos “vigilando” un examen de Urbanismo, de cuya asignatura en cuestión éramos profesores, e iniciamos una conversación a propósito de la pintura de Picasso. Bruno Zevi, cuya *Historia de la Arquitectura Moderna* estaba yo leyendo por entonces, me descubrió el Cubismo, la importancia de la “cuarta dimensión”, el tiempo, lo que se expresaba, según Zevi, en esas figuraciones de rostros humanos yuxtapuestos entre sí, pero pertenecientes a una misma persona. ¡Chorradas!, me increpa Fernando, procediendo, a continuación, a desmontarme la figura de Picasso, sobre todo, una de sus obras clave, el *Guernica*. Desde entonces, comprendí que

había que dudar de todo, que teníamos que confiar en nuestros propios criterios, que había que dejar a un lado aquellos prejuicios que nos impedían razonar por nosotros mismos, que no debíamos dejarnos llevar por lo que los demás pensasen de los hechos y de las cosas. Es decir, lo que muchos años después aprendí del pensamiento de Rousseau. Pues bien, ese Fernando que despotricaba de Picasso fue el mismo que, muchos años después, en una subaste de arte, pujó por un cuadro, el cual se presentó de autor anónimo pero que Fernando intuyó que podría ser de Federico Madrazo. Consiguió el cuadro, marchó a casa, desmontó el marco de la obra, y cuál fue su satisfacción cuando delante de él, oculta por el marco del óleo, estaba la firma del citado pintor.

Por encima de su condición de arquitecto, de su posterior carrera académica, que lo catapultó a una Cátedra de Urbanismo en la Escuela de Arquitectura de Madrid, por encima de todo ello, decimos, y sin concederle ninguna importancia a los logros personales que sancionaban los “evaluadores” de turno, a quienes despreciaba sin miramiento, Fernando valoraba, sobre todo, el criterio que conduce a la razón. De ahí su resistencia a involucrarse en una carrera académica por la que la mayoría están dispuestos a morir. Los cánticos de Fernando han sido otros, muy apartados de convencionalismos que recrean la sumisión intelectual que acaba con la ciencia. Su curiosidad contagiosa recalaba por otros senderos, se asomaba a otras panorámicas: aquellas que dejaban ver un infinito esperanzador. Recuerdo, a propósito de esta curiosidad endémica que lo caracterizaba, el encargo que recibí de él, cuando me encontraba en Roma, allá por el año 2004, para que le buscara alguna edición facsímil, si es que existía, del libro atribuido a Francesco Colonna, “Sueño de Poliphilo” (“Hypnerotomachia Poliphili”), libro que conoció su primera edición hacia 1499. En dicho libro, que relata los amores de Poliphilo con Polia, se recrean geografías, paisajes, edificios, ambientes, etc. del mundo clásico. Llama la atención el significado que encierran los nombres de los personajes, muy acorde con la personalidad de Fernando. Poliphilo significa “amigo de muchas cosas”, y Polia “muchas cosas”. ¿Es casual la curiosidad que sentía por este libro? No lo creo. Su intencionalidad, para mí, era evidente. Como evidente fue, poco tiempo después de la anécdota de este libro, el interés que mostró, junto con Maribel, por determinados ambientes italianos durante el tiempo que nos visitaron en Roma, donde me encontraba junto a mi familia disfrutando de un año sabático. “Tenemos que ir a Bomarzo”, me dijo, y allí nos fuimos. A cambio, un trueque que no significa desafección al jardín de los Orsini, les enseñé la cercana Villa Lante, ante la cual nunca vi a Fernando tan complacido, él que apenas se dejaba impresionar por hechos que no fuesen verdaderamente, memorables. La Villa Lante, para mi satisfacción, fue uno de ellos. Tampoco faltó la visita a Palestrina, donde admiramos el Palacio Barberini, reconstruido sobre las ruinas del Santuario de la Fortuna Primigenia, y donde se encuentra uno de los mosaicos más espectaculares que existen: el del Nilo, de ascendencia helenística. A Fernando no podía ofrecerle la vulgaridad de un

turismo mediatizado por intereses monetario-ideológicos, sino el “viaje”, tal y como lo comprendían, y contemplaban, tantos personajes históricos, sobre todo escritores, de los que hemos heredado los textos que redactaron en sus recorridos por el mundo.

Y qué decir de su dedicación docente, de su actividad profesional en el campo del Urbanismo. Verlo impartir clases, conferencias, cursos de todo tipo, era un privilegio. A nadie dejaba indiferente, tal era el talante que desplegaba, la ironía inteligente con la que abordaba cualquier cuestión. Además del sentido del humor que tenía, y de lo cercano que resultaba todo lo que enseñaba, a pesar, en muchos casos, de la dificultad del tema que tenía entre manos. Era un auténtico maestro en el arte de la dialéctica oratoria. Aunque decía que Cicerón era un reaccionario, mucho de él estaba presente en la manera de enfrentarse a la explicación de los hechos.

Privilegiado pedagogo que se dejó sentir, como no podía ser de otra manera, en la actividad profesional que desarrolló en el campo de la Planificación Urbana. Para él, redactar un Plan era un ejercicio de pedagogía. Había que comprender la ciudad, cómo se había producido, no tanto para que el “planificador” supiese qué tenía entre manos, ya que, al final, propondría lo que le exigiesen los propietarios del suelo, como para que los ciudadanos dispusiesen de un arma dialéctica con la que luchar por sus intereses. Y, para ello, nada mejor que inmiscuirse en los procesos de producción inmobiliarios que “modelan” la ciudad a gusto de los intereses del capital. Apegado a la tradición marxista, y siempre de la mano del Lefebvre, único referente ante el que se rindió, Fernando se convirtió, a su vez, en el otro referente que hizo de los “análisis de la promoción inmobiliaria” el marco real para comprender el porqué de una ciudad. De él escuché, por primera vez, que la ciudad se hace “construyéndola”, pero, también, “demoliéndola”. Tan importantes son los promotores clásicos como los “depredadores” más encarnecidos. Unos y otros contribuyen a poner en marcha esos procesos de “apropiación” del espacio que colocan a cada cual en el lugar que les corresponde por razones que obedecen a su nivel de renta. Recuerdo, en este sentido, nuestra experiencia en el Plan General de Córdoba, allá por los inicios de los años 80. En ese Plan se dejó ver uno de sus primeros intentos serios en el que abordaba el proceso de producción de dicha ciudad desde el conocimiento de la “promoción inmobiliaria”. Llegó a demostrar que en Córdoba se habían construido, en dos décadas, tantas viviendas como las que ya existían, y ello, sin apenas variación en la evolución de la población residente. La cara que puso el Arquitecto Municipal, a la vista del documento donde se corroborada esta conclusión, fue tan elocuente que no pudo articular palabras precisas. Solamente nos dijo: “Pero, ¿me dicen ustedes que yo he permitido doblar la ciudad de Córdoba?”. “Así es”, creo que le contestamos. Pero si esto era evidente y podía ser comprendido por el Arquitecto Municipal (eso sí, después de mucho luchar contra su propia conciencia), lo que no le cabía en la cabeza es que esa “explosión urbana” llevaba aparejada la desocupación, por demolición continuada, de sus zonas centrales históricas. Mucho menos cuando Fernando dejó constancia en su análisis del papel fundamental de estos “demoledores” como los

otros “constructores” de la ciudad, titulado a algunos de ellos como “demoledores profesionales”. Fácil es adivinar que estos términos enervaron a nuestro interlocutor municipal.

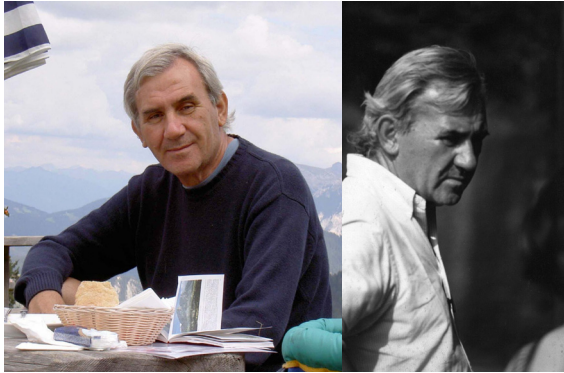
Y después de todo esto, cuando ya nos calmamos, sin renunciar, eso sí, a la crítica mordaz, adoptando un aire más conciliador, quizá, con menos vehemencia, pero con una mayor seguridad en nuestras convicciones, llegamos a esa etapa de la vida en la que la experiencia acumulada nos podía encauzar hacia un final, aún lejos, pensábamos, que estuviese colmado de la serenidad intelectual necesaria. Pero no ha sido así. Apenas iniciada esa etapa tan prometedora para todos aquellos que han acumulado vida, como era el caso de Fernando, que pueden confesar, como Neruda, que han vivido, y que la generosidad hace que se transmuta en ayuda a los demás, apenas iniciado esto, decimos, se nos va como si hubiera cometido una falta, como si le estuviesen reclamando que no cumplió lo prometido. Si fuésemos existencialistas, diríamos que Dios es injusto, que abandona algunos de los apelativos que se le atribuyen. Pero como no lo somos, simplemente diremos que las personas no mueren si no queremos, porque está en nuestras manos la memoria que nos hace retener lo que parece que se ha ido. Recordar es construir vida, y la fuerza de la memoria es tal que nos puede permitir, incluso, enarbolar la idea de la inmortalidad como si fuésemos dioses. Decía Proust que “si lo que el día nos recuerda es la muerte de un ser querido, entonces la pena consiste tan solo en una comparación más viva con el pasado”.

Así será como te recuerde, comparando mi vida con el pasado que fuimos, para revivirlo, aún más, si fuese posible, aunque de lo que estoy seguro es que esa vida, a partir de ahora, será un poco peor.

Alfonso Álvarez Mora, septiembre de 2018



## RICORDANDO FEDERICO OLIVA



Con l'improvvisa scomparsa lo scorso Settembre di Federico Oliva, l'urbanistica italiana perde una delle figure professionali e accademiche più rilevanti, connotate da una singolare capacità di parlare ai diversi mondi dentro i quali prende forma il progetto urbanistico. Usando sostanza e rigore e, insieme, semplicità e ironia, Oliva ha raccolto e fatto proprio quel ruolo civile, politico e militante di praticare e pensare urbanistica, assorbita dal suo maestro 'Bubi' Campos Venuti. Nel loro lungo sodalizio durato quasi cinquant'anni, hanno mantenuto una robusta relazione di interesse con l'urbanistica spagnola, che ha costituito un importante occasione di confronto e di proficuo scambio disciplinare.

Federico Oliva è stato professore ordinario di urbanistica al Politecnico di Milano, Presidente dell'Istituto Nazionale di Urbanistica (INU) dal 2006 e il 2013; a lungo corrispondente per l'Italia della rivista *Ciudad y Territorio – Estudios Territoriales*; dal 2014 era direttore della rivista *Urbanistica* dell'INU.

Fin dai primi anni del suo lavoro, Oliva ha sviluppato un interesse specifico per la dimensione operativa dell'urbanistica, per le sue ricadute civili, con particolare riferimento al welfare urbano, che è stato il marchio distintivo dell'urbanistica moderna e delle città europee in particolare. Con un'attenzione al piano, alla sua praticabilità concreta, con un atteggiamento riformista che Federico Oliva ha sempre praticato nel variegato campo d'interessi che ha connotato il suo lavoro di docente, di progettista, di intellettuale impegnato civilmente e politicamente.

Accanto ad una instancabile attività scientifica e divulgativa contraddistinta da centinaia di saggi e interventi, Oliva ha partecipato alla redazione di numerosi piani urbanistici di città italiane, tra le quali possono essere ricordate Pavia, Ancona, Padova, Piacenza, Reggio Emilia, La Spezia, Ivrea, Cuneo, Roma, Potenza e Palermo, oltre ai piani territoriali delle province di Pesaro – Urbino, Perugia e



Forlì – Cesena.

Un'applicazione ed esperienza progettuale che trova costante riscontro nella saggistica e in alcuni suoi libri, in cui le esperienze di piano costituiscono il presupposto per riflessioni e bilanci, per trarne elementi utili a precisare forme e contenuti disciplinari replicabili e trasmissibili. Tanto che a partire da questi scritti e piani è possibile ricostruire una precisa traiettoria biografica non solo dell'autore, ma dell'intera vicenda urbanistica italiana del dopoguerra. A titolo esemplificativo, possono essere qui ricordati alcuni suoi libri che ben restituiscono tale intreccio di vita, di studi e di piani.

Ricordando il suo primo libro del 1984 intitolato *Il modello dell'urbanistica alternativa* che prende le mosse dal bilancio dell'esperienza di 'amministrare l'urbanistica' a Pavia, dove aveva partecipato all'estensione del piano con Giovanni Astengo e Giuseppe Campos Venuti ed era stato successivamente chiamato a gestirlo come Assessore all'Urbanistica, cogliendo dentro questa esperienza una prospettiva politica e tecnica alternativa nell'affrontare le problematiche urbane alla fine degli anni Settanta. In un contesto operativo e disciplinare che già stava profondamente cambiando con l'inizio degli anni Ottanta.

Così, non può essere dimenticato il volume curato con Campos Venuti nel 1993 *Cinquant'anni di urbanistica in Italia. 1942-1992* – volume che sarà tradotto un anno dopo in lingua spagnola – che riflette complessivamente su cinquant'anni della storia recente moderna dell'urbanistica italiana, costringendo gli autori a un ripensamento profondo del fare urbanistica in Italia, conseguito dopo l'esperienza di pianificazione condotta a Reggio Emilia. Esperienza che segnerà un rinnovato interesse per le dimensioni ambientali del piano attraverso un approccio integrato con l'ecologia; dentro una situazione economico-immobiliare profondamente mutata con la fine della crescita e il consolidarsi della fase di trasformazione urbana.

Con *Progettazione urbanistica. Materiali e riferimenti per la costruzione del piano comunale*, Oliva pone la necessità di riaffermare un approccio unitario alternativo e riformista ai temi dell'urbanistica dentro le numerose e differenti traiettorie che la riforma urbanistica federalista regionale italiana stava proponendo, con una differenziazione di strumenti, dimensioni, tempi e temi del progetto urbanistico che nel tempo si rivelerà controproducente e forse dannosa. Un esercizio di semplificazione che non vuole essere un manuale ma una guida per districarsi nella nuova urbanistica delle riforme regionali.

Con *L'Urbanistica di Milano*. Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, a partire da una riflessione su una città amata (Milano), Oliva prova a ridare concretezza al progetto urbanistico misurandone effetti e tracce nel corso lungo della storia moderna urbana della città, mettendo in luce gli esiti concreti di progetti e piani, senza rinunciare a offrire al lettore una proposta urbanistica alternativa tragiurata dentro le nuove dinamiche e i nuovi

orizzonti della fase di metropolizzazione urbana.

Ulteriormente, con l'occasione di restituire un lungo dialogo con Campos Venuti, Oliva delinea in *Città senza cultura*, *Intervista sull'urbanistica* un bilancio sul futuro disciplinare ripercorrendo i momenti decisivi di un lungo percorso progettuale condiviso tra l'autore e il suo maestro-amico nel rileggere criticamente storie, piani, pratiche e politiche, il cui sviluppo narrativo nella forma dell'intervista consegna ipotesi operative utili e suggestive per sfidare il nuovo millennio.

La scelta di questa seppur minima selezione di scritti consente di restituire con precisione la temperie del progetto urbanistico riformista e le sfumature con cui Oliva ne suggeriva declinazioni praticabili, sempre misurate attraverso l'esercizio interpretativo delle differenti condizioni storiche e urbane, di contesto operativo e politico.

Più recenti tracce di questo percorso autobiografico possono essere, infine, riconosciute nello 'stile' che Oliva imprimerà alla direzione della rivista *Urbanistica* dal n. 152. Pur nella continuità della linea culturale e disciplinare dell'Istituto, Oliva porrà al centro della rivista la città e in particolare le realtà urbane europee contemporanee ("riscoprire le città per ripensare l'Europa"): le grandi città, ma anche la rete delle piccole e medie città italiane ed europee, unitamente a diversi altri progetti e politiche urbane. Oliva pone con forza la necessità di un profondo rinnovamento dell'urbanistica, a fronte dei grandi cambiamenti che hanno interessato le città e i territori negli ultimi vent'anni, unite alla crescente insoddisfazione per la qualità delle esperienze e sperimentazioni urbanistiche e della conseguente marginalizzazione della disciplina nella società. Un'attività sempre meno apprezzata, in misura direttamente proporzionale alla sua efficacia.

Soprattutto negli ultimi anni, dopo l'esperienza da Presidente dell'INU, Oliva si è battuto con semplicità e fermezza per ridare dignità all'urbanistica italiana, per sottrarla da quella condizione di perdita di autorevolezza e di credibilità a causa di una scelta politica e della politica di non affrontare i problemi e i nodi dell'urbanistica. Nodi che individuava nella redistribuzione sociale della rendita fondiaria urbana (che aveva studiato e approfondito anche nei suoi aspetti di finanziarizzazione dell'economia immobiliare), nel disporre di strumenti e istituti efficaci per affrontare i temi urbani insorgenti, di disporre di risorse adeguate in una prospettiva dove le città dovevano tornare ad essere "produttrici di ricchezza e sviluppo e non solo fonti di spesa pubblica".

Un atteggiamento riformista che intendeva ridare concretezza al progetto urbanistico, misurandone effetti e tracce nel lungo corso della storia moderna urbana della città. Un impegno per riformare l'urbanistica e che ha proposto con generosità e incessante passione anche nell'esperienza di Direttore della rivista *Urbanistica* e nel coordinamento del Centro di Ricerca sul Consumo del Suolo (CRCS) dell'INU.

La sua improvvisa scomparsa, restituisce quanto sia utile indagare il senso più profondo di questa eredità progettuale e scientifica: che va ‘svelato e rivelato’ oltre quella semplicità e immediatezza che ha sempre riservato ai suoi lettori e interlocutori; che rimane nascosto sotto i modi divertenti e semplici con cui era solito affrontare la complessità: una combinazione di intelligenza e arguzia fine, di risorse umane e intellettuali capaci di sdrammatizzare —a volte dissacrare— le situazioni più complicate e critiche. Un compito che anche l’Istituto Nazionale di Urbanistica si è assegnato, dedicandogli il XXX Congresso dello scorso Aprile e ulteriori momenti di studio, di approfondimento e confronto.

Paolo Galuzzi e Piergiorgio Vitillo, Maggio 2019

### **RECORDANDO A FEDERICO OLIVA**

Con la repentina desaparición el pasado mes de septiembre de Federico Oliva, el urbanismo italiano pierde una de las figuras profesionales y académicas más importantes, caracterizada por una capacidad singular para apelar a los diferentes mundos en los que el proyecto urbano toma forma. Empleando sustancia y rigor y, al mismo tiempo, simplicidad e ironía, Oliva ha recogido y hecho suyo el papel civil, político y militante de practicar y pensar el urbanismo, aprendido de su maestro ‘Bubi’ Campos Venuti. En su larga colaboración, que duró casi cincuenta años, mantuvieron una sólida relación de interés por el urbanismo español, que constituyó una importante oportunidad para el debate y el fructífero intercambio disciplinar. Federico Oliva fue profesor ordinario de urbanismo en el Politécnico de Milán, presidente del Instituto Nacional de Urbanismo (INU) entre 2006 y 2013; corresponsal para Italia durante mucho tiempo de la revista *Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales*; desde 2014 fue director de la revista *Urbanística del INU*.

Desde los primeros años de trabajo, Oliva ha desarrollado un interés específico en la dimensión operativa del urbanismo, por sus repercusiones civiles, con especial referencia al bienestar urbano, que ha sido el sello distintivo del urbanismo moderno y de las ciudades europeas en particular. Con una atención al plan, a su factibilidad práctica, con una actitud reformista que Federico Oliva siempre ha practicado en el variado campo de interés que ha caracterizado su trabajo como profesor, proyectista e intelectual comprometido civil y políticamente.

Además de una incansable actividad científica y de divulgación traducida en cientos de ensayos e intervenciones, Oliva participó en la redacción de numerosos planes urbanísticos de ciudades italianas, entre los que se pueden mencionar Pavía, Ancona, Padua, Plasencia, Reggio Emilia, La Spezia, Ivrea, Cuneo, Roma, Potenza y Palermo, además de los planes territoriales de las provincias de Pesaro-Urbino, Perugia y Forlì-Cesena.

Una dedicación y experiencia proyectual que tiene confirmación constante en sus ensayos y en algunos de sus libros, en los que las experiencias de planificación constituyen la base de reflexiones y balances, para extraer elementos útiles para especificar formas y contenidos disciplinares replicables y transmisibles. Tanto es así que a partir de estos escritos y planes es posible reconstruir una trayectoria biográfica precisa no solo del autor, sino de toda la historia urbanística italiana de la posguerra. Como ejemplo, cabe recordar aquí algunos de sus libros, que representan bien este entrelazamiento de vida, estudios y planes.

Su primer libro, de 1984, titulado *Il modello dell'urbanistica alternativa*, parte del balance de la experiencia de 'administrar el urbanismo' en Pavía, donde había participado en la redacción del plan con Giovanni Astengo y Giuseppe Campos Venuti y fue posteriormente llamado a administrarlo como Concejal de Urbanismo, obteniendo de esta experiencia una perspectiva política y técnica alternativa para enfrentar los problemas urbanos a finales de los años setenta. En un contexto operativo y disciplinar que ya estaba cambiando profundamente en el inicio de los años ochenta.

Así, no se puede olvidar el volumen editado con Campos Venuti en 1993 *Cinquant'anni di urbanistica in Italia. 1942-1992* —volumen que se traducirá un año más tarde al español—, que se refiere con perspectiva global a cincuenta años de la historia moderna reciente del urbanismo italiano, obligando a los autores a un profundo replanteamiento del modo de hacer urbanismo en Italia, después de la experiencia de planificación realizada en Reggio Emilia. Una experiencia que marcará un renovado interés por las dimensiones ambientales del plan a través de una aproximación integrada con la ecología; en una situación socioeconómica profundamente alterada con el fin del crecimiento y la consolidación de la fase de transformación urbana.

Con *Progettazione urbanistica. Materiali e riferimenti per la costruzione del piano comunale*, Oliva plantea la necesidad de reafirmar una aproximación unitaria alternativa y reformista al urbanismo dentro de las numerosas y diferentes trayectorias que la reforma urbanística federalista regional italiana estaba proponiendo, con una diferenciación de instrumentos, dimensiones, tiempos y temas del proyecto urbanístico que con el tiempo se revelará contraproducente y hasta dañina. Un ejercicio de simplificación que no quiere ser un manual sino una guía para moverse por el nuevo urbanismo de las reformas regionales.

Con *L'Urbanistica di Milano. Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città*, a partir de una reflexión sobre una ciudad amada (Milán), Oliva intenta restaurar la concreción del proyecto urbanístico midiendo sus efectos y huellas en el largo trascurso de la historia urbana moderna de la ciudad, revelando los resultados concretos de proyectos y planes, sin renunciar a ofrecer al lector una propuesta urbanística alternativa dentro de las nuevas dinámicas y los nuevos horizontes de la fase de metropolización urbana.

Ulteriormente, con ocasión de retomar un largo diálogo con Campos Venuti, Oliva establece en *Città senza cultura, Intervista sull'urbanistica* un balance sobre el futuro disciplinar repasando los momentos decisivos del largo recorrido proyectual compartido entre el autor y su maestro-amigo en la relectura crítica de historias, planes, prácticas y políticas, cuyo desarrollo narrativo en forma de entrevista ofrece hipótesis operativas útiles y sugerentes para afrontar el nuevo milenio.

Esta selección, aunque mínima, de escritos permite comprender con precisión el clima del proyecto urbanístico reformista y los matices con los que Oliva sugería variaciones factibles, siempre medidas desde el ejercicio interpretativo de las diferentes condiciones históricas y urbanas, del contexto operativo y político.

Las huellas más recientes de este recorrido autobiográfico se pueden reconocer, finalmente, en el “estilo” que Oliva imprimirá a la dirección de la revista *Urbanistica* desde el nº152. Sin óbice a la continuidad de la línea cultural y disciplinar del Instituto, Oliva pondrá a la ciudad en el centro de la revista y, en particular, las realidades urbanas europeas contemporáneas (“redescubrir las ciudades para repensar Europa”): las grandes ciudades, pero también la red de ciudades pequeñas y medianas italianas y europeas, junto con otros diversos proyectos y políticas urbanas. Oliva enfatiza la necesidad de una profunda renovación del urbanismo frente a los grandes cambios que han afectado a las ciudades y a los territorios en los últimos veinte años, junto a la creciente insatisfacción con la calidad de las experiencias y experimentaciones urbanísticas y la consiguiente marginación de la disciplina en la sociedad. Una actividad cada vez menos apreciada, en una medida directamente proporcional a su eficacia.

Especialmente en los últimos años, tras la experiencia como presidente del INU, Oliva luchó con sencillez y firmeza para volver a dar dignidad al urbanismo italiano, para sustraerlo de aquella condición de pérdida de autoridad y credibilidad debida a una elección política y a la política de no abordar los problemas y retos del urbanismo. Problemas que identificaba con la redistribución social de la renta inmobiliaria urbana (que también había estudiado con profundidad en sus aspectos de financiarización de la economía inmobiliaria), con disponer de herramientas e instituciones eficaces para afrontar los problemas urbanos emergentes, con contar con recursos adecuados desde una perspectiva en la que las ciudades tenían que volver a ser “productoras de riqueza y desarrollo y no solo fuentes de gasto público”.

Una posición reformista que pretendía dar concreción al proyecto urbanístico, midiendo sus efectos y huellas en el largo trascurso de la historia urbana moderna de la ciudad. Un compromiso para reformar el urbanismo, y que ofreció con generosidad y pasión incesante también en su experiencia como director de la revista *Urbanistica* y en la coordinación del Centro de Investigación sobre el Consumo de Suelos (CRCS) del INU.

Su repentina desaparición revela cuán útil es indagar en el significado más profundo de este legado proyectual y científico: que debe ser ‘desvelado y revelado’ más allá de la sencillez y la inmediatez que siempre reservó para sus lectores e interlocutores; que permanece oculto bajo las formas sencillas y divertidas con las que solía lidiar con la complejidad: una combinación de inteligencia e ingenio, de recursos humanos e intelectuales capaces de desdramatizar —a veces desmitificar— las situaciones más complejas y críticas. Una tarea que el Instituto Nacional de Urbanismo también ha asumido, dedicándole el XXX Congreso del pasado abril y otros momentos de estudio, profundización y comparación.

Paolo Galuzzi y Piergiorgio Vitillo, mayo de 2019

**Dossier Monográfico**  
*Monograph Dossier*





## El significado de los espacios de actividad económica en la estructura urbana de las ciudades medias españolas\*

### The meaning of the economic activity spaces in the urban structure of Spanish medium-size cities

---

GONZALO ANDRÉS LÓPEZ

Doctor en Geografía

Profesor Titular de Geografía Humana

Universidad de Burgos (España)

[gandres@ubu.es](mailto:gandres@ubu.es)

ORCID: [0000-0001-9377-8695](https://orcid.org/0000-0001-9377-8695)

Recibido/Aceptado: 30-09-2018 / 05-02-2019

Cómo citar: Andrés López, Gonzalo (2019), “El significado de los espacios de actividad económica en la estructura urbana de las ciudades medias españolas”, en *Ciudades*, núm. 22, pp. 01-22.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.01-22>

**Resumen:** Los polígonos industriales han modificado en los últimos años su tradicional función urbana vinculada a la producción y se han configurado como espacios de actividad económica en los que las fábricas van perdiendo peso frente a otros usos (fundamentalmente comerciales y logísticos). Estas áreas han quedado zonificadas funcionalmente y ubicadas en las periferias, asumiendo un valor estratégico en las estructuras urbanas. La presente contribución plantea una reflexión acerca del significado de estos espacios en las ciudades medias españolas, en las que se manifiesta con mayor intensidad la trascendencia de estos ámbitos en la forma urbana.

**Palabras clave:** Ciudades medias, estructura urbana, espacios de actividad económica, polígonos industriales.

**Abstract:** The industrial estates have recently modified their traditional urban functionality linked mainly to production. Thus, they have become spaces of economic activity in which manufacturing is losing weight in favour of other uses (mainly commercial and logistics). These areas have been functionally zoned and located in the peripheries, assuming a strategic value in urban structures. This contribution raises a reflection about the meaning of these spaces in the Spanish middle cities, in which the influence of these areas in the urban form is stated with greater intensity.

**Keywords:** Medium size cities, urban structure, economic activity spaces, industrial estates.

---

\* Este trabajo se ha desarrollado en el marco del proyecto de investigación financiado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad. Referencia CSO2015-63970-R. “Dinámicas de urbanización y políticas urbanísticas en ciudades medias interiores. De la expansión y dispersión a la reformulación: ¿hacia un urbanismo más urbano?”.

## 1. PLANTEAMIENTO. LA INDUSTRIA EN LA ESTRUCTURA DE LAS CIUDADES MEDIAS: CAMBIOS EN EL MODELO DE LOCALIZACIÓN

La industria contemporánea se ha consolidado como una función esencial en la dinámica urbana pero también ha constituido una pieza de difícil encaje en el plano de las ciudades. La singularidad de la función industrial, su alto consumo de espacio, la necesidad de instalaciones en ocasiones molestas o incluso nocivas y las dificultades de integración con otros usos, fundamentalmente los residenciales, han determinado que se haya clasificado a la industria como una actividad difícilmente compatible con el crecimiento de la ciudad contemporánea. Algunos autores han definido así la relación industria-ciudad como un binomio a medio camino entre la aceptación y el rechazo (Calderón, 1998; Ponce y Martínez, 2001; Benito, 2005).

Pese a ello, es innegable que la industria ha adquirido durante los últimos ciento cincuenta años un valor esencial en la evolución de las ciudades, configurándose como uno de los elementos más trascendentes de las estructuras urbanas. No cabe duda de que la industria ha representado un papel protagonista en el proceso urbanizador al ser responsable en gran medida de las fuertes dinámicas de crecimiento, y al impulsar transformaciones económicas que han inducido fuertes cambios sociales y espaciales en las ciudades. Fernández Cuesta explica la singularidad que la actividad industrial tiene en este sentido, al haberse constituido como un elemento esencial de los cambios en la morfología urbana:

“Es bien sabido que desde su aparición la industria ha ejercido de motor económico de las ciudades, convirtiéndose en el principal promotor de su crecimiento espacial y demográfico. Es mucho menos conocido, sin embargo, que ha sido un agente impulsor de continuos cambios en la morfología urbana, hasta el punto de que nos sería imposible explicar la ciudad actual sin tener en cuenta las características y las necesidades espaciales de la industria. El derribo de las antiguas murallas, la incorporación del ferrocarril al paisaje urbano, la reforma interior o los ensanches de poblaciones [...] son hechos que solo pueden comprenderse como una consecuencia lógica del proceso industrializador y del desarrollo de los nuevos medios de transporte ligados a él. Pero la industria también ha contribuido a la morfología urbana con su peculiar arquitectura y formas constructivas y, por supuesto, con el abandono de amplios espacios que ocupó en el casco de las ciudades antes de que decidiera trasladar sus instalaciones a la periferia” (Fernández Cuesta, 2010, p. 115).

Este protagonismo se hace especialmente evidente en la escala de las ciudades medias españolas, los núcleos urbanos de entre 50 y 300.000 habitantes, en los que los espacios industriales se han consolidado como ámbitos que actualmente presentan un alto valor en la estructura urbana. Las ciudades medias han sido ampliamente estudiadas en España desde diferentes

perspectivas. Desde la definición del propio concepto de ciudad media a su función en el contexto de la red de ciudades españolas, pasando por otras temáticas como la generación de procesos de extensión urbana y suburbanización reciente o los estudios de caso sobre los procesos de urbanización, su estructura y evolución (Campos Sánchez, 2017, pp. 219-220).

Sin embargo, no se ha avanzado de forma significativa en las reflexiones sobre el significado que tiene la industria en ciudades medias, y no resulta fácil encontrar aportaciones relativas a la industrialización en esta escala urbana.

A lo largo de la última década, se ha utilizado de modo habitual el concepto de ciudad intermedia para nombrar aquellos núcleos que no se definen únicamente por su tamaño, sino también por su capacidad de intermediación con su entorno funcional, y por las interacciones que en materia económica, social, laboral o de infraestructuras, movilidad y transporte tienen lugar en torno a este tipo de ciudades. En este concepto, sin duda, la actividad industrial representa un valor principal dentro las funciones de interrelación e integración en redes territoriales que caracterizan a este tipo de núcleos (Ganau y Vilagrasa, 2003; Bellet y Llop, 2000 y 2004; Andrés, 2008; Bellet, 2009).

Este planteamiento resulta interesante porque pone de manifiesto la trascendencia que las áreas industriales han adquirido en la forma urbana, y, más aún, en las funciones de algunas de estas ciudades. Recientemente, varios autores han reflexionado sobre las modificaciones en los comportamientos de localización, así como sobre los cambios que estas modificaciones están produciendo en la configuración de las ciudades de tamaño medio. Según estos planteamientos, muchas de estas áreas urbanas están reforzando su posición competitiva desde el punto de vista económico en la evolución reciente de los sistemas urbanos. Estos autores afirman, incluso, que el perfil industrial en muchas de estas ciudades se está reforzando en las últimas décadas, durante las cuales, paradójicamente, se han llevado a cabo procesos de reestructuración productiva, deslocalización y transformación de las tradicionales ubicaciones de la industria (Bellet, 2004; Caravaca, 2006; Méndez, 2008; Sánchez, 2009; Cebrián, 2013).

De hecho, superada la fase que relacionaba la ubicación de la actividad productiva con las teorías generales de la localización industrial - período de crecimiento económico basado en la producción en serie repetitiva (modelo fordista centrado en las aglomeraciones de mercados urbanos, el transporte, la mano de obra, etc.)-, la ciudad postindustrial se ha caracterizado por una progresiva desintegración de los espacios productivos respecto a la trama urbana tradicional; las ubicaciones de las fábricas se han visto obsoletas en un proceso acusado de desindustrialización y terciarización que ha conllevado una evidente fragmentación urbana. Lejos de frenar el proceso expansivo de las ciudades de la anterior etapa, el modelo postfordista ha supuesto la extensión de un fenómeno urbanizador difuso, con gran consumo de espacio y

particularmente dependiente de las comunicaciones (Méndez y Caravaca, 1996; Benito del Pozo, 2004; Méndez, 2006; Bosque, 2008; Lois y otros, 2012).

En este contexto de la ciudad postindustrial, las lógicas espaciales de las áreas de actividad económica se han visto profundamente modificadas, generándose un doble proceso: el desmantelamiento y el abandono en las áreas centrales, y la dispersión en nuevas localizaciones periféricas en nuevos espacios periurbanos o metropolitanos (Pardo, 2004; Benito del Pozo, 2005). Tal y como ha indicado Capel, en el periodo postindustrial estas áreas de actividad económica son cada vez más complejas, y de morfología y características más variadas. Las nuevas necesidades industriales, junto a la intensificación tecnológica, han planteado nuevas formas de organización del suelo, y estos nuevos polígonos de las periferias requieren nuevas necesidades (servicios, conectividad, investigación, innovación...) que no existen o son deficientes en los espacios industriales precedentes (Méndez y Caravaca, 1996; Capel, 2005).

En este marco, durante los últimos años las ciudades medias han ejercido un papel de creciente importancia en el sistema urbano. Pasada la primera fase más expansiva, caracterizada por el fuerte protagonismo en la concentración demográfica y económica en las principales aglomeraciones urbanas (años 50 y 60), y superada también la consolidación de un sistema más equilibrado al que se sumaron las ciudades de tamaño medio (años 70 y 80), durante las últimas décadas las grandes ciudades se han estancado -acusando una menor evolución- y las áreas urbanas intermedias están afianzándose como conjuntos que, en gran medida, han asumido una posición más destacada, con mayores índices de crecimiento y dinamismo (Precedo Ledo, 1996; Goerlich y Mas, 2008; Gil y Bayona, 2012; Roca, Moix y Arellano, 2012; García Martín, 2014).

En relación con este planteamiento, ya hay estudios que han demostrado claramente cómo desde mediados de la década de 1980 las áreas urbanas intermedias están creciendo a ritmos sostenidos muy por encima de las grandes áreas urbanas. En concreto, entre 1987 y 2011 se ha duplicado la superficie de suelo artificial en las ciudades medias, con un crecimiento mayor (en términos de espacio en algunas de las áreas urbanas) que incluso el que se produjo en las fases de mayor crecimiento expansivo del desarrollismo. Este importante incremento superficial habla de un cambio de modelo, puesto que se han ocupado espacios de municipios colindantes de manera cada vez más frecuente y se ha ido mutando el modelo de ciudades medias compactas a estructuras urbanas más extendidas, con las consiguientes dificultades de conexión, movilidad, servicios e infraestructuras. En el marco de este proceso, una de las piezas clave en la ocupación extensa hacia las periferias de estas ciudades se encuentra en los tradicionales polígonos industriales, hoy transformados en nuevas áreas de actividad económica. En el periodo señalado, el incremento superficial de espacios para actividades económicas presenta los índices de

crecimiento más altos, muy por encima de las áreas residenciales (más del 300% frente a índices del 50%, respectivamente). Muchos municipios han optado por urbanizar importantes bolsas de suelo en las propias ciudades medias o en sus entornos de influencia, a la búsqueda de nuevos proyectos comerciales e industriales para obtener financiación, empleo y competitividad. Esta amplia oferta de suelo para actividades económicas se ha desarrollado, en la mayor parte de los casos, con bajos índices de aprovechamiento urbanístico y grandes espacios intersticiales, vacíos y, frecuentemente, infrautilizados (Olazabal, 2018).

## **2. DE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES A LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA: EL SIGNIFICADO DE LOS ESPACIOS NO RESIDENCIALES EN EL SISTEMA URBANO ESPAÑOL**

En el marco de estos procesos, esta contribución plantea una primera reflexión acerca del significado de los espacios industriales que actualmente están abandonando sus funciones originales de producción en pos de estructuras más complejas definidas por actividades diversas. Estos nuevos ámbitos de actividad económica se están recogiendo ya en la planificación urbana como nuevas áreas definitorias en la especialización funcional de algunas ciudades, y vienen siendo incorporados como tal en los planes generales de ordenación urbana (PGOU) de los últimos años como un nuevo uso urbano. Asistimos, de hecho, al cambio de una pieza esencial en la historia urbana, la de la posible desaparición del concepto de polígono industrial y su sustitución por la denominación de área de actividad económica, que ya está adoptándose de forma cada vez más clara en buena parte de la planificación urbanística. De hecho, encontramos ejemplos claros de esta tendencia en los PGOU recientes de buena parte de las ciudades pertenecientes a esta escala, en los que incluso se han generado normas zonales y ordenanzas urbanísticas específicas para ordenar estos usos urbanos en los que se mezcla la función productiva con otras actividades de forma cada vez más recurrente.

De esta manera, en este trabajo se utilizan indistintamente los conceptos de polígono industrial, suelo industrial, área de actividad económica o espacios de actividad económica. Estos conceptos sirven para definir las piezas urbanas de suelo dedicado tradicionalmente a la industria y que actualmente se mezcla con otros usos (básicamente logísticos y terciarios). Por ello, a falta de un estudio más detenido de la terminología sobre estos ámbitos, se identifican polígonos industriales y polígonos, áreas o espacios de actividad económica, puesto que el objeto fundamental del trabajo es reflexionar sobre el significado de estas unidades en el conjunto de la estructura urbana desde una perspectiva general.

Desde este punto de vista, en el proceso de expansión hacia la periferia de las áreas urbanas, los grandes polígonos que han albergado actividades económicas asociadas a la producción (industria), distribución (logística) o

comercio (actividad terciaria) presentan un profundo impacto en la estructura urbana de las ciudades de tamaño medio, que han crecido notablemente en las últimas décadas como consecuencia de este fenómeno (Méndez, 2006; Burriel, 2008; Goerlich y Cantarino, 2013; García Martín, 2016; Lois, Piñeira y Vives, 2016).

Posiblemente, aún no se ha realizado una reflexión lo suficientemente profunda sobre esta dinámica expansiva de las actividades económicas y el modo en el que ha afectado a la actividad industrial; si bien, hay ya estudios que apuntan que buena parte de los polígonos de las décadas precedentes están colmatados y se crean actualmente nuevos ámbitos productivos, en la mayor parte de los casos fuera de esos anillos de comunicación periférica y, con cierta frecuencia, en suelo de los municipios del área de influencia. Este trabajo parte de la consideración de analizar el significado que tienen los polígonos industriales (las nuevas áreas de actividad económica) en el plano urbano de las ciudades medias. Para desarrollar estos argumentos se utilizará una metodología inductiva, partiendo de la hipótesis de la existencia de esta tendencia en la mayoría de las ciudades medias para, posteriormente, obtener un modelo general que confirme este planteamiento. Las fuentes utilizadas se centran en el uso de la cartografía detallada de varias ciudades para determinar la influencia de estas áreas en la estructura urbana, así como en el manejo detallado de las cifras relativas a las superficies por tipos de usos que proporciona el mapa de usos del suelo en España (Corine Land Cover). Pese a los problemas y dificultades de utilización que plantea esta fuente, ya señalados por otros autores (Bossard, Feranec y Otahel, 2000; Catalá, Bosque y Plata, 2008; Díaz-Pacheco y Gutiérrez Puebla, 2014), se considera útil y suficientemente ilustrativo el valor de cobertura que proporciona para los ámbitos de actividad económica (áreas industriales y comerciales), sobre los que se puede medir claramente el significado que tienen estos espacios en las áreas urbanas españolas. Los resultados obtenidos ilustran y ponderan claramente el alto valor relativo de las ciudades medias y el peso específico que tienen estos ámbitos en su estructura urbana.

En este sentido, las figuras 1 y 2 muestran la medición de usos por áreas urbanas en las setenta principales ciudades españolas, apreciándose una clara distribución que marca el significado que tienen los tradicionales polígonos industriales en las estructuras de estas áreas urbanas. Como norma general, estos espacios (ámbitos de actividad económica en los que, como hemos indicado, se entremezclan ya los usos industriales con otras funciones) suponen algo más del 21% del total urbanizado en las ciudades españolas. Sin alcanzar el valor de las áreas residenciales, los ámbitos clásicos de la producción alcanzan cerca de una cuarta parte del espacio de las áreas urbanas. Obviamente, en esta distribución destacan las cinco grandes aglomeraciones metropolitanas de más de un millón de habitantes (Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao y Sevilla) y las

17 ciudades grandes (de entre 300.000 y un millón de habitantes), en las que se consume la mayor cantidad de suelo en términos absolutos.

Sin embargo, si observamos la distribución relativa, podemos apreciar cómo en las ciudades medias el porcentaje de suelo urbanizado industrial respecto al total es claramente más alto que en el resto de los conjuntos urbanos de superior dimensión. En las 48 áreas urbanas intermedias españolas se concentra el 25% del empleo industrial de las ciudades del país y más del 33% del suelo dedicado a actividades económicas (prácticamente 50.000 hectáreas de espacios urbanizados), lo cual provoca que estos ámbitos de actividad económica superen el 25% del total urbanizado (cerca de cuatro puntos porcentuales por encima de la media y siete puntos porcentuales por encima de la ratio que tienen las grandes ciudades)<sup>1</sup>.

	Aglomeraciones metropolitanas	Grandes ciudades	Ciudades medias	Áreas urbanas > 50.000 hab.
Nº Áreas urbanas	5	17	48	70
Total Superf. AUF (ha)	1.840.328,27	2.024.774,21	3.579.552,95	7.444.655,43
% Urbanización	15,08%	9,20%	5,22%	8,74%
Total Superf. Urbaniz. (ha)	277.509,90	186.312,94	186.851,66	650.674,50
% Uso Urbano	57,88%	60,13%	53,49%	57,16%
% Uso Activ. Económicas	21,63%	18,80%	25,19%	21,87%
% Infraestructuras	6,82%	6,15%	5,74%	6,23%
% Zonas Verdes	7,07%	5,82%	5,42%	6,10%
% Otros usos	6,60%	9,11%	5,42%	8,62%

Fig. 1. Usos del suelo en las áreas urbanas españolas con más de 50.000 habitantes. Elaboración propia a partir de IGN (Mapa de ocupación de Suelo en España. Corine Land Cover. Año 2012) y de INE (Serie de Indicadores Urbanos. URBAN AUDIT. Año 2017).

<sup>1</sup> Según los datos de la Tesorería General de la Seguridad Social, sobre los más de 2 millones de empleos industriales del total nacional, las áreas urbanas concentran cerca de 1,3 millones de trabajadores, correspondiendo algo más de 312.000 a las ciudades medias (el 25% del total de los espacios urbanos).

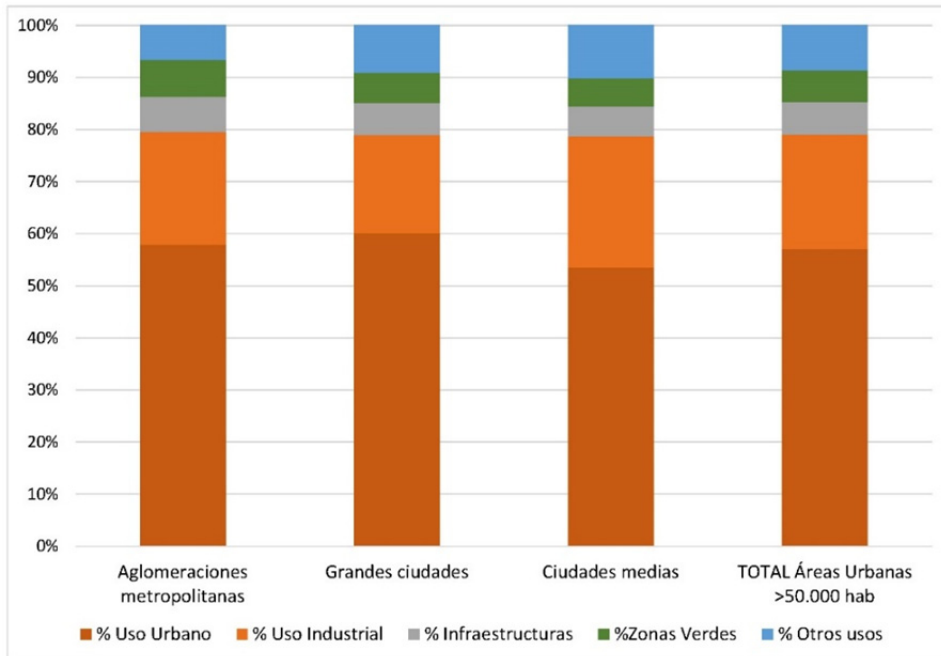


Fig. 2. La estructura urbana de las ciudades españolas según el uso del suelo. Elaboración propia a partir de IGN (Mapa ocupación Suelo en España. Corine Land Cover. Año 2012) y del Instituto Nacional de Estadística (INE) (Serie de Indicadores Urbanos. URBAN AUDIT. Año 2017).

A la luz de estas cifras, no hay duda de que el suelo de las áreas de actividad económica en las ciudades medias ha adquirido una gran trascendencia, pues consume grandes bolsas urbanizadas que cada vez tienen más peso en el conjunto de estas áreas urbanas. En la figura 3 se ha representado el valor que tiene el suelo de los polígonos industriales en las 25 primeras áreas urbanas del país según esta variable, y el diagnóstico es bien ilustrativo del significado que ofrece el fenómeno en las ciudades medias.



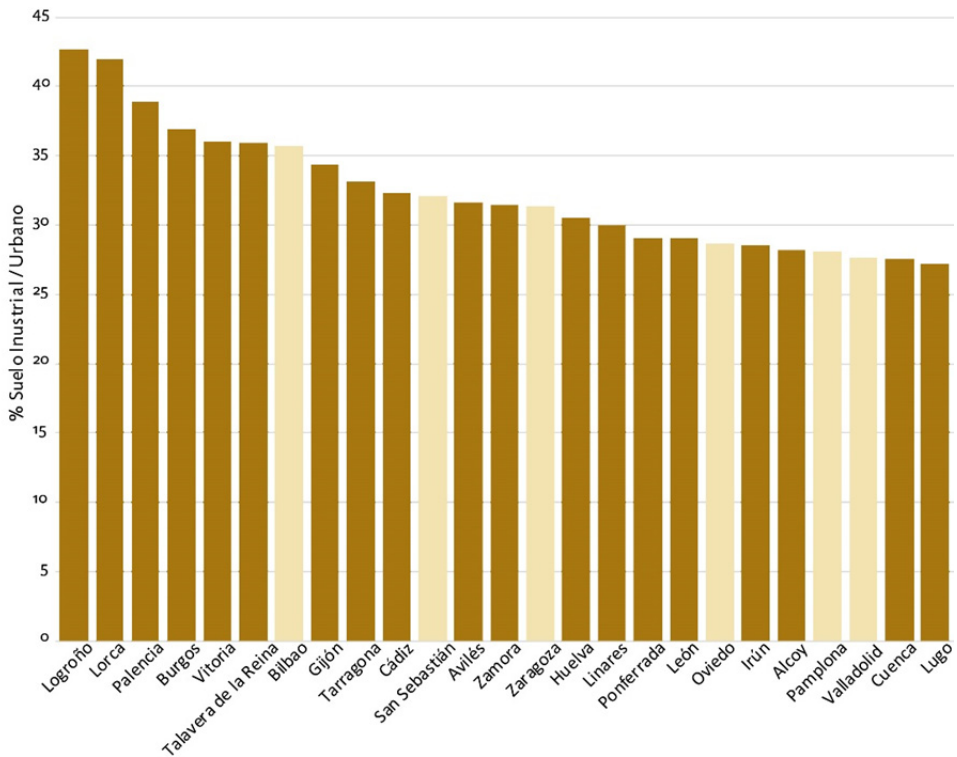


Fig. 3. Las 25 principales áreas urbanas españolas según porcentaje del suelo industrial urbanizado respecto al total. 19 ciudades medias. Elaboración propia a partir de IGN (Mapa ocupación Suelo en España. Corine Land Cover. Año 2012) y de INE (Serie de Indicadores Urbanos. URBAN AUDIT. Año 2017).

Como podemos observar a través de este gráfico, 19 áreas urbanas de las 25 que ocupan este ranking son ciudades del rango intermedio. Si, como decíamos, el valor medio de ocupación de suelo dedicado a actividades económicas sobre el total urbanizado en este tipo de ciudades es del 21%, en realidad podemos ver que en más de la mitad de las ciudades medias este valor supera claramente esta cifra y aparecen once ciudades de tamaño medio en las que el suelo de las áreas de actividad económica está por encima del 30% del total urbanizado, es decir, supone más de una tercera parte de la ciudad. Destacan casos como los de Vitoria, Burgos, Palencia o Logroño, en los que el valor se acerca o supera el 40%. Se trata de ciudades en las que la superficie de las áreas industriales supone prácticamente lo mismo que la superficie del resto de los usos urbanos.

El significado que tienen los espacios no residenciales en el sistema urbano español termina por comprenderse si cruzamos las variables referidas a la superficie del suelo urbanizado con otros datos que permiten poner de

manifiesto dos conclusiones: por un lado, se confirma el alto impacto porcentual que tiene el suelo de estos polígonos respecto a la estructura urbana de cada ciudad, y, por otro, se denota cómo destaca esta situación particularmente en el rango de las ciudades medias. En la figura 4 se representa un diagrama de dispersión que interrelaciona dos variables referidas al suelo industrial (porcentaje de suelo industrial sobre el total urbanizado y suelo industrial por habitante en cada área urbana).

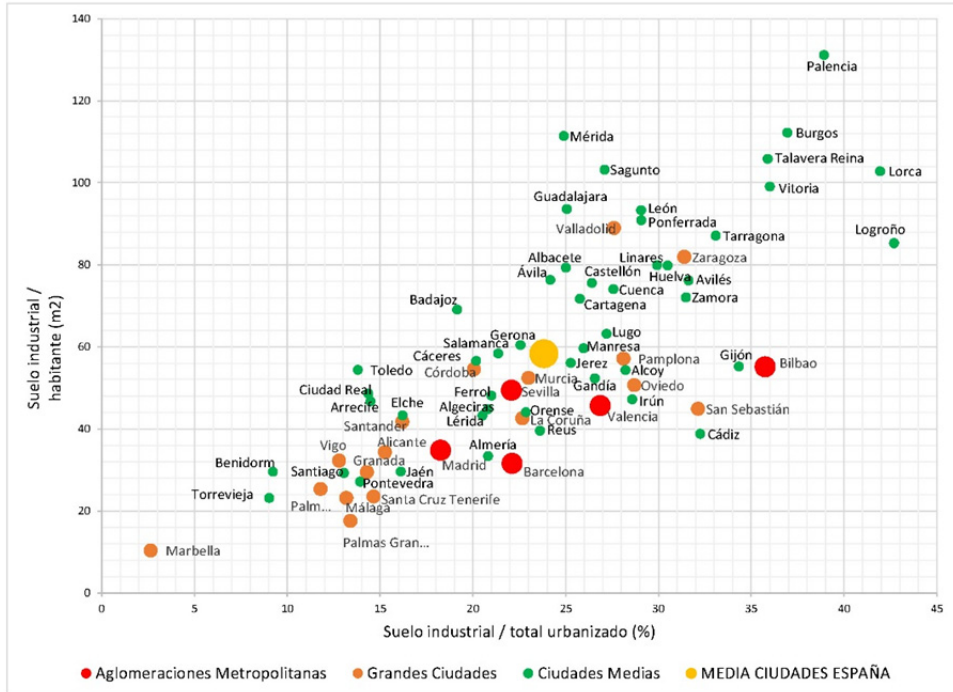


Fig. 4. Dispersión de las variables relativas relacionadas con el suelo industrial (% suelo industrial/total urbanizado y suelo industrial/habitante -m<sup>2</sup>-) en las áreas urbanas españolas. Elaboración propia a partir de datos obtenidos de IGN (Mapa de ocupación de Suelo en España. Corine Land Cover. Año 2012) y del INE (Serie Indicadores Urbanos. Urban Audit. Año 2017).

Tal y como muestra el gráfico, el diagnóstico se hace evidente. Las cinco grandes aglomeraciones urbanas españolas están claramente por debajo de la media en ambas variables, y solamente Bilbao muestra una cierta especialización en la función vinculada a las actividades productivas. En las ciudades grandes se aprecia una tendencia similar, y prácticamente todas ellas arrojan valores por debajo de la media, mostrando dos situaciones bien definidas: por un lado, la de ciudades vinculadas a funciones administrativas y/o de servicios relacionadas con capitalidades provinciales-autonómicas que

determinan las funciones principales orientadas hacia otros usos (Vigo, Santander, Coruña, Córdoba...) y, por otro, la de aquellas ciudades de perfil turístico en las que los espacios de actividad económica presentan cifras muy contenidas que denotan su escasa relevancia (Marbella, Las Palmas, Alicante, Tenerife, Mallorca, Granada...). Por el contrario, en las ciudades medias, aunque se aprecian igualmente las dos tendencias anteriores -ciudades turísticas (Torrevieja, Benidorm, Arrecife, Toledo...) y capitales administrativas (Jaén, Almería, Lérida, Salamanca, Cáceres...) -surge con evidencia el alto impacto que las áreas de actividad económica y los polígonos empresariales tienen en algunas ciudades medias con un perfil más industrial. En efecto, este hecho se hace evidente en las áreas urbanas que destacan en su función productiva como Vitoria, Burgos, Avilés, Gijón, Logroño, Tarragona, Cartagena, etc. Es sin duda en estas ciudades medias en las que podemos identificar de forma más evidente el fuerte impacto que sobre la estructura urbana tienen las áreas de actividad económica.

### **3. LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA EN EL PLANO DE LAS CIUDADES MEDIAS: LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA, LOS NUEVOS USOS Y LA FORMA URBANA**

Las actividades económicas que se encuentran en estos polígonos sin duda condicionan la forma urbana de buena parte de las ciudades medias y definen la estructura del plano urbano. En la figura 5 se incluye una serie de imágenes obtenidas de Google Earth de algunas de estas ciudades, en las que se puede observar claramente la relevancia que tienen estos espacios en el conjunto de la ciudad. Estas áreas empresariales, polígonos, parques industriales, etc. tienen una entidad superficial determinante en el plano, habiéndose consolidado aureolas externas al espacio residencial ocupadas por estos usos. Sin duda se manifiesta el modelo de zonificación urbana que se ha seguido en España desde la implantación de la Ley del Suelo a mediados del siglo pasado, y se define una forma urbana claramente condicionada por la segregación. En el urbanismo actual no predomina la dinámica de integración de actividades, sino que más bien está impuesta la zonificación de usos. A la luz de estas estructuras, resulta conveniente reflexionar sobre esta cuestión y profundizar en otros planteamientos.



Fig. 5. Los polígonos industriales en el plano de las ciudades medias españolas. Elaboración propia a partir Google Earth.

En este sentido, autores como Sorribes han reflexionado sobre que la solución de zonificar en polígonos, posiblemente “no es necesariamente la única ni la mejor”. Este autor ha planteado que, alejando lógicamente de la población las actividades realmente peligrosas, la industria podría haberse integrado mejor en el tejido urbano, menguando el grado de especialización funcional y evitando “la conversión de la ciudad en un puzle inhóspito y con excesivas exigencias de movilidad” (Sorribes, 2012, pp. 227).

Al margen de ese interesante debate, la realidad es que los polígonos de actividad económica se han consolidado como unidades periféricas de la estructura urbana de las ciudades medias que tienen una fuerte presencia en la forma urbana. Con modelos distintos asociados a planificación económica, a corredores de actividad productiva, a espacios más amplios relacionados con aglomeraciones urbanas, a la presencia de grandes empresas o fábricas de sectores estratégicos, a la especialización relacionada con productos agroalimentarios, básicos o de calidad; a la simple ubicación en un eje de comunicaciones, a las funciones de centros de servicios-capitales provinciales, a la vinculación con espacios productivos o logísticos asociados al ferrocarril o a los puertos... el resultado coincide en que los planos urbanos muestran siempre una ubicación periférica de la industria y las actividades económicas integradas en estos espacios respecto al conjunto de la ciudad.

Sin duda, el suelo de estos ámbitos de actividad económica conforma una gran bolsa espacial con alto valor de actividad. En los polígonos de las ciudades medias se mueve diariamente un conjunto de trabajadores que alimentan estas actividades y que generan dinámicas de transporte de mercancías y personas que mantienen activas todas estas estructuras. Ello conlleva, obviamente, dinámicas y flujos de actividad permanente que identifican a estos espacios de intensidad económica, pero supone también vacíos urbanos periódicos y localizados en función de criterios temporales y de intensidad en las producciones. Desde esta óptica, resulta innegable que los polígonos industriales hoy reconvertidos en nuevas áreas de actividad económica forman parte del paisaje actual en estas ciudades, con una relevancia significativa en la actual imagen y composición social y económica de estos núcleos.

En la figura 6 se muestran algunos de los modelos más significativos de ciudades medias de interior, en las que el suelo industrial se manifiesta en clara correlación con la estructura de los principales ejes de comunicaciones. En estos ejemplos, la urbanización de áreas industriales específicas en espacios planificados se ha producido en los últimos cincuenta años alrededor de la ciudad histórica y de su extensión contemporánea, consolidando franjas industriales que en muchos casos presentan varias ubicaciones periféricas (Vitoria, Burgos, Palencia, Logroño...).



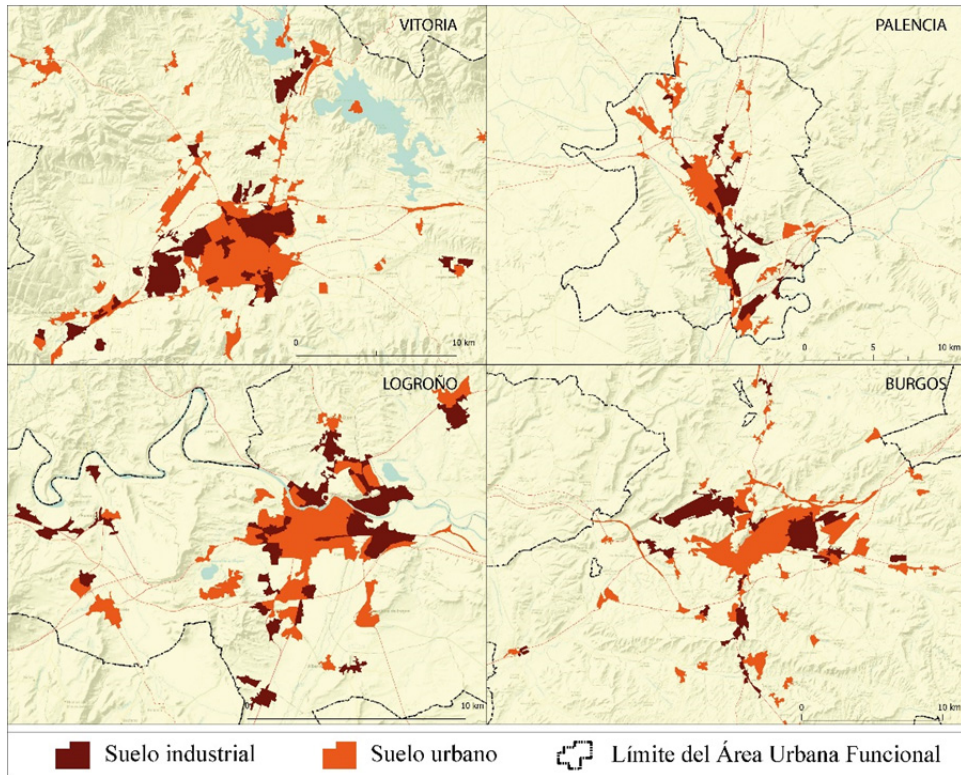


Fig. 6. Los espacios industriales en las áreas urbanas de Vitoria, Palencia, Logroño y Burgos. Modelos de ciudades industriales de interior con diferente factor productivo. Elaboración propia a partir de datos obtenidos del IGN (Mapa de ocupación de Suelo en España. Corine Land Cover. Año 2012).

Por el contrario, en la figura 7 se destaca el modelo de las ciudades portuarias y/o ferroviarias, en las que la implantación original de los espacios productivos asociados al ferrocarril o al puerto marca un condicionante estructural más rígido que ha sido, en gran medida, extendido a partir de ese determinado punto. Se han conformado así estructuras más lineales, en las que la industria manifiesta una presencia más definida en esos ejes o áreas de concentración (Avilés, Tarragona, Gijón, Cádiz...).

En ambos casos se revela el significado determinante que tienen estos conjuntos de actividad económica en la estructura de la ciudad, ya que constituyen piezas singulares del plano urbano en un doble sentido: por una parte, puesto que influyen en la propia forma física de la ciudad en cuanto a que explican buena parte de los desarrollos y direcciones tomadas por el crecimiento urbano en las últimas décadas en dicho sentido, las áreas de actividad económica han sido claros condicionantes de la expansión periférica de las ciudades medias); y, de otra parte, pues directamente explican también el

esqueleto de la movilidad urbana y las interrelaciones entre los diferentes barrios y unidades urbanas -los polígonos influyen en el tráfico habitual de vehículos y en el movimiento de personas y mercancías dentro del espacio urbano-.

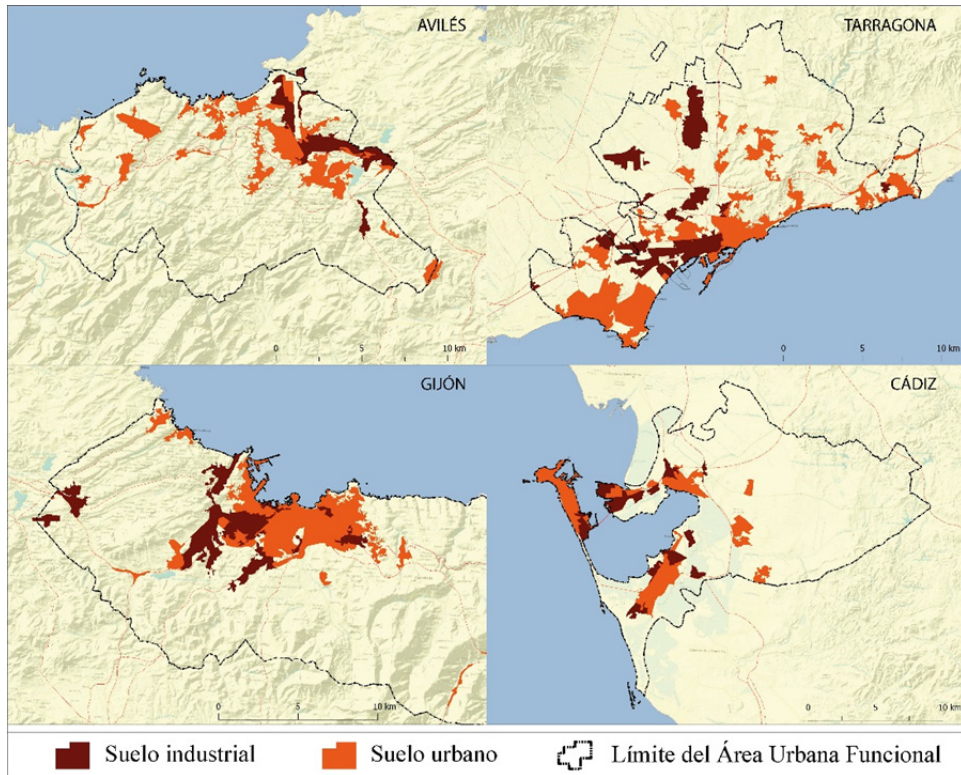


Fig. 7. Los espacios industriales en las áreas urbanas de Avilés, Tarragona, Gijón y Cádiz. Modelos de ciudades industriales portuarias. Elaboración propia a partir de datos obtenidos del IGN (Mapa de ocupación de Suelo en España. Corine Land Cover. Año 2012).

Pero estas áreas de actividad económica no son ajenas a los problemas que están atravesando otros espacios urbanos. En los últimos años, también acusan las dinámicas de crisis y los conflictos que se han desarrollado en ámbitos ocupados por otros usos (áreas vacías, espacios sin actividad, desinversiones, falta de mantenimiento, carencias en servicios, dotaciones, etc.). Tal y como se ha indicado, en la mayor parte de ciudades estas áreas no están cualificadas ni preparadas para recibir las nuevas implantaciones vinculadas a otros usos tecnológicos o simplemente logísticos o terciarios, ya que muchos de estos polígonos fueron ideados para albergar fábricas en un contexto socioeconómico bien distinto al de las áreas urbanas actuales.

No hay duda de que, si el peso específico de estos usos en las ciudades medias define en gran medida su estructura y explica la forma urbana, es también evidente que se abren muchos interrogantes sobre la planificación que requieren este tipo de unidades. Bien es cierto que algunos planes generales están variando ya sus enfoques y se pliegan a la evidente modificación de los tradicionales ámbitos industriales y su sustitución por unidades urbanas más diversas, en las que conviven diferentes usos de actividad económica. Pero estas nuevas funciones sin duda están creando nuevos espacios que llegan más rápido que la evolución de la planificación. Se hace posiblemente necesaria una nueva escala en la intervención urbana de las ciudades medias en relación con los espacios destinados a las actividades económicas.

#### **4. CONCLUSIÓN: NUEVAS FUNCIONES, NUEVOS ESPACIOS Y NUEVAS ESCALAS EN LA PLANIFICACIÓN URBANA DE LAS CIUDADES MEDIAS**

La reconversión industrial determinó el comienzo de un proceso de clara transformación en los polígonos industriales de las áreas urbanas de tamaño medio. Cierres de fábricas y deslocalizaciones vinieron a iniciar una secuencia de abandono de espacios y posterior sustitución de usos que no ha hecho sino intensificarse de forma más acelerada en los últimos años. Actualmente, tal y como muestran las imágenes y los planos, prácticamente no quedan fábricas integradas en la trama urbana compacta de las ciudades medias, cuando esta situación era habitual hace apenas cinco décadas. El cambio de modelo en la ordenación urbana de las actividades económicas resulta evidente, y las ciudades medias reflejan un claro patrón espacial que está mutando hacia una nueva estructura que supera la ciudad tradicional y se integra en el territorio circundante (Benito del Pozo, 2005 y 2014; Sánchez, 2009; Lois, 2014; Andrés, 2018).

La expansión periférica de las ciudades medianas -como se ha dicho, incluso en ritmos relativos mucho más intensa que la de las ciudades grandes- está poniendo de manifiesto el surgimiento de una nueva escala en la planificación urbana. La confrontación de la desaparición de las fábricas del interior de la ciudad con la creación de nuevos polígonos en situación cada vez más periférica identifica nuevas pautas en la ordenación que exigen una nueva escala de intervención. La mayor parte de estas ciudades medias ya no funcionan bajo la lógica de pequeñas capitales provinciales centradas únicamente en su núcleo tradicional, sino que desde la década de 1990 han multiplicado su superficie urbanizada y se han convertido en áreas urbanas más complejas que afectan a varios municipios de su entorno. Pueden identificarse muchos ejemplos con los datos y cifras que nos ofrece el referido mapa de ocupación de usos de suelo, pero baste citar a modo de muestra los casos de las ciudades medias de Castilla y León. En áreas urbanas como Palencia, León o Burgos, la superficie urbanizada se ha duplicado e incluso multiplicado por dos



veces y media desde 1990, y es profundamente llamativo el sistemático proceso urbanizador que no ha cesado pese a los efectos de la crisis económica. En concreto, en el área urbana de Palencia se ha pasado de apenas 2.000 hectáreas urbanizadas en el año 2000, a ocupar cerca de 3.300 ha en la actualidad; Burgos, en el mismo lapso de tiempo, ha crecido de apenas 3.200 ha hasta superar las 6.000 ha; y en León la proporción resulta similar (de 3.300 a 6.800 ha).

En estas dinámicas expansivas, la industria ha ido paulatinamente saliendo del tejido urbano y, poco a poco, la actividad económica se ha ido desplazando hacia el exterior. En realidad, el crecimiento de los últimos años hacia las periferias de estas ciudades no indica sino una nueva fase que se abre ya para la actividad industrial: las fábricas están moviéndose desde algunos de los polígonos de los años 60 y 70 hacia nuevas áreas más alejadas, más allá de las circunvalaciones, afectando incluso al territorio de la citada área de influencia. Los polígonos industriales del desarrollismo han comenzado un proceso acelerado de terciarización y, de modo cada vez más claro, albergan actividades de servicios, logística y distribución, que tienen una capacidad de integración más directa con la ciudad, por lo que en muchas de estas ciudades se identifican ya claramente dos franjas de actividad económica bien definida: la de los antiguos polígonos industriales (reconvertidos en la mayoría de casos de forma parcial y en ocasiones casi totalmente en áreas terciarias de comercio, distribución y logística), y la de los nuevos sectores planificados en los últimos veinte años para albergar actividades económicas diversas, pero entre los que no existe una clara planificación urbanística.

Lo cierto es que muchos de estos nuevos polígonos se han ordenado sin una idea clara de los usos que van a albergar, puesto que al menos en los últimos años las nuevas implantaciones industriales realmente productivas (fábricas) son muy limitadas en el escenario actual de la estructura económica de estas ciudades. Las parcelas que se han dibujado en los planos de dichas actuaciones en muchos casos no están pensadas ni preparadas para albergar las instalaciones o usos que realmente están surgiendo (equipamientos comerciales, centros de distribución logística, áreas de apoyo terciario o de servicios, etc.) y se han ideado pensando en el esquema clásico del suelo industrial. Bien es cierto que en algunas ciudades se observa ya un planteamiento más flexible y abierto a las nuevas lógicas de estas áreas de actividad económica, y se han ordenado categorías de usos en las normas zonales que han planteado incluso criterios de agrupación espacial en función de las necesidades de cada actividad. No obstante, queda un largo camino por recorrer en esta nueva escala de la planificación de la actividad económica en las áreas urbanas intermedias, en la que deben tenerse en cuenta las nuevas lógicas de la sociedad de la información y las comunicaciones.

El análisis de los datos pone de manifiesto, en este sentido, que los usos no residenciales han adquirido un relevante significado en la planificación general de la estructura de la ciudad, y deben ser profundamente ponderados en los procesos de diseño, ordenación y planificación urbanística. El significado de las áreas de actividad económica en la estructura urbana de las ciudades medias españolas que hemos considerado en este texto ilustra que el actual paisaje urbano de estos núcleos contiene no únicamente una composición vinculada a sus referencias más comunes (residenciales, históricas, patrimoniales...), sino también nuevos espacios asociados a la actividad económica que requieren una nueva perspectiva en la ordenación de la ciudad.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alonso Santos, José Luis; Aparicio Amador, Luis Javier y Sánchez Hernández, José Luis (2006), *Industria y ciudad. Geografía de una relación renovada*, II Jornadas de Geografía Económica, Salamanca, AGE.
- Andrés López, Gonzalo (2008), “Geografía y ciudades medias en España: ¿a la búsqueda de una definición innecesaria?”, en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, núm. 263, disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-49.htm> [consulta: 28-03-2019].
- Andrés López, Gonzalo -coord.-, Pascual Ruiz Valdepeñas, Henar y Molina de la Torre, Ignacio (2018), *La industria en el Área Urbana de Burgos. Análisis socioeconómico y territorial*, Burgos, Fundación Caja Burgos.
- Benito del Pozo, Paz (2004), “Discursos, propuestas y acciones sobre la ciudad postindustrial”, en *Anales de Geografía*, 24, pp. 9-29.
- Benito del Pozo, Paz (2005), “Pautas actuales de la relación entre industria y ciudad”, en *Ería*, 66, pp. 57-70.
- Benito del Pozo, Paz (2014), *Planificación territorial y desarrollo del suelo empresarial en España*, Navarra, Aranzadi.
- Bellet Sanfeliú, Carmen (2009), “Del concepto ‘ciudad media’ al de ‘ciudad intermedia’ en los tiempos de la globalización”, en Bellet, C. y Beltrao, M.E. -coords.- *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado*, Lérida, Universidad de Lérida, pp. 21-40.
- Bellet, Carmen y Llop, José María (2004), “Ciudades intermedias: entre territorios concretos y ciudades y espacios globales”, en *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, vol. 36, núms. 141-142, pp. 569-582.

- Bosque Maurel, Joaquín (2008), “Hacia un nuevo modelo de ciudad”, en *Vegueta*, núm. 10, pp. 59-78.
- Bossard, M., Feranec, J. y Otahel, J. (2000), *Corine land cover technical guide. Addendum 2000 (Technical Report n° 40)*, Copenhagen, European Environment Agency.
- Burriel de Orueta, Eugenio L. (2008), “La década prodigiosa del urbanismo español (1997-2006)”, en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 12, núm. 270(64), disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/383.htm> [consulta: 28-03-2019].
- Calderón Calderón, Basilio (1992), “El espacio de la industria en la ciudad”, en *Ería*, núm. 29, pp. 227-241.
- Campos Sánchez, Francisco Sergio (2017), “Ciudades medias españolas siglo XXI. Revisión y análisis bibliométrico de enfoques y temáticas predominantes”, en *Cuadernos Geográficos*, núm. 56(1), pp. 217-241.
- Caravaca Barroso, Inmaculada (2006), “La nueva industria urbana y metropolitana: procesos, estrategias y resultados”, en Méndez, R y Pascual, H. -coords.- *Industria y ciudad en España. Nuevas realidades, nuevos retos*, Madrid, Thomson Reuters-Civitas, pp. 29-51.
- Capel, Horacio (2005), *La morfología de las ciudades. Vol 2. Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios*, Barcelona, La Estrella Polar.
- Catalá Mateo, Rafael; Bosque Sendra, Joaquín y Plata Rochas, Wenceslao (2008), “Análisis de posibles errores en la base de datos Corine Land Cover (1990-2000) en la Comunidad de Madrid”, en *Estudios Geográficos*, núm. 69, pp. 81-104.
- Cebrián Abellán, Francisco y Panadero Moya, M. -coords.- (2013), *Ciudades medias. Formas de expansión urbana*, Biblioteca Nueva.
- Díaz-Pacheco, J. y Gutiérrez Puebla, J. (2014), “Exploring the limitations of Corine Land Cover for monitoring urban land-use dynamics in metropolitan areas”, en *Journal of Land Use Science*, núm. 9(3), pp. 243-259.
- Fernández Cuesta, Gaspar y Fernández Prieto, José Ramón (1999), *Atlas industrial de España. Desequilibrios territoriales y localización de la industria*, Oviedo, Nobel.
- Fernández Cuesta, Gaspar y Fernández Prieto, José Ramón (1999), “La distribución de la industria en España. Pautas regionales y cambios recientes”, en *Ería*, núm. 49, pp. 129-158.

- Fernández Cuesta, Gaspar y Quirós Linares, Francisco -dirs.- (2010), *Atlas temático de España. Tomo I. La ciudad preindustrial. La ciudad burguesa. El crecimiento espacial*, Oviedo, Nobel.
- Fernández Cuesta, Gaspar y Quirós Linares, Francisco -dirs.- (2010), *Atlas temático de España. Tomo IV. Minería y Energía. Industria. Comercio y Turismo*, Oviedo, Nobel.
- Ganau Casas, Joan y Vilagrasa Ibarz, Joan (2003), “Ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos urbanos recientes”, en *Mediterráneo Económico*, núm. 3, pp. 37-73.
- García Delgado, José Luis (2017), “Etapas y rasgos definidores de la industrialización española”, en *Lecciones de Economía española*, Navarra, Thomson Reuters-Aranzadi, pp. 21-40.
- García Martín, Fernando Miguel (2014), “¿Ciudades intermedias? La conformación de un nuevo tipo de ciudades en España a lo largo del siglo XX”, en *VII Congreso Internacional de Ordenación del Territorio*, Fundicot, Madrid, pp. 1090-1104.
- García Martín, Fernando Miguel (2016), “Compacidad y densidad de las ciudades españolas”, en *Eure*, vol. 42, núm. 127, pp. 5-27.
- García, Juan Antonio, Martínez, José María y Escudero, Luis Alfonso (2018), “La importancia de las ciudades medias en el Sistema urbano de España”, en Cebrián Abellán, F. -coord.- *Ciudades medias y áreas metropolitanas. De la dispersión a la regeneración*, Cuenca, Servicio de Publicaciones Universidad de Castilla La Mancha, pp. 25-41.
- Gil Alonso, Fernando y Bayona-I-Carrasco, Jordi (2012), “La dinámica urbana en España: evolución y tipología”, en *Papeles de Geografía*, núm. 55-56, pp. 95-108.
- Goerlich Gisbert, Francisco J. y Cantarino Martí, Isidro (2013), *Zonas de morfología urbana. Coberturas de suelo y demografía*, Bilbao, Fundación BBVA.
- Goerlich Gisbert, Francisco J. y Mas Ivars, Matilde (2008), *Sobre el tamaño de las ciudades en España. Dos reflexiones y una regularidad empírica*, Bilbao, Fundación BBVA.
- Lois González, Rubén Camilo -coord.- (2012), *Los espacios urbanos. El estudio geográfico de la ciudad y la urbanización*, Madrid, Biblioteca Nueva.
- Lois, Rubén Camilo, Piñeira, María José y Vives, Sonia (2016), “El proceso urbanizador en España (1990-2014): una interpretación desde la Geografía y la teoría de los circuitos del capital”, en *Scripta Nova*, vol. 20, núm. 539, disponible en <http://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/539/19723> [consulta: 28-03-2019].

- Méndez, Ricardo y Caravaca, Inmaculada (1996), *Organización industrial y territorio*, Madrid, Síntesis.
- Méndez Gutiérrez del Valle, Ricardo (2006), “Transformaciones productivas y espacios de actividad en las áreas urbanas: algunas propuestas a debate”, en *II Jornadas de Geografía Económica*, Salamanca, 23-24 de noviembre de 2006.
- Méndez Gutiérrez del Valle, Ricardo; Sánchez Moral, Simón; Abad Aragón, Luis Daniel y García Balestena, Ignacio (2008), “Dinámicas industriales, innovación y sistema urbano en España: trayectorias de las ciudades intermedias”, en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 46, pp. 227-260.
- Méndez Gutiérrez del Valle, Ricardo y Pascual Ruiz Valdepeñas, Henar (2006), *Industria y ciudad en España. Nuevas realidades, nuevos retos*, Navarra, Thomson Reuters-Civitas.
- Nadal, Jordi -dir.- (2003), *Atlas de la industrialización de España, 1750-2000*, Bilbao, Fundación BBVA.
- Nadal, Jordi. y Carreras, Albert -dir.- (1990), *Pautas regionales de la industrialización española*, Barcelona, Ariel.
- Olazabal, Eduardo y Bellet, Carmen (2017), “Análisis de las nuevas dinámicas de urbanización en España. Su estudio a través del uso de Corine Land Cover y SIOSE”, en *Actas del XXV Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Madrid, AGE, pp. 2639-2648.
- Olazabal, Eduardo y Bellet, Carmen (2018), “¿Cambio de modelo? Expectativas de crecimiento urbano en áreas urbanas articuladas por ciudades medias. Algunos casos de estudio”, en Cebrian, F. -coord.- *Ciudades medias y áreas metropolitanas. De la dispersión a la regeneración*, Cuenca, Servicio de Publicaciones Universidad Castilla La Mancha, pp. 117-137.
- Pardo, Carlos J. (2004), *Vaciado industrial y nuevo paisaje urbano en Madrid. Antiguas fábricas y renovación de la ciudad*, Madrid, La Librería.
- Ponce Herrero, Gabino y Martínez Pérez, Francisco Juan (2001), “Industria y ciudad. Entre la aceptación y el rechazo de una relación histórica”, en *Investigaciones Geográficas*, núm. 25, pp. 67-94.
- Precedo Ledo, Andrés (1996), *Ciudad y desarrollo urbano*, Madrid, Síntesis.
- Precedo Ledo, Andrés y Míguez Iglesias, Alberto (2014), *Las ciudades medias en la globalización*, Madrid, Síntesis.

- Precedo Ledo, A., y Míguez Iglesias, Alberto (2018), “Los efectos de la crisis en el posicionamiento de las ciudades españolas”, en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 76, pp. 79-101.
- Roca Cladera, Josep, Moix Bergadá, Montserrat y Arellano Ramos, Blanca (2012), “El sistema urbano en España”, en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 16, núm. 396, disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-396.htm> [consulta: 28-03-2019].
- Sánchez Moral, Simón; Prada Trigo, José y Méndez Gutiérrez del Valle, Ricardo (2009), “Dinámicas de las ciudades de tamaño intermedio en el sistema urbano español: entre el declive y la recuperación”, en Pillet Capdepon, Félix; Cañizares Ruiz, María del Carmen y Ruiz Pulpón, Ángel Ruiz -coords.- *Geografía, territorio y paisaje: el estado de la cuestión: Actas del XXI Congreso de Geógrafos Españoles*, Ciudad Real, Universidad Castilla La Mancha, pp. 655-670.
- Solá, Joaquim (2001), “La localización industrial en España: una revisión de la literatura”, en *Revista de Historia Industrial*, núms. 19-20, pp. 365-398.

## Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones

### The intermediate cities: concept and dimensions

---

JOSEP MARIA LLOP

Arquitecto urbanista (ETSAB)

Director de la Cátedra UNESCO de Ciudades Intermedias – Urbanización y Desarrollo

Universitat de Lleida, España

[cimes.jmllop@gmail.com](mailto:cimes.jmllop@gmail.com)

BORJA M. IGLESIAS

Arquitecto urbanista (ETSAB), DEA y Doctorando (DUOT, UPC Barcelona-Tech)

Investigador y miembro de la Cátedra UNESCO de Ciudades Intermedias

Universitat de Lleida, España

[planning@nsic.pro](mailto:planning@nsic.pro)

RODRIGO VARGAS

Arquitecto urbanista (ETSA-Vallés), Máster en Desarrollo Urbano y Territorial (Fundación Politécnica de Cataluña-UPC)

Investigador y miembro de la Cátedra UNESCO de Ciudades Intermedias

Universitat de Lleida, España

[ro.vargas.at@gmail.com](mailto:ro.vargas.at@gmail.com)

FRANCESCA BLANC

Arquitecta urbanista (Politécnico di Torino, Universidad de Belgrano, BsAs), Master en Desarrollo Urbano y Territorial (Fundación Politécnica de Cataluña-UPC). Doctoranda (Politécnico di Torino)

miembro de la Cátedra UNESCO de Ciudades Intermedias. Universitat de Lleida, España

[blanc.francesca@gmail.com](mailto:blanc.francesca@gmail.com)

Recibido/Aceptado: 30-09-2018 / 29-03-2019

Cómo citar: Llop, Josep Maria; Iglesias, Borja M.; Vargas, Rodrigo; Blanc, Francesca (2019): “Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones”, en *Ciudades*, 22, pp. 23-43.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.23-43>

**Resumen:** Este artículo sintetiza las principales líneas de trabajo impulsadas, en los últimos años, por la Cátedra UNESCO de Ciudades Intermedias de la Universitat de Lleida, con el objetivo de evidenciar la trascendencia de la ciudad intermedia como mayoritaria en la geografía urbana mundial. Además de su papel clave en las relaciones entre lo urbano y el medio rural. Aspectos como intermediación y cohesión territorial, escala humana y gobernanza, y su topología de cortas distancias y de proximidad, refuerzan la idea de la ciudad intermedia como un nuevo paradigma en el proceso de urbanización mundial, y como elemento clave en la implementación a escala local de la Agenda 2030.

**Palabras clave:** Escala intermedia, funciones de intermediación, Plan Base, urbanismo inclusivo.

**Abstract:** This paper synthesizes the main lines of work boosted in recent years by the UNESCO Chair in Intermediary Cities of the University of Lleida, with the aim to highlighting the relevance of an intermediary city that is the majority in the world's urban geography. It also plays a key role in the relationship between urban and rural areas. Aspects such as intermediation and territorial cohesion,

human scale and local governance reinforce the idea of the intermediate city as a new paradigm in the global urbanization process, and as a key element in the implementation at local level of the 2030 Agenda.

**Keywords:** Intermediate scale, intermediation functions, Base Plan inclusive urbanism.

---

El presente artículo tiene la vocación de contribuir a dar visibilidad al paradigma que representan las ciudades intermedias en la urbanización mundial. Términos como el de “ciudades medias”, *villes moyennes*, o *medium sized cities* han sido utilizados en las últimas décadas de manera recurrente para hacer referencia a sistemas urbanos diferenciados de la dimensión metropolitana; en este sentido, el concepto de “ciudad intermedia” (*intermediate city*) trasciende el ámbito del tamaño espacial y poblacional, para abrir nuevas miradas que modifican la jerarquía del análisis escalar. Así, este concepto también incluye el análisis de la gobernanza económica, social, cultural y ambiental de unas ciudades que, por implantación territorial, han de protagonizar un papel clave en la corrección de desigualdades derivadas de la urbanización actual, demasiado focalizada en grandes ciudades. Este artículo también tiene como objetivo sintetizar y focalizar el trabajo de la Cátedra UNESCO de Ciudades Intermedias (en adelante CIMES) de la Universidad de Lleida y de UIA-CIMES a lo largo de dos décadas.

El artículo es fruto de un trabajo coral en el que han participado varios miembros de la cátedra, liderados por Josep Maria Llop. El primer apartado se dedica a explicar el concepto de “ciudad intermedia”. Los siguientes tres apartados explican diversas dimensiones de las ciudades intermedias. En primer lugar, se realiza un análisis a nivel internacional desde la síntesis del capítulo de ciudades intermedias realizado para CGLU, “Ciudades y Gobiernos Locales Unidos”, de cara al 4º informe Mundial de Descentralización y Gobernanza Local (GOLD) presentado en Hábitat III (Naciones Unidas, 2016) (Borja M. Iglesias). Posteriormente, el artículo se centra en mostrar las interacciones entre “insularidad” y “escala intermedia” (Rodrigo Vargas). Finalmente, aplicando las ventajas físicas de su “topología” de escala intermedia, mediante un instrumento de urbanismo inclusivo: el Plan Base (Francesca Blanc). Este instrumento se ha mostrado especialmente ágil y eficiente a la hora de generar acción en el análisis y el diagnóstico del espacio urbano, lo cual juega a favor de los gobiernos locales de ciudades intermedias pertenecientes a economías de medios y bajos ingresos.

## 1. HACIA UNA DEFINICIÓN DE “CIUDAD INTERMEDIA”

El concepto de “ciudad intermedia” ha sido objeto de estudio desde finales de los años ochenta del siglo pasado, aunque el concepto de “intermediario” fue respaldado recientemente por CGLU dos años antes de la celebración de Hábitat



III (Quito, 2016) y consensado con sus redes regionales de gobiernos locales. La definición de “ciudad intermedia” obliga a revisar algunos conceptos anteriores centrados en las relaciones entre urbanización, desarrollo y medio rural que tomaron como ejemplo el entonces denominado “Tercer Mundo” (Hardoy y Satterthwaite, 1989). De la misma forma, es necesario superar la idea de un sistema urbano jerarquizado (Dematteis, 1991). Estos procesos dieron paso a una definición más holística (Bellet y Llop, 2004a y 2004b) que se resume a continuación:

- a) La ciudad intermedia, más allá de su relevancia demográfica, tiene capacidad para vertebrar y cohesionar el sistema urbano y los vínculos urbano-rurales. Las ciudades intermedias tejen y trabajan en redes.
- b) La ciudad intermedia, por su escala, tiene mayor capacidad para trazar e implementar estrategias de alto valor añadido que le permitan situarse en escenarios regionales, nacionales e incluso internacionales, utilizando para ello menos recursos que las grandes ciudades.
- c) La ciudad intermedia constituye en sí misma un elemento rompedor del *statu quo* derivado del impacto de la globalización, ya que contribuye a cuestionar las jerarquías del sistema urbano, abriendo nuevos horizontes de cooperación territorial (Dematteis, 1991).

El término de “intermediación”, por tanto, asume en estas ciudades una fuerte componente de transversalidad territorial. De esta manera, se contribuye a discutir la tendencia a estudiar los procesos de urbanización como fenómenos exclusivos de las grandes ciudades (erosivas en el consumo de recursos, aunque más competitivas en la creación de economías de escala).

La función de intermediación puede ser resumida en los siguientes puntos:

- a) Intermediación de escala y rol en la urbanización y el desarrollo: no es lo mismo una ciudad de 300.000 habitantes en China que en África o en Europa. Este tamaño es relativo, y además está en función de los niveles de renta de cada región urbana. Los roles de una economía de medios y bajos ingresos son diferentes a los de una ciudad integrada en una economía avanzada. Tampoco lo son las relaciones socio-espaciales dibujadas. La talla es relativa.
- b) Intermediación de sus economías en relación al medio ambiente: las economías domésticas son uno de los elementos que suelen diferenciar a las ciudades intermedias de las grandes ciudades, en las que son más típicas las economías de aglomeración. Las economías domésticas tienen una capacidad limitada para generar las ventajas competitivas de las economías de aglomeración. En este sentido, es precisamente en las ciudades intermedias donde aspectos como la economía circular, de proximidad y social solidaria pueden generar mayor impacto que en las

metrópolis, condicionadas por diferentes externalidades negativas derivadas de sus economías de aglomeración.

- c) Intermediación en las relaciones urbanas-rurales de urbanización: a diferencia de las áreas metropolitanas, la ciudad intermedia tiene la capacidad de poder modular sus relaciones tanto con la gran ciudad como con el medio rural, y así llegar a ejercer como nodo territorial activo. Hay que recordar que muchas de las ciudades intermedias, si bien no generan economía de escala, sí que concentran servicios clave para la población de su *hinterland* de pequeñas ciudades y asentamientos rurales. Contienen los centros escolares, mercados y áreas comerciales, pero también los centros sanitarios y buena parte de la administración. En regiones con una alta tasa de población rural, la ciudad intermedia adquiere la función de centro de aprovisionamiento. Frecuentemente, la ciudad media es también el escenario previo a la migración alternativa a la gran ciudad.
- d) Intermediación por su gran diversidad urbana en la urbanización: las ciudades intermedias están caracterizadas por gozar de una gran diversidad urbana. Si bien el paisaje cultural guarda relación estrecha con la economía del lugar, dicho paisaje esta menos transformado en esta escala de ciudades que en las grandes. Por eso, una iglesia, una plaza, una montaña o un volcán en el horizonte sitúan a una comunidad en un lugar concreto, singular y perfectamente diferenciado del resto de ciudades. En esa diversidad radica el potencial de una urbanización más humana.
- e) Intermediación por la “escala humana” de sus formas urbanas: cada vez más cualidades del medio urbano intermedio, como la compacidad y las menores distancias, adquieren relevancia como indicadores en la calidad de vida de sus habitantes. La “escala humana” de la ciudad intermedia permite interrelacionar hábitos de movilidad sostenible (con distancias practicables a pie) con la mixtificación de usos, la puesta en valor del patrimonio cultural, el consumo racional del suelo, etcétera. En definitiva, con un modelo de gobernanza territorial cimentada en la proximidad entre ciudadanía, gobiernos locales y agentes sociales y económicos.
- f) Intermediación funcional por sus “distancias de vida” más cortas: no debería pasar desapercibido que la escala física de una ciudad también tiene repercusiones directas en los presupuestos municipales, siempre limitados. En este sentido, una ciudad intermedia puede afrontar la corrección de determinados déficits en sus servicios urbanos con menos recursos, pero con mejor impacto que una gran ciudad. Pero, ¿cuáles son las distancias que permiten definir a una ciudad de “escala humana”? El análisis llevado a cabo por CIMES en las dos últimas

décadas, constata que casi todas las ciudades intermedias estudiadas concentran su población en un círculo con un radio<sup>1</sup> medio de cuatro kilómetros, o lo que es igual, una distancia que podría recorrerse a pie en no más de una hora. El valor de la proximidad cobra relevancia por comparación: en las grandes ciudades (con población superior al millón de habitantes), este radio supera los diez kilómetros. Esto supone que la superficie se multiplica por seis, lo cual puede generar determinados patrones de segregación socio-espacial.

- g) Intermediación por su topología de distancias de escala humana: Gracias a estas características topológicas de distancias cortas, el potencial físico se convierte en un recurso endógeno de la forma de estas ciudades. Así se construye la base de un urbanismo inclusivo. En el punto 5 del artículo se explica con mayor detalle ese potencial y su implementación a través de una metodología de planificación inclusiva para las ciudades intermedias: el Plan Base.

Hecha la conceptualización de sus funciones y roles de intermediación, ahora es necesario entrar en sus dimensiones físicas y numéricas. Por ello, merece la pena insistir en el peso demográfico, económico y social que representan las ciudades intermedias en el proceso de urbanización mundial. Las ciudades intermedias<sup>2</sup>, como se podrá apreciar a continuación, son mayoría en el sistema urbano mundial, y en ellas habita una población similar a la existente en las grandes ciudades, vertebrando economías de enclave. A diferencia de las metrópolis y “megaciudades”, las ciudades intermedias guardan un nexo vital con un medio rural en proceso de desertificación socio-funcional, del cual depende en gran medida la sostenibilidad de la civilización urbana. La escala humana, los rasgos identificadores propios de estos núcleos urbanos o la facilidad de interacción entre la ciudadanía y el gobierno local hacen de la ciudad intermedia un espacio (físico, cultural y económico) en el que sus habitantes pueden aspirar a lograr, con menos recursos que los disponibles en las grandes ciudades, una calidad de vida digna. Este aspecto muestra el vigor del proceso de localización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (*Localizing SDGs*) que lidera desde Barcelona la organización más importante de gobiernos locales, CGLU.

---

<sup>1</sup> De acuerdo con la metodología empleada por CIMES, el radio hace referencia al círculo que contiene al 70% de los habitantes de la ciudad, y que permite obtener indicadores tan interesantes como las distancias de vida o las densidades de habitantes. Para una información más detallada con datos de más de 96 ciudades del planeta, consultar Bellet y Llop, 2003.

<sup>2</sup> Como indicador cuantitativo, desde CGLU, a través de sus secciones regionales, se consensuó en 2016 que la ciudad intermedia quedara limitada por un umbral de población de entre 50.000 y un millón de habitantes, asumiendo que esta franja podría ser ampliada en contextos espaciales como el asiático (China e India), y reducida en Europa hacia umbrales de 20.000 habitantes. En todo caso, y por respeto institucional a CGLU, los autores del presente artículo mantienen los umbrales puestos en el GOLD IV (2017).

En términos cuantitativos, el número de ciudades intermedias es mucho mayor que el número de metrópolis: por cada ciudad de más de un millón de habitantes hay casi 18 ciudades con población comprendida entre 50.000 habitantes y un millón. Las ciudades medias ejercen un papel clave en la cohesión territorial, y equilibran la tensión entre la aglomeración metropolitana y el despoblamiento rural. Estos aspectos han sido recogidos en las agendas mundiales y en la Agenda 2030.

## 2. LA DIMENSIÓN MUNDIAL DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS

Una vez introducido el concepto de ciudad intermedia, este apartado del artículo centra la atención en el proceso de presentación de los resultados del informe GOLD IV para Ciudades y Gobiernos Locales Unidos entre los años 2015 y 2017.

### 2.1. El proceso de elaboración del GOLD IV (2015-2017)

En septiembre de 2015, el *Global Observatory on Local Democracy and Decentralization* (GOLD, CGLU) dio inicio al proceso de redacción del que sería su cuarto informe mundial, GOLD IV, con la ambición de integrar en un único documento realidades, expectativas y desafíos afrontados por la gobernanza multinivel y la ciudadanía de las áreas urbanas del planeta. Alineado sobre tres grandes ejes (áreas metropolitanas, ciudades intermedias y territorios), el GOLD IV nació con el objetivo de situar en el centro de la geopolítica urbana a los gobiernos locales y a la ciudadanía: actores sociales unidos por el reto de apuntalar un “derecho a la ciudad”, que era excesivamente dependiente del Estado. Meses antes, había sido aprobada por Naciones Unidas la Agenda 2030 con sus Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), a la que le seguirían otras agendas globales sectoriales<sup>3</sup>. Hábitat III fue el escenario escogido por CGLU para el lanzamiento del GOLD IV en un *tour de force* por unir definitivamente el destino de las metas fijadas por las agendas globales al empoderamiento de la gobernanza local (Localizar los ODS – *Localizing SDG*).

La producción bibliográfica relacionada con la ciudad y el proceso de urbanización se intensificará en los meses previos a la celebración de Hábitat III, generalizando el uso reiterado de las cifras más sugerentes del *World Urbanization Prospect (WUP)* (UN-DESA, 2014) y orientando la atención hacia los nuevos paradigmas metropolitanos que emergían del Sur Global. Muchos de estos informes, sin embargo, aportaban una visión sesgada, no

---

<sup>3</sup> Las principales: The Addis Ababa Action Agenda on Financing for Development; the Paris Agreement on Climate Change (UNFCC); the Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030; the Vienna Programme of Action for Landlocked Developing Countries 2014-2024; Accelerated Modalities of Action for Small Island Developing States (SAMOA Pathway); the Istanbul Declaration and Program of Action for the Least Developed Countries 2011-2020.

integrada en un análisis espacial, y limitada a ciudades con umbrales de población de hasta 300.000 habitantes, precisamente el límite de la base de datos del WUP. Únicamente el Lincoln Institute, en su «Atlas of Urban Expansion» (Angel *et al.*, 2012) había bajado hasta el umbral de ciudades de 100.000 habitantes. En este contexto, el equipo redactor del capítulo de ciudades intermedias planteó a CGLU un objetivo ambicioso, aunque no exento de complejidad: generar una infraestructura de datos geoespacial incremental que recogiera, por vez primera, una geografía urbana mundial hasta un umbral de población de 50.000 habitantes (límite inferior consensuado por la propia CGLU para ciudades intermedias), y que permitiera poner en evidencia el papel clave de las ciudades intermedias, tanto en la integración territorial de los sistemas urbanos a los que pertenecían, como en su capacidad para poner en valor los vínculos urbano-rurales que contribuían a reforzar.

El proceso de construcción de la base de datos del GOLD IV se vertebró sobre cinco fuentes estadísticas<sup>4</sup> y en la consulta sistemática de las imágenes satelitales. La base de datos del WUP será utilizada como fuente estadística principal para las ciudades con un umbral de población de hasta 300.000 habitantes, y el portal web *City Population* para la franja de ciudades con población comprendida entre 50.000 y 300.000 habitantes. En aquellos casos en los que las bases censales no habían sido actualizadas, fueron aplicadas proyecciones individualizadas de población urbana para cada ciudad. Sin embargo, el reto fue mayúsculo en algunos casos. En Somalia, por ejemplo, el último censo oficial databa del año 1975. Además, muchas de estas bases de datos no reflejan el impacto de guerras y conflictos. La ciudad de Alepo (Siria) contaba, según el censo de 2004, con una población de dos millones de habitantes, mientras que en 2016 fuentes no oficiales cifran la población “sitiada” en aproximadamente 300.000 habitantes (CGLU, 2017: 368, 369).

En mayo de 2016, a poco más de seis meses para la cita de Hábitat III, se obtuvo una primera cifra global de ciudades de hasta 50.000 habitantes: 503 áreas metropolitanas de más de un millón de habitantes, y 8.923 ciudades intermedias con población comprendida entre 50.000 habitantes y un millón (véanse Figura 1 y Tabla 1).

---

<sup>4</sup> United Nations, Population Division, Department of Economic and Social Affairs, (UN-DESA, ONU-DAES) World Urbanization Prospects: The 2014 Revision; Lincoln Institute, Atlas of Urban Expansion, Section 5 «Google Earth Data for the Universe of 3,646 Cities»; Cátedra UNESCO de Ciudades Intermedias (UNESCO-CIMES), Base de datos sobre Ciudades Intermedias; Portal web City Population (Brinkhoff, 2010) Population Statistics for Countries y el portal Demographia, World Urban Areas.

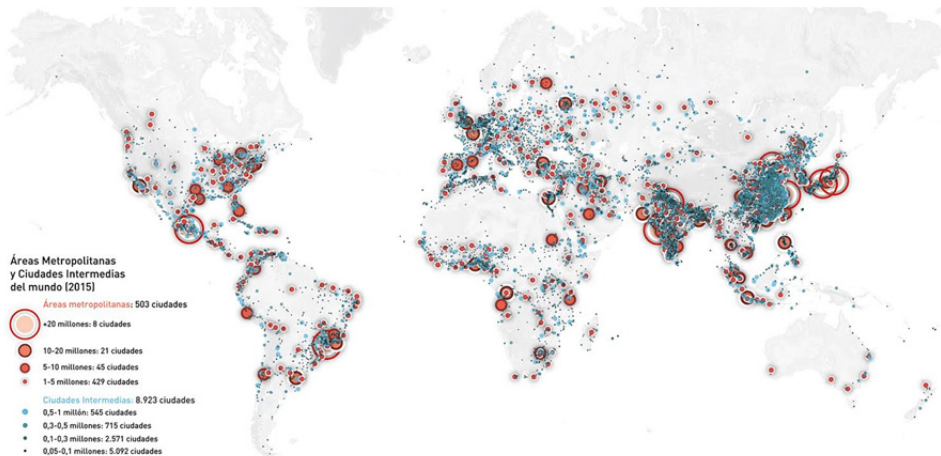


Fig. 1. Mapa mundial de áreas metropolitanas y ciudades intermedias Fuente: CGLU-UNESCO-CIMES (CGLU, 2017).

Umbral de población (habs.)	Ciudades (uds.)	Millones de habitantes en 2016	Población (%)
>20 millones	8	191,17	4,84
10-20 millones	21	280,24	7,10
5-10 millones	45	312,05	7,91
1-5 millones	429	843,08	21,36
$\Sigma$	$\Sigma$	$\Sigma$	$\Sigma$
<b>METRÓPOLIS</b>	503	1.626,44	41,21
500.000-1 millón	545	370,11	9,38
300.000-500.000	715	271,55	6,88
100.000-300.000	2.571	434,36	11,01
50.000-100.000	5.092	347,24	8,80
$\Sigma$	$\Sigma$	$\Sigma$	$\Sigma$
<b>CIUDADES INTERMEDIAS</b>	8.923	1.423,26	36,07
<b>PEQUEÑAS CIUDADES</b>		896,87	22,72
<b>POBLACIÓN URBANA</b>		3.946,57	54,06
<b>POBLACIÓN RURAL</b>		3.353,74	45,94

Tabla 1: Umbrales de población por tipo de aglomeración. Fuente: CGLU-UNESCO-CIMES (CGLU, 2017).

Algunos de los datos más interesantes que salieron a la luz fueron, por ejemplo, que China concentraba al 41% de su población urbana en ciudades intermedias; que India y China acumulaban el 35% de las ciudades intermedias de todo el planeta; que en términos absolutos, África concentraba la misma cantidad de población en 1.086 ciudades intermedias que en 56 metrópolis, o que en Europa, paradigma de región cohesionada a través de las ciudades intermedias, el 42% de su población urbana residía de manera generalizada en ciudades con población inferior a 300.000 habitantes.

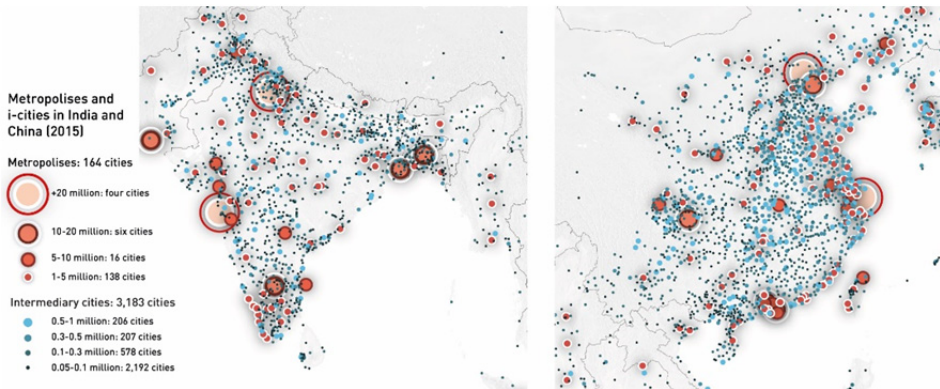


Fig. 2: Sistema urbano en India y China. Fuente: CGLU-UNESCO-CIMES (CGLU, 2017).

El valor del capítulo de ciudades intermedias de GOLD IV fue sin duda su capacidad por vehicular a través de una cartografía intencionada el análisis de los vectores económicos, sociales, medioambientales que identificaban a unos sistemas urbanos con vocación regional: desde las acumulaciones de ciudades intermedias (*clusters*) que orbitan a las grandes áreas metropolitanas, hasta ciudades intermedias aisladas que daban servicios a extensas regiones rurales, pasando por nítidos corredores costeros e interiores que diluían fronteras regionales y nacionales (véase figura 2). Con esta información generada para la ocasión, el equipo redactor pudo introducir una nueva mirada espacial y enriquecer las reflexiones y mensajes finales que serían presentados en el marco de HÁBITAT III.

## 2.2. Post-GOLD IV: Foro Mundial, Agenda 2030 y trabajos

El capítulo sobre ciudades intermedias de GOLD IV ha marcado un punto de inflexión en el estudio y comprensión de los sistemas urbanos y de las complejas reglas de una gobernanza territorial, que inciden de lleno en la geopolítica global. La soberanía alimentaria, hídrica y energética son cuestiones que condicionan la estabilidad de las economías nacionales, muchas de ellas

excesivamente vulnerables al impacto de episodios climáticos devastadores (como las economías africanas) y que, unidas a la debilidad estructural de los gobiernos subnacionales, en la mayor parte de las ocasiones derivan en conflictos y dramas humanitarios. En este contexto, el área metropolitana africana, por ejemplo, continúa asumiendo la condición de refugio para buena parte de la migración rural, como ya lo hicieron las grandes áreas metropolitanas de América Latina durante los años 70. La ciudad intermedia, en este sentido, está llamada a protagonizar un papel clave en el equilibrio territorial, por una parte evitando el colapso de la “megaciudad” de bajos ingresos, vertebrada por la informalidad del hábitat y de la economía, y por otra, evitando la desertización socio-funcional del medio rural de la cual depende, precisamente, la soberanía alimentaria de las ciudades. Con este trasfondo, desde el año 2017 se han realizado varias publicaciones utilizando de manera recurrente la base de datos geoespacial generada para GOLD IV: Cuba, las economías integradas en los MINT (México, Indonesia, Nigeria y Turquía), las regiones de Oriente Medio y Norte de África han sido analizadas situando en el centro de la narrativa el papel clave de sus ciudades intermedias<sup>5</sup>.

En paralelo a la investigación aplicada, el capítulo de ciudades intermedias del GOLD IV permitirá reforzar el papel de CGLU en la arena internacional como interlocutor entre los gobiernos locales y el estado. Si las grandes áreas metropolitanas ya tienen sus canales directos con el estado central, las ciudades intermedias, por el contrario, continúan condicionadas por una gobernanza multinivel *top-down* basada, casi siempre, en la relevancia demográfica. La creación del Foro de Ciudades Intermedias por CGLU en 2017 permitirá poner la primera piedra en la creación de una red de negociación global que permita elevar la voz de los gobiernos y de una ciudadanía que supone una tercera parte de la población urbana mundial. Procesos como la “localización de los ODS” serán llevados a cabo en ciudades intermedias como Chefchaouen (Marruecos), Terrassa (España), o Nevsehir y Urla (Turquía). Estas ciudades, por su escala, relevancia y fortaleza institucional, pueden ser espejos para otras ciudades intermedias comprometidas en integrar la Agenda 2030 en su programa de desarrollo local. La celebración del Foro Mundial de Ciudades Intermedias en Chefchaouen en julio de 2018, y la aprobación de la “Declaración de Ciudades Intermedias” marcarán otro punto de inflexión en la construcción de una agenda

---

<sup>5</sup> Véanse: Iglesias, 2016: “3 razones por las que el sistema urbano de Cuba puede ser una referencia para la región”, en «Blog Ciudades Sostenibles», Banco Interamericano de Desarrollo; Iglesias, 2016: “Las ciudades intermedias en la integración territorial del Sur Global”, en «Revista CIDOB d’Afers Internacionals», núm. 114; Iglesias, 2018: “Localising the Next Wise Cities in the Mediterranean: The Multilevel Challenges of MENA’s Emerging Urban Region”, en «Monografias CIDOB»; Iglesias, 2018: “Fighting the socio-spatial exclusion: Learning from recent decent housing public policies in the Global North and South”, para «UNRISD Conference, Overcoming Inequalities in a Fractured World: Between Elite Power and Social Mobilization».



global sostenida en el necesario empoderamiento de los gobiernos locales de muchas de las 9.000 ciudades intermedias del planeta. Ver su evolución será clave para entender parte del proceso de urbanización de los próximos años. Del mismo modo, será necesario atender los retos de las regiones insulares y de sus ciudades intermedias.

### 3. DIMENSIÓN DE LA INTERMEDIACIÓN URBANA INSULAR

Son pocas las noticias que llegan de la realidad insular, más allá de los retos que afrontan las islas ante el cambio climático. Las naciones son estructuras continentales, y las islas, sistemas ultra periféricos, dependientes y vulnerables. No obstante, el análisis demográfico de las ciudades insulares del planeta con un umbral de población superior a 100.000 habitantes arroja cifras sorprendentes: una población aproximada de 768 millones de habitantes (el equivalente al 10% de la población mundial) vive en una de las 200 estructuras insulares del planeta. Estas cifras, sin embargo, no contabilizan a la población rural ni a la población que habita las pequeñas ciudades y asentamientos (en concreto, de los vastos sistemas insulares del sudeste asiático, muchos de los cuales carecen de censos).

Una parte significativa de estos 768 millones de habitantes se concentran únicamente en 56 islas que albergan a 723 millones de habitantes (el 94% de toda la población insular); algunas de ellas corresponden a grandes islas como Gran Bretaña o Japón, pero también a extensas estructuras insulares como Indonesia y Filipinas. En este punto, merece la pena definir el concepto de “isla urbana intermedia”, pero antes sería necesario precisar también qué es una “isla”, cuáles son las tipologías y, sobre todo, cuál será el marco analítico de su estudio.

La Real Academia Española, por ejemplo, define “isla” como una “porción de tierra rodeada de agua por todas partes”. Naciones Unidas, por su parte, considera desde el año 1958 a una isla como “una porción formada naturalmente de tierra rodeada por agua que queda por encima del nivel del mar con la marea alta”, definición que va afinando el concepto. Dando un salto cualitativo y analizando el caso de islas que no admiten discusión en cuanto a su calificación como urbanas (por demografía y nivel de urbanización) aparecen casos como el de Singapur, modelo de desarrollo para Canarias desde hace dos décadas, impulsado por parte de sus instituciones políticas. Esta ciudad-Estado insular, por ejemplo, tiene exactamente el doble de superficie que la isla de La Gomera (una de las de menor extensión de las Islas Canarias) y 5,5 millones de habitantes que conforman una de las mayores densidades urbanas del planeta. No hace falta decir que Singapur es una de las mayores polaridades tecnológicas del planeta, que ha sabido aprovechar la ventaja competitiva de su posición geoestratégica en las principales rutas comerciales transcontinentales. Otro ejemplo a destacar es Long Island, isla en la que se localiza Nueva York, una de las primeras “megaciudades” de la historia. En apenas 2.160 kilómetros cuadrados, algo más que la superficie de Tenerife (2.034 kilómetros cuadrados), la diferencia poblacional entre ambas islas es muy grande:

mientras Nueva York supera los 8 millones de habitantes, Tenerife apenas llega a los 900.000.

A la cuestión sobre si estos ejemplos pueden ser considerados como islas, la respuesta es que sí, pero con condicionantes. Para fijar la cuestión de las colonias europeas de ultramar, Eurostat definió lo que era un medio insular como “una masa de tierra de al menos un kilómetro cuadrado de superficie permanentemente habitada por alrededor de cincuenta personas y separada del continente –europeo en este caso– por una extensión de agua de al menos un kilómetro de ancho y sin conexión permanente con el continente”. Es aquí donde se encuentra la piedra angular de la discusión: por un lado, existen las grandes islas urbanas a nivel mundial que se han mostrado como ejemplo y que articulan conexiones continentales que favorecen exponencialmente su capacidad de intercambio. Pero también existen aquellas otras islas más pequeñas, que se han convertido en objeto de estudio con el objetivo de medir su capacidad de intermediación territorial. Este estudio se presenta de manera resumida a continuación.

También Moles y Rohmer (1982) introducen el término *islandness*, que podría ser traducido de una manera muy literal y adaptada al contexto local, como “isleñidad” para justificar la necesidad de diferenciar la “cuestión isleña” de la “cuestión insular” como punto de partida para definir la visión que los habitantes de las islas tienen sobre su propio entorno desde criterios objetivables. Existe en estos habitantes isleños una sensación de aislamiento, de que el mundo se acaba, y, al mismo tiempo, también de centralidad. Es dentro de esta dialéctica donde podrían estar las bases teóricas de lo que desde CIMES se han denominado “islas urbanas intermedias”.

Bonnemaisson destaca que la “isleñidad” es un aspecto integral del cambio de representación y metáfora. No tiene que ver con los hechos, sino con la visión. Es decir, el concepto de “isleño” tiene que ver más con la percepción que con los datos objetivos o geográficos de lo que es o no es una isla. Parece evidente que si una porción de tierra está completamente rodeada de agua pueda ser considerada como una isla, pero desde el punto de vista de la conectividad con el resto de los territorios esa definición es, como mínimo, cuestionable. François Taglioni, investigador de la isla de La Reunión, defiende que la “isleñidad” debe ser definida como la suma de representaciones y experiencias de los isleños, mientras que la “insularidad” tendría relación con las características físicas particulares que definen el propio espacio insular.

En este punto, surge la siguiente cuestión: ¿cuáles deberían ser las características básicas de las “islas urbanas intermedias”?

A partir de la definición de ciudad intermedia desarrollada por CIMES, una de las características básicas de cada “isla urbana intermedia” debería ser que contara, al menos, con una ciudad con umbral de población comprendido entre 50.000 y un millón de habitantes. No obstante, también se debería poner en cuestión qué número de ciudades de este tipo debería albergar la isla, así como también el

número de habitantes a partir del cual la isla dejaría de ser intermedia o “intermediaria” para pasar a tener consideración de “isla urbana metropolitana”. Precisamente el concepto de “intermediación insular” resulta clave por las razones que explicamos a continuación.

Con el análisis llevado a cabo hasta el momento, se podría establecer una primera clasificación tipológica de medios insulares atendiendo a su comportamiento metabólico, funcional y sistémico:

- a) La “isla sumidero”, que, como Manhattan o Mumbai, es acaparadora de recursos que el sistema es incapaz de reponer por su capacidad fagocitadora, como agujeros negros que atrapan la luz.
- b) La “isla intermedia” o “isla intermediaria”, que aprovecha la circulación de recursos a otros destinos para generar los suyos propios, pero en una labor de intercambio.
- c) La “isla nicho”, que actúa como economía de escala y como destino final de los recursos. Es decir, carece de función productora. Esta isla define el fenómeno de la doble insularidad o de la “hiperinsularidad”.

Como hipótesis de trabajo se propone que la superficie del modelo de isla urbana intermedia se aproximaría a los 5.000 kilómetros cuadrados, representada en una matriz de 100x50 kilómetros, que posibilitaría desplazamientos a los centros de actividad en torno a una hora o una hora y media como máximo, garantizando la vuelta al punto de origen en la misma jornada.

En cuanto al nivel de urbanización, los medios insulares suelen tender a una marcada concentración de su población, aspecto confirmado en los trabajos de análisis realizados sobre las bases estadísticas de Naciones Unidas, que apuntan que el 57% de las islas tienen a concentrar a su población en áreas urbanas.

Dentro de las características específicas que identifican a las islas urbanas intermedias, la conectividad es, sin duda alguna, la que mayor impacto tiene en su desarrollo. Esta conectividad puede ser medida a tres niveles:

- a) A nivel local: la conectividad no es muy diferente de la que pueden tener las ciudades continentales, salvo por la limitación territorial, que condiciona la capacidad de crecimiento.
- b) A nivel regional: este nivel se refiere a las interacciones entre las islas de un archipiélago, es decir, entre el sistema territorial insular. También se refiere a las relaciones entre la isla con la plataforma continental más próxima. Aquí se debería introducir una puntualización, dado que la plataforma continental más próxima no siempre está relacionada con la inmediatez geográfica, sino que en la mayoría de los casos responde a cuestiones de herencia histórica o cultural<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Para paliar esta situación a partir de la última crisis económica global la Unión Europea determinó a partir de 2008 una serie de políticas, ignorando esa relación bidireccional entre metrópolis y regiones ultraperiféricas, y que consistían en utilizar las regiones ultraperiféricas

- c) A nivel mundial: la conectividad se mide a partir de las funciones logísticas de puertos y aeropuertos internacionales, de *gateways* a las economías de flujos de personas y mercancías de las islas, y de las labores de intermediación e interconexión entre puntos distantes del planeta.

Normalmente se tiene la percepción de que las islas son territorios limitados. Sin embargo, se ha evidenciado (aunque de manera sumaria) que muchas islas están mejor conectadas a nivel global que la mayoría de territorios continentales, como en el caso del centro de la meseta ibérica. Por ello la insularidad o la “isleñidad” son conceptos que deben ser apuntalados en análisis robustos con el objetivo de poder relativizar estas interacciones, y de deducir en términos objetivos cuáles son las conexiones efectivas que puedan ser de valor más allá de la cuestión territorial. En nuestro contexto actual, esta perspectiva abre el debate sobre las interacciones que las islas urbanas intermedias pueden consolidar en la arena regional y global.

Finalmente, se muestran algunas de las cifras resultantes de la investigación llevada a cabo con motivo de la celebración del I Encuentro Internacional *Intermediate Urban Islands Influence*, en el que se han identificado hasta 43 archipiélagos a nivel mundial que contienen al menos una isla con estas características, sumando más de 1.090 islas a nivel mundial. Una dimensión que permite ser optimistas ante la posibilidad de ampliar la investigación al estudio de la “intermediación insular” y de los vínculos insulares-insulares e insulares-continentales.

Las ciudades intermedias<sup>7</sup>, como se podrá apreciar a continuación, son mayoría en el sistema urbano mundial, y en ellas habita una población similar a la existente en las grandes ciudades, vertebrando economías de enclave. A diferencia de las metrópolis y “megaciudades”, todas ellas guardan un nexo vital con un medio rural en proceso de desertificación socio-funcional, y del cual depende en gran medida la sostenibilidad de la civilización urbana. La escala humana, los rasgos identificadores propios o la facilidad de interacción entre ciudadanía y gobierno local muestran a la ciudad intermedia como un espacio físico, cultural y económico en donde aspirar a lograr, con menos recursos, una calidad de vida digna. Este aspecto muestra el vigor del proceso de localización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (*Localizing SDGs*) que lidera desde Barcelona la organización más importante de gobiernos locales: UCLG.

---

como puntas de lanza de la expansión comercial y cultural de Europa en los enclaves geográficos propios de estas regiones distantes.

<sup>7</sup> Como indicador cuantitativo, desde CGLU a través de sus secciones regionales, se consensuó en 2016 que la ciudad intermedia quedara limitada por un umbral de población de entre 50.000 y un millón de habitantes, asumiendo que esta franja podría ser aumentada en contextos como el asiático (China e India) y reducida en Europa hacia umbrales de 20.000 habitantes. En todo caso, y por respeto institucional a CGLU, los autores del presente artículo mantienen los umbrales expuestos en el GOLD IV (2017).

#### 4. DIMENSIÓN DE URBANISMO COLECTIVO Y PLAN BASE

En este punto del artículo se presenta un instrumento de planificación en ciudades intermedias basado en su “topología” de cortas distancias. Por su metodología de carácter participativo, ha sido impulsado en el sur y aceptado por gobiernos locales como una herramienta ágil para diseñar un proyecto compartido e inclusivo de ciudad. Esta herramienta se concreta en el Plan Base<sup>8</sup>.

##### 4.1. Concepto y componentes del Plan Base

El Plan Base es un instrumento de planificación inclusiva para las ciudades intermedias impulsado y desarrollado por CIMES. Es una metodología integral de trabajo, que reúne los componentes estratégicos y urbanísticos de la planificación urbana en un único mapa, fácil de entender y de gestionar, no solo por el personal técnico, sino también por el conjunto de la ciudadanía: en la síntesis del documento y en su claridad expositiva están su fuerza y su valor.

Abarca al mismo tiempo los contenidos estratégicos y físicos de la planificación que se exponen sintéticamente a continuación:

Componente urbanístico:

- a) Extensión: delimitación del área urbana actual y de las áreas de extensión (10 años) y de reserva (30 años).
- b) Movilidad y conectividad: definición de los ejes viales y de transporte básicos; nuevos trazados, nodos y cruces (especialmente, nuevos puentes).
- c) Equipamientos y servicios: definición de los equipamientos o servicios comunitarios básicos, localizados por proyecto o señalando su falta.
- d) Espacios libres y verdes: definición del sistema de espacios libres (zonas verdes, cauces, corredores ecológicos, espacios naturales y otros) y su relación con el ambiente.
- e) Morfología y compacidad: radio y línea de la forma urbana. El radio mide un círculo con aproximadamente el 70% de la población urbana en su interior, mientras que la línea mide la distancia máxima entre los extremos del área urbana actual (distancia entre edificios no mayor a 200 metros).
- f) Zonificación de acciones: definición de las zonas urbanas de regulación (que pueden ser reguladas con normas), de mejora urbana y de transformación o renovación (que necesitan ser normadas a través de planes de segunda escala).
- g) Riesgos (transformación): definición de las zonas sujetas a riesgos no mitigables (inundaciones, terremotos u otros), señaladas como zonas de transformación.

---

<sup>8</sup> Para mayor información, consultar la plataforma del Plan Base en [www.baseplan.udl.cat](http://www.baseplan.udl.cat).

- h) Escala de intermediación: plano de relación entre ciudad y territorio, y de las redes hídricas y de conectividad con el territorio circundante.

Componente estratégico:

- i) Lista de proyectos básicos realizados en los diez años anteriores, y lista de proyectos básicos (urbanos o estratégicos) a realizar en los diez años posteriores.

Los componentes estratégicos y urbanísticos del Plan Base están acompañados de un listado de indicadores básicos de la ciudad como puedan ser su población urbana (PU), población rural (PR), superficie urbana (SU), superficie rural (SR), densidad urbana (DU), densidad rural (DR), tasa de crecimiento demográfico (PP), presupuesto municipal anual (BM), población total (PT) y ratio per cápita (RC). Datos, todos ellos, fundamentales para guiar la formulación del plan, el cual ha de prever las futuras estrategias de crecimiento y desarrollo urbano del municipio. Toda esta información se recoge en un único mapa (ver Figura 3), que pretende ser lo más claro y simple posible. Este mapa, impreso en formato DIN A3, tiene, además, la ventaja de ser fácilmente manejable y transportable a las reuniones de trabajo y mesas de negociación multinivel.

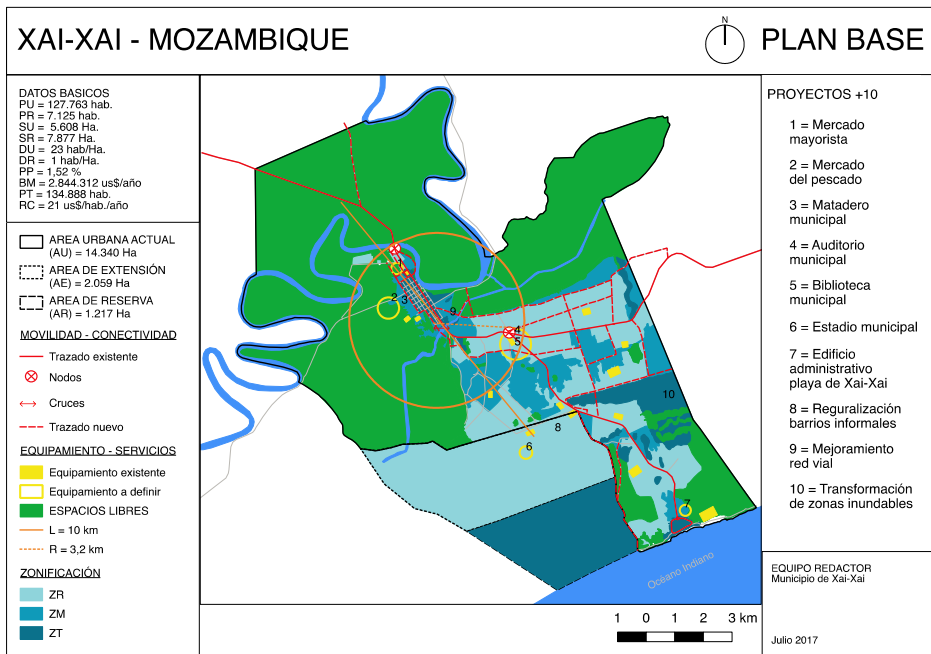


Figura 3: Plan Base de la ciudad de Xai-Xai, Mozambique. Fuente: baseplan.udl.cat

El Plan Base facilita la “territorialización” de los proyectos estratégicos, y permite visualizar con claridad las áreas de expansión urbana de la ciudad. Además, ayuda a tener una visión clara de la compacidad del municipio. El radio y la línea permiten guiar las decisiones de planeamiento hacia un mayor equilibrio territorial, estableciendo criterios de proximidad y fijando la ubicación y el radio de influencia de los nuevos servicios y equipamientos.

El Plan Base, entendido como agenda urbana de la ciudad, también permite evaluar si los proyectos estratégicos que tienen una dimensión física, así como las decisiones de planeamiento, están en línea con el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11 y sus metas: “lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”. Este es un aspecto que contribuye a implementar la Agenda 2030 a nivel local.

#### **4.2. El Plan Base como herramienta coparticipativa**

El Plan Base se nutre de procesos participativos en forma de talleres de capacitación. Impartidos por CIMES desde hace más de dos décadas en ciudades intermedias, estos talleres están orientados a fortalecer las capacidades de los técnicos municipales, y suelen ser impartidos de forma presencial. Los participantes están llamados a desarrollar el Plan Base de su propia ciudad en un plazo de tiempo de entre dos y tres días. En la mayoría de los casos, los cursos son atendidos por personal técnico de diferentes municipios (a veces procedentes de otros países), y que permite generar una dinámica de aprendizaje mutuo e intercambio de buenas prácticas. La capacidad de síntesis del Plan Base y su claridad expositiva permiten utilizarlo también durante talleres participativos con la comunidad, pudiendo adaptarse también a la escala del barrio. Su lenguaje gráfico, simple y ágil, facilita el diálogo entre la ciudadanía y el personal municipal, y se adapta a diferentes condiciones de trabajo.

La metodología es muy sencilla: de forma previa a la celebración de los talleres, los participantes deben recopilar información (datos básicos de la ciudad) y generar el material cartográfico, imágenes aéreas/satelitales (pueden ser de *Google Maps* o *OpenStreetMap*) y toda la información relacionada con las diferentes políticas de desarrollo municipal (si es que existen). Una vez iniciados los talleres, el trabajo práctico suele ir acompañado de pequeñas charlas sobre temáticas puntuales (la gestión y el uso del suelo, entre otras), para que los participantes puedan, además de desarrollar su Plan Base, reflexionar sobre las posibles herramientas e instrumentos que se necesitan para gestionar el plan. La “localización del ODS 11” (y otros ODS) es uno de los ejercicios que los municipios suelen requerir durante los talleres del Plan Base. Este ejercicio les permite posicionar su plan y su estrategia municipal en la arena internacional, y mostrar con cierto orgullo su contribución a la implementación de la Agenda 2030. Esto también permite a los municipios de menores recursos posicionarse de manera

robusta frente a las agencias internacionales de cooperación, para solicitar financiación a programas y proyectos que puedan surgir del Plan Base.

En cuanto al proceso de evaluación de los resultados, desde la CIMES se ha potenciado el uso sistemático de los Sistemas de Información Geográfica (SIG); de hecho, son muchos los municipios que trabajan, por ejemplo, con “programario” de código abierto como el Qgis, aspecto que favorece que el Plan Base se vuelva una herramienta de fácil actualización y, sobre todo, que permite hacer un seguimiento exhaustivo de los proyectos estratégicos y del crecimiento urbano. La ventaja de trabajar el Plan Base con SIG es que toda la información geográfica está ligada a la información alfanumérica del municipio, y es posible añadir más datos, como por ejemplo el presupuesto de cada proyecto, el origen de la financiación, su plazo de ejecución, etc.

### 4.3. Dimensión inclusiva y educativa del Plan Base

Como se ha indicado en puntos anteriores de este artículo, son muchas las ciudades intermedias existentes en el planeta, y la mayoría tienen importantes déficits en sus instrumentos de planificación y gestión urbana. El Plan Base, con su sencillez y flexibilidad, apuesta por un diálogo permanente entre instituciones públicas y ciudadanía, sobre todo para que una parte significativa que no dispone de formación específica en urbanismo pueda coparticipar en la planificación de la ciudad. En este sentido, el Plan Base vela para que sus derechos como ciudadanos sean respetados. El “derecho a la ciudad”, entendido como el derecho a un hábitat seguro, saludable e inclusivo de todas las personas, se hace explícito a través del “derecho al plan”, decir, el derecho a tener una planificación comprensible y fácil de entender (un plano en este caso), construido con y para la ciudadanía.

Merece la pena destacar que el Plan Base ha sido utilizado en ciudades intermedias de diferentes regiones del planeta, no solo con gobiernos locales, sino también con la academia, con organizaciones internacionales (ONU-Hábitat, UNESCO, etc.) y con el sector privado. Hasta este momento, se han realizado 38 cursos-talleres con 1.445 profesionales formados en seis años. Hay que destacar los últimos cursos realizados desde 2017, ya con la Nueva Agenda Urbana en vigor<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> (Mozambique, Marzo 2017): Nampula, Malema, Ribáuè, Angoche, Nacala, Ilha de Moçambique, Monapo, Xai-Xai, Manhiça, Matola; (Namibia, mayo 2017): Swakopmund, Windhoek, Otavi, Otjiwarongo, Walvis Bay, Gobabis, Lüderitz, Mzuzu y Zomba (Malawi), Francistown y Kweneng (Botswana), Kitwe y Livingstone (Zambia); (Swaziland, diciembre 2017): Manzini, Mbabane, Matsapha, Ezulwini, Nhlanguano, Pigg’s Peak, Siteki; (Cuenca, marzo 2018): Chone, Cañar, Cuenca, Portoviejo, Gualaceo, Mejía, Sigchos, Ventanas, Sozoranga.



## 5. CONSIDERACIONES FINALES

Cuando quedan poco más diez años para la culminación de la Agenda 2030, son numerosos los retos que afrontan las ciudades del planeta, cada vez más pobladas y condicionadas por la necesidad de garantizar a la ciudadanía espacios de prosperidad. Este artículo encadena algunas dimensiones de esa inmensa diversidad que forma el panorama de las ciudades intermedias, para su mayor visibilidad y presencia en la implementación de las agendas globales. Para ello, este artículo ha mostrado, en primer lugar, la contribución neta de las ciudades intermedias en el proceso de urbanización mundial y su papel en la vertebración territorial entre la gran metrópolis y el medio rural. En segundo lugar, ha introducido la geografía urbana de los sistemas insulares intermedios del planeta, quizás los más expuestos a recibir el impacto del cambio climático en los próximos años, y por último, ha puesto en valor la implementación de una herramienta colaborativa para materializar el “derecho al plan” en las ciudades intermedias en materia de ordenación urbana, el “talón de Aquiles” de muchos núcleos urbanos del Sur Global, incapaces de afrontar la velocidad e intensidad de un proceso de urbanización informal. En este sentido, resulta necesario reconocer el potencial de la topología (física y endógena) de las cortas distancias características de estas ciudades.

En un momento en el que se necesita la máxima interacción entre gobiernos multinivel, academia, ciudadanía y sector privado, la Cátedra UNESCO participa con todas estas plataformas, generando un conocimiento robusto de las realidades de las ciudades intermedias, y ofreciendo, además, un instrumento de planificación inclusiva que no deje a nadie atrás.

## BIBLIOGRAFÍA

- Bellet, Carmen y Llop, Josep Maria (1999), “Les ciutats intermèdies i el procés d'urbanització mundial. El programa UIA-CIMES”, en *Revista Transversal*, núm. 9, pp. 66-70.
- Bellet, Carmen y Llop, Josep Maria (2003), *Ciudades intermedias: Perfiles y pautas. Segunda fase del programa UIA-CIMES Ciudades intermedias y urbanización mundial*, Lleida, Ajuntament de Lleida.
- Bellet, Carmen y Llop, Josep Maria (2004a), “Ciudades intermedias: entre territorios concretos y ciudades y espacios globales”, en *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, vol. 36, núms. 141-142, pp. 569-582.
- Bellet, Carmen y Llop, Josep Maria (2004b), “Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias”, en *Geo-Crítica Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* vol. 8, núm. 165, disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-165.htm> [consulta: 02-04-2019].

- Bellet, Carmen; Melazzo, Everaldo; Sposito, Maria Encarnação y Llop, Josep Maria -eds.- (2015), *Urbanización, Producción y Consumo en Ciudades Medias / Intermedias - Urbanização, Produção e Consumo em Cidades Médias / Intermediárias*, Lleida, Universitat de Lleida y Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.
- Bellet, Carmen y Sposito, Maria Encarnação (2009), *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado - As cidades intermediárias em um mundo globalizado*, Lleida, Universitat de Lleida y Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.
- Blanc, Francesca; Carrillo, Diego y Llop, Josep Maria (2017), *Promover o planejamento urbano de base como uma ferramenta para a democracia local em cidades intermédias de Moçambique*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona.
- Dematteis, Giuseppe (1991), “Sistemi locali nucleari e sistemi a rete. Un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane”, Bertuglia, Cristoforo Sergio y La Bella, Agostino -eds.- *I sistemi urbani. Vol. 1: Le teorie. Il sistema e le reti*, Milán, FrancoAngeli.
- CGLU (2017), *Co-Creando el Futuro Urbano. La Agenda de las Metrópolis, las Ciudades Intermedias y los Territorios. GOLD IV (GOLD - Cuarto Informe Mundial sobre la Descentralización y la Democracia Local)*.
- Hardoy, Jorge E. y Satterwaite, David (1989), *Squatter Citizen: Life in the Urban Third World*, Londres, Earthscan Publications.
- Lefebvre, Henri (2003), *The Urban Revolution*, Minnesota, University of Minnesota Press.
- Llop, Josep Maria y Heoflich, Sara -eds.- (2016), “Documento Marco de CGLU para ciudades intermedias: planificación y gestión del desarrollo urbano sostenible de las ciudades intermedias”, en *Ciutats Intermèdies - Urbanització i Desenvolupament*, Barcelona, Universitat de Lleida, Ed. UCLG y Cátedra UNESCO.
- Llop, Josep Maria; Hoeflich, Sara; Prosche, Lars y Martínez, Bernabé -eds.- (2016), “City Profiles - Intermediary Cities”, Anexo de Datos de 16 CIMES - Ed. UCLG y Cátedra UNESCO *Ciutats Intermèdies - Urbanització i Desenvolupament*, Barcelona, Universitat de Lleida.
- Llop, Josep Maria y Usón, Ezequiel -eds.- (2012), *Ciudades intermedias: dimensiones y definiciones*, Lleida, Universitat de Lleida.
- Llop, Josep Maria y Vivanco Cruz, Lorena (2017), *El derecho a la ciudad en el contexto de la Agenda Urbana para Ciudades Intermedias en el Ecuador*, Cuenca, Universidad de Cuenca.

- Roberts, Brian; Iglesias, Borja y Llop, Josep Maria *et al.* -eds.- (2016), “Ciudades Intermedias - Nexo Vital entre lo Global y lo Local”, en *Co-Creando el Futuro Urbano. La Agenda de las Metrópolis, las Ciudades y los Territorios*, Barcelona, CGLU.
- Rolnik, Raquel (2014), “Place, inhabitation and citizenship : the right to housing and the right to the city in the contemporary urban world”, en *International Journal of Housing Policy*, vol. 14, núm. 3, pp. 293-200.
- Usón, Ezequiel; Llop, Josep Maria y Ganau, Joan (2014), *Ciudades y territorio: intermediación y desarrollo*, Lleida, Universitat de Lleida, Milenio, Cátedra UNESCO y Cátedra Repsol,
- Vargas González, Rodrigo -ed.- (2018), *Intermediate Urban Islands Influence. Contenidos del I Encuentro Internacional IUII*. 22 y 23 de mayo de 2017, Santa Cruz de Tenerife, Colegio de Arquitectos de Tenerife, la Gomera y el Hierro.



## La configuración de las periferias en las ciudades intermedias españolas durante el siglo XX: Málaga, Murcia y Valladolid

## The configuration of the periphery in the Spanish intermediate cities during the twentieth century: Málaga, Murcia and Valladolid

---

FERNANDO MIGUEL GARCÍA MARTÍN

Doctor en Periferias, Sostenibilidad y Vitalidad Urbanas. Máster Universitario en Planeamiento Urbano y Territorial. Arquitecto.

Profesor contratado doctor, Departamento de Arquitectura y Tecnología de la Edificación.

Universidad Politécnica de Cartagena, Cartagena (España)

[fernando.garcia@upct.es](mailto:fernando.garcia@upct.es)

ORCID: [0000-0002-4174-9654](https://orcid.org/0000-0002-4174-9654)

Recibido/Aceptado: 29-09-2018 / 29-03-2019.

García Martín, Fernando Miguel (2019): “La configuración de las periferias en las ciudades intermedias españolas durante el siglo XX: Málaga, Murcia y Valladolid”, en *Ciudades*, 22, pp. 45-70.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.45-70>

**Resumen:** La lectura comparativa del crecimiento urbano en Málaga, Murcia y Valladolid durante el siglo XX permite identificar fases comunes en la construcción de sus periferias, lo cual ayuda a entender rasgos de su estructura. Este artículo describe cómo se configuró esta periferia en las tres ciudades a partir de actuaciones urbanas fragmentadas que sucesivamente van creando los espacios estructuradores y los tejidos que componen la periferia según los distintos modos en que se construye la ciudad en cada periodo.

**Palabras clave:** Forma urbana, morfología urbana, espacios de centralidad, vivienda.

**Abstract:** The comparative reading of urban expansion in Malaga, Murcia and Valladolid during the twentieth century allows identifying common phases in the construction of their peripheries. And also helps to identify the features of the structure of these cities. This paper describes how these peripheries were configured from multiple urban actions that successively create the centrality spaces and the urban fabrics according to the different ways to build the city in each period.

**Keywords:** Urban form, urban morphology, centralities, housing.

---

### 1. INTRODUCCIÓN

Las ciudades de entre 200.000 y 600.000 habitantes acogen en torno al 15% de la población en España. Sin embargo, este conjunto es diverso, ya que son catorce capitales provinciales, seis ciudades de las coronas metropolitanas de Madrid y Barcelona, y otras cuatro ciudades próximas a sus respectivas capitales de provincia.

Este artículo se centra en las capitales de provincia de este conjunto, las cuales han sido objeto durante el siglo XX de un cambio radical, con una gran expansión a partir de actuaciones fragmentadas. De entre ellas se seleccionaron Málaga, Murcia y Valladolid como representantes de las distintas escalas (de los casi 600.000 habitantes de la capital de la Costa del Sol a los 300.000 de la capital castellanoleonesa) de las transformaciones acontecidas, en base a un análisis inicial de un conjunto de siete de estas capitales.

Uno de los rasgos fundamentales de estas tres ciudades intermedias es que las nuevas áreas construidas durante este periodo están lejos de ser lugares periféricos en lo funcional, ya que contienen diversos espacios de centralidad que proporcionan servicios a toda la población (Zoido *et al.*, 2013). Este rasgo no solo se presenta a escala municipal, sino también regional, como núcleos necesarios en el sistema de ciudades para llevar estas funciones a los escalones inferiores (Vinuesa, 1989; Llop y Bellet, 1999).

Este artículo se centra en explicar el proceso de configuración de la periferia de estas ciudades, y las fases comunes que han ido formando su estructura actual. Para ello ha sido necesario considerar varios aspectos:

- a) El proceso de construcción de la ciudad, ordenando cronológicamente las distintas operaciones en base a la bibliografía disponible (casi siempre centrada en un periodo concreto o en algún tipo de transformación) y a las ortofotografías históricas disponibles en cada ciudad, reflejos aéreos completos en instantes concretos.
- b) La coyuntura política, económica y social de las distintas ciudades a lo largo del tiempo, como causa de las transformaciones, a partir de la bibliografía disponible.
- c) Las políticas públicas sobre la construcción de la ciudad y los distintos planes de ordenación general. Se citan en este artículo sólo las políticas y planes locales, quedando excluidos, aunque considerados, los cambios normativos y las distintas políticas de vivienda.

A continuación, se expone el resultado de esta lectura comparativa en cuatro periodos (1900-1939, 1939-1956, 1956-1977, 1977-2000), de acuerdo a las transformaciones comunes a las tres ciudades detectadas en cada uno de ellos, y con límites en momentos históricos determinantes (el final de la Guerra Civil, el inicio del desarrollismo y la recuperación de la democracia) y considerando trabajos previos (Capel, 1975; Moya, 1983; Terán, 1982; etc.). Dentro de cada periodo se describen las transformaciones consideradas más relevantes, con especial atención a las áreas que generaban centralidad en cada época y cómo se articularon con las previas, así como a la participación de los distintos crecimientos residenciales y los ejes viarios en la configuración del orden y las direcciones de crecimiento de cada periodo.

## **2. 1900-1939: CONSOLIDACIÓN DE LOS ESPACIOS BURGUESES Y PRIMEROS CRECIMIENTOS DE LA CIUDAD HEREDADA**

El crecimiento de las ciudades de provincias en España fue muy lento hasta la segunda mitad del siglo XIX, cuando se comenzaron a sentir los efectos de la industrialización del país. Estas primeras transformaciones afectaban principalmente al interior de los recintos históricos (donde las desamortizaciones seguían liberando amplios sectores de suelo para construcción de vivienda), ya que no fue hasta el final de siglo con la Ley sobre Mejora, Saneamiento y Reforma de las Grandes Poblaciones de 1895 cuando se inicia el derribo de las murallas para permitir el crecimiento. No obstante, en esos años se construyen algunos nuevos espacios públicos urbanos propios de la burguesía, que tendrían un papel importante en el posterior desarrollo: los paseos arbolados, habitualmente en el perímetro de la ciudad histórica, y los nuevos centros funcionales, en los que se concentraron las sedes del gobierno económico y político, y sociales y de ocio (García y Martín, 1994).

En el inicio del siglo XX, pese a que la Restauración se prolongó hasta el año 1923, no se logró una verdadera estabilidad política. Económicamente, la situación era de crisis por la pérdida de las colonias en 1898 y por la debilidad de un sector agrícola todavía vulnerable a pérdidas de cosechas.

A nivel demográfico, el inicio del siglo XX trajo grandes crecimientos de población en estas ciudades. Málaga pasó de 130.000 a 188.000 habitantes de 1900 a 1930. En Murcia la población aumentó de 111.000 a 158.724 habitantes, y en Valladolid, de 68.800 a 91.000. Tras los primeros años del siglo XX, la llegada de inmigrantes desde el campo se disparó, compensando las altas tasas de mortalidad por la falta de higiene (García Fernández, 1974).

### **2.1. Consolidación de los espacios de centralidad burgueses**

En el inicio del siglo XX, desde 1900 a 1939, se consolidaron los espacios de centralidad burgueses que comenzaron a construirse durante el siglo XIX. En Málaga, la primitiva Alameda y el ensanche al sur de esta se fueron ampliando a base de ganarle espacios al mar para la construcción del Parque y de la reforma de la Haza Baja de la Alcazaba. En torno a ellos, los edificios civiles representativos, así como los ensanches burgueses, fueron componiendo la fachada de la ciudad hacia el puerto (Parcerisa, 2012). En Murcia, el frente de la ciudad histórica hacia el río fue ocupado por las diferentes edificaciones civiles de una sociedad burguesa, destacando el área entre el paseo de Garay (actual Teniente Flomesta) y el Plano de San Francisco como espacio público representativo, e incluyendo el salto a la orilla sur hasta el jardín de Floridablanca (Gutiérrez-Cortines y Hernández, 1983; Calvo, 1982). En Valladolid, por último, el paseo de las Moreras y la Rosaleda serían el primer espacio público de ocio, abierto hacia el río Pisuerga. Sin embargo, el Campo

Grande ocuparía un papel más decisivo en la configuración de la nueva escala, al orientar el crecimiento hacia la estación de ferrocarril y concentrar en la Acera de Recoletos la residencia de la clase burguesa a lo largo de estas primeras décadas (García Fernández, 1974).

La concentración de funciones y servicios en estos entornos los convirtió en espacios de centralidad, que orientarían el crecimiento futuro de las tres ciudades. En Málaga estos espacios conectaron la ciudad con el litoral al este, dando pie a los primeros asentamientos de residencia estival de la clase alta cerca de las playas (Ayuntamiento de Málaga, 2011). Hacia el oeste, sin embargo, la prolongación de la Alameda tardaría en resolverse hasta convertirse, a mitad de siglo, en un problema central.

En Valladolid, el espacio burgués en el perímetro de Campo Grande orientó la expansión hacia el sur. Esta era la única dirección de crecimiento no limitada, ya que la ciudad se encontraba rodeada desde el sur al este por las vías del ferrocarril, y al norte por el desvío del cauce del Esgueva, realizado en los primeros años del siglo XX (García Fernández, 1974).

En Murcia, la construcción del espacio burgués había llevado el crecimiento hacia el sur, buscando la estación del ferrocarril, para lo cual se trazaron las primeras avenidas de la ciudad: Floridablanca y Marqués de Corvera (Cort, 1932). En Murcia, sin embargo, la dirección del crecimiento no fue tan clara, ya que, al tiempo que se construían el frente del río y las avenidas del barrio del Carmen, la burguesía estaba ocupando espacios poco consolidados al norte del centro histórico, con residencias y edificios de ocio como los teatros Circo y Romea.

## **2.2. Crecimientos suburbanos obreros**

Mientras esos espacios burgueses se iban consolidando y expandiendo, la clase trabajadora, cada vez más numerosa, sufría una importante carestía de vivienda, teniendo que optar entre alquileres en barrios con un alto nivel de hacinamiento o suburbios informales de viviendas unifamiliares autoconstruidas (Burgos, 1978; García y Martín, 1994). Estos suburbios se ubicaban, en la mayoría de las ocasiones, tras alguna de las barreras físicas existentes, donde la falta de perspectiva de urbanización los hacía tolerables: en Málaga, en la orilla derecha del Guadalmedina (la Trinidad y el Perchel) (Díaz, 1996); en Valladolid, más allá del nuevo cauce del Esgueva (barrio España) o de las vías de los ferrocarriles (Delicias) (García Fernández, 1974), y en Murcia, también tras las vías (Santiago el Mayor y Barriomar) y en las pedanías próximas a la ciudad. El perfil de segregación socio-espacial que adquirieron las ciudades en estos primeros años del siglo permanece prácticamente vigente hasta hoy.

La política pública de vivienda obrera dejaría durante este periodo escasa huella, salvo en Málaga, donde la actuación lineal de Ciudad Jardín, regulada



por las leyes de Casas Baratas, ordenó el crecimiento de la ciudad en el norte durante muchos años (Reinoso, 2005).

### **2.3. Expectativa e ineficacia de los planes de ensanche**

En el contexto de transformación de estas ciudades, debe señalarse el impacto que tuvo la aprobación del Estatuto Municipal de 1924, ideado por Leopoldo Calvo Sotelo. En su intento de impulsar los poderes locales (López-Molina, 2015: 42), se atribuyó a los ayuntamientos la facultad de aprobación de los planes generales de obras, los proyectos de ensanche de población, las reformas de su trazado interior y la construcción de nuevas vías públicas y redes de saneamiento.

Así, estas ciudades, que habían permanecido al margen de los planes derivados de las leyes de ensanche del siglo XIX, comenzaron a planificar su futuro. El Plan de Ensanche de Daniel Rubio en 1929 para Málaga; el Plano de Reforma, Ensanche y Saneamiento de 1926 para Murcia, y el Proyecto de Ensanche y Extensión de la Ciudad, con el plan general de alineaciones para el interior de 1939 para Valladolid (ambos de César Cort), son ejemplos de estos planes. En ellos se supera la intención higienista del Estatuto Municipal y se pasa a diseñar la expansión urbana (Parcerisa, 2012).

Pese al interés de estos planes en la historia urbanística, lo cierto es que su eficacia para ordenar la expansión de la ciudad fue muy escasa, principalmente por la inviabilidad económica de las operaciones previstas en el marco legal de aquel momento. No obstante, influyeron en la configuración de la ciudad durante las siguientes décadas al generar expectativas de urbanización de algunas áreas.

### **3. 1939-1956: BARRIADAS AUTÁRQUICAS Y SUBURBIOS NO PLANIFICADOS, PRIMEROS CRECIMIENTOS INCONEXOS Y NUEVOS ESPACIOS CENTRALES**

La crisis en la que quedó España sumergida tras la Guerra Civil, fue larga e intensa. El modelo autárquico franquista fue más allá de una respuesta temporal a la dramática situación de la posguerra, convirtiéndose en la política de Estado dominante. El fracaso de esta política para paliar el hambre y la pobreza en las zonas rurales, llevó grandes flujos de población a las ciudades, beneficiadas del impulso a la industrialización impulsada por la autarquía (Fernández, 2014). En el aumento poblacional de las ciudades influyó también el descenso de la mortalidad por las mejoras en las redes de saneamiento, la aparición de un sistema de seguridad social y los avances médicos-farmacológicos (García Fernández, 1974). Así, Málaga alcanzó los 300.000 habitantes según el censo de 1960, Murcia los 250.000 y Valladolid los 150.000.

### 3.1. La periferia de la autarquía y los suburbios no planificados

La necesidad de vivienda generada por los grandes flujos de migración rural produjo el surgimiento de nuevas formas de construcción de la ciudad. En un primer momento, desde 1939 hasta 1956, la incapacidad económica de los ayuntamientos, con la regulación urbanística existente, de afrontar la construcción de la vivienda necesaria, hizo que fuese el propio estado central el que tomase la iniciativa. Principalmente, mediante el Instituto Nacional de la Vivienda en 1939, y los sucesivos planes nacionales de vivienda, con amplias, aunque insuficientes, previsiones de construcción (Moya, 1983 y 2015).

El Estado central levantó barriadas en áreas casi siempre desconectadas de la ciudad, en las que el suelo era económico y podía maximizar el número de viviendas construidas. Esto provocó una importante fragmentación y discontinuidad de la periferia existente al finalizar el periodo.

No obstante, estas barriadas tuvieron un papel importante en la configuración de la forma general de la ciudad actual. Por un lado, aunque siguiendo las teorías falangistas muchas se plantearon como barrios satélites autosuficientes (Jiménez, 1982), su ubicación no fue completamente ajena a la ordenación prevista, sino que se apoyaba aproximadamente en algunos de los ejes principales que esta preveía (Reinoso, 2005). De esta manera, se fue completando la ronda intermedia en Málaga o se ocuparon otras vías ya construidas, como la vía paralela al Guadalmedina hacia el norte en Málaga, el eje de rondas al norte de la ciudad en Murcia o el Paseo Zorrilla en Valladolid. Por otro lado, las barriadas provocaron un desarrollo típico en salto de rana, tanto cuando ocupaban las vías principales como cuando lo hacían al margen de los planes de ensanche, como en el caso de la barriada Girón de Valladolid. De esta manera, se convirtieron en una avanzadilla del futuro crecimiento, que intentó llenar los vacíos existentes.

Algunas de estas barriadas autárquicas fueron: Haza Cuevas, Haza Campillo, Carranque, Santa Julia, Cruz Roja, Canódromo, Obispo Herrera Oria o Sagrada Familia en Málaga; Vistabella, Nuestra Señora de la Fuensanta y del Carmen, Santa María de Gracia o La Lonja en Murcia, y Francisco Franco, José Antonio, La Victoria, Onésimo Redondo, José Antonio Girón o San Pedro Regalado en Valladolid.

Frente a estas barriadas planificadas, se pueden encontrar los suburbios no planificados, conformados a partir de parcelaciones en fincas agrícolas para posibilitar la autoconstrucción de viviendas unifamiliares en hilera. Estos fueron ocupados por los distintos sectores de la población más desfavorecida (en ocasiones, formando asentamientos chabolistas. Con el paso del tiempo y el crecimiento de la ciudad, algunos de estos suburbios adquirieron una posición central, y así se incrementó la renta media de sus habitantes (Rubio, 1979). Los más alejados, sin embargo, generaron una periferia discontinua, destacando los que en Málaga ocuparon laderas de los montes perimetrales a la ciudad, las

agrupaciones en la huerta próxima a la ciudad en Murcia, o las que en Valladolid ocuparon el área al este de las vías del ferrocarril.

Mención especial merecen, en primer lugar, los suburbios de este tipo en las pedanías de la Huerta de Murcia. La progresiva transformación de la economía de las familias de la huerta en este periodo (Andrés, 1987) fomentó estos crecimientos, aunque, a diferencia de las otras dos ciudades, estos suburbios no fueron absorbidos por la ciudad y han acabado formando parte de la actual estructura polinuclear de Murcia (Ros y García 2016). En segundo lugar, el extenso Barrio España de Valladolid también destaca por partir de un tejido mucho menos compacto en origen, conservando todavía mayores espacios libres que otros suburbios de esta época (Calderón y Pastor, 1994).

### **3.2. La configuración de los espacios centrales en la estructura de la nueva escala general de la ciudad de mediados del siglo XX**

De forma paralela, se construyen, durante estos años de la autarquía, los ejes que adquirirán una función central en el desarrollismo (años sesenta y setenta). Si los espacios burgueses citados se habían emplazado en el perímetro de la ciudad histórica, como una bisagra con los ensanches todavía indefinidos, estos nuevos ejes definieron un área de expansión de la ciudad en su entorno. Y lo hicieron, precisamente, engarzándose a los espacios burgueses construidos durante el XIX y consolidados en el inicio del siglo XX.

Estos espacios diferían del modelo de centralidad previo. Fueron ejes viarios de grandes dimensiones que concentraron, a partir del final de la autarquía y la apertura comercial del país, los establecimientos comerciales propios de un nuevo modelo de consumo (grandes almacenes y sedes financieras como principales atractivos), las viviendas de las clases medias-altas que el desarrollo económico estaba formando e incluso algunas grandes barriadas autárquicas de vivienda obrera.

En Murcia estos ejes fueron las actuales Ronda Norte y de Levante, construidas al norte de la ciudad en los años cuarenta, sobre lo que eran los límites de crecimiento previstos por Cort. Destaca, respecto al resto de ciudades, que no se sitúan en continuidad con el espacio burgués del frente del río, por lo que fue necesario unirlos a este mediante la apertura de tres vías sobre el casco urbano: San Antón-San Andrés, Gran Vía Francisco Salzillo y Alejandro Séiquer (Roselló y Cano, 1975). Rondas, apertura de vías y frente del río pasan a conformar un armazón sobre el que se desplegarán los crecimientos futuros de la ciudad (Ribas i Piera, 1976). Dada su construcción temprana, inicialmente fueron el destino de dos grandes barriadas de la autarquía en Murcia: Vistabella y La Lonja.

No fue hasta los años sesenta cuando estos espacios fueron ocupados por las funciones comerciales y de residencia para las clases medias-altas, que le

confirieron su papel de centralidad, provocando el cambio definitivo en la orientación del crecimiento hacia el norte de la ciudad de Murcia.

En el caso de Valladolid, el paseo Zorrilla fue el eje que ordenó el crecimiento entre el ferrocarril y el río Pisuegra. Esta era la única área de expansión posible mientras no se sobrepasaran estas barreras, ocupando las zonas al este del ferrocarril y la Huerta del Rey al oeste del río (Virgili, 1979). Este gran eje lineal se engarzó con el Campo Grande y, en consecuencia, con la sucesión de espacios centrales desde Recoletos por la calle Santiago hasta la Plaza Mayor. Al igual que en Murcia, sobre este espacio se empezaron construyendo aquellas barriadas de la autarquía que trataban de representar el nuevo modelo urbano del régimen: los grupos Francisco Franco, José Antonio y la gran actuación del grupo Cuatro de Marzo ya en el extremo sur del eje.

Posteriormente, a partir de la construcción de las primeras viviendas de una incipiente clase media-alta en los años cincuenta y la consolidación de los usos comerciales en los años sesenta y setenta, el paseo Zorrilla se convirtió en un espacio de centralidad para toda la ciudad (García Fernández, 1974).

En Málaga la construcción de estos ejes se retrasó hasta la urbanización del polígono Prolongación de La Alameda (Parcerisa, 2012). Esta continuación del eje Parque-Alameda en la orilla opuesta del Guadalmedina había sido ya planeada por Daniel Rubio y por José Joaquín González Edo como eje estructurador del ensanche oeste. Las dificultades locales retrasaron su construcción preservándose como un vacío entre El Perchel y la barriada autárquica de Carranque. Finalmente, el INV lo comenzó a erigir en 1966, ya contemplando que acumulase importantes servicios y comercio que lo convirtiese en un espacio central en Málaga (Santana, 2012). El polígono completó el vacío previo, a la vez que necesitó del derribo de importantes áreas en El Perchel para su conexión con la Alameda Principal. Sus ejes articuladores, la actual Avenida de Andalucía entre ellos, tuvieron un carácter de vías de alta velocidad, por lo que dificultaron que sirviese para coser la trama urbana de los barrios obreros de su entorno.

#### **4. 1956-1977: EXPLOSIÓN URBANA Y SUPERACIÓN DE LOS LÍMITES DE CRECIMIENTO PREVISTOS EN LOS AÑOS DEL DESARROLLISMO. UNA PERIFERIA FRAGMENTADA**

La superación de los años más duros de la posguerra permitió el cambio de modelo económico. El final definitivo de la autarquía supuso una renovación económica y política con la llegada de los tecnócratas y la formación de un gabinete aperturista. En este cambio de rumbo económico y político, la agricultura pasó a un segundo plano debido al desarrollo industrial, dando lugar a una crisis en el mundo rural. Además, la mano de obra necesaria en el campo se redujo a causa de la creciente mecanización, provocando migraciones hacia los núcleos del desarrollo industrial (las ciudades) al ritmo más alto

experimentado durante el siglo XX. Bajo este frenesí, en 1981 Málaga alcanzó los 500.000 habitantes (200.000 más que veinte años antes), Murcia los 290.000 y Valladolid los 330.000 (ambas cifras condicionadas por la segregación o adhesión de núcleos próximos).

La evolución económica del país se refleja también en las transformaciones propias de cada una de las ciudades. En Málaga fue decisivo el boom del turismo (Rubio, 1979); en Murcia, su papel como capital de una región que iniciaba su industrialización y apertura al mercado exterior (Andrés, 1995), y en Valladolid, la implantación de la gran industria a partir de la declaración como polo de desarrollo industrial (Fernández, 2014).

La primera ley del suelo de 1956 (Terán, 1982) reguló la participación de la iniciativa privada en las transformaciones urbanísticas, haciéndola participe de las cargas correspondientes (Alomar, 1980). Bajo esta nueva ley, e impulsados por la recuperación económica de una parte significativa de la población, que por fin podía afrontar la adquisición de una vivienda (Rubio, 1979), los promotores privados se lanzaron a la realización de numerosos planes parciales que contribuyeron decisivamente a resolver la carencia sistemática de viviendas (García Fernández, 1974). Sin embargo, estas actuaciones parciales operaron, casi siempre, dentro de un marco urbanístico que todavía no estaba preparado para dar coherencia y garantizar el orden de las numerosas iniciativas privadas, provocando una pérdida de la estructura general de la forma de la ciudad, y de la continuidad en su periferia.

En paralelo, el Ministerio de Vivienda, creado en 1957, continuó actuando con frecuencia por encima del planeamiento (Moya, 1983), promoviendo grandes polígonos de suelo en los que se hacía cargo de la transformación y urbanización, y subastando las parcelas resultantes para recuperar parte de la inversión. En otras ocasiones, el propio ministerio completó los polígonos con grandes actuaciones de vivienda social que reconfiguraron el orden de la segregación socio-espacial de estas ciudades. La revalorización del suelo de barrios y suburbios humildes que habían adquirido una posición central (Rubio, 1979; Andrés, 1988) provocó que fuesen destruidos y sustituidos por nuevos tejidos, realojando la población en estos polígonos periféricos del ministerio, como sucedió en el conjunto Palma-Palmilla en Málaga, o en La Paz y La Fama en Murcia.

El cúmulo de estas actuaciones superó los límites de las perspectivas de crecimiento anteriores. A mediados de los años setenta, Málaga superó ampliamente la Ronda Intermedia del plan de González Edo de 1950, alcanzando la ubicación que este preveía para la Ronda Exterior, que todavía no se había construido (Parcerisa, 2012). Además, en 1964, el momento de mayor expansión de la ciudad, el plan de González Edo fue derogado, dejando a la ciudad regulada por unas vetustas normas de edificación (Caballero y Álvarez, 1972). Así, la expansión durante estos años desarrollistas careció de una

estructura definida: los distintos polígonos y planes parciales se sucedieron sin la existencia de espacios que les otorgasen un orden, con escasa o nula continuidad entre ellos y con frecuentes vacíos (Caballero y Álvarez, 1972; Moreno y Seguí, 1986). Además, había comenzado una ocupación territorial en el valle del Guadalhorce por usos industriales, y en la carretera del Puerto de la Torre por urbanizaciones de baja densidad y de gran extensión.

En el caso de Murcia, los límites propuestos por Cort también fueron superados ampliamente al final de este periodo. Al norte fue el propio eje de rondas el que sobrepasó este límite, lo cual demostró la insuficiencia de las previsiones de crecimiento de los planes de los cincuenta y sesenta. Los polígonos de La Paz, la Fama e Infante Don Juan Manuel (este último más tardío y de iniciativa municipal), habían completado el interior de aquella figura de ciudad imaginada por Cort a la vez que se habían anexado algunas de las pedanías existentes al exterior de ella (Andrés, 1995; López-Molina, 2015). La fragmentación de la periferia en Murcia no correspondía tanto a las discontinuidades entre polígonos como a una dispersión en el territorio próximo de un caserío construido sin ordenación a lo largo de las carreteras de entrada y en las pedanías próximas.

En Valladolid, el orden con el que el polígono de Huerta del Rey se había unido al sistema de espacios centrales de la ciudad, incorporando la orilla oeste del Pisuega a las áreas nobles de la ciudad (desde el paseo de las Moreras hasta bien al sur del paseo Zorrilla) contrastaba con los crecimientos carentes de estructura en el este (Fernández, 2014). Al igual que Málaga y Murcia, Valladolid carecía de un plan efectivo para ordenar el intenso crecimiento durante este periodo (Virgili, 1979): la reforma de alineaciones de 1950 se ocupaba solo del área central, y el plan de Mesones de 1968 nunca fue una opción creíble, y quedó sin ejecutar (Solá-Morales, 1985).

## **5. 1977-2000: RECUPERACIÓN DE LA CONTINUIDAD Y CONSTRUCCIÓN DE LA ESTRUCTURA DE LA CIUDAD EN LA ESCALA TERRITORIAL**

Las últimas décadas del siglo se abrieron con la desaceleración económica derivada de la crisis del petróleo de 1973, que puso en cuestión el modelo desarrollista. También se produjo una estabilización demográfica, afectada por el cambio de las estructuras familiares, la incorporación de la mujer al mercado laboral y el aumento del nivel de estudios de la población (Fernández, 2014). El cambio del sistema político también tuvo, por supuesto, gran influencia, especialmente en los modos de construcción de la ciudad. Los primeros equipos de gobierno municipales democráticos acogieron las demandas de los movimientos vecinales (Castrillo y Santos, 2008), y las trataron de reflejar en los planes urbanísticos del llamado “urbanismo urbano”, que se aprobaron en la primera década de este periodo (Solá-Morales y Parcerisa, 1987; Seguí, 1993).

### **5.1. Los planes del urbanismo urbano en los primeros años de la democracia**

Estos planes tuvieron que afrontar la fragmentación de la periferia construida en el periodo desarrollista, y la necesidad de dotar a las ciudades de una estructura acorde a su nueva escala de orden territorial. Estos nuevos planes generales se aprobaron a mediados de los 80 (en 1983 en Málaga y en 1984 en Valladolid). Murcia fue una excepción: en 1977 se aprobó el plan dirigido por Ribas i Piera, ya que los distintos grupos políticos se habían comprometido a respetarlo debido al prestigio del autor y al consenso que había generado (Cano, 2009). Gran parte del esfuerzo se centró en la recuperación de los centros históricos y en la solución a la discontinuidad física (vacíos, ausencia de estructura, etc.) y social (segregación socio-espacial, desigual accesibilidad a las dotaciones, etc.) de la periferia.

Este cambio en el enfoque de los planes y de la propia disciplina urbanística coincide con la vigencia de la Ley del Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1975, en la que la iniciativa pública quedaba muy limitada. Ante ello, se optó por controlar la forma de la ciudad desde el propio plan, pre-configurando los espacios urbanos.

En Málaga se incorporaron numerosos equipamientos en la periferia oeste (transformando el litoral tras el desmantelamiento de sus últimas industrias). Al mismo tiempo, se hicieron pequeñas actuaciones de cosido por toda la ciudad, y planes especiales de reforma interior en los suburbios históricos (Moreno y Seguí, 1986; Vera, 2012). En Murcia, el plan dio forma a los dispersos límites de la ciudad en todo su perímetro (integrando los conjuntos no planificados) a la vez que procuró la dotación de las pedanías y núcleos de población satelitales, impulsando su crecimiento (Ribas i Piera, 1976; Cano, 2009). Las medidas en Valladolid fueron similares, tratando de dotar de servicios a la periferia, coser las discontinuidades, procurando la reforma interior en los suburbios no planificados y mejorando la conexión entre los dos lados del ferrocarril (Solá-Morales, 1985; Fernández, 2014).

### **5.2. Ejes, límites y crecimientos de la nueva escala territorial**

Estos planes definieron la estructura de la escala territorial que habían alcanzado las ciudades analizadas. Para ello trazaron anillos de circunvalaciones viarias de alta velocidad (incorporados o negociados a partir de planes previos del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo). Al interior de estas circunvalaciones quedó una periferia continua, mientras que en su exterior aparecieron crecimientos aislados. Estos últimos supusieron una nueva fragmentación de la periferia, al ubicarse de forma discontinua sobre el territorio, enlazados a otras grandes vías que se construyeron en la última década del siglo XX.

La actual MA-20 habilitó una circunvalación de Málaga, de especial relevancia por la intensidad de la actividad turística en la Costa del Sol, enlazando también con la autovía A-45, que la unía con el interior de la Península (Ayuntamiento de Málaga, 1983). Esta vía puso límite a la expansión de la periferia en continuidad por el oeste (al norte y al este, el propio relieve frenaba el crecimiento), materializando la ronda exterior contemplada desde hacía décadas. Desde esta vía al exterior, el Plan General de 1983 proponía una área de expansión sobre el sector Teatinos (Parcerisa, 2012), tratando de articular su conexión con la periferia previa mediante la prolongación de las vías radiales de acceso a Málaga. Este sector, sin embargo, apenas se había visto materializado al acabar el siglo XX (Moreno y Seguí, 1986).

En Murcia, la ronda oeste, construida en torno a 1977 (Informes de la Construcción, 1977), se transformó en la A-30 cuando se completaron los tramos que le daban continuidad al norte (hacia Albacete y Madrid) y al sur (hacia Cartagena). De la prolija red de vías rápidas que Ribas i Piera había previsto en su plan de 1977, enlazando la pléyade de pedanías y núcleos del valle (Ribas i Piera, 1976; Cano, 2009), sólo esta y la avenida Juan de Borbón, que desde el noreste de la ciudad conectaba directamente con la autovía a Madrid, estuvieron terminadas a final de siglo. Esta ronda oeste impedía la expansión de la ciudad sobre una de las áreas de huerta más antiguas, dirigiéndose el crecimiento de la ciudad hacia el este y, sobre todo, hacia el norte. En estas direcciones destacan algunos buenos ejemplos de crecimientos residenciales, como el sector CR-3 del propio Ribas i Piera, con un claro control volumétrico de la edificación, espacios urbanos jerarquizados, integración de los núcleos preexistentes y escalas confortables (Vetges tu i Mediterrania, 1980).

Valladolid, por su parte, vio completado el primer anillo de vías de circulación compuesto por la ronda oeste y la ronda interior al este, aunque sin llegar a cerrarse ambas por el sur (Solá-Morales, 1985). Estas vías fueron esenciales para comunicar los distintos barrios al este de las vías del ferrocarril, a la vez que preparaban a la ciudad para corregir la tendencia de crecimiento lineal hacia el sur. Precisamente, en el sur de la ciudad se localizan los grandes sectores residenciales construidos durante este periodo, caracterizados por la abundancia de zonas verdes, sin renunciar a su jerarquización: Covaresa, Parque Alameda y Paula López (Ruiz, 2013).

## 6. CONCLUSIONES

La lectura comparativa de la evolución urbana de estas tres ciudades durante el siglo pasado ha permitido identificar características comunes (y también las singularidades propias de cada caso) en la configuración de su periferia. En esta lectura se ha comprobado que la construcción fragmentada y



al margen de un plan previo director no ha impedido, como indicaba Parcerisa (2012), la existencia de una estructura, o forma general, en estas ciudades. Al contrario: esta es una característica que define a las ciudades intermedias analizadas.

La secuencia en la que se construyeron los espacios urbanos centrales y ordenadores, así como la articulación entre ellos, son rasgos propios de estas ciudades. En primer lugar, surgieron los espacios públicos burgueses en los límites de los centros históricos. Después, a mediados del siglo XX, se crearon ejes de centralidad que se concatenaron a los espacios anteriores, sirviendo como almacén para los crecimientos hasta el final del siglo. Y, finalmente, aparecieron autovías de circunvalación que pusieron un límite a la periferia continua en su interior, mientras que en su exterior se disgregaron sobre el territorio nuevas piezas fragmentadas. En cada uno de estos espacios se ubicaron las funciones centrales propias de la sociedad y la economía de cada época, que les confirieron su centralidad: de los primeros bancos, servicios y residencias burguesas, pasando por los usos comerciales y administrativos del desarrollismo, hasta llegar a los grandes centros comerciales junto a las autovías de circunvalación que se han construido, sobre todo, en el siglo XXI.

El conjunto de estos espacios centrales formó un almacén en torno al que se articularon los tejidos residenciales. Estos tejidos representan las diversas tipologías que fueron sucediéndose a lo largo del siglo XX, generando esa aparente heterogeneidad de las periferias: los espacios públicos burgueses se acompañaron de unos primeros crecimientos residenciales para clases acomodadas; sobre los espacios de centralidad de mitad de siglo se construyeron tanto las barriadas obreras que pretendían representar el nuevo orden urbano de la autarquía como los sectores más densos del desarrollismo, y, al final del siglo, apoyados en los nuevos ejes viarios, se ubicaron amplios sectores que se fueron ocupando a lo largo de los años. Los suburbios no planificados fueron integrándose en la periferia a medida que esta crecía, siendo sustituidos aquellos que habían ido quedando en posiciones más centrales tras la expansión urbana.

Por último, cabe señalar que esos distintos tejidos residenciales tendieron a ser bastante homogéneos en su interior, estando compuestos por bloques del mismo tipo dispuestos a distancias iguales. Esta uniformidad se interrumpía únicamente junto a los ejes estructurantes, en donde la edificación tuvo mayor altura. En este panorama, hay ciertas actuaciones aisladas que, gracias a su ordenación, sí fueron capaces de participar activamente en la configuración de la periferia: casos singulares como el de Ciudad Jardín en Málaga, la Huerta del Rey en Valladolid, barriadas autárquicas como las de Carranque y Vistabella, o planes parciales del “urbanismo urbano” de final de siglo como Parque Alameda o Covaresa en Valladolid, o los sectores desarrollados en Murcia en los primeros años del plan de Ribas i Piera (La Flota o el sector CR-3).

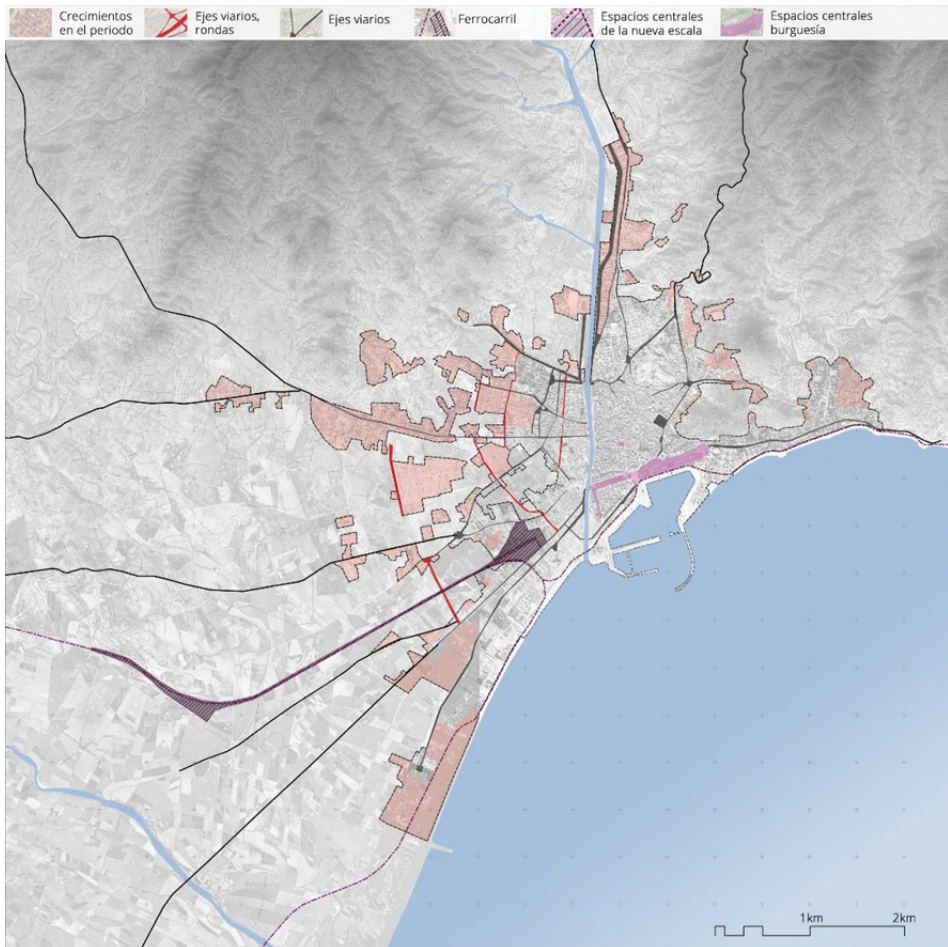


Fig. 1. Esquema de Málaga en 1956, con vías principales, espacio central burgués en rosa (Parque-Alameda) y crecimientos desde inicios de siglo en color salmón. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo americano (serie B) de 1956-1957, la primera edición del Mapa Topográfico Nacional (1:50.000) y modelo digital del terreno (25 metros) de España (Instituto Geográfico Nacional).

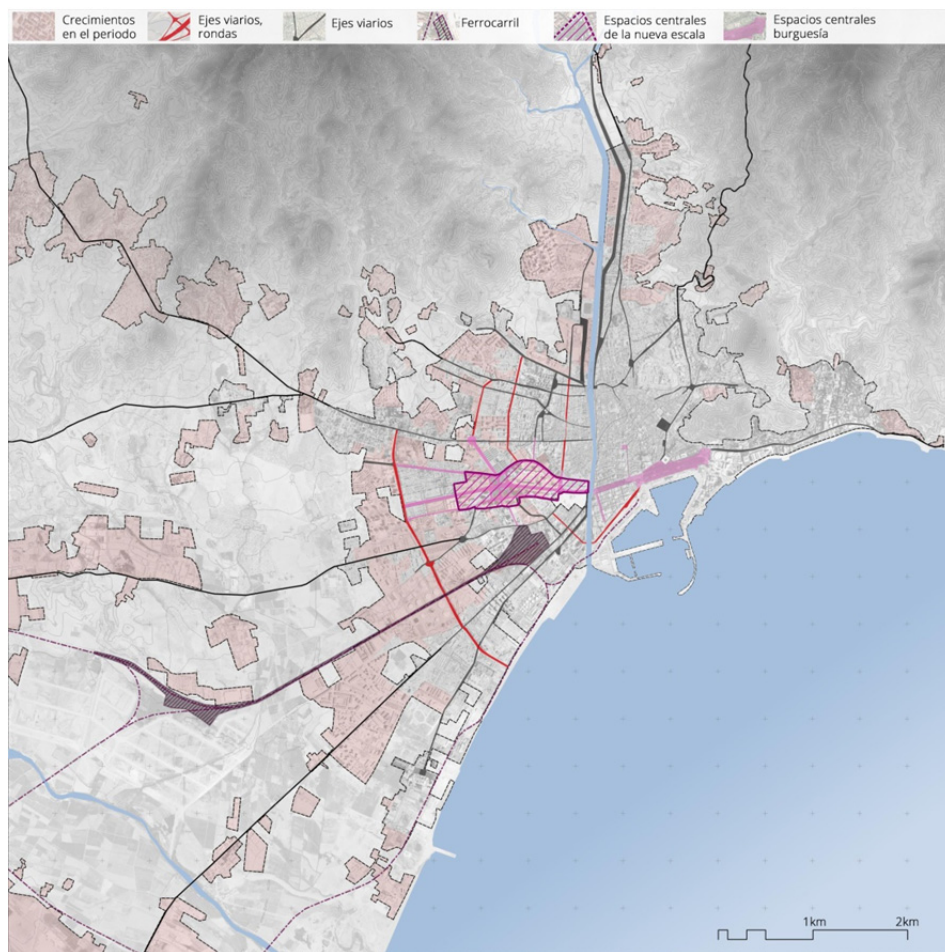


Fig. 2. Esquema de Málaga en 1977, con nuevas vías estructurantes en rojo, nuevo espacio central en rayado rosa (Prolongación de La Alameda) y crecimientos desde 1956 en color salmón.  
 Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo interministerial 1973-1986 y modelo digital del terreno (25 metros) de España (Instituto Geográfico Nacional).

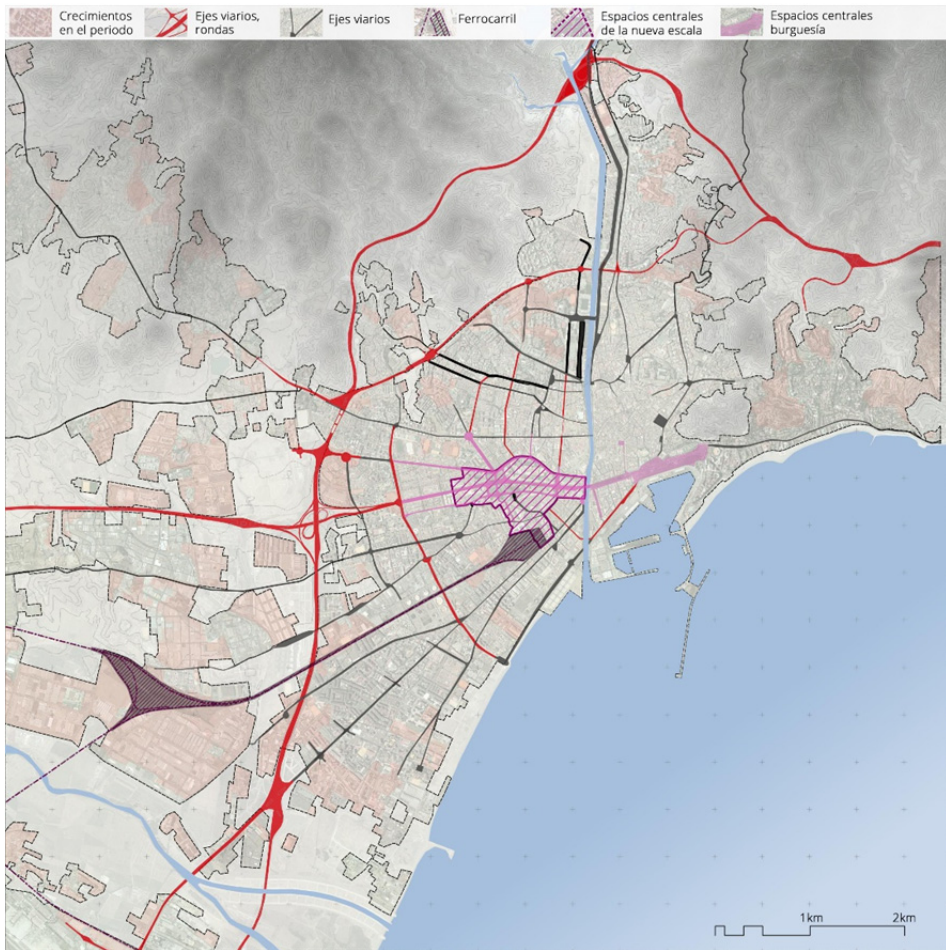


Fig. 3. Esquema de Málaga en 1998, con nuevas vías estructurantes en rojo y crecimientos desde 1977 en color salmón. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo quinquenal 1998-2003 y modelo digital del terreno (25 metros) de España (Instituto Geográfico Nacional).



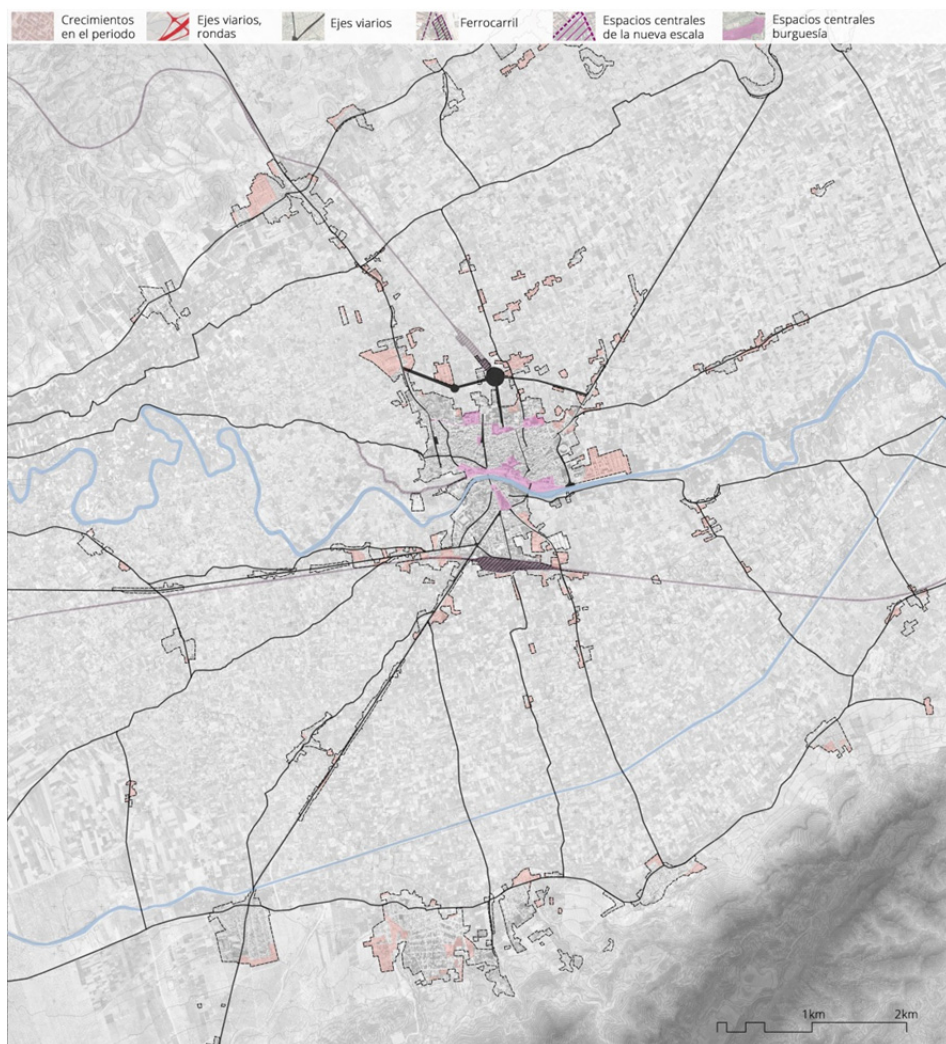


Fig. 4. Esquema de Murcia en 1956, con vías principales (incluyendo el eje de rondas al norte de la ciudad tradicional), espacio central burgués en rosa (Frente del río Segura y espacios de ocio en el norte del casco histórico) y crecimientos desde inicios de siglo en color salmón. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo americano (serie B) de 1956-1957, la primera edición del Mapa Topográfico Nacional (1:50.000) y modelo digital del terreno (25 metros) de España (Instituto Geográfico Nacional).

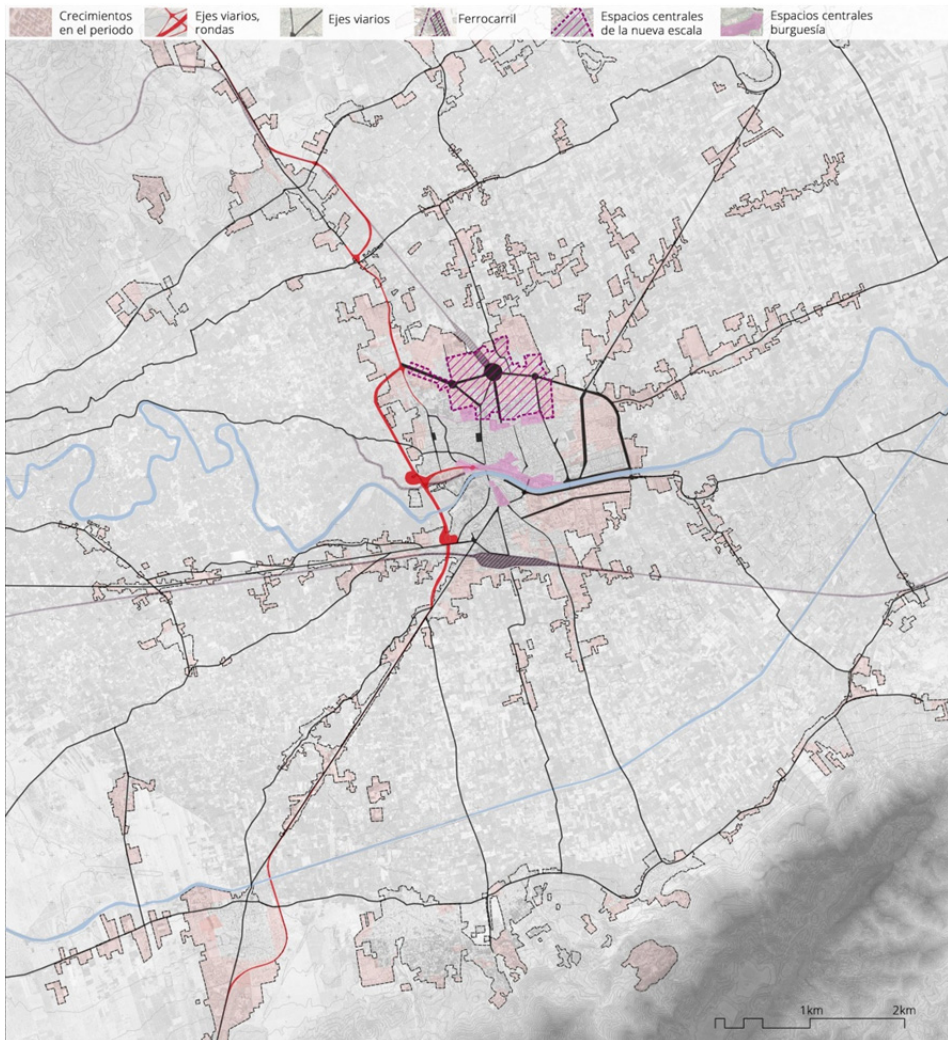


Fig. 5. Esquema de Murcia en 1981, con nuevas vías estructurantes en rojo, nuevo espacio central en rayado rosa (eje de rondas al norte de la ciudad) y crecimientos desde 1956 en color salmón. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo interministerial 1973-1986 y modelo digital del terreno (25 metros) de España (Instituto Geográfico Nacional).



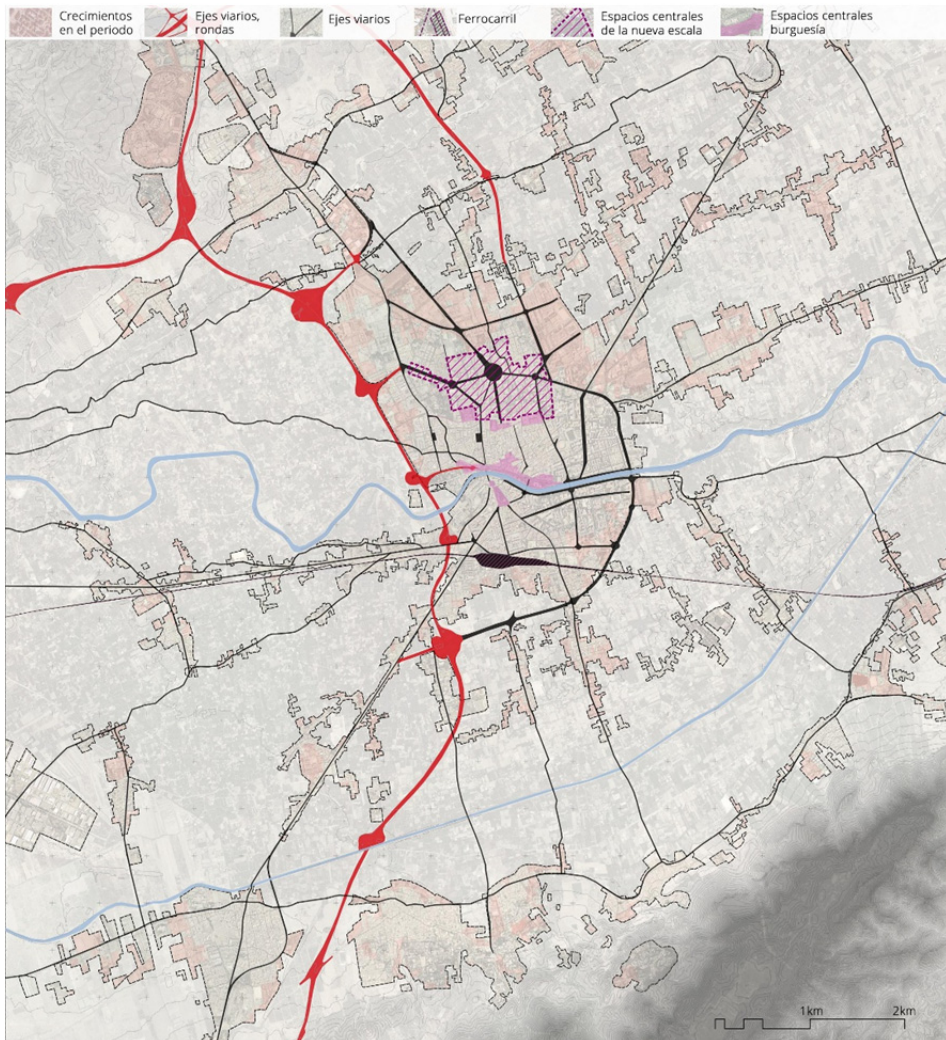


Fig. 6. Esquema de Murcia en 1999, con nuevas vías estructurantes en rojo y crecimientos desde 1977 en color salmón. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo quinquenal 1998-2003 y modelo digital del terreno (25 metros) de España (Instituto Geográfico Nacional).

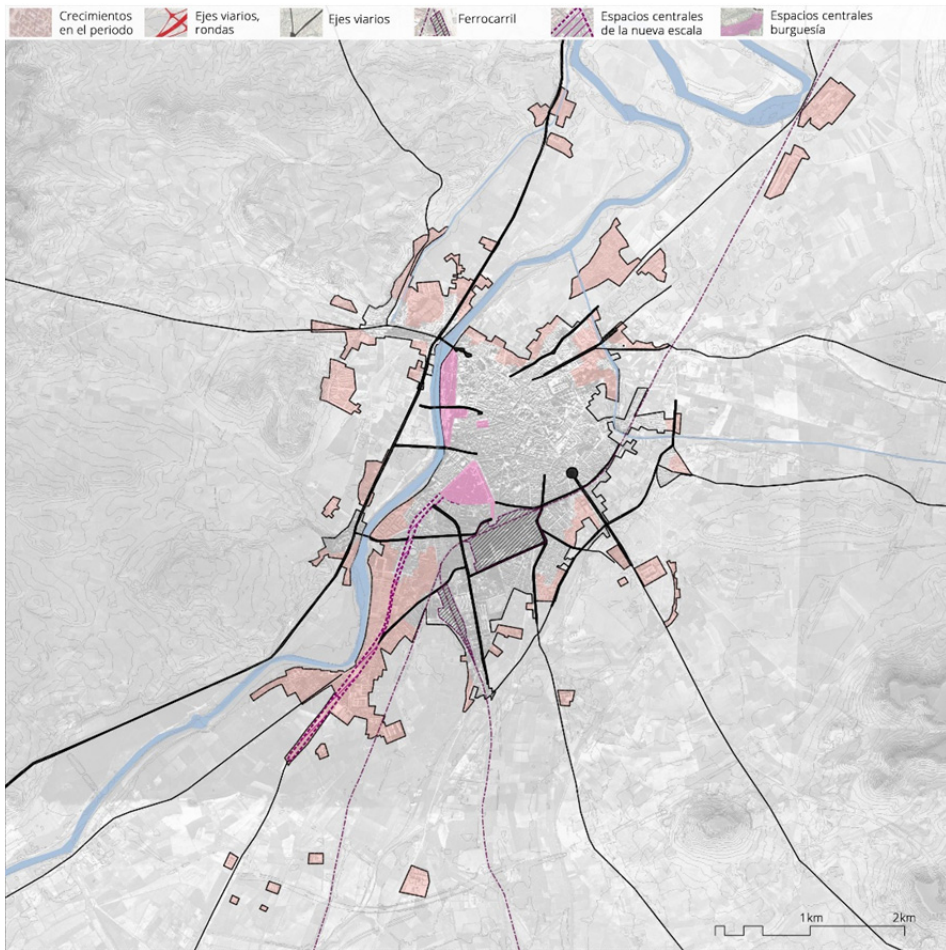


Fig. 7. Esquema de Valladolid a en 1956, con vías principales, espacios centrales burgueses en rosa (La Rosaleda y el conjunto Campo Grande-cera de Recoletos) y crecimientos desde inicios de siglo en color salmón. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo americano (serie B) de 1956-1957, la primera edición del Mapa Topográfico Nacional (1:50.000) y modelo digital del terreno (25 metros) de España (Instituto Geográfico Nacional).



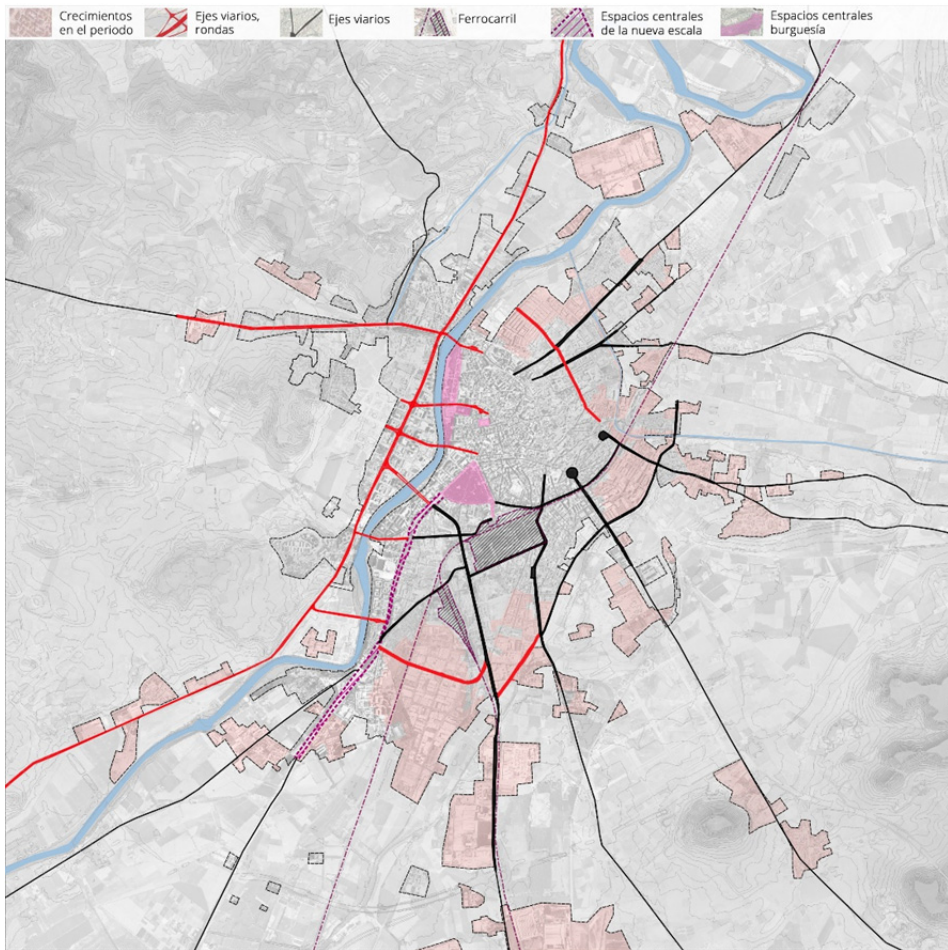


Fig. 8. Esquema de Valladolid en 1977, con nuevas vías estructurantes en rojo, nuevo espacio central en rayado rosa (Paseo de Zorrilla) y crecimientos desde 1956 en rojo. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo interministerial 1973-1986 y modelo digital del terreno (25 metros) de España (Instituto Geográfico Nacional).

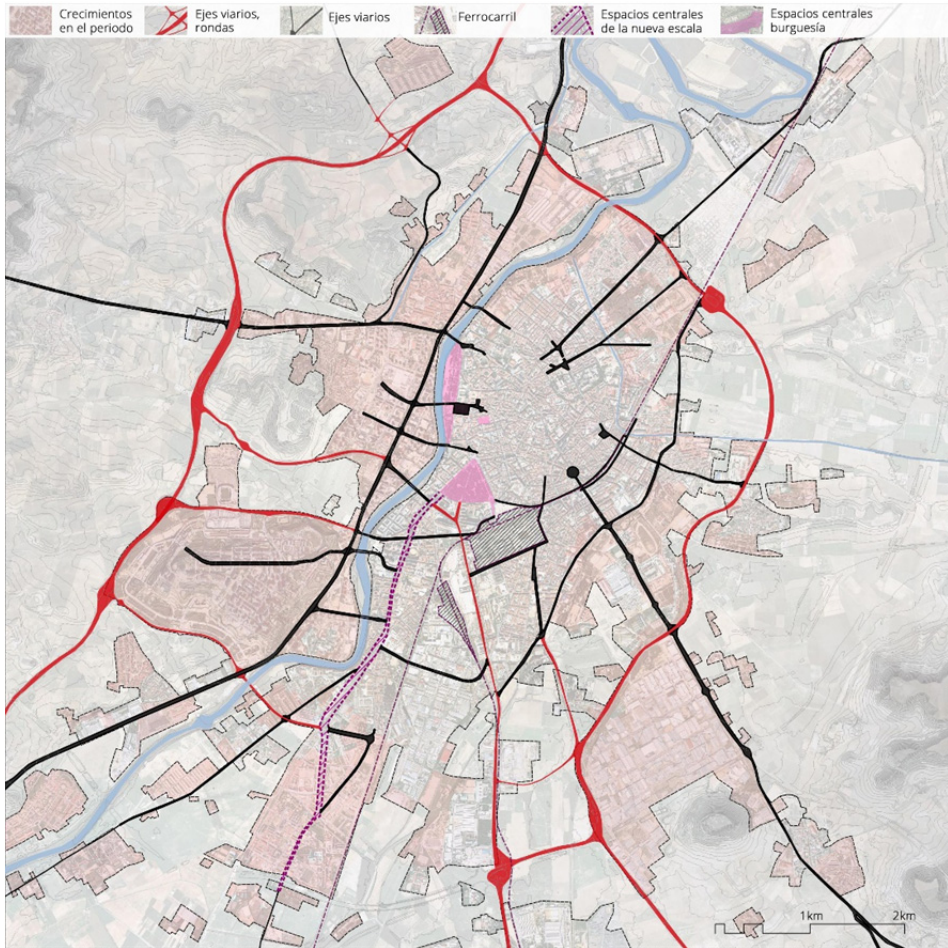


Fig. 9. Esquema de Valladolid en 1999, con nuevas vías estructurantes en rojo y crecimientos desde 1977 en color salmón. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo quinquenal 1998-2003 y modelo digital del terreno (25 metros) de España (Instituto Geográfico Nacional).

**BIBLIOGRAFÍA**

- Alomar Esteve, Gabriel (1980), *Teoría de la ciudad. Ideas fundamentales para un urbanismo humanista*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.
- Andrés Sarasa, José Luis (1987), *El área periurbana de Murcia. Incidencias demográficas, financieras y espaciales*, Madrid, EDITUM.
- Andrés Sarasa, José Luis (1995), *Urbanismo contemporáneo: La región de Murcia*, Murcia, Universidad de Murcia.
- Ayuntamiento de Málaga (1983), *Plan General de Ordenación Urbana 1983. 6: Régimen de suelo y gestión*, Málaga.
- Ayuntamiento de Málaga (2011), *Revisión-adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga*, Málaga.
- Burgos Madroñero, Manuel (1978), “Un siglo de planificación urbana de Málaga”, en *Jábega: Revista de la Diputación Provincial de Málaga*, núm. 21, pp. 11–21.
- Caballero Montos, Eduardo y Álvarez de Toledo y Gross, Ricardo (1972), *Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga*, Ciudad y Territorio. *Revista de Ciencia Urbana*, 12(2), 39–50.
- Cano Clarés, José Luis (2009), *El Plan General de Murcia de 1978. La implantación práctica del urbanismo contemporáneo*, Valencia, Universidad Politécnica de Valencia.
- Calderón Calderón, Basilio y Pastor, Luis José (1994), *Conocer el Barrio España. Un viejo suburbio al Norte de Valladolid*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid.
- Calvo García-Tornel, Francisco (1982), *Continuidad y cambio en la Huerta de Murcia*, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio.
- Capel Sáez, Horacio (1975), *Capitalismo y morfología urbana en España*, Barcelona, Los Libros de la Frontera.
- Castrillo Romón, María Á. y Santos Ganges, Luis (2008), “Urbanisme et militantisme de quartier dans les quartiers populaires de Valladolid”, en *ERES Espaces et Sociétés*, vol. 3, núm. 134, pp. 53–66.
- Cort Botí, César (1932), *Murcia, un ejemplo sencillo de trazado urbano*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

- Díaz Roldán, María del Carmen (1996), “El barrio obrero América: La vivienda social a comienzo de siglo”, en *Isla de Arriarán: Revista Cultural Y Científica*, núm. 7, pp. 39–52.
- Fernández Maroto, Miguel (2014), *El Plan General de Valladolid de 1984. En los orígenes de un nuevo modelo urbano*, Trabajo Fin de Máster, Universidad de Valladolid.
- García Fernández, Jesús (1974). *Crecimiento y estructura urbana de Valladolid*, Barcelona, Los Libros de la Frontera.
- García Verdugo, Francisco R. y Martín López (1994), *Cartografía y fotografía de un siglo de urbanismo en Córdoba, 1851/1958*, Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba.
- Gutiérrez-Cortines Corral, Cristina y Hernández Albaladejo, Elías (1989), “El crecimiento y la modernización de las ciudades en el siglo XVIII”, en *Francisco Salzillo y el Reino de Murcia en el siglo XVIII*, Murcia, Editora Regional de Murcia, pp. 68-76.
- Informes de la Construcción (1977), “Autopista Ronda-Oeste de Murcia – España”, en *Informes de La Construcción*, vol. 30, núm. 294, pp. 83–96.
- Jiménez Díaz, José Carlos (1982), “El urbanismo de la autarquía en Málaga (1937-1959): el caso de la barriada de Carranque”, en *Boética. Estudios de Arte, Geografía E Historia*, núm. 5, pp. 59–100.
- Llop Torné, Josep María -dir.-, y Bellet Sanfeliu, Carme (1999), *Ciudades intermedias y urbanización mundial*, Lleida, Ajuntament de Lleida, UNESCO y Ministerio de Asuntos Exteriores.
- López-Molina García, Eduardo (2015), *Desarrollo urbano de Murcia y su contexto histórico, 1923-1975*, Murcia, Universidad de Murcia.
- Moreno Peralta, Salvador y Seguí Pérez, José (1986), “Málaga: el Plan frente a los problemas urbanos de la ciudad”, en *Geometría. Revista de Arquitectura Y Urbanismo*, núm. 1, pp. 28–45.
- Moya González, Luis (1983), *Barrios de Promoción Oficial. Madrid: 1939-1976*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- Moya González, Luis (2015), “Los antecedentes franquistas de la política de la vivienda social”, en *Cuadernos de Investigación Urbanística*, núm. 100, pp. 73–76.
- Parcerisa Bundó, Josep (2012), *Forma Urbis. Cinco ciudades bajo sospecha*, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya.
- Reinoso Bellido, Rafael (2005), *Topografías del paraíso. La construcción de la ciudad de Málaga entre 1897 y 1959*, Málaga, Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga.

- Ribas i Piera, Manuel (1976), “Ante el nuevo Plan General de Ordenación de Murcia”, en *Ciudad y Territorio. Revista de Ciencia Urbana*, vol. 27, núm. 1, pp. 29–62.
- Ros Sempere, Marcos y García Martín, Fernando Miguel (2016), “Cinco palmos 1929-2015. Transformación de usos del suelo en la Huerta de Murcia”, en *Papeles de geografía*, núm. 62, pp. 150-151.
- Roselló Verger, Vicente y Cano García, Gabriel M. (1975), *Evolución urbana de la ciudad de Murcia. 831-1973*, Murcia, Ayuntamiento de Murcia.
- Ruiz Varona, Ana (2013), “Urbanismo y participación ciudadana: el caso de La Rondilla en el Valladolid de los años setenta”, en *Estudios Geográficos*, núm. 74, vol. 275, pp. 611–637.
- Rubio Díaz, Alfredo (1979), “Algunos aspectos del núcleo urbano Palma-Palmilla, de Málaga, 1959-1975”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, núm. 2, vol. 2, pp. 69–131.
- Santana Guzmán, Antonio Jesús (2012), “Dotaciones y proyectos urbanos para una nueva capital”, en Méndez, Mayte –ed.– *Arquitectura, ciudad y territorio en Málaga (1900-2011)*, Málaga, Geometría Asociación Cultural, pp. 227-270.
- Seguí Pérez, José (1993), “El Planeamiento en Andalucía: Breve análisis de una década 1982-1992”, en *Geometría. Revista de Arquitectura Y Urbanismo*, núm. 15, pp. 2–11.
- Solá-Morales i Rubio, Manuel de (1985), “Valladolid: La constante reforma de crecer sobre sí misma”, en *UR Urbanismo Revista*, núm. 1, pp. 2–19.
- Solá-Morales i Rubio, Manuel de y Parcerisa Bundó, Josep (1987), “El urbanismo urbano. Forma urbana y planeamiento urbanístico en siete capitales españolas”, en *Estudios Territoriales*, núm. 24, pp. 33–51.
- Terán Troyano, Fernando de (1982), *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900/1980)*, Madrid, Alianza Editorial.
- Vera Vallejo, Igor (2012), “Primeros atisbos de lo moderno, 1927-1936”. En Méndez, Mayte –ed.– *Arquitectura, ciudad y territorio en Málaga (1900-2011)*, Málaga, Geometría Asociación Cultural, pp. 103-131.
- Vetges Tu i Mediterrania. Arquitectura y urbanismo (1980), *Estudio de detalle de La Flota*, Murcia.
- Vinuesa Angulo, Julio (1989), “La población de las ciudades medias españolas”, en *Urbanismo COAM*, núm. 6, pp. 17–27.

Virgili Blanquet, María Antonia (1979), “El plan Cort en el Valladolid de la postguerra”, en *Boletín Del Seminario de Estudios de Arte y Arqueología: BSAA*, núm. 45, pp. 535–540.

Zoido Naranjo, Florencio; de la Vega, Sofía; Piñeiro, Ángeles; Morales, Guillermo; Mas Hernández, Rafael; Lois, Ruben C. y González, Jesús M. (2013), *Diccionario de urbanismo, geografía urbana y ordenación del territorio*, Madrid, Cátedra.

## Segregación espacial y condiciones habitacionales de la población extranjera en Valladolid. Los patrones residenciales de la inmigración en una ciudad media del Sur de Europa \*

### Spatial segregation and housing conditions of foreign-born population in Valladolid. Residential patterns of immigration in a Southern European medium-size city

---

MIGUEL GONZÁLEZ-LEONARDO

Graduado en Geografía y O.T. y Máster en Estudios Territoriales y de la Población -Demografía-. Investigador predoctoral FI (Programa de Doctorado en Demografía). Centre d'Estudis Demogràfics y Departamento de Geografía de la Universitat Autònoma de Barcelona, España

[mgonzalez@ced.uab.es](mailto:mgonzalez@ced.uab.es)

ORCID: [0000-0003-2508-7977](https://orcid.org/0000-0003-2508-7977)

Recibido / Aceptado: 02-03-2018 / 18-03-2019

Cómo citar: González-Leonardo, Miguel (2019), “Segregación espacial y condiciones habitacionales de la población extranjera en Valladolid. Los patrones residenciales de la inmigración en una ciudad media del Sur de Europa”, en *Ciudades*, núm. 22, pp. 71-98.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.71-98>

**Resumen:** Durante la etapa expansiva de la inmigración exterior en los países de la Europa mediterránea, la llegada de población extranjera supuso una reconfiguración del sistema residencial y suscitó un interés creciente sobre la segregación de los inmigrantes. Los grandes ámbitos urbanos han sido ampliamente estudiados en la literatura, pero se ha prestado menos atención a las ciudades medias. En el municipio de Valladolid, una capital del interior peninsular con 300.000 habitantes, los extranjeros presentan niveles de segregación bajos y decrecientes, y peores condiciones habitacionales respecto a los locales, aunque no se observa una situación alarmante de precariedad. Estos resultados son semejantes a los de otras investigaciones realizadas en áreas urbanas más pobladas del Sur de Europa. No obstante, en nuestro caso de estudio, los marroquíes son el único colectivo que aumenta su segregación a lo largo del periodo analizado.

**Palabras clave:** segregación residencial, población extranjera, parque de vivienda, ciudades medias, Valladolid.

---

\* Este trabajo está financiado a través de una beca FI de la Generalitat de Catalunya, dentro del proyecto “Integrating research infrastructure for European expertise on Inclusive Growth from data to policy” (Union's Horizon 2020. Ref. 730998). También se integra en los proyectos “Comportamientos demográficos y estrategias residenciales: apuntes para el desarrollo de nuevas políticas sociales” (CSO2016-79142-R) y “Movilidad residencial, selección sociodemográfica y sustitución de la población: ¿hacia la polarización de las ciudades españolas?” (CSO2014-60967-JIN).



**Abstract:** The arrival of foreigners during the expansive period of international immigration was followed by a reconfiguration of the residential systems in Southern European countries. Since that moment, social scientists have paid much attention to the study of residential segregation. Largest urban areas have been widely studied, but there is a lack of knowledge in medium-size cities. In Valladolid, a Spanish inland municipality with 300.000 residents, foreign-born population show low and decreasing segregation levels. Their housing conditions are worse compared to the local population, but they do not hold high levels of precarious conditions. These results are similar to the ones obtained by other case studies in large urban areas of the Mediterranean. However, Moroccans are the only immigrants who have increased their spatial segregation in our research.

**Keywords:** residential segregation, foreign-born population, housing market, medium-sized cities, Valladolid.

---

## 1. INTRODUCCIÓN

Durante los primeros años del siglo XXI, la afluencia masiva de inmigrantes hacia los países sudeuropeos supuso un cambio de tendencia en la dinámica migratoria de la Europa mediterránea, que se consolidó como espacio receptor de población. Los flujos de entrada modificaron la dinámica demográfica y residencial de los espacios urbanos, pero también la sociedad. Las ciudades más importantes y sus áreas de influencia fueron los ámbitos territoriales más beneficiados, mientras que las urbes intermedias recibieron un contingente de extranjeros más reducido. Sobre el concepto de ciudad media, las definiciones son diversas en el mundo (Ganau y Vilagrassa, 2003). El Banco Mundial fija el límite en el umbral del millón de habitantes y la Unión Europea considera como tal las unidades administrativas con una población entre 50.000 y 500.000 residentes (Bellet y Llop, 2001). Dentro del contexto español, las definiciones no son homogéneas y se acepta cierto grado de arbitrariedad (Esteban y López, 1989; Vilagrassa, 1999).

Las aportaciones sobre la segregación residencial de la población extranjera en las grandes ciudades sudeuropeas y españolas son abundantes, pero escasos en los ámbitos urbanos de menor tamaño. En este artículo se plantea un estudio de caso aplicado a Valladolid, una ciudad media del interior peninsular con 300.000 habitantes y un 7% de residentes nacidos en el extranjero. Tras una revisión sistemática de la literatura, se analiza la segregación espacial y las condiciones habitacionales de los inmigrantes en esta capital de provincia. El objetivo principal es saber si se reproducen los patrones de asentamiento de los inmigrantes en las ciudades de mayor rango, o, por el contrario, se aprecian diferencias. ¿Dónde reside esta población dentro de la ciudad y qué evolución ha seguido su distribución a lo largo del tiempo? ¿Están los extranjeros más o menos segregados? ¿Hay una tendencia hacia la dispersión o tienden a concentrarse? ¿Son las condiciones habitacionales peores que las de la población local? ¿Hay diferencias en función del país de procedencia? Para analizar estas cuestiones, se recurre a dos fuentes del



Instituto Nacional de Estadística (INE): el Padrón Municipal de Habitantes y el Censo de Población del año 2011.

## **2. LA SEGREGACIÓN DE LA POBLACIÓN EXTRANJERA EN LAS CIUDADES. VALORES MODERADOS DE SEGREGACIÓN Y PEORES CONDICIONES HABITACIONALES EN LOS PAÍSES SUDEUROPEOS**

La segregación residencial se entiende como la diferenciación espacial de un colectivo en un territorio determinado, e implica una distribución desigual. También podría definirse como el grado en que dos o más grupos de población que comparten un entorno común viven separados los unos de los otros (Massey y Denton, 1988; Galeano, 2016b). La segregación residencial es el resultado de factores socioeconómicos, demográficos y étnico-raciales (Bayona, 2007), por los que determinados individuos acaban viviendo separados del resto en función de sus características. Se entiende que la distancia espacial equivale a distancia social (Lavía, 2008).

La capacidad de elección residencial es fundamental a la hora de estudiar la segregación. Es decir, si responde a un hecho voluntario (elección residencial auto-escogida), o involuntario porque deviene de un proceso discriminatorio (Peach, 2005). Simon y Patrick (1998) atribuyen aspectos positivos a la segregación de la población inmigrante: un entorno segregado ejerce de puerto de entrada a la sociedad de acogida y, al residir población con una cultura común, los niveles de conflictividad son menores. Sin embargo, las consecuencias negativas tienen mayor importancia en la literatura: la segregación dificulta la integración; se limita, en el caso de la segregación de un grupo social desfavorecido, la posibilidad de éxito en los campos educativo y laboral, y existe una mayor dificultad para el ascenso social; se favorece la acumulación geográfica de la pobreza (Massey, Gross y Shibuya, 1994; Galeano, 2016b), o de la riqueza en el caso de la auto-segregación de individuos con poder adquisitivo elevado. La concentración de la población inmigrante puede ser positiva en la fase inicial del asentamiento (Cutler y Glaeser, 1998; Peach, 2005), pero, una vez superado este primer estadio, tiene efectos perjudiciales (Sabater, Domingo y Galeano, 2013).

El debate sobre la segregación residencial surge en Estados Unidos durante las primeras décadas del siglo XX, en la Escuela de Sociología Urbana de Chicago, tras la oleada migratoria que se produjo entre 1909 y la Primera Guerra Mundial. Destacan los trabajos de Park (1914), Burgess (1928) y Wirth (1938). Posteriormente, se produce un salto cuantitativo y aparecen nuevas aportaciones que proponen una serie de indicadores para medir la segregación (Bell, 1954; Duncan y Duncan, 1955a, 1955b). El objetivo, en aquel contexto histórico, era determinar si las minorías residentes en Estados Unidos estaban recluidas en guetos (Martori y Hoberg, 2004). Más recientemente, Jakubs

(1979, 1981), White (1983), Morrill (1991) y Wong (1993, 1998) desarrollan otros índices espaciales de segregación residencial.

En los países de Europa noroccidental, la segregación comienza a despertar interés a mediados de los años 70, tras el asentamiento definitivo de algunos colectivos de *guest workers* (Bolt, Hooimeijer y Kempen, 2002), y el miedo (infundido por la literatura norteamericana) a la formación de guetos, la conflictividad étnica y el estallido de brotes violentos (Bayona, 2007). Este debate cobra mayor intensidad tras los disturbios protagonizados por segundas y terceras generaciones de inmigrantes en algunas ciudades europeas.

Se han desarrollado estudios sobre la segregación residencial en ciudades y áreas urbanas de varios países europeos: Londres (Petsimeris, 1995; Johnson, Poulsen y Forrest, 2015), Colonia (Friedrichs, 1998), Viena (Giffinger, 1998), Berlín (Kemper, 1998), Amsterdam (Musterd y Deurloo, 2002; Leerkes, Engbersen y San, 2007), Bruselas (Dujardin, Selod y Thomas, 2008), París (Korsu y Wenglenski, 2010). En general, se observa una segregación más reducida que en Estados Unidos, que se asocia con el Estado del bienestar europeo: seguridad social, cierta redistribución de las rentas, viviendas de alquiler social (Musterd y otros, 1999; Bayona, 2007), etcétera. Por otro lado, Borja y Castells (1999) afirman que las ciudades europeas están siguiendo el camino de la segregación urbana de las minorías étnicas norteamericanas, aunque la forma espacial de la segregación urbana es diversa en el Viejo Continente.

El boom migratorio que afectó a los países del Sur de Europa entre finales de la década de los 90 y los primeros años del siglo XXI suscitó un interés creciente por la segregación residencial de la población extranjera en las ciudades. Malheiros (2002) establece cuatro características respecto al asentamiento territorial de la inmigración en las ciudades sudeuropeas, en comparación a los países de Europa noroccidental: niveles más bajos de segregación espacial, mayor dispersión y suburbanización, peores condiciones habitacionales y hegemonía del acceso a la vivienda a través de vías informales por la ausencia de un parque de vivienda público en alquiler social. La precariedad habitacional y los valores bajos de segregación residencial en los países de la Europa mediterránea también han sido descritos en los trabajos de Cristaldi (2002), Arbaci (2004, 2008), Musterd, Sako y Fullaondo (2008) y Arbaci y Malheiros (2010).

En el contexto español, varios estudios han analizado la segregación residencial de los extranjeros en los ámbitos territoriales más poblados: Madrid (Lora-Tamayo, 2001; Martínez y Leal, 2008), Barcelona (Martori y Hoberg, 2004; Bayona, 2007; García-Almirall Fullaondo y Frizzera, 2008; Musterd y Fullaondo, 2008; Bayona y López-Gay, 2011; Galeano y Bayona, 2015), Valencia (Torres, 2002), Almería (Checa y Arjona, 2007), Palma de Mallorca (Mateu, 2007), Bilbao (Lavía, 2008), las Islas Canarias (Parreño-Castellano y

Domínguez-Mujica, 2008 y 2013; Díaz-Hernández, Domínguez-Mujica, Parreño-Castellano, 2017) y Málaga (Batista-Zamora y Natera-Rivas, 2018). Domínguez-Mujica, Parreño-Castellano y Díaz-Hernández (2010) comparan los niveles segregativos en varias ciudades, Galeano y Bayona (2016) en las áreas urbanas más pobladas y Palacios-García y Vidal-Domínguez (2014) en los municipios de Madrid, Barcelona y Sevilla. La segregación residencial de la población inmigrada también ha sido analizada a escala regional en Cataluña (Domingo y Bayona, 2007; Galeano, Sabater y Domingo, 2014) y Andalucía (Natera-Rivas, 2015), y para el conjunto de municipios del territorio nacional (Sabater, Domingo y Galeano, 2013; Galeano y Sabater, 2016a, 2016b; Achebak, Bayona y Domingo, 2017).

Los estudios sobre la segregación residencial de la población extranjera en España coinciden con los patrones de asentamiento observados en otros países del Sur de Europa. Los indicadores espaciales son moderados y decrecen durante el boom migratorio y, generalmente, también en el transcurso de la crisis económica. Los valores medios del índice de segregación se sitúan en torno a 0,35 (cero correspondería a un nivel segregativo nulo, y uno a la máxima situación segregativa). Massey (1985) habla de segregación espacial cuando los índices de igualdad son superiores a 0,6. En Washington DC, Wong (2005) obtuvo valores de 0,77 para la población afroamericana. Por otra parte, la distribución espacial varía en función del país de procedencia: los latinoamericanos tienen niveles de segregación bajos; también, aunque algo más elevados, los individuos procedente de Europa del Este; los asiáticos presentan una mayor tendencia a la concentración; los africanos también registran valores relativamente altos; el resto de europeos comunitarios siguen pautas residenciales similares a las de la población local con poder adquisitivo medio-alto en algunas ciudades, pero en otros casos presentan marcados niveles de segregación residencial por autoexclusión (espacios reservados en poblaciones del Levante español y los archipiélagos).

A pesar de los valores moderados de segregación espacial, los “inmigrantes económicos” (Martínez y Leal, 2008) presentan una precariedad habitacional considerable en la ciudad de Barcelona (Bayona, 2007), varios municipios catalanes (Domingo y Bayona, 2007), Madrid (Martínez y Leal, 2008), las ciudades estudiadas por Domínguez-Mujica, Parreño-Castellano y Díaz-Hernández (2010) y en poblaciones de Andalucía (Natera-Rivas, 2015). En los tres primeros casos se utiliza el censo de 2001, que corresponde, según apunta Bayona (2007), a la fase inicial de asentamiento y, por lo tanto, es de esperar que las condiciones de los hogares no fueran muy buenas. Domínguez-Mujica, Parreño-Castellano y Díaz-Hernández (2010) utilizan la Encuesta Nacional de Inmigrantes de 2007, y puede distinguirse que las condiciones habitacionales han mejorado, a pesar de que siguen siendo peores que las de los autóctonos en las dos ciudades globales españolas (Madrid y Barcelona): se ha reducido la

proporción de personas por hogar, ha aumentado la superficie de las viviendas y el peso de la propiedad, síntoma de la consolidación de un movimiento migratorio como definitivo.

### 3. FUENTES Y MÉTODO

Se utiliza una metodología cuantitativa, aplicada a los microdatos de dos fuentes del Instituto Nacional de Estadística: el Padrón Municipal de Habitantes y el Censo de Población. En ambos casos, se selecciona a los inmigrantes nacidos en el extranjero y residentes en la ciudad de Valladolid que pertenecen a los países de procedencia más numerosos en el Padrón de 2016: Bulgaria, Marruecos, República Dominicana, Colombia, Rumanía, Ecuador y Francia. En un primer momento, se planteó hacer una agrupación regional, pero por la escasa presencia de algunos países y la hegemonía de otros, se decidió que era más adecuado utilizar los países más representativos.

En el padrón se utiliza la escala de secciones censales en los *stocks* de los siguientes años: 2002, que corresponde a la primera fase de asentamiento, y es cuando la cifra de residentes extranjeros comienza a ser representativa; 2009, el reflejo de la etapa expansiva de la economía y de la inmigración exterior, y 2016, teóricamente el fin de la recesión económica. La segregación espacial se mide mediante dos indicadores: el índice de segregación y el cociente de localización. El índice de segregación (Duncan y Duncan, 1955a y 1955b) es un indicador cuantitativo de igualdad y mide la distribución de un grupo de población en el espacio respecto al conjunto de individuos, a partir de las distintas unidades que lo componen. Una situación segregativa correspondería con una distribución desigual en las secciones censales. Los valores oscilan entre cero, mínima segregación (los individuos del grupo x en cada sección censal representarían la misma proporción que en el conjunto del municipio), y uno, máxima segregación. También se puede interpretar como la proporción de población de un grupo determinado que tendría que cambiar de residencia para que la distribución fuera completamente igualitaria (Massey y Denton, 1988). El cociente de localización se utilizará para estudiar la distribución territorial de la población, y se representará cartográficamente mediante los sistemas de información geográfica. Este índice mide la presencia de un grupo de población x en cada una de las unidades que componen el territorio, en función de la representatividad que tiene este colectivo en el conjunto del municipio, eliminando el tamaño de las poblaciones. Si la proporción de extranjeros supone el 7% del total municipal, una sección en la que también haya un 7% tendrá un cociente de 1; 0,5 si hay un 3,5%; 2 con el 14%, etcétera.

$$\text{Índice de segregación: } IS = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \frac{x_i}{X} - \frac{t_i - x_i}{T - X}$$

$$\text{Cociente de localización: } Q_i = \frac{\frac{x_i}{X}}{\frac{t_i}{T}}$$

$x_i$ : Población del grupo minoritario en la sección censal  $i$ .

$t_i$ : Población total en la sección censal  $i$ .

$X$ : Población del grupo minoritario en el conjunto del territorio.

$T$ : Población total en el conjunto del territorio.

Para estudiar las condiciones habitacionales se utiliza el censo de 2011, en este caso a escala municipal. Se seleccionan los hogares por país de nacimiento de la persona principal y se excluye a los individuos que tienen más de 60 años. La elección de este rango etario se justifica por la estructura de la población inmigrada: apenas hay representatividad de estas personas en edades superiores, y no sería adecuado comparar poblaciones autóctonas y alóctonas que se encuentran en etapas distintas del ciclo de vida residencial. El censo de 2001, debido a la escasa presencia de población extranjera en Valladolid, y dado que el INE solo proporciona una muestra del 5% en los microdatos, no se ha podido utilizar para hacer una comparación temporal. Una vez establecidos los filtros, se seleccionan y recodifican las variables a estudiar, y se crean otras nuevas a partir del cruce de las existentes: tamaño de la vivienda, número medio de personas, metros cuadrados por persona, proporción de residentes que considera el estado de su vivienda como deficiente, porcentaje de viviendas en régimen de alquiler, tipología de los hogares y año de construcción.

#### 4. LA ETAPA EXPANSIVA DE LA INMIGRACIÓN EXTERIOR EN LAS CIUDADES MEDIAS: EL CASO DE VALLADOLID. ¿MOVILIDAD RESIDENCIAL ASCENDENTE?

Durante las últimas décadas, la dinámica demográfica en la mayor parte de las ciudades intermedias ha sido decreciente. El proceso de suburbanización, la pérdida en la capacidad de atracción sobre la población rural, la fuga de talento hacia las ciudades globales (González-Leonardo y López-Gay, 2019a y 2019b) y la caída de los nacimientos (Esteve, Devolder y Domingo, 2016; Delgado y Martínez, 2019) han pasado factura a estos ámbitos urbanos. Salvo algunas ciudades medias situadas en el litoral o donde se necesitaba mano de obra para actividades productivas concretas, la inmigración exterior ha pasado de puntillas. Municipios como La Coruña, Gijón, San Sebastián, Valladolid, Salamanca, Badajoz, Córdoba o Huelva son un claro ejemplo de la dinámica descrita.

En la capital del Pisuerga, el número de habitantes empadronados en 1998 ascendía a 320.000 (10.000 menos respecto al censo de 1991) y el balance del

periodo 1998-2016 fue de -20.000 (Fig.1). Entre los años 2000 y 2009, la afluencia de extranjeros representa un contingente más bien reducido y llega con cierto retraso respecto a otros ámbitos territoriales de la geografía española (Delgado y Martínez, 2016), aunque logra compensar durante algunos años el declive continuado de población local. Entre 2010 y 2013, a pesar de la reducción de las entradas y las re-emigraciones, la cifra de personas nacidas en otros países se mantiene por reagrupación familiar, pero en los tres años siguientes el balance se torna a signo negativo. La población nacida en el extranjero y residente en Valladolid está compuesta por personas procedentes del este de Europa (principalmente búlgaros y rumanos), marroquíes, latinoamericanos (con una mayor presencia de dominicanos, colombianos y ecuatorianos) y franceses. Los colectivos de otros países apenas tienen representatividad en la ciudad.

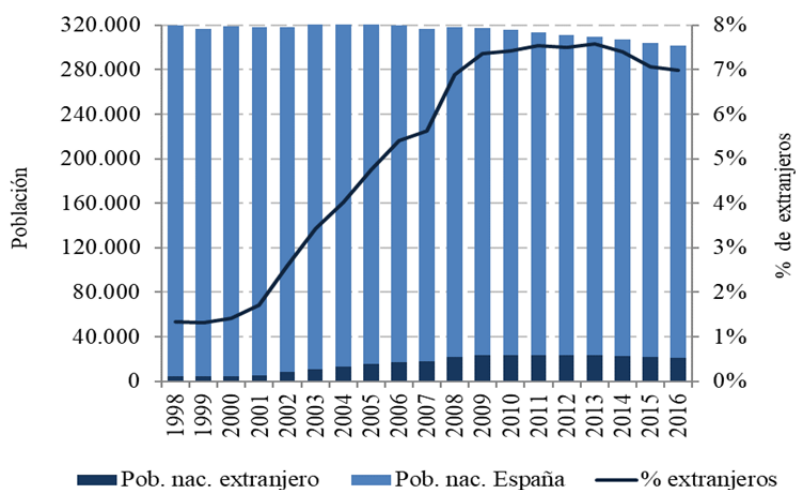


Fig. 1. Población, por lugar de nacimiento, y porcentaje de alóctonos: 1998-2016. Fuente: Elaboración propia, a partir del PMH (INE).

Hasta principios del siglo XXI, los franceses eran el grupo alóctono dominante (Fig. 2), con 1.000 residentes, una cifra que se ha mantenido constante. La afluencia desde Bulgaria, procedencia mayoritaria en la actualidad, al igual que en el conjunto de Castilla y León, comienza a incrementarse en 2001 y supera los 3.700 individuos en 2009. Durante la crisis disminuye el *stock* a 2.500 personas. Los rumanos, en quinto lugar, siguen una dinámica similar, pero sus entradas son más tardías. En ambos casos, se observa un crecimiento destacado en los años posteriores a la incorporación de estos países en la Unión Europea. Marruecos ocupa la segunda posición, con 2.350 residentes en 2016. El número de marroquíes aumenta hasta 2010, y después se mantiene. La presencia de personas procedentes de los tres países latinoamericanos mayoritarios crece desde principios del siglo

XXI, pero su evolución, aunque similar, tiene algunos rasgos característicos: los dominicanos experimentan un crecimiento más progresivo y continuado, a pesar de la recesión económica; la afluencia de colombianos es muy abundante durante la etapa expansiva de la economía y posteriormente el crecimiento es contenido; los ecuatorianos presentan un comportamiento similar a los colombianos durante la bonanza económica, pero en la fase recesiva disminuye ligeramente el *stock*.

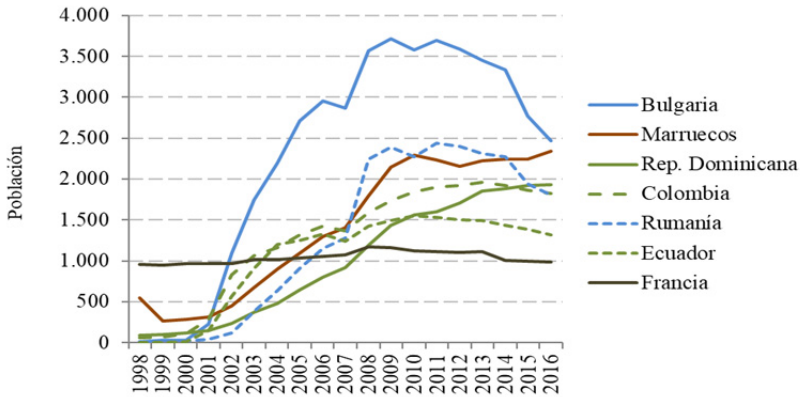


Fig. 2. Población extranjera, por país de nacimiento: 1998-2016. Fuente: Elaboración propia, a partir del PMH (INE).

En el año 2002, el porcentaje de alóctonos residentes en la ciudad era reducido (Fig. 3). Únicamente se observa una presencia destacada en el sector suroccidental del barrio de La Antigua (ver Anexo 1: plano de la ciudad de Valladolid), en torno a la catedral. Esta lógica territorial, teniendo en cuenta el elevado valor inmobiliario de esta área, responde a la antigua ubicación del Centro de Atención al Inmigrante (CAI), donde se empadrona quien carece de domicilio fijo en la ciudad. También se distingue, aún con tímidos porcentajes, un asentamiento incipiente en algunos sectores centrales y barrios periféricos.

En 2009, la presencia de extranjeros aumentó de manera significativa, sobre todo en las promociones de los años 50-60 situadas al este de la vía del ferrocarril: Jesús Aramburu-Las Viudas y viviendas del Poblado de Arca Real en Delicias-Canterac; San Isidro; Parajillos Bajos, y el sur de Pilarica-Los Santos. Al mismo tiempo, crece la proporción de extranjeros en las viviendas coetáneas del 29 de Octubre (Las Batallas), Onésimo Redondo (Vadillos) y Rondilla. Se aprecia una presencia dispersa de extranjeros en algunos sectores de mayor renta per cápita, pero, generalmente, se relaciona con un parque de vivienda más obsoleto (último tramo del Puente Colgante; principio de Arco de Ladrillo par, pasando el túnel; bloques de los 60 de Caño Argales y la Circular), aunque también hay valores altos en algunas secciones de barrios edificados durante las dos últimas décadas del siglo XX (primera fase de Parquesol, Las Villas-Valparaíso).

En 2016, la proporción de extranjeros se reduce en los sectores edificados durante el desarrollismo (Rondilla, Pajarillos Bajos, la parte más degradada de Delicias, Circular y las Batallas) y aumenta en la mitad meridional de la ciudad (sur y nordeste del Campo Grande, sur de Plaza de Toros, Cuatro de Marzo y Valparaíso). Se ha generado una concentración importante de extranjeros al este de Huerta del Rey, cerca de la Cúpula del Milenio, y responde al traslado del CAI a esta sección censal. La representatividad de la población autóctona sigue siendo muy importante en los barrios obreros de los años 50 y 60, pero se observa cierto ascenso residencial, al menos en lo que a la distribución espacial se refiere, y mayor dispersión territorial.

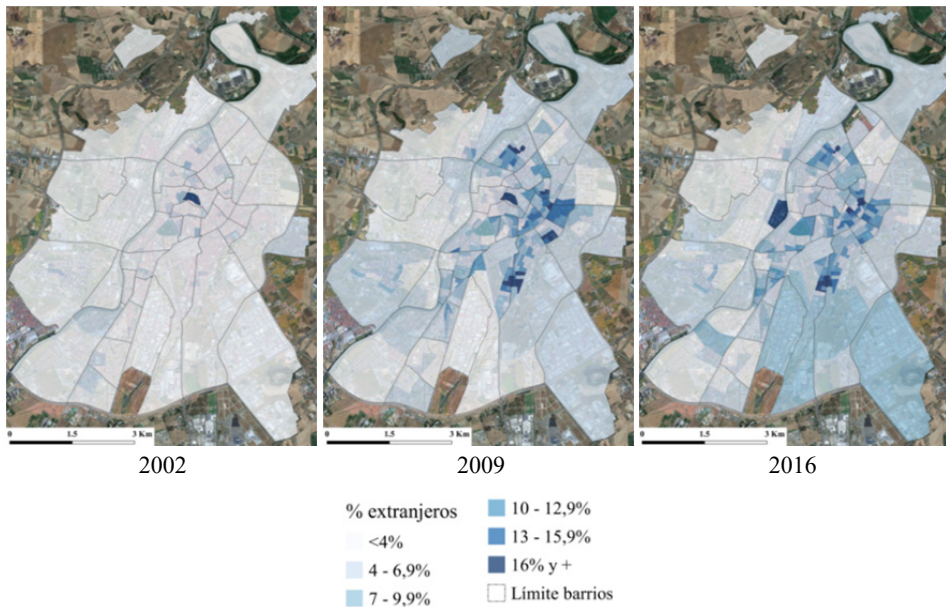


Fig. 3. Porcentaje de población nacida en el extranjero, por secciones censales. Fuente: Elaboración propia, a partir del PMH (INE).



**5. DISPERSIÓN *VERSUS* SEGREGACIÓN ESPACIAL. UNOS PATRONES RESIDENCIALES DIFERENCIADOS EN FUNCIÓN DEL COLECTIVO INMIGRADO**

Salvo en la fase inicial de asentamiento, los niveles de segregación residencial de la población extranjera en Valladolid son moderados (Fig. 4), en línea con los estudios realizados en otras ciudades españolas y sudeuropeas de mayor tamaño (los índices de segregación oscilan entre 0,3 y 0,45). Los búlgaros, dominicanos, rumanos y ecuatorianos presentan valores altos en 2002, pero descienden notablemente durante el periodo analizado. Los colombianos, desde un primer momento, tienen valores segregativos bajos y decrecientes en el tiempo. Los marroquíes parten de cifras inferiores a la media en 2002, pues su presencia en Valladolid es más temprana, y ya han superado la primera fase de llegada. Sin embargo, es el único colectivo que aumenta su segregación entre 2002 y 2016.

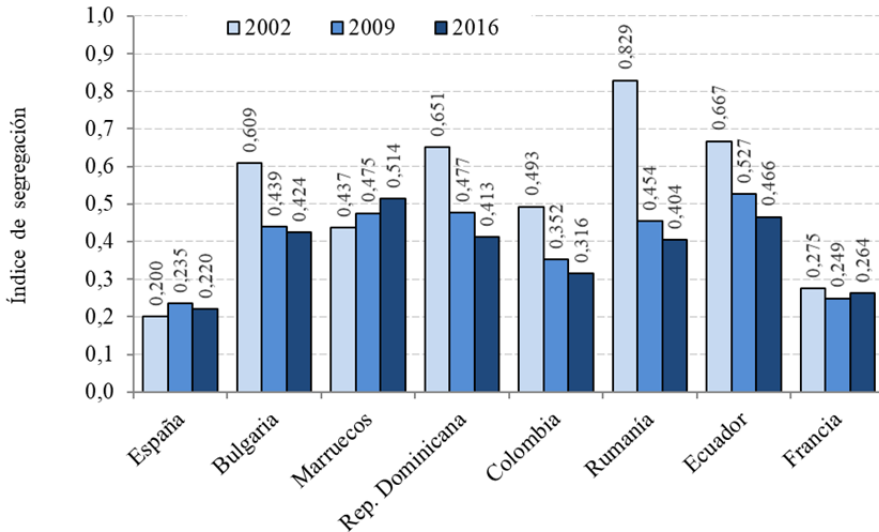


Fig. 4. Índice de segregación, por país de nacimiento: 2002, 2009 y 2016.  
Fuente: Elaboración propia, a partir del PMH (INE).

A continuación, analizamos la distribución espacial a partir de los cocientes de localización (Fig. 5). En 2002, la ubicación de los distintos colectivos de extranjeros en Valladolid no sigue un patrón definido, aunque hay una fuerte concentración en secciones censales determinadas, y una presencia bastante escasa en el resto del territorio. Los recién llegados desconocen el mercado inmobiliario de la ciudad y tienden a localizarse próximos (incluso, en ocasiones, en la misma vivienda) de algunos compatriotas que pertenecen a su red migratoria, generalmente en barrios obreros de los 50-60 (Delicias, Pajarillos Bajos, Rondilla) o en edificaciones con

peores condiciones habitacionales de zonas con un valor inmobiliario más alto (Campo Grande, Plaza de Toros).

En 2009 se distinguen unas pautas de asentamiento definidas. Existe una marcada tendencia entre los búlgaros, marroquíes, dominicanos y rumanos a ubicarse en los polígonos de vivienda de los años 50 y 60 situados al este de la vía: Delicias-Canterac, San Isidro y Pajarillos Bajos. Los europeos del este también presentan cocientes elevados en viviendas coetáneas de Circular, Vadillos, Batallas, sudeste de la Rondilla, norte de La Farola y algunos sectores centrales dispersos, y los dominicanos se concentran, principalmente, en Caño Argales y en torno al eje del Paseo de Zorrilla norte (Campo Grande, Plaza de Toros, Cuatro de Marzo). Entre los marroquíes no hay apenas representación al oeste de la vía, con una marcada segregación territorial en las áreas más degradadas de los barrios obreros construidos durante el desarrollismo.

En 2016 se observa una mayor dispersión territorial de la población nacida en Europa del Este, y disminuye su presencia en las barriadas orientales. Los dos ejes residenciales de los dominicanos (este de la vía y Paseo de Zorrilla norte) siguen consolidados, pero hay una mayor dispersión territorial hacia otros barrios. Los marroquíes nuevamente aumentan su concentración en las áreas más degradadas de Delicias, Pajarillos Bajos y San Isidro, a la par que se materializa una incipiente presencia en la Rondilla y al este de Huerta del Rey (CAI).

Los colombianos tienden hacia la dispersión territorial desde el inicio del periodo analizado. En 2009, hay cocientes altos en zonas de la ciudad con un valor inmobiliario considerable (primera fase de Parquesol, Paseo de Zorrilla norte y algunas secciones censales del centro), pero también en barrios obreros (Rondilla, Delicias y Batallas). En 2016 crece su representatividad en Parquesol y algunos sectores próximos al Paseo Zorrilla y se reduce en Delicias y la Rondilla.

Los ecuatorianos manifiestan una notable preferencia por el barrio periférico de la Rondilla, que se consolida como puerta de entrada y área preferente de asentamiento de este colectivo, aunque a lo largo del periodo estudiado se aprecia una mayor dispersión.

En el caso de los franceses, los cocientes de localización más altos se dan en los nuevos barrios meridionales, algunas secciones censales del centro y, más recientemente, al oeste de Huerta del Rey (Villa del Prado).



Bulgaria, 2002



Bulgaria, 2009



Bulgaria, 2016



Marruecos, 2002



Marruecos, 2009



Marruecos, 2016



Rep. Dom., 2002



Rep. Dom., 2009



Rep. Dom., 2016





Colombia, 2002



Colombia, 2009



Colombia, 2016



Rumanía, 2002



Rumanía, 2009



Rumanía, 2016



Ecuador, 2002



Ecuador, 2009



Ecuador, 2016

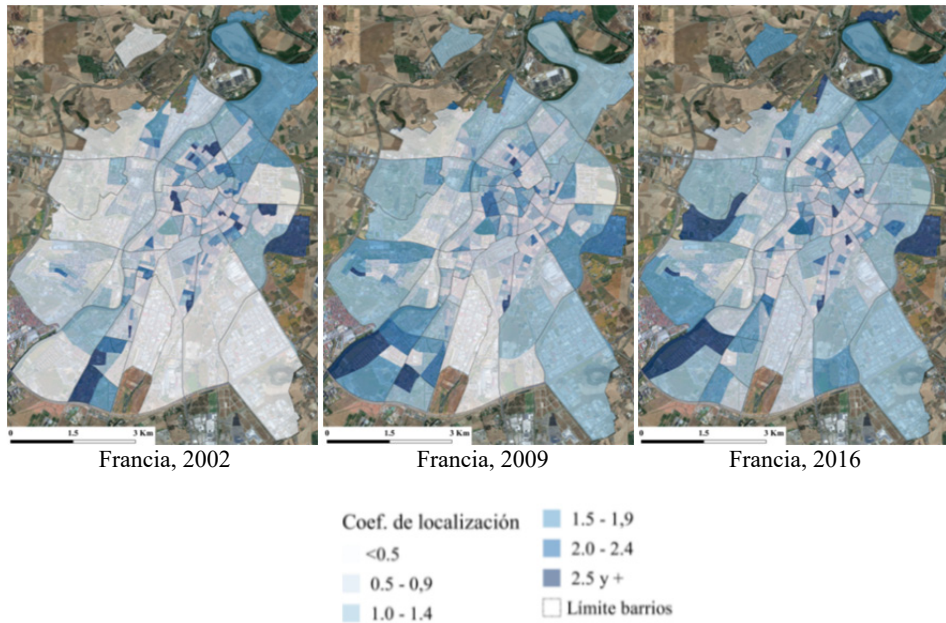


Fig. 5. Cocientes de localización de la población extranjera, por país de nacimiento y secciones censales. Fuente: Elaboración propia, a partir del PMH (INE).

## 6. PEORES CONDICIONES HABITACIONALES Y MAYOR ANTIGÜEDAD DEL PARQUE DE VIVIENDA. LOS POLÍGONOS DE LOS AÑOS 50-60 COMO PUERTA DE ENTRADA PARA LA INMIGRACIÓN

Según los datos del censo de 2011, las viviendas cuya persona principal había nacido en España y era menor de 60 años tenían una superficie media de 86,8 m<sup>2</sup>, con un promedio de 2,6 personas por hogar (Cuadro 1). Las viviendas con un individuo alóctono como persona principal eran 10 m<sup>2</sup> más pequeñas y el número medio de miembros se incrementaba hasta 3,3. Tan solo el 2,7% de los hogares españoles consideraba que su vivienda presentaba un estado deficiente, frente al 6,6% de los extranjeros. El 13,1% de los autóctonos y el 64,1% de los alóctonos vivían en régimen de alquiler, y la antigüedad media de las viviendas de los segundos era nueve años superior.

Nuevamente, las diferencias según el país de procedencia son evidentes. Los franceses tenían una situación residencial similar a la población local. Los colombianos, después de los europeos noroccidentales, eran el colectivo de inmigrantes con una mejor situación habitacional: 77,1 m<sup>2</sup> de media, 3,3 personas por hogar y una proporción de alquiler del 60,1%. La superficie de los hogares ecuatorianos era algo superior, pero el número de personas residentes era más elevado. En los hogares dominicanos había más personas por metro cuadrado respecto a las otras dos nacionalidades latinoamericanas y la proporción de alquiler

era muy alta (97,7%). Los europeos del este también tenían proporciones bajas de propiedad. Los rumanos, concretamente, disponían de menor superficie por persona. Los marroquíes son los inmigrantes con peores condiciones habitacionales: viviendas más pequeñas, más residentes por hogar, mayor hacinamiento, una de cada cuatro viviendas consideradas en estado deficiente por la persona principal y mayor antigüedad. No obstante, la tenencia en propiedad suponía un peso elevado respecto a otros colectivos de extranjeros: un 30,9%.

País de nacimiento	Tamaño	Personas	m <sup>2</sup> /persona	Estado deficiente	En alquiler	Antigüedad media
España	86,6 m <sup>2</sup>	2,6	33,7 m <sup>2</sup>	2,7%	13,1%	1981
Bulgaria	70,4 m <sup>2</sup>	3,5	20,4 m <sup>2</sup>	s.d.	82,8%	1966
Marruecos	68,0 m <sup>2</sup>	3,8	18,1 m <sup>2</sup>	24,7%	69,1%	1966
Rep. Dominicana	73,1 m <sup>2</sup>	3,6	20,2 m <sup>2</sup>	s.d.	97,7%	1968
Colombia	77,1 m <sup>2</sup>	3,3	23,4 m <sup>2</sup>	8,3%	60,1%	1971
Rumanía	74,9 m <sup>2</sup>	3,8	19,8 m <sup>2</sup>	3,9%	81,5%	1970
Ecuador	79,6 m <sup>2</sup>	3,6	22,3 m <sup>2</sup>	s.d.	70,7%	1973
Francia	87,2 m <sup>2</sup>	3,1	27,9 m <sup>2</sup>	s.d.	6,8%	1980

Cuadro 1. Características de los hogares, por país de nacimiento de la persona principal (población <60 años), 2011<sup>1</sup>. Fuente: Elaboración propia, a partir del Censo (INE).

El 40,8% de los hogares españoles del citado rango etario estaba compuesto por dos personas o menos (hogares unipersonales o de parejas sin hijos, Fig. 6), mientras que esta categoría representa tímidos porcentajes entre los extranjeros. El 41,4% de los hogares autóctonos eran parejas con hijos, un 11,1% familias monoparentales, el 5,3% múltiples con parentesco, y tan solo un 1,5% múltiples con algún miembro sin parentesco. Las parejas con hijos se situaban por encima de la media entre la población francesa, búlgara, marroquí y colombiana. Los dominicanos y ecuatorianos tenían una proporción reducida de parejas con hijos y una elevada representatividad de las familias monoparentales cuya persona principal era una mujer. La mitad de los hogares de la población rumana y un tercio de los dominicanos eran múltiples con parentesco, mientras que las demás procedencias tenían porcentajes más reducidos. La residencia junto a un núcleo familiar de personas emparentadas parece cobrar mayor importancia entre los rumanos, dominicanos y, en menor medida, marroquíes y colombianos. Los

<sup>1</sup> Para la antigüedad media de las viviendas de la población rumana, se ha aplicado una imputación por prorrateo (las edificaciones de los años 2005 y 2007 están sobrerrepresentadas en el Censo debido a un error muestral).

hogares múltiples sin parentesco eran más numerosos en el colectivo marroquí (15,1 %), dado su elevado nivel de masculinización, y también entre los búlgaros. Las demás nacionalidades también registran valores por encima de la media, aunque con porcentajes más reducidos.

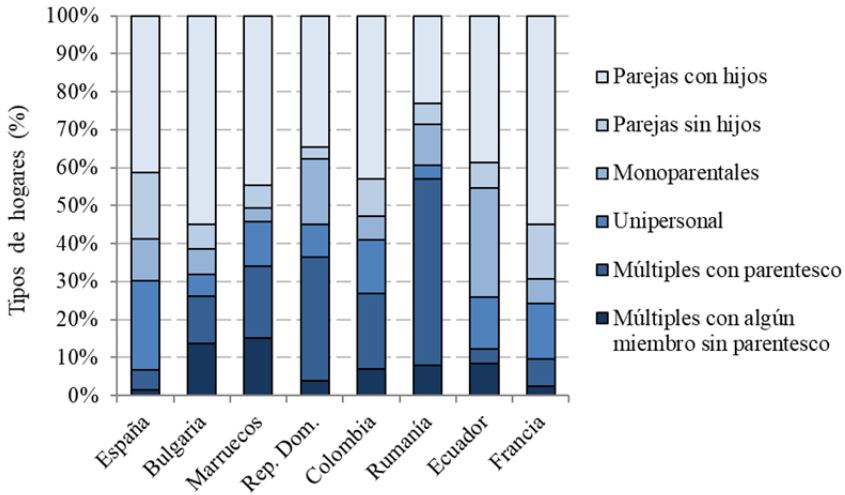


Fig. 6. Tipo de hogar, por país de nacimiento de la persona principal (población <60 años), 2011.  
Fuente: Elaboración propia, a partir del Censo (INE).

El 48,6% de los hogares españoles vivían en inmuebles construidos después de 1981 (Fig. 7). Descartando a la población francesa, la proporción de extranjeros que residía en estas edificaciones era reducida, mayormente si se tienen en cuenta las viviendas de los años 90 y principios del siglo XXI. En las promociones de la década de los 70, los porcentajes estaban más igualados. En el parque construido entre 1950 y 1960, el de peor calidad, se concentraba la mayor parte de la población extranjera, destacando marroquíes, búlgaros, dominicanos y rumanos. Los hogares residentes en inmuebles anteriores a 1950 son escasos, dado el reducido número de edificaciones, fruto del continuo y descontrolado proceso de sustitución urbana en su diacronía, y de los cambios de uso residencial a comercial de muchas viviendas en centro de Valladolid.



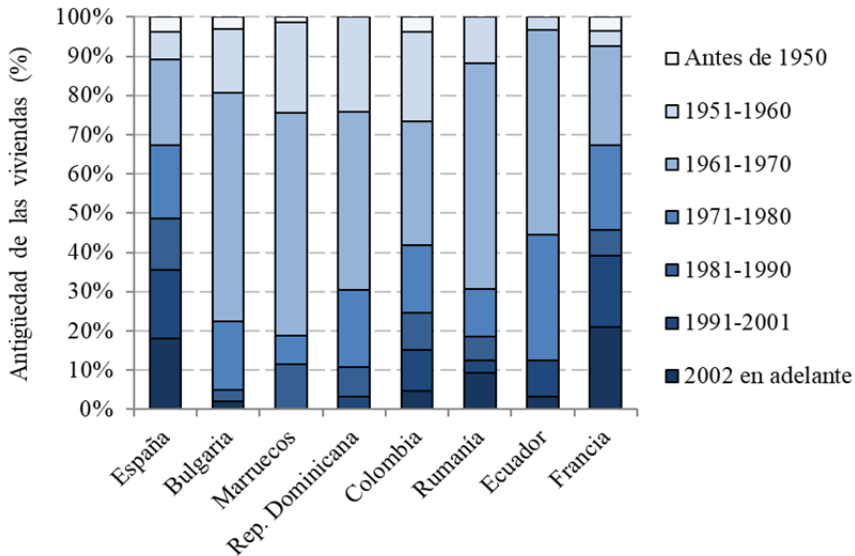


Fig. 7. Antiguiedad del parque de viviendas, por país de nacimiento de la persona principal (población <60), 2011. Fuente: Elaboración propia, a partir del Censo (INE).

## 7. CONCLUSIONES

Las pautas de asentamiento de la población extranjera en Valladolid reflejan los patrones residenciales de la inmigración en las ciudades españolas y sudeuropeas de mayor tamaño, aunque se observan algunos rasgos característicos. Los niveles de segregación espacial son semejantes (moderados y decrecientes) y las condiciones habitacionales son algo mejores, aunque siguen siendo más precarias que las de la población autóctona. El mercado inmobiliario de una ciudad intermedia, con precios más bajos y una menor polarización, presenta condiciones más favorables para la inserción y el ascenso residencial de los inmigrantes. Por otra parte, hay una proporción más reducida de propietarios, que pone de manifiesto una menor predisposición hacia el asentamiento definitivo y, por consiguiente, una capacidad limitada de las urbes intermedias para fijar población foránea en el territorio.

Existen notables diferencias entre los distintos países de procedencia analizados, en algunos casos en línea con otros estudios realizados y en otros no tanto. Los latinoamericanos y europeos del este presentan niveles segregativos bajos y decrecientes (sobre todo los primeros), dinámica descrita en otras ciudades y áreas metropolitanas (Martínez y Leal, 2008; Bayona y López-Gay, 2011; Galeano y Bayona, 2015; Galeano, 2016a). La segregación residencial de la población marroquí es más elevada, al igual que en la mayor parte de los ámbitos urbanos, salvo en Valencia y Málaga (Domínguez-Mujica Parreño-Castellano y Díaz-Hernández, 2010), y se incrementa, como en Almería (Checa y Arjona, 2007) o



Bilbao (Lavía, 2008); aunque en Barcelona (Bayona, 2007) y Madrid (Martínez y Leal, 2008) tiende a reducirse.

Achebak, Bayona y Domingo (2017) registran niveles de concentración más elevados, y crecientes en el tiempo, entre los inmigrantes marroquíes que residen en las ciudades medias (100.000 a 500.000 habitantes), un resultado que corrobora los hallazgos de nuestro caso de estudio. Checa y Arjona (2007) apuntan que existe un nivel de rechazo importante entre la población autóctona a compartir espacios residenciales con los magrebíes, y también entre los propios inmigrantes de otras nacionalidades; sin embargo, el recelo hacia los latinoamericanos y europeos del este está menos extendido, pues la proximidad cultural es mayor. Cea y Valles (2011) indican que los propietarios son más reticentes a la hora de alquilar su vivienda a la población marroquí respecto a otros colectivos de inmigrantes. El rechazo podría extrapolarse al mercado de trabajo y, por lo tanto, a la capacidad económica de acceso a la vivienda que, junto a las estrategias de agrupamiento para enfrentar la crisis, puede tener mucho que ver con el aumento de la segregación de los marroquíes en Valladolid.

Los latinoamericanos son un colectivo muy feminizado, con una tendencia significativa hacia la reagrupación familiar, según refleja la estructura etaria del padrón. También tienen ciertas facilidades para la obtención de la nacionalidad española y tienden mayoritariamente hacia el asentamiento, la asimilación cultural y los matrimonios mixtos (Rodríguez-García y otros, 2015). Búlgaros y rumanos manifiestan una fuerte segregación residencial al principio del periodo, pero decrece rápidamente. Dada su condición de ciudadanos comunitarios y dado que presentan tímidos porcentajes de propiedad, tienen una menor declinación hacia el asentamiento definitivo y, según apunta Recaño (2016), mayor movilidad geográfica asociada a la oferta de empleo, por lo que no es de extrañar que muchos se hayan marchado durante la crisis. Los marroquíes, además de ser los inmigrantes más segregados y presentar una clara tendencia hacia la concentración territorial, poseen peores condiciones habitacionales, aunque el peso de la propiedad es considerable. Por lo tanto, se puede deducir que se mueven en un primer momento por la oferta de trabajo en destino, pero, una vez efectuada la migración, tienen una menor probabilidad de movilidad geográfica.

La mayor parte de los inmigrantes ocupan los barrios construidos entre 1950 y 1970, a la par que algunas viviendas coetáneas de sectores mejor valorados dentro de la ciudad. La afluencia de extranjeros generó una importante demanda de vivienda con unos estándares de calidad no muy elevados, y favoreció que la población local vendiera o alquilara fácilmente sus propiedades en los barrios obreros y se marchara hacia promociones de reciente construcción dentro del municipio o en la periferia suburbana. García-Almirall (2008) describe esta dinámica en las siete áreas urbanas españolas de mayor tamaño. A pesar de ello, se observa ascenso residencial de los extranjeros a lo largo del periodo estudiado, aunque existen diferencias en función del país de procedencia. La mayor parte de

Europeos del este y marroquíes se localizan en los polígonos de viviendas construidos en los años 50 y 60 en los barrios periféricos situados al este de la vía del tren (Delicias, Pajarillos Bajos y San Isidro). Muchos búlgaros y rumanos que residían en la parte oriental se han marchado de la ciudad, y los que permanecen en el municipio presentan una mayor dispersión territorial y más representatividad al oeste de la línea del ferrocarril. Los marroquíes, sin embargo, manifiestan tendencias segregativas en los sectores más degradados de Delicias y Pajarillos Bajos, donde también hay una proporción importante de población de etnia gitana, con la que comparten espacio. Los ecuatorianos tienen una marcada disposición a localizarse en los polígonos el barrio obrero de Rondilla, pero también cierta movilidad ascendente. Los colombianos son el colectivo más presente en áreas bien valoradas. Los dominicanos manifiestan una llamativa polarización espacial: por un lado, encontramos individuos que residen en barrios de baja renta per cápita y, por otro, en sectores de valor inmobiliario más bien elevado (los matrimonios mixtos y la empleabilidad en el servicio doméstico pueden tener mucho que ver en esta cuestión).

La concentración de minorías en determinadas áreas de la ciudad y no en otras con características similares refleja las preferencias de los propios inmigrantes a vivir con sus homólogos y, por lo tanto, a una segregación residencial, en cierto modo, escogida por la cercanía a sus redes migratorias. Con el tiempo, los extranjeros que gozan de una mejor situación socioeconómica se instalan de manera definitiva y reproducen las pautas residenciales de la población autóctona. Los más precarios y estigmatizados se marchan, o permanecen en el territorio y tienden a concentrarse en los barrios donde llegó la inmigración rural española durante el desarrollismo. La experiencia migratoria en países cuyos flujos de entrada fueron más tempranos advierte de las consecuencias negativas de la segregación espacial de los colectivos vulnerables y la concentración geográfica de la pobreza. Es importante prestar especial atención a los colectivos que manifiestan tendencias segregativas, pese a que estos niveles aún están lejos del aislamiento y la concentración espacial de determinadas minorías étnicas en países de Europa noroccidental y Estados Unidos.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- Achebak, Hicham; Bayona, Jordi y Domingo, Andreu (2017), “Evolución y pautas geográficas de la segregación residencial de los marroquíes en España”, en *Estudios Geográficos*, vol. 78, núm. 283, pp. 417-443.
- Arbaci, Sonia (2004), “Southern European Multiethnic Cities and the Enduring Housing Crisis: Framing the Urban and Residential Insertion of Immigrants”, en *ENHR Conference*, Cambridge, 02-06 de junio de 2004, pp. 1-31.

- Arbaci, Sonia (2008), “(Re)Viewing Ethnic Residential Segregation in Southern European Cities: Housing and Urban Regimes as Mechanisms of Marginalisation”, en *Housing Studies*, vol. 23, núm. 4, pp. 589-613.
- Arbaci, Sonia y Malheiros, Jorge (2010), “De-segregation, peripheralisation and the social exclusion of immigrants: Southern European cities in the 1990s”, en *Journal of ethnic and migration studies*, vol. 36, núm. 2, pp. 227-255.
- Batista-Zamora, Ana Ester y Natera-Rivas, Juan José (2018), “La diferenciación residencial reciente en el municipio de Málaga. Una aplicación del Índice de Theil”, en *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, vol. 38, núm. 2, pp. 289-311.
- Bayona, Jordi (2007), “La segregación residencial de la población extranjera en Barcelona: ¿una segregación fragmentada?”, en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 11, núm. 235.
- Bayona, Jordi y López-Gay, Antonio (2011), “Concentración, segregación y movilidad residencial de los extranjeros en Barcelona”, en *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 57, núm. 3, pp. 381-412.
- Bellet, Carmen y Llop, Josep M. (2004), “Mirada a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias”, en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 8, núm. 165.
- Bell, Wendell (1954), “A probability model for the measurement of ecological segregation”, en *American Sociological Review*, núm. 32, pp. 357-364.
- Bolt, Gideon; Hooimeijer, Pieter y Kempen, Ronal (2002), “Ethnic Segregation in the Netherlands: New Patterns, New Policies?”, en *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 93, núm. 2, pp. 214-220.
- Borja, Jordi y Castells, Manuel (1999), *La gestión de las ciudades en la era de la comunicación*, Madrid, Taurus.
- Burgess, Ernest W. (1928), “Residential segregation in American Cities”, en *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, núm. 140, pp. 105-115.
- Cea D'Ancona, M. Ángeles y Valles-Martínez, Miguel S. (2011), *Evolución del racismo y la xenofobia. Informe 2011*, Madrid, Ministerio de Trabajo e Inmigración.
- Checa, J. Carlos y Arjona, Ángeles (2007), “Factores explicativos de la segregación residencial de los inmigrantes en Almería”, en *Revista Internacional de Sociología*, vol. 65, núm. 48, pp. 173-200.
- Cristaldi, Flavia (2002), “Multiethnic Rome: Toward residential segregation?”, en *GeoJournal*, núm. 58, pp. 81-90.

- Cutler, David M. y Glaeser, Edward L. (1998), “Are Ghettos Good or Bad?”, en *Quarterly Journal of Economic*, vol. 112, núm. 3, pp. 827-872.
- Delgado, José María y Martínez, Luis Carlos (2016), “La Huella de la inmigración extranjera en las comunidades autónomas de menor crecimiento demográfico”, en *Cuadernos Geográficos*, vol. 55, núm. 2, pp. 127-15.
- Delgado, José María y Martínez, Luis Carlos (2019), “Composición y cambio de los comportamientos sociodemográficos en España en los inicios de la segunda transición demográfica”, en *Cuadernos Geográficos*, vol. 58, núm. 1, pp. 253-276.
- Díaz Hernández, Ramón; Domínguez Mujica, Josefina y Parreño Castellano, Juan Manuel (2017), “Vulnerabilidad urbana y segregación residencial de la población extranjera no comunitaria en las ciudades más populosas de Canarias”, en *XXII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 08-12 de octubre de 2018, pp. 1-17.
- Domingo, Andreu y Bayona, Jordi (2007), “Movilidad, vivienda y distribución territorial de la población marroquí en Cataluña”, en *Estudios Geográficos*, vol. 68, núm. 263, pp. 465-496.
- Domínguez-Mujica, Josefina; Parreño-Castellano, J. Manuel y Díaz-Hernández, Ramón (2010), “Inmigración y ciudad en España: integración versus segregación socio-territoriales”, en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 14, núm. 331.
- Dujardin, Claire; Selod, Harris y Thomas, Isabelle (2008), “Residential Segregation and Unemployment: The Case of Brussels”, en *Urban Studies*, vol. 45, núm. 1, pp. 89-113.
- Duncan, Otis D. y Duncan, Beverly (1955a), “A methodological analysis of segregation indexes”, en *American Sociological Review*, núm. 41, pp. 210-217.
- Duncan, Otis D. y Duncan, Beverly (1955b), “Residential Distribution and Occupational Stratification”, en *American Journal of Sociology*, vol. 60, núm. 5, pp. 493-503.
- Esteban, Alfonso de y López, Alejandro (1989), “El papel de las ciudades medias en España. Presente y futuro”, en *Urbanismo*, núm. 6, pp. 6-16.
- Esteve, Albert; Devolder, Daniel y Domingo, Andreu (2016), “La infecundidad en España: tic-tac, tic-tac, tic-tac!!!”, en *Perspectives Demographiques*, núm. 1.
- Friedrichs, Jürgen (1974), “Ethnic segregation in Cologne, Germany 1984-94”, en *Urban Studies*, núm. 35, pp. 1.745-1.763.
- García-Almirall, M. Pilar (2008), “Inmigración y vivienda: el proceso de integración desde el análisis y la prospectiva de la formación de hogares y su acceso a la vivienda. Una

- aproximación a las 7 áreas metropolitanas españolas”, en *Arquitectura, ciudad y entorno*, vol. 3, núm. 8, pp. 249-283.
- García-Almirall, M. Pilar; Fullaondo, Arkaitz y Frizzera, Agustín (2008), “Inmigración y espacio socio-residencial en la Región Metropolitana de Barcelona”, en *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, núm. 158, pp. 727-744.
- Ganau, Joan y Vilagrasa, Joan (2003), “Las ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos urbanos recientes”, en Capel, Horacio -ed.- *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*, Almería, Instituto Cajamar, pp. 37-73.
- Galeano, Juan; Sabater, Albert; Domingo, Andreu (2014), “Formació i Evolució dels Enclavaments Ètnics a Catalunya abans i durant la Crisis Econòmica”, en *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 60, núm. 2, pp. 261-288.
- Galeano, Juan y Bayona, Jordi (2015), “Assentament Territorial de la Població Estrangera a l'Àrea Metropolitana de Barcelona en el Segle XXI”, en *Recenta i Migració VII: Migracions dels segles XX i XXI, una mirada candelinana*, Barcelona, Departament de Benestar Social i Familiar de la Generalitat de Catalunya, pp. 95-121.
- Galeano, Juan y Bayona, Jordi (2016), “La diversidad en las Metròpolis Españoles”, en Domingo, Andreu -coord.- *Inmigración y diversidad en España. Crisis económica y gestión municipal*, Barcelona, Icaria, pp. 49-74.
- Galeano, Juan y Sabater, Albert (2016a), “Inmigración internacional y cambio demográficos en el nuevo milenio”, en Domingo, Andreu -ed.- *Inmigración y diversidad en España. Crisis económica y gestión municipal*, Barcelona, Icaria, pp. 13-48.
- Galeano, Juan y Sabater, Albert (2016b), “Segregación residencial y formación de enclaves residenciales en España 2000-2014”, en Domingo, Andreu -coord.- *Inmigración y diversidad en España. Crisis económica y gestión municipal*, Barcelona, Icaria, pp. 13-48.
- González-Leonardo, Miguel y López-Gay, Antonio (2019a), “El nuevo paradigma de las migraciones internas en España: migrantes urbanos, más móviles y cualificados. El caso de Castilla y León”, en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 23, núm. 609.
- González-Leonardo, Miguel y López-Gay, Antonio (2019b), “Emigración y fuga de talento en Castilla y León”, en *Boletín de la Asociación Española de Geografía*, vol. 80, núm. 2.612, pp. 1-31.
- Giffinger, Rudolf (1998), “Segregation in Vienna: impacts of market barriers and rent regulations”, en *Urban Studies*, núm. 35, pp. 1.791-1.812.

- Jakubs, John F. (1979), "A consistent conceptual definition of the index of dissimilarity", en *Geographical Analysis*, núm. 11, pp. 315-321.
- Jakubs, John F. (1981), "A distance based segregation index", en *Journal of Socio-Economic Plannig Sciences*, núm. 15, pp. 129-141.
- Johnson, Ron; Poulsen, Michael y Forrest, James (2015), "Increasing Diversity Within Increasing Diversity: the Changing Ethnic Composition of London's Neighbourhoods, 2001-2011", en *Population, Space and Place*, núm. 21, pp. 38-53.
- Lavía, Cristina (2008), "La segregación residencial de la población extranjera de Bilbao", en *Arquitectura, Ciudad y Entorno*, vol. 3, núm. 8, pp. 65-93.
- Kemper, Franz J. (1998), "Restructuring of housing and ethnic segregation: recent developments in Berlin", en *Urban Studies*, núm. 35, pp. 1.765-1.789.
- Korsu, Emre y Wenglenski, Sandrine (2010), "Job Accessibility, Residential Segregation and Risk of Long-term Unemployment in the Paris Region", en *Urban Studies*, vol. 47, núm. 11, pp. 2.279-2.324.
- Leerkes, Arjen; Engbersen, Golfried y San, Marion V. (2007), "Shadow places: patterns of spatial concentration and incorporation of irregular immigrants in the Netherlands", en *Urban Studies*, núm. 44, pp. 1.491-1.516.
- Lora-Tamayo, Gloria (2001), *Extranjeros en Madrid capital y en la Comunidad. Informe 2000*, Madrid, Cáritas Diocesanas de Migraciones-ASTI.
- Malheiros, Jorge (2002), "Ethnic-cities: Residential Petterns in the Northern European and Mediterranean Metropolises. Implications for Policy Design", en *International Journal of Population Geography*, núm. 8, pp. 107-134.
- Martori, Joan Carles y Hoberg, Karen (2004), "Indicadores cuantitativos de segregación residencial. El caso de la población inmigrante en Barcelona", en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 8, núm. 169.
- Martínez, Almudena y Leal, Jesús (2008), "La segregación residencial, un indicador espacial confuso en la representación de la problemática residencial de los inmigrantes económicos: el caso de la Comunidad de Madrid", en *Arquitectura, Ciudad y Territorio*, vol. 3, núm. 8, pp. 39-52.
- Massey, Douglas S. (1985), "Ethnic residential segregation: a theoretical syntesis and empirical review", en *Sociology and Social Research*, núm. 69, pp. 315-350.
- Massey, Douglas S. y Denton, Nancy A. (1988), "The Dimensions of Residential Segregation", en *Social Forces*, núm. 67, pp. 281-315.

- Massey, Douglas S.; Gross, Andrew B. y Shibuya, Kumiko (1994), "Migration, Segregation and the Geographic Concentration of Poverty", en *American Sociological Review*, núm. 59, pp. 425-445.
- Mateu, Jaume (2007), "Inmigración y segregación residencial en el municipio de Palma (Illes Balears), 1996-2004", en Artigues, Antonio et al. -eds.- *Los procesos urbanos postfordistas. Actas del VIII Coloquio y jornadas de campo de Geografía Urbana*, Palma de Mallorca, Universitat de les Illes Balears - Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 153-180.
- Morrill, Richard L. (1991), "On the measure of geographical segregation", en *Geography Research Forum*, núm. 11, pp. 25-36.
- Musterd, Sako; Kesteloot, Chris; Murie, Adolph y Ostendorf, Wim (1999), "Urban Social Exclusion and Modes of Integration: Literature Review", en *Urbex Series*, núm. 1.
- Musterd, Sako y Deurloo, Rinus (2002), "Unstable Immigrant Concentrations in Amsterdam: Spatial Segregation and Integration of Newcomers", en *Housing Studies*, núm. 17, pp. 487-503.
- Musterd, Sako y Fullaondo, Arkaitz (2008), "Ethnic segregation and the housing market in two cities in Northern and Southern Europe: the cases of Amsterdam and Barcelona", en *Arquitectura, Ciudad y Entorno*, vol. 3, núm. 8, pp. 93-115.
- Natera-Rivas, Juan José (2015), "Más dispersos pero más excluidos. Análisis de la evolución de la diferenciación y exclusión residenciales de los inmigrantes económicos en Andalucía" en *Estudios Geográficos*, vol. 76, núm. 279, pp. 609-632.
- Park, Robert E. (1914), "Racial assimilation in secondary groups with particular reference to the Negro", en *American Journal of Sociology*, vol. 19, núm. 5, pp. 606-623.
- Peach, Ceri (2005), "The Ghetto and the Ethnic Enclave", en Varady, David P. -ed.- *Desegregating the City: Ghettos, Enclaves and Inequalities*, Albany, State University of New York Press, pp. 31-48.
- Palacios García, Antonio Jesús y Vidal Domínguez, María Jesús (2014), "La distribución intraurbana de los inmigrantes en las ciudades españolas: un análisis de casos con SIG y técnicas cuantitativas", en *Cuadernos Geográficos*, vol. 53, núm. 1, pp. 98-121.
- Parreño Castellano, Juan Manuel y Domínguez Mujica, Josefina (2008), "Extranjería y diferenciación residencial en Canarias: la perspectiva del microanálisis espacial", en *Investigaciones Geográficas*, núm. 45, pp. 163-199.
- Parreño Castellano, Juan Manuel y Domínguez Mujica, Josefina (2013), "Crecimiento urbano-turístico, segregación residencial y políticas de intervención en el área urbana Gran Canaria Sur", en Valenzuela Rubio, Manuel -coord.- *Las ciudades españolas en*

*la encrucijada: Entre el "boom" inmobiliario y la crisis económica*, Madrid, Real Sociedad Geográfica, pp. 297-334.

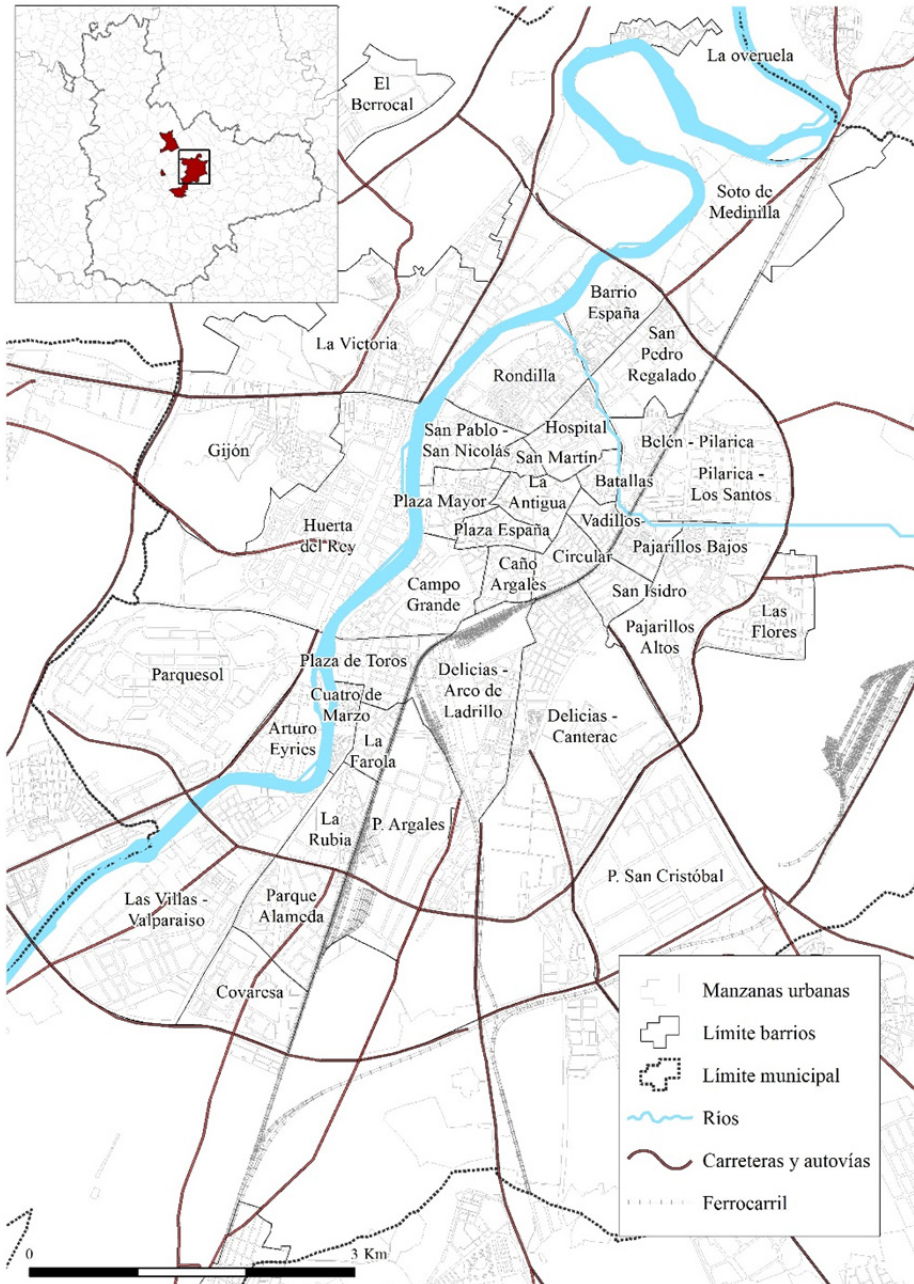
- Petsimeris, Petros (1995), "Une méthode pour l'analyse de la division ethnique et sociale de l'espace intramétropolitain du Grand Londres", en *L'Espace géographique*, núm. 2, pp. 139-153.
- Recaño, Joaquín (2016), "La consolidación de las migraciones internas de inmigrantes como factor estructural de la movilidad geográfica de España", en *Panorama Social*, núm. 24, pp. 49-71.
- Rodríguez-García, Dan; Lubbers, Miranda J.; Solana, Miguel y De Miguel-Luken, Verónica (2015), "Contesting the Nexus between Intermarriage and Integration: Findings from a Multidimensional Study in Spain", in *The Annals of the American Academy*, núm. 662, pp. 223-245.
- Sabater Albert; Domingo, Andreu y Galeano, Juan (2013), "La transformación de las comunidades mayoritarias y la formación y evolución de enclaves étnicos en España", en *Migraciones*, núm. 34, pp. 11-44.
- Sabater, Albert y Galeano, Juan (2015), "The Nexus Between Occupational and Residential Segregation", en Sabater, Albert; Domingo, Andreu y Verdugo, Richard -eds.- *Demographic Analysis of Latin American Immigrants in Spain: From Boom to Bust?*, New York, Springer, pp. 105-132.
- Simon, Patrick (1998), "Mobilité résidentielle et milieu de vie des immigrés", en Grafmeyer, Yves y Dansereau, Francine -eds.- *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, pp. 417-445.
- Torres, Francisco (2002), "Els immigrants a la ciutat de València: La inserció urbana dels nous veïns", en *Cuadernos de Geografía*, núm. 72, pp. 259-288.
- Villagrasa, Joan (1999), "Las ciudades medianas y pequeñas en España", en Domínguez Rodríguez, Rafael -ed.- *La Ciudad. Tamaño y Crecimiento. Actas del III Coloquio de Geografía Urbana*, Málaga, Universidad de Málaga - Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 17-49.
- White, Michael J. (1983), "The measurement of spatial segregation", en *American Journal of Sociology*, núm. 88, pp. 1.008-1.019.
- Wirth, Louis (1938), "Urbanism as a Way of Life", en *The American Journal of Sociology*, vol. 44, núm. 1, pp. 1-24.
- Wong, David W. (1993), "Spatial indices of segregation", en *Urban Studies*, núm. 30, pp. 559-572.



Wong, David W. (1998), "Measuring multiethnic spatial segregation", en *Urban Geography*, núm. 19, pp. 77-87.

Wong, David W. (2005), "Formulating a general spatial segregation measure", en *The Professional Geographer*, vol. 57, núm. 2, pp. 285-294.

Anexo 1. Mapa de la ciudad de Valladolid



Mapa de la ciudad de Valladolid. Fuente: Elaboración propia, a partir de las capas de Cartociudad.

## Contracción territorial y ordenación urbana para encarar el ciclo post-minero en Mieres (Asturias-España)

### Shrinkage and urban planning to face the post-mining cycle in Mieres (Asturias-Spain)

---

FERMÍN RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ  
Catedrático de Análisis Geográfico Regional  
Departamento de Geografía y CeCodet  
Universidad de Oviedo, España  
[farragut@uniovi.es](mailto:farragut@uniovi.es)  
ORCID: [0000-0002-6068-7858](https://orcid.org/0000-0002-6068-7858)

RAFAEL MENÉNDEZ FERNÁNDEZ  
Doctor en Geografía  
CeCodet  
Universidad de Oviedo, España  
[rmenendezf@gmail.com](mailto:rmenendezf@gmail.com)  
ORCID: [0000-0002-4644-0066](https://orcid.org/0000-0002-4644-0066)

Recibido/Aceptado: 29-09-2018 / 04-04-2019.

Cómo citar: Rodríguez Gutiérrez, Fermín y Menéndez Fernández, Rafael (2019): “Contracción territorial y ordenación urbana para encarar el ciclo post-minero en Mieres (Asturias-España)”, en *Ciudades*, 22, pp. 99-122.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.99-122>

**Resumen:** Mieres es uno de los centros que originaron al área metropolitana de Asturias. Creció con la primera industrialización y alcanzó su techo en 1970. La crisis de sus bases no ha sido equilibrada por la reestructuración del sistema, marcado por dos procesos que se retroalimentan: la desvitalización social y la decapitalización física; su acción conjunta configura la fase actual, de contracción urbana, para la que se prescribe una metodología de intervención, basada en la regeneración urbana integrada, de la que se concretan acciones de recualificación, financiadas con recursos obtenidos por un programa elaborado con esta misma perspectiva.

**Palabras clave:** Ciudad minera, contracción urbana, desvitalización social, regeneración urbana integrada, diseño regional.

**Abstract:** The city of Mieres is a urban component of the metropolitan area of Asturias. It grew up with the first industrialization, and reached its ceiling in 1970. The crisis of its productive bases has not been balanced by the restructuring of the system, marked by two processes that feedback: social devitalization and physical decapitalization. Their joint action configures the current phase, urban shrinkage. The proactive value to guide the action is based on integrated urban regeneration, while some requalification actions are made based on the financial resources obtained by a project prepared with this same perspective.

**Key-words:** Mining city, urban shrinkage, social devitalization, integrated urban regeneration, regional design.

---

## 1. INTRODUCCIÓN

Mieres forma parte del área metropolitana de Asturias, a la que el Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas Españolas (Ministerio de Fomento, 2017) asigna una población de 807.802 habitantes, repartidos en 18 concejos. Algunos más, 856.645 habs., son los que le atribuyen Rodríguez *et al.* (2009, pp. 99-105) en 23 concejos. Es así la séptima área metropolitana de España por tamaño demográfico.

En su extremo suroeste se ubica Mieres: ciudad de tamaño medio en el año de su mayor expansión (70.000 habitantes en 1965). Desde entonces ha sufrido una considerable pérdida de población, hasta los 38.428 habitantes en 2018 (INE, 2019). Junto con Langreo conformó uno de los primeros distritos industriales españoles, que mantuvo su techo de hiperactividad hasta finales del segundo tercio del XX (Rodríguez y Menéndez, 2005), cuando entra en el declive que conduce a la situación de contracción actual.

Esta tendencia fue fruto de “la estrecha dependencia que muestra el desarrollo urbano respecto a la evolución del tonelaje extraído” (Pérez González, 1982a, p. 76). La caracterización montañosa del territorio y el sistema de explotación minero-industrial concentraron la actividad y la población en las vegas, situación que derivó en un paisaje urbano promiscuo, envejecido, poco atractivo para la función residencial.

La evolución del distrito industrial a área metropolitana dejó a las dos ciudades mineras en una posición marginal, incapacitadas para afrontar la necesaria reestructuración y amenazadas por la desvitalización y la descapitalización, que actúan solapadamente, incrementando ahora la velocidad del proceso de contracción.

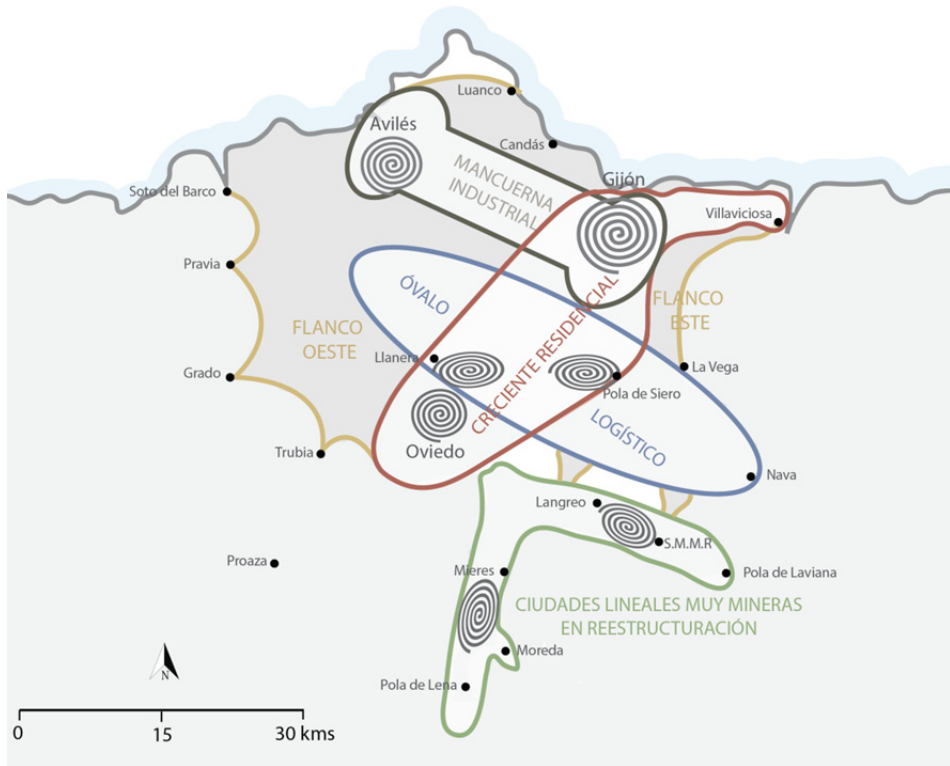


Fig. 1. Ejes funcionales en el área metropolitana de Asturias. Fuente: Elaboración propia

La villa de Mieres del Camino registra 22.741 habitantes en 2018, a los que se deben sumar unos 1.300 residentes en las laderas fonderas contiguas. El resto, 14.488 habitantes, puebla el continuo urbano que ocupa las vegas del Caudal, al norte y al sur de la villa, y las de sus afluentes (San Nicolás, San Tirso, San Juan, Turón, etcétera). El poblamiento lineal se prolonga en los municipios vecinos de Aller y Lena, conformando su área de influencia (unos 60.000 habitantes).

Las ciudades mineras no están hoy entre las ciudades españolas de tipo medio. Pero lo estuvieron, y de ello, algo queda; aunque su evolución haya ido paralela a la del sector del que dependían. Ninguna llegó a alcanzar los cien mil habitantes: únicamente Ponferrada (65.788 hab.) y Puertollano (48.477 hab.), además de Langreo y Mieres, tienen entidad urbana (Tomé Fernández, 2010).

Superan los diez mil residentes los municipios “muy mineros” (según la terminología utilizada por el Instituto para la Reestructuración de la Minería del Carbón y Desarrollo Alternativo de las Comarcas Mineras) de: As Pontes (A Coruña), Berga (Barcelona), Alcañiz (Teruel), Cangas del Narcea, Lena, Aller, Laviana y San Martín (Asturias), y Peñarroya-Pueblonuevo (Córdoba). Por

debajo de este umbral se sitúan Guardo y Barruelo de Santullán (Palencia), Andorra y Utrillas (Teruel), Tineo (Asturias), Bembibre, Villablino, Fabero, La Robla, Pola de Gordón y Cistierna (León). Todos ellos afrontan procesos de mengua, que los van acercando a la condición de pequeños centros comarcales, de población inferior a los 10.000 habitantes e indicadores demográficos negativos, ocupando posiciones de creciente marginalidad territorial, con la certeza del inmediato fin de la actividad minera y de la generación eléctrica a partir del carbón.

La fase de contracción de Mieres se visualiza a través de la reducción drástica de la población y del envejecimiento del parque urbano. Ambos fenómenos afectan a su capacidad para atraer residentes y dificultan su integración dinámica en el área metropolitana de Asturias. Las políticas aplicadas hasta la fecha no han conseguido modificar su perfil de ciudad minera, en la que el ajuste productivo se ha afrontado, de forma parcial, con políticas sectoriales, a partir de los conceptos “reindustrialización” y “reactivación”. El proceso se ha venido alargando durante más de medio siglo y ahora el sistema territorial se contrae, *urban shrinkage*, (Ferber y Schlappa, 2016). La mengua resalta desde 1990, en claro paralelismo con lo ocurrido en el este de Alemania, en ese mismo tiempo y con la misma forma de tratamiento, allí llamada programa *Stadtumbau Ost* (Nelle *et al.*, 2017, p. 27) y aquí Fondos Mineros.

El declive y el envejecimiento de la población, junto a la escasísima natalidad, los bajos índices de actividad y empleo, las altas tasas de paro y las dificultades de inserción laboral de la menguante población joven, caracterizan la desvitalización social, que impone su ritmo a la regeneración urbana. Por otra parte, el deterioro de las instalaciones mineras e industriales, unido a la vejez del parque inmobiliario, justifica la utilización del concepto descapitalización física, al que se suman los problemas ambientales heredados. La interacción de ambos factores amenaza el sostenimiento de la cualidad urbana y la cohesión regional, al provocar la evolución hacia la marginalidad de un elemento metropolitano significativo. En cualquier caso, se constata el final del ciclo territorial minero que comenzó hace siglo y medio. En este sentido, Mieres puede constituirse, como históricamente ha demostrado, en un territorio de vanguardia, en el sentido que anticipa cambios para el conjunto metropolitano.

Utilizamos el análisis geográfico de una ciudad, desde una perspectiva de investigación-acción para su desarrollo, e identificamos dos retos: atajar su desvitalización social y contener su descapitalización física. Para enfrentarlos proponemos acciones de ordenación del territorio que recuperen su dinamismo y favorezcan la integración física de sus piezas componentes. El objetivo es generar un nuevo ciclo de vida, capaz de afrontar el crecimiento del empleo y la atención a la población.

Mieres acoge al principal eje de saturación de comunicaciones de Asturias, que circula paralelo al canal del río, creando un efecto de barrera que fragmenta el espacio y empeora las condiciones ambientales, además de consumir gran parte del escaso suelo llano y segregar al río de la ciudad. La condición metropolitana se manifiesta en una elevada movilidad intermunicipal, a la que contribuyen las implantaciones de empresas como Thyssen y Rioglass, pues sus trabajadores son residentes fuera del concejo (Rodríguez y Menéndez, 2005, p. 283).

Hemos delimitado las unidades territoriales del sistema mierense: el eje urbano central, el sector periurbano y el sector rural. Hemos centrado la atención en el eje urbano central, con la ambición de apoyar su conversión en ciudad lineal. Con este objetivo, definimos una propuesta, seleccionada para su financiación por la Comisión Europea dentro de la convocatoria EDUSI. Su redacción (CeCodet, 2016) materializó la comprensión pertinente del proceso evolutivo mierense. El acompañamiento continuo y las experiencias exteriores del grupo investigador permitieron definir las características de la fase actual del sistema territorial, y encajar su tratamiento dentro de los objetivos generales de la sostenibilidad urbana, con una intención práctica: conducir una eficaz acción futura. Su discusión debe mezclar el análisis de la experiencia y su relación con las políticas públicas de intervención, en la línea que propugnan para Alemania autores como Nelle *et al.* (2017). La propuesta fue seleccionada y representó el único aporte de recursos, desde hace unos años, para financiar obras de recualificación urbana, a la vez que establece nuevos procedimientos para garantizar la sostenibilidad de los proyectos y relacionar su solvencia técnica con nuevas formas de gobernanza. Se implementa a través de varias líneas de actuación que, en algún caso, ya están en ejecución, pues el redactor monitoriza el proceso de recualificación, con la finalidad de mantener su ocupación dinámica y su cualidad urbana (Haase, Haase y Rink, 2014).

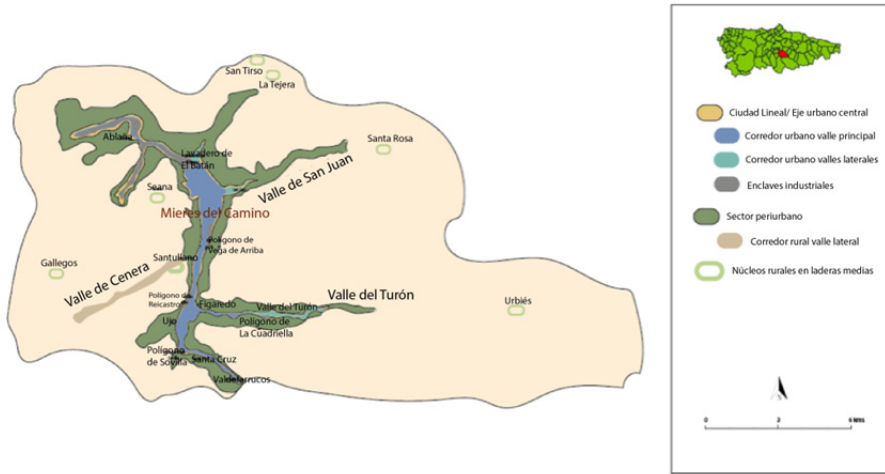


Fig. 2. Mapa de las unidades territoriales del concejo de Mieres. Fuente: CeCodet, 2016.

Unidad	Ámbito	Carácter	Localidades
UHD 1	Municipio	Todo el término	
UHD 2	Parroquias	Urbanas (+100 hab./km <sup>2</sup> ) con núcleos rurales en laderas medias	La Rebollada -La Peña - Mieres - Santullano-Ujo - Figaredo - Santa Cruz - Turón
		Rurales (-100 hab./km <sup>2</sup> )	Baiña- Loredo – Seana - Gallegos - Cuna- Santa Rosa - Urbíes
UHD 3	Ciudad lineal/ Eje urbano central	Corredor urbano valle principal	Ablaña - Valdefarrucos
		Corredor urbano valle lateral	San Juan (Murias) - Turón (Villapendi) - La Peña (San Tirso)
		Enclaves industriales	Batán - Loredo - Vega de Arriba - La Cuadriella - Ricastro - Sovilla
UHD 4	Sector periurbano	Extrarradio	En laderas fonderas
		Valle transversal	Valle del Cenera

Cuadro 1. Las unidades territoriales del municipio de Mieres. Fuente: Elaboración propia.



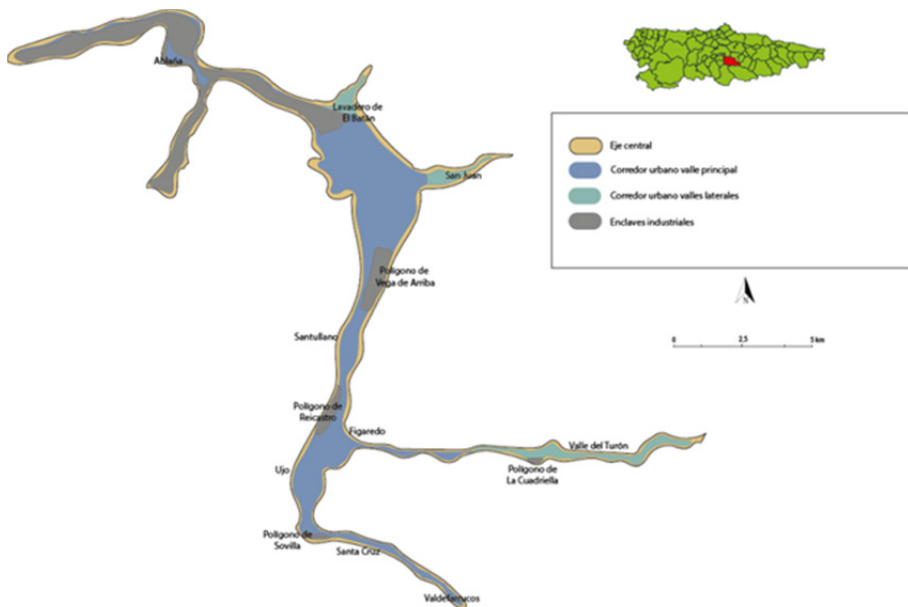


Fig. 3. Mapa de delimitación funcional del eje urbano de Mieres. Fuente: CeCodet, 2016.

## 2. EL MODELO TERRITORIAL DE LA CIUDAD MINERA Y SU EVOLUCIÓN HACIA LA CONTRACCIÓN, CONDUCTA POR LA DESVITALIZACIÓN SOCIAL Y LA DESCAPITALIZACIÓN FÍSICA

En esta parte del artículo se describe la evolución del sistema en el ciclo actual y se determinan sus fases, poniendo especial atención en el enfoque conceptual desde el que se ha efectuado el tratamiento de la última de ellas y su relación con las características de la peculiar contracción urbana de Mieres.

### 2.1. La determinación de las fases del proceso evolutivo

La evolución de Mieres puede seguirse a través de diversos trabajos geográficos realizados en los últimos 40 años (Pérez González, 1980; Rodríguez Gutiérrez, 1988; Rodríguez y Menéndez, 2005; Fernández García y Fernández Soto, 2016), en los que se aprecian las fases paradigmáticas del sistema territorial minero-industrial asturiano: hiperactividad, reconversión, reactivación frente restructuración, y contracción.

En la segunda mitad del siglo XIX se van instalando las fábricas siderúrgicas en el fondo de los valles principales. Esta localización impulsó las villas tradicionales camineras, las cuales evolucionaron a núcleos urbanos, incentivadas por las actividades de servicios que en ellas se ubicaron en razón de su emplazamiento estratégico. La explotación minera intensiva reforzó

también el poblamiento histórico en las laderas, proceso convergente con el laboreo de los grupos mineros de montaña.

La segunda generación del sistema territorial mierense opera desde principios del siglo XX, y completa la colonización de los estrechos fondos aluviales de los valles a partir de la excavación de los pozos mineros verticales, que se convierten en enormes unidades de producción que concentran grandes plantillas de personal. Sus instalaciones reclamaban los amplios suelos llanos de las vegas de los ríos, y en ellos tuvieron derecho preferente de asiento, una vez que estos pudieron encauzarse. Las residencias del personal (ya fueran propietarios, cuadros directivos u obreros, comerciantes o funcionarios) se intercalaron entre los artefactos industriales, generando una entidad urbana socialmente diversa, con una traza y un paisaje originales. En este, los valles principales acogían las infraestructuras viales de largo recorrido; los valles secundarios acogían las infraestructuras de corto recorrido, entre ellas las líneas ferroviarias, que desde 1863 trataron de integrar la red férrea del distrito industrial, lo que a la larga se consiguió, constituyendo una excepcionalidad en España (Rodríguez Gutiérrez, 2018, p. 35). Todo el territorio era un taller, gobernado por la lógica empresarial, y dentro de él se encontraban las vegas: espacios reducidos y de alto valor. En ellas competían diversos usos, entre los cuales tenían prioridad los de servicio a la producción, de la que dependía el mercado nacional de la energía. El resultado fue un espacio saturado, sometido a diversas utilidades pero a una sola lógica: la de las empresas, ordenadas en una red jerárquica, en razón de su tamaño e influencia en el distrito industrial.

La tercera generación del sistema territorial local nace a fines de la década de 1960, cuando se abandonan los grupos mineros de montaña y se da prioridad a la relación con las centrales térmicas. Sus requerimientos implicaron la construcción de un sistema de embalses, pequeños en su inmediatez y grandes en las cabeceras de los ríos, a la vez que las centrales se conectaban con la red de transporte eléctrico y con los caminos de hierro y de asfalto. Estos elementos ocuparon, en parte, el hueco que dejaron las grandes acerías, que desaparecen en esos años, y vinieron a congestionar aún más los angostos valles, modificando de nuevo el paisaje y cubriéndolo de tendidos aéreos.

La condición montañosa del territorio determinó el crecimiento lineal del poblamiento sobre las vegas. Las distintas láminas del paisaje superpuestas reforzaron la identidad del hábitat minero, que en la cuarta generación del sistema se encuentra con un sistema urbano de forma digital, que culebrea linealmente siguiendo el fondo de los valles hasta llegar a colmatarlos. En ellos el río se convierte en un canal, ahora saneado, rodeado de todo género de instalaciones, flanqueadas por grandes ejes de saturación de tráfico, y penetradas por carreteras de menor jerarquía, que si por una parte unen, por otra delimitan mínimas teselas de un mosaico incoherente, una vez perdida su funcionalidad industrial y carbonera.

La quinta generación se esboza a partir de comienzos del siglo actual mediante la implantación de equipamientos públicos, que necesariamente se localizan en los intersticios del sistema urbano lineal. Esta implantación no es producto de una planificación estratégica, que hubiera exigido actuaciones energéticas de reestructuración (como demoliciones y realojos), sino aprovechando las oportunidades, tácticas y muy limitadas, que se abrían en el reducido espacio disponible. Esto pudo contribuir a darle cierta apariencia de orden, pero, antiguo; aunque, precisamente por eso, añadió más confusión al sistema urbano, al incrementar la sucesión de elementos, a menudo, incoherentes.

La superación de esta fase es el punto de partida de este trabajo, que aspira a orientar la sexta fase (post-minera o de “descarbonización”), la cual debe alumbrar un nuevo ciclo a partir de la reestructuración física de los espacios públicos de elevada centralidad, en distintas escalas, y dentro de una visión integrada y territorial.

## **2.2. Reactivación *versus* reestructuración: una falaz dicotomía**

A pesar del volumen de recursos invertidos en los planes de reactivación, los resultados no han sido los esperados. Su impacto en la mejora de las infraestructuras y del paisaje urbano y, por consiguiente, en la capacidad de la ciudad para atraer nuevos residentes o mantener su población joven, ha sido poco relevante. Los territorios del declive minero manifiestan hoy una integración insuficiente en el área metropolitana de Asturias. Además, la villa de Mieres pierde entidad como cabecera comarcal, desanudando lazos con su comarca, llamada antes “del Caudal” y ahora “Montaña Central de Asturias”. La insuficiente mejora en la percepción social de la imagen de la ciudad se ha visto reforzada por la conformación de áreas degradadas en la contigüidad del casco urbano, alrededor de las antiguas explotaciones y en las originales estructuras urbanas que no han conseguido evolucionar. El espacio aluvial de vega acoge nuevos equipamientos públicos (campus universitario, nuevo hospital, residencias geriátricas, edificio ferial, centro comercial...) que se entremezclan con barrios mal comunicados, de vivienda antigua, degradada o en ruina, para colectivos sociales en riesgo de exclusión.

La forma urbana lineal se engrosa en la villa de Mieres del Camino. Hacia el norte, se prolonga por las instalaciones del lavadero de “Hunosa” y los núcleos de población de La Peña, Ablaña y La Rebollada, vinculados a la antigua compañía siderúrgica “Fábrica de Mieres S.A.”, desaparecida en la década de 1970. Más al norte, la central térmica de “Hunosa” y los polígonos industriales de Baiña y Loredo, donde se emplazan las factorías de “Thyssenkrupp AG”, ocupan la vega del Caudal entre la autovía A-66, los ferrocarriles y la CN-630. Hacia el sur de la villa se extiende el poblamiento por Santullano, Figaredo, Ujo y Santa Cruz. El valle del Turón y otros valles

transversales de menor entidad (San Nicolás, San Tirso o San Juan) han conocido el agravamiento de su desvitalización y la presencia de restos industriales sin uso y viviendas en ruinas.

La empresa pública “Hunosa”, creada como respuesta a la inviabilidad de las iniciativas privadas, ha sido determinante desde 1967, pues concentró la producción y el empleo del sector, además de ser el mayor propietario privado de suelo del municipio y de las comarcas mineras metropolitanas (700.000 m<sup>2</sup>). Este suelo ocupa espacios centrales, lo que representa una oportunidad para servir como áreas-llave a la regeneración urbana. La diversificación de la actividad de “Hunosa” ha dejado en Mieres la térmica de La Pereda o “Rioglass”, Otras políticas de incentivos a la dinamización económica han dado lugar al aumento de la oferta de suelo industrial en los polígonos de Baiña, Ricastro y Sovilla.

El ajuste empresarial se organizó mediante el diálogo social entre los sindicatos mineros y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), y sobre varias líneas de trabajo que incluyeron las prejubilaciones y las compensaciones para el desarrollo de los territorios afectados por el ajuste minero. La Unión Europea (Decisión 787/UE) dispuso el cierre de las explotaciones mineras no rentables el 31 de diciembre de 2018. Este marco condujo al abandono de sus instalaciones, a la supresión de servicios tradicionalmente ligados a la empresa y a la venta de su patrimonio. A fines de 2018, “Hunosa” mantenía una plantilla de 1022 empleados, a los que se sumaban los trabajadores de las empresas auxiliares, unos 537 efectivos. En abril se aprobó el “Plan de Empresa Hunosa, 2019-2027”, orientado a su transformación hacia una empresa energética y de servicios post-mineros. Mantendrá activo un pozo (San Nicolás) con la finalidad de abastecer a la planta térmica de La Pereda, lo que conllevará el mantenimiento del lavadero de carbones del Batán. Las tres instalaciones, ubicadas en Mieres, constituirán la totalidad de las unidades productivas tradicionales de “Hunosa”, cuyo plan de empresa prevé para fines de 2019 una plantilla de 728 trabajadores, disminuyendo a fines de 2021 a 555, que deberían ocuparse en las unidades activas, a las que se añadirían otras líneas de empresa relacionadas con la diversificación de productos y servicios, y con labores de post-minería: mantenimiento de los pozos, desmantelamiento ordenado de las instalaciones mineras, además de la restauración ambiental de los terrenos afectados por las explotaciones mineras, y la recuperación y la custodia del patrimonio histórico minero, alguno muy funcional, como es la Brigada Central de Salvamento Minero, de larga tradición y abnegado servicio desde 1912; en las minas, en la conservación de la rampa de Pajares (Rodríguez Gutiérrez, 2018, p. 84) y en muchas otras intervenciones en medios muy hostiles. Su pericia y valor siguen siendo hoy muy valorados, tanto para la actuación en medios subterráneos y en situaciones catastróficas, como para asegurar la formación de especialistas.

### 2.3. Las evidencias de la contracción urbana

La contracción urbana de Mieres se alimenta de la desvitalización social, y su potencia la lleva a tener indicadores propios de localidades del medio rural profundo o de otras latitudes.

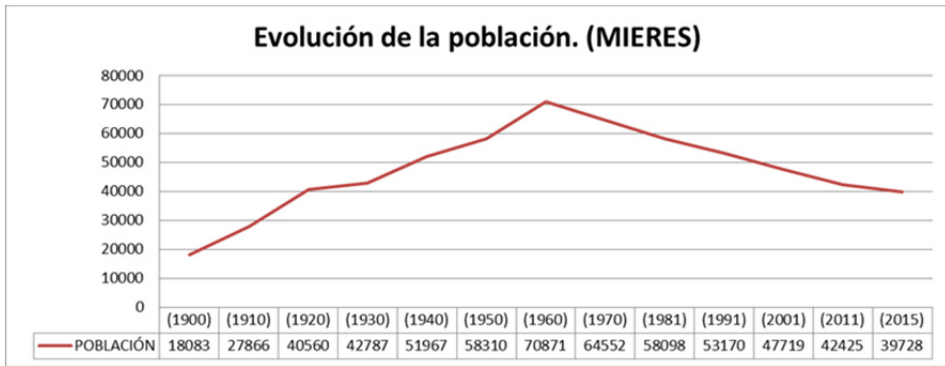


Fig. 4. Evolución de la población en el concejo de Mieres, 1900-2015. Fuente: Sociedad Asturiana de Estudios Económicos e Industriales (SADEI).

Entre 1960 y 2018, Mieres perdió el 46% de su población, pasando de 70.934 residentes a 38.428. Esta tendencia no se detiene. Su índice de vejez (2,9 ‰) está muy por encima de la media asturiana (2,1 ‰) y de la española (1,1 ‰). El crecimiento vegetativo es muy negativo (-9,8 ‰), más acusado que el grave dato de Asturias (-5,2 ‰), y mucho más que el de España; la pérdida se acelera, pues si hasta 2004 se mantuvo por encima del -6 ‰, desde entonces se ha doblado, aumentando el ángulo de descenso de la curva a partir de 2012. La tasa de natalidad es extremadamente baja (4,3 ‰), notablemente menor que la ya escasa de Asturias (6,1 ‰) y que la española (9,1 ‰). La mortalidad es alta (14,8 ‰), supera la media regional (12 ‰) y la española (9 ‰). La juventud tiene poca representación, pues los menores de 30 años representan el 12,9 %, proporción en rápido descenso, pues era del 22,9 % en 2006 y del 27,2 % en 1996. El paro alcanza al 24,6 % de la población activa, siendo superior a las medias regional y española. La emigración desciende, debido al agotamiento de las cohortes en edad de migrar (261 personas en 2014, frente a las 528 del año 2002).

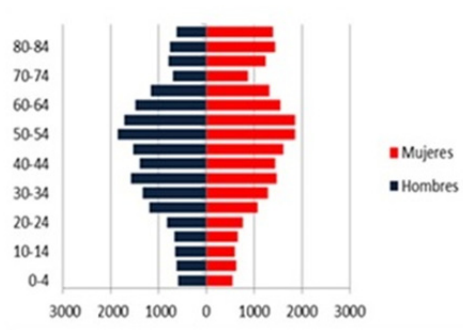


Fig. 5: Pirámide la población del municipio de Mieres en 2015. Fuente: SADEI.

De esta situación se deduce que las políticas de asistencia social se convierten en Mieres en políticas centrales (Rodríguez y Boto, 2018). La desvitalización social se ve reforzada por la naturaleza redistributiva de la renta local, determinada por un aporte del componente productivo un 22% inferior al correspondiente al redistributivo, lo que aumenta el carácter dependiente de la población, menoscaba su autonomía, y empobrece el capital social local.

El sistema de intervención pública ha mantenido la entrada de rentas redistributivas, pero no ha tenido el mismo resultado en la obtención de proyectos empresariales que favorezcan la reestructuración urbana y consoliden el empleo y las dinámicas demográficas. La inversión de las curvas evolutivas de ocupados y pensionistas revela la creciente importancia de las transferencias sociales para el mantenimiento del sistema social, claramente dependiente de la renta redistributiva aportada por las prejubilaciones, pensiones y políticas sociales. Esto indica la gravedad del problema que representa una economía subsidiada, causa de patologías sociales y de una cierta enajenación respecto a los problemas y las estrategias para afrontarlos.

El desmantelamiento de la especialización productiva se intentó compensar mediante las prejubilaciones, la urbanización de suelo industrial y las ayudas a las empresas y a la formación. Al modesto resultado en la instalación de factorías de tamaño medio, se suma el insuficiente tejido de pymes. La ampliación de la función universitaria de Mieres, en el campus situado sobre las instalaciones del antiguo pozo minero de Barredo, supuso una oportunidad de generar actividad ligada a la innovación, que hasta el momento no ha podido ser aprovechada suficientemente por un sistema económico local en fase terminal.

Al problema demográfico se suma el de la obsolescencia del parque inmobiliario: la descapitalización física. Aparecen numerosos enclaves degradados, lo que aumenta el riesgo de exclusión para la población que reside en ellos. Las infraestructuras y equipamientos municipales necesitan actuaciones que mejoren su eficiencia, y toda la gestión municipal requiere una amplia modernización. El abandono de muchas viviendas afecta también a la

calidad de los espacios públicos. Por último, la recuperación del abundante patrimonio industrial no ha conseguido revelarse como un factor significativo de la regeneración urbana.

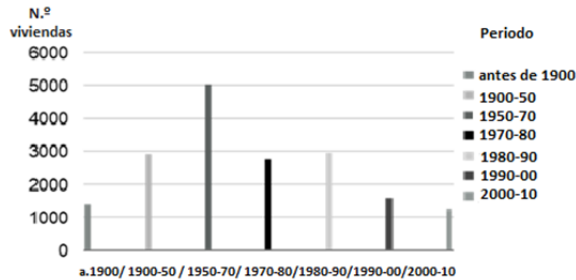


Fig. 6. Número de viviendas por año de construcción en el concejo de Mieres. Fuente: INE: Censo de Población y Viviendas, 2011.

La característica más significativa del parque inmobiliario es su antigüedad y grado de deterioro. Entre 1950 y 1970 la actividad edificatoria fue significativa, representando las viviendas de esas edades casi un tercio del total, que sumadas a las de fecha anterior hacen que casi la mitad del parque tenga una antigüedad superior al medio siglo. En cambio, las viviendas construidas en el siglo XXI solo suponen un 13% del total, pues apenas sí se construyó un millar en la primera década del siglo, y poco más en la década anterior, la mayoría de promoción pública. De los 35.000 inmuebles del parque, cerca de 20.000 tienen uso residencial (INE, 2011), 4000 son viviendas vacías, y unas 2000, viviendas secundarias. El precio medio de la vivienda nueva en Mieres es inferior a la media regional, con una escasa promoción de vivienda libre, predominando la de precio tasado. Se observa una diferencia significativa entre los precios en la villa de Mieres y en el resto del municipio, donde son abundantes las viviendas vacías, a pesar de que los precios de la usada no alcanzan los 600 euros/m<sup>2</sup>. En 2017, el valor regional fue de 1.263 euros/m<sup>2</sup>,<sup>1</sup> el municipal alcanzó 831 euros/m<sup>2</sup>, con una gran oscilación interanual, pues subió en ese año un 14,9 %. Este incremento se explica por la pequeñez del mercado, en el que una promoción en un año modifica la línea de tendencia, que sigue siendo menguante desde 2008, año en el que el precio era un 45% superior al de 2018.

<sup>1</sup> Ministerio de Fomento, Estadística del Valor Tasado de la Vivienda, primer trimestre de 2017.

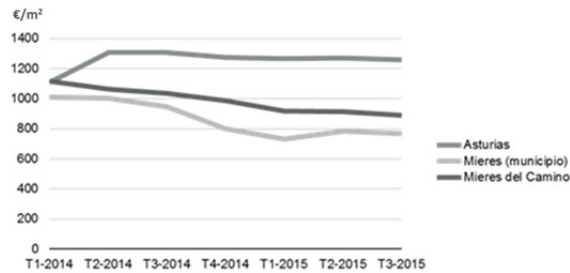


Fig. 7. Evolución en los precios de la vivienda en euros/m<sup>2</sup>, 2014-2015. Fuente: INE y Ministerio de Fomento.

### 3. UNA PROPUESTA DE RECUALIFICACIÓN URBANA INTEGRADA

Los problemas detectados en Mieres se han puesto en relación con los objetivos de los fondos estructurales de la Unión Europea<sup>2</sup>. La contracción de la urbe discurre en paralelo a la mengua de su cualidad como *civitas*, y ambos fenómenos se hacen presentes en Europa, donde el 42% de las ciudades pierden población (Haasse, Athanasopoulou y Rink, 2016). Mieres añade su especial dependencia de las rentas redistributivas, necesarias, pero por desproporcionadas, generadoras de patologías sociales, al alterar la composición del capital social local, dificultando la organización de planteamientos de desarrollo endógeno eficaces (Sforzi, 2001). A pesar de ello, es imprescindible extraer de las capacidades locales la potencia para impulsar un nuevo ciclo que atraiga inmigrantes.

Las acciones para compensar el ajuste productivo fueron sectoriales: orientadas a la reactivación económica, muy dependientes de la lógica burocrática institucional, que no utilizó el enfoque estratégico territorial, recomendado por la Comisión Europea (2003) para conducir las acciones de reestructuración en el periodo 2000-2006. Esto dio lugar a una prolongación de la aparente reestructuración, que quedó incompleta y se estabilizó en el tiempo, “estancada en el declive” (Köhler, 2003, p. 20). Los dos vectores de transformación mencionados, descapitalización y desvitalización, actúan ahora conjuntamente y conducen aceleradamente la línea tendencial de contracción del sistema territorial. Para cambiar su sentido, sigue siendo necesaria una acción planificada que se haga cargo de la interacción entre la política urbana y la vulnerabilidad social, que Matesanz Parellada (2017) conceptualiza como regeneración urbana integrada (en el sentido expuesto en la Declaración de Toledo de 2010). En el caso de Mieres, intentamos concretarla en unas líneas de acción basadas en la integración urbana, la ordenación del territorio y la

<sup>2</sup> Reglamento (UE), n° 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013.



recualificación del espacio público fundada en el tratamiento paisajístico, en la línea que Haase y otros (2016) recomiendan.

La extensión de los valores urbanos a la ciudad de Mieres ampliada tiene la finalidad de integrar a los núcleos inmediatos, que en el pasado fueron urbanos y que aún pueden ser componentes de una ciudad compleja y cohesionada. A eso lo llamamos templar la ciudad: abrir compartimentos estancos para una ciudad proyectada linealmente. Por eso, es necesario igualar la resistencia a la fractura de sus partes. Es un asunto clave en el eje urbano central, cuya degradación reclama la regeneración y la integración de los diferentes usos, como contenedor de la mejora de la movilidad, de la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, de la atención a los mayores, de la recualificación de los espacios públicos y del tratamiento paisajístico de la obra civil. La integración debe ayudar a combatir la aparición de enclaves de marginalidad y potenciar el conjunto urbano de Mieres en el área metropolitana asturiana.

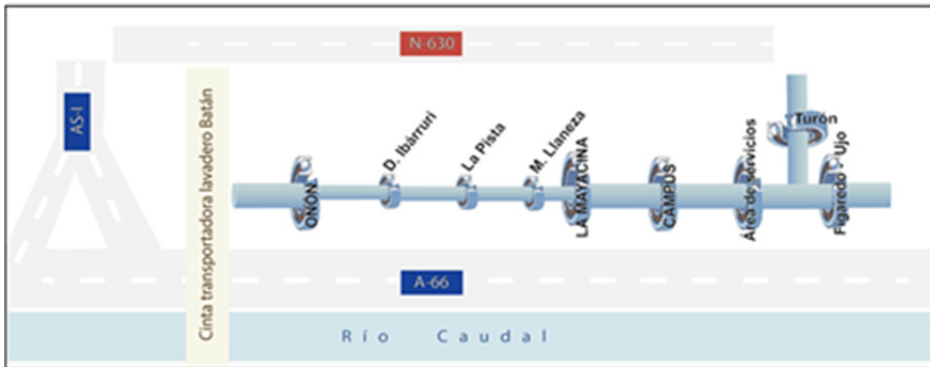


Fig. 8. Esquema del eje urbano en Mieres. Rodamientos y segmentos. Elaboración Rodríguez Gutiérrez y Pulgar Díaz.

En la estrategia que ahora concreta el proyecto “EDUSI-Mieres 2016-2022”, la ciudad es concebida como un eje urbano que gira sobre unos rodamientos a construir, centralidades a recualificar como nodos-clave en la regeneración urbana. Los hay principales: Oñón, La Mayacina, el campus de Barredo, Santullano, los conjuntos Figaredo-Ujo y Turón, y secundarios: sectores de las calles D. Ibárruri, La Pista y M. Llanceza. La Mayacina es un solar de casi 13.000 m<sup>2</sup>, que ha permanecido sin urbanizar desde hace cuatro décadas y que funciona como aparcamiento precario desde que fue abandonado por unos talleres metalúrgicos.



Fig. 9. Estado actual del solar de La Mayacina. Fuente: Bartolomé -dir.-, 2019.

Con los recursos financieros obtenidos en el concurso EDUSI, está proyectado el parque-plaza de La Mayacina (Bartolomé, Añibarro y Rodríguez, 2019), que generará una nueva centralidad en el interior de la villa. La actuación en La Mayacina se concibió con un enfoque paisajístico, buscando suavizar y ajardinar un espacio de 12.767,15 m<sup>2</sup>, del cual el 59 % será área verde con césped, composiciones vegetales y 165 unidades arbóreas. Queda en su centro un área estancial (1.265 m<sup>2</sup>), a la que se accede por seis caminos radiales (853 m<sup>2</sup>) en los que se apoya un camino circular de 761 m<sup>2</sup>. La Mayacina es un sector crítico, a pesar de lo cual llevaba medio siglo empantanado. Su recualificación tiene un valor funcional y simbólico importante. Esta actuación se complementa con otro rodamiento en el barrio de Oñón, enfocado a la recuperación de espacio público mediante la creación de áreas de juegos infantiles, mejoras en la accesibilidad y en el alumbrado con sistemas de telecontrol de las dotaciones, y actuaciones sobre viales, con aceras arboladas y carriles-bici, además de la ampliación y acondicionamiento de su aparcamiento con estaciones de recarga de vehículos eléctricos.

Estos rodamientos contribuyen a vertebrar el eje urbano y delimitan segmentos de similar naturaleza. La segmentación facilitará la implementación del programa, al ordenar la acción en fases temporales sobre sectores coherentes, proporcionando sinergias para actuar en los contiguos. Así queda templado el eje urbano central, delimitado por las barreras que representan, al norte, las cintas transportadoras del lavadero de carbones del Batán y el nudo de conexión de las autovías A-66 y AS-1.



Fig. 10. Infografía de la vista oblicua del parque-plaza de La Mayacina (2019). Fuente: Bartolomé -dir.-, 2018.



Fig. 11. Infografía de la planta del parque-plaza de La Mayacina. Fuente: Bartolomé -dir.-, 2018.

El segundo segmento conduce desde La Mayacina al campus de Barredo. En él se apoya el tercero, que continúa hasta Santullano y que, por la variedad de usos, necesita una acción integradora, que sería acelerada con una vía-

parque, de factura relativamente sencilla. El cuarto segmento se extiende desde Santullano hasta Figaredo-Ujo: acoge una importante población, separada por el río y la autovía, y en él confluye el valle del Turón; lo identificamos como sector de acción prioritaria, con espacios públicos estratégicos, como las instalaciones de “Minas de Figaredo” en La Arquera, capaces de proyectarse como una nueva centralidad, al regenerar la ruina industrial que actualmente ocupa el solar de la antigua explotación minera en la base del valle del Turón. El quinto segmento, de disposición transversal al eje urbano principal, tiene su centro en La Veguina y alcanza las instalaciones del pozo Santa Bárbara, si bien se prolonga aguas arriba hasta el nacimiento del río, en La Colladiella, a unos 11 km de su desembocadura en el Caudal.

Las estructuras lineales componentes del eje urbano requieren atención preferente, como las estaciones de RENFE- ancho métrico y la conversión de la espina central en vía-parque, mediante la mejora de su mobiliario y alumbrado, el acondicionamiento de aceras arboladas y vías ciclables, y el tratamiento paisajístico de su fachada urbana, tanto en las edificaciones como en los espacios públicos. La regeneración ambiental realizada con el saneamiento del río Caudal y el paseo fluvial de su ribera oeste debe ser completada con la actuación en el canal del río, recuperando su cualidad como ecosistema. Hace tres décadas el río era un sumidero de limos al que vertían directamente desagües y lavaderos de carbón. Fue saneado, encorsetándolo entre muros. Su regeneración paisajística como ecosistema fluvial es prioritaria, no solo para garantizar los procesos naturales propios, sino para apoyar una reorganización del eje urbano central, vertebrador de la regeneración, que vincule los ejes secundarios laterales y constituya el elemento que permita compensar la dureza paisajística de las ahora dominantes infraestructuras viales.

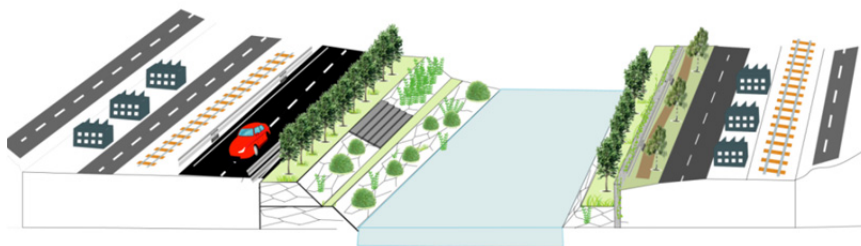


Fig. 12. Esquema de la densidad de infraestructuras en la vega y propuesta indicativa de acondicionamiento del actual canal del Caudal a su paso por la villa de Mieres. Fuente: Elaboración Rodríguez Gutiérrez y Pulgar Díaz.

Para la gobernanza territorial del proyecto se propuso el Método Abierto de Coordinación (MAC) (Rodríguez, 2001), utilizado por la Comisión Europea en la implementación de algunas de sus políticas, como la de empleo, en el

llamado Proceso de Luxemburgo (Pochet, 2004). El MAC se basa en la evaluación sistemática entre pares, mediante un proceso que se extiende temporalmente desde el trazado de las guías de la acción (para fijar los retos tanto externos como internos) al establecimiento del sistema de indicadores, y a la definición de los marcos competenciales de cada actor para fijar su contribución al sistema y mejorar sus capacidades de intervención, detectando necesidades y nuevas ideas, y evitando demagogias y manipulaciones. Ni es un signo de los tiempos ni un fin en sí mismo, sino una garantía de eficacia; lo que exige un tratamiento profesional por especialistas de la ordenación y no solo de la comunicación, pues en el MAC también confluye la atención al sistema de indicadores y a la reprogramación del proyecto. Se ha experimentado en proyectos manejados por CeCodet en la escala europea, como COPARSOC (Eurexcter, 2002) y es herramienta operativa del enfoque de ampliación de capacidades para el desarrollo territorial (Salais y Villeneuve, 2004). Fue utilizado por la Agenda Social Europea (2000) para tratar las cuestiones de los cambios en el trabajo y sus consecuencias sociales, relacionándolos con el bienestar y la cohesión territorial: asuntos que tienen que ver con la reestructuración territorial mediante proyectos estratégicos de ordenación, que necesitan de un proceso de evaluación para detectar su deriva, los cambios que producen en el medio, y su grado de avance, mediante baterías de indicadores y la implicación de los participantes, los cuales tienen variados grados de responsabilidad pero retos comunes: frenar el declive demográfico, adaptar el entorno urbano, disminuir el desempleo y facilitar la actividad económica mediante la regeneración urbana. Estos son los objetivos de la estrategia, que el MAC monitoriza para ofrecer periódicamente informes de progreso. En paralelo, se mantiene el foro de participación de pares, para utilizar la inteligencia territorial contenida en el sistema local, que permitirá captar ideas, depurarlas y difundirlas en los soportes adecuados. Su objetivo es suscitar un debate público pertinente, fundado en las distintas dimensiones desde las que enfocan su participación los distintos actores. Pero, precisamente, por ser importante asegurar la eficacia en la participación, esta pieza del programa de recualificación debe estar altamente profesionalizada y pautada, con el fin de evitar manipulaciones demagógicas o desnaturalizaciones del debate, que debe garantizar la viabilidad de los proyectos y la unidad de la estrategia.

#### 4. CONCLUSIONES

La ciudad de Mieres, como paradigma de las ciudades mineras, tiene dificultad para completar su proceso de reestructuración, lo que la degrada y la debilita ante el final del ciclo minero. La amenaza surge de su peculiar evolución industrial, muy determinada por la naturaleza montañosa del territorio, y se refuerza con el enfoque sectorial y burocrático empleado para

controlar el cambio territorial en la fase última, orientado hacia la reactivación productiva y manejado por actores institucionales desde una lógica dependiente.

El complejo cañamazo de intereses ha enmarañado los sistemas de toma de decisión y ha alargado excesivamente el proceso, en un principio planteado a corto plazo, obviando la visión estratégica basada en operaciones de reestructuración de carácter integral. Esta falta de visión estratégica hace que algunas de las medidas hayan operado en sentido contrario al que aparentemente pretendían, generando patologías sociales y favoreciendo que el sistema territorial local entrara en contracción.

Los recursos vinculados a la reactivación productiva de la fase anterior no aparecen en la actual. En esta, una iniciativa obtenida de la Unión Europea trae nuevas formas de acción y algunos recursos a la gestión local para enfrentar operativamente la contracción que detecta. Esta contracción se manifiesta en dos problemas engranados: la desvitalización física y la descapitalización social, cuyo ritmo y magnitud demandan la acción estratégica y la superación del curioso “espontaneísmo” burocrático anterior, previendo los riesgos mediante la puesta en juego de las capacidades locales, cada vez más degradadas por el tiempo y la naturaleza de un capital social dependiente de las rentas redistributivas.

En esta última fase del ciclo, la de “descarbonización”, la metodología que manejamos para orientar la acción lleva a la renovación urbana integrada, a través de un conjunto de operaciones físicas que responden a una estrategia para templar la ciudad, darle unidad y armonía en sus partes componentes, y conectar los poblados de la vega del Caudal con la capital del concejo y con el área metropolitana. La intervención se orienta a la mejora de los ecosistemas urbanos, equilibrando la función de servicio a la conectividad general y la mejora de las condiciones ambientales y la remodelación del paisaje local. Aspira a reordenar el fondo del valle para prepararlo para un ciclo de actividad distinto al anterior.

En el concejo hemos delimitado áreas operativas homogéneas. De ellas, el eje urbano es la pieza crítica de actuación para transformar un corredor urbano mal integrado en una ciudad lineal. Para ello, la acción pautada se centra en la recualificación de espacios públicos, que se conceptualizan como rodamientos y segmentos del eje urbano que queremos templar. Utilizamos un enfoque territorial y plurianual, e identificamos los retos a partir de una visión ampliamente compartida sobre los problemas clave urbanos, que la financiación de la UE ayuda a resolver mediante actuaciones. Sin embargo, la visión anticipada es el resultado del acompañamiento al sistema territorial que desde hace décadas presta una plataforma universitaria de investigación-acción, CeCodet, instalada en Mieres, preparada para explotar las ocasiones que surgen en interés local. La “descarbonización” afecta a la empresa-pilar, “Hunosa”, que abocada al cierre, busca su supervivencia reorientando sus líneas de producción

a medio plazo. Pero antes de llegar a este umbral, surge una oportunidad para que actúe como un instrumento de la regeneración urbana integrada, como propietaria de abundante suelo central y como plataforma operadora de proyectos de recuperación del espacio público muy minero.

Mientras los problemas urbanísticos son abordables mediante la realización de actuaciones concretas, la cuestión demográfica es más compleja, especialmente si se trata de un declive y envejecimiento tan acusados como los que sufre Mieres. Pero, en cualquier caso, ambos van unidos. El modelo de proyección demográfica prevé que el número de sus residentes en 2025 descienda a algo menos de 30.000 habitantes, que la población dependiente aumente de forma acusada, y que el crecimiento vegetativo siga siendo negativo. Es predecible que los servicios mantengan un significativo peso durante los próximos años, debido a la extinción de la actividad minera, al aumento de la población envejecida y al mantenimiento del bajo dinamismo en la actividad productiva. Todo ello hace que la evolución demográfica se ligue a la capacidad de atracción de población inmigrante del eje urbano mieroense y no al tonelaje, como fue la pauta en las últimas décadas.

La economía local se apoya en la renta redistributiva. La economía productiva no logra generar la riqueza suficiente para cubrir las necesidades sociales del municipio y, a su vez, el aumento del paro y el descenso de la población activa generan un aumento relativo de la componente redistributiva. La alta tasa de dependencia precisa de la atención del sector de los servicios para cubrir las necesidades crecientes del grupo dependiente, por lo que las políticas sociales aquí son centrales. Su carácter paliativo, para atender a los factores internos, dificulta la consecución de los objetivos externos de sostenibilidad del sistema territorial; por eso, estas políticas no deben ocupar todo el espectro de las políticas públicas de ordenación urbana que, sin embargo, deberán tenerlas muy en cuenta, por lo que las formulamos como regeneración urbana integrada.

Mieres no es un caso único, aunque la entidad de su contracción vuelve a convertirla en paradigma del ciclo post-minero, al que hemos tratado de dar respuesta anticipando un modelo territorial y un prototipo de acción adaptada a la realidad de su tendencia regresiva, cuyos indicadores se aceleran, producto de la unión de la coyuntura “descarbonización” a la fase evolutiva “contracción”.

Mieres en un tiempo fue una ciudad media, originada por la minería y la siderurgia. Hoy paga con creces su fidelidad a la primera. Si bien las oportunidades de desarrollo son efímeras, cuenta con capacidades para reestructurarse eficazmente, si identifica su situación actual y se plantea, de manera urgente e integrada, enfrentar sus retos mediante una estrategia pertinente y unas plataformas operativas eficaces. Mieres fue vanguardia y sigue siéndolo, ya sea anticipando el futuro de contracción para toda el área metropolitana de Asturias, o aprovechando las oportunidades que da el nuevo

escenario para reestructurarse físicamente, lo que constituiría una anticipación del nuevo ciclo regional a iniciar.

## BIBLIOGRAFÍA

- Bartolomé Biot, I. -dir.-, Añibarro, D. y Rodríguez, F. (2018), *Proyecto básico del parque-plaza de La Mayacina*, Mieres.
- CeCodet de la Universidad de Oviedo (2002), *Plan Estratégico de la Comarca Valle del Nalón*, Ed. Trea, Gijón.
- CeCodet de la Universidad de Oviedo (2007), *Observatorio de la Reestructuración Territorial de la minería del carbón en España - ORTME*. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, IRMC y Universidad de Oviedo.
- CeCodet de la Universidad de Oviedo (2016), *Estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado de Mieres*, Universidad de Oviedo. EDUSI-Mieres, Estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado, cofinanciada por FEDER 2014-2010.
- Eurexcter (2002), COPARSOC. *Contribución de los interlocutores sociales nacionales al proceso de Luxemburgo*, VS/2001/0750 CE.
- Fernández García, A y Fernández Soto, M. (2016): “Diagnóstico sobre los principales problemas territoriales del Área Central de Asturias”, en Alonso Ibáñez, M.R.; Fernández Soto, M.; Alonso Naveiro, M.; Hernández Muñiz, M. y Fernández García, A. –coords.- *Diagnóstico territorial e instrumentos para la regeneración urbanística integrada del área central de Asturias*, Ediuno, Oviedo, pp. 19-55.
- Ferber, U. y Schlappa, H. (2016): “Managing brownfield land in stagnant land markets”, en Schlappa, H y Neill, W.B.V. -eds.-: *Future Directions for the European Shrinking City*. Routledge Taylor & Francis Group, Londres.
- Haase, A.; Athanasopoulou, A. y Rink, D. (2016): “Urban shrinkage as an emerging concern for European policymaking”, en *European Urban and Regional Studies*, núm. 23, vol. 1, pp. 103-107.
- Haase, A.; Bernt, M.; Grobmann, K.; Mykhnenko, V, y Rink, D. (2016): “Varieties of shrinkage in Europa cities”, en *European Urban and Regional Studies*, núm. 23, vol. 1, pp. 69-85.
- Köhler, H.D. (2003), “La sociedad asturiana asentada en el declive”, en *Papeles de Economía Española*, núm. 20, pp. 19-31.



- Martínez Fernández, L.C. y Mínguez González, S. (2005), “Las cuencas mineras de Asturias: readaptación y desarrollo”, en *Polígonos*, núm. 15, pp. 37-65.
- Matesanz Parellada, Á. (2016), *Políticas urbanas y vulnerabilidad*. Tesis doctoral, ETSAM, Universidad Politécnica de Madrid, Madrid.
- Ministerio de Fomento (2017), *Atlas estadístico de las áreas urbanas españolas*, disponible en: <https://www.fomento.gob.es/portal-del-suelo-y-politicas-urbanas/atlas-estadistico-de-las-areas-urbanas>.
- Nelle, A.; Grobmann, K.; Haase, D.; Kabish, S; Rink, D y Wolff, M. (2017), “Urban shrinkage in Germany: An entangled web of conditions, debates and policies”, en *Cities*, núm. 69, pp. 116-123.
- Pérez González, R. (1980), *Industria, población y desarrollo urbano en la Cuenca Central hullera asturiana*. Tesis doctoral, Dpto. de Geografía de la Universidad de Oviedo.
- Pérez González (1982, a), “Mieres”, en *Geografía de Asturias*, núm. 2, pp. 76-135. Ayalga Ed., Salinas.
- Pérez González, R. (1982, b), “El espacio industrial de las cuencas hulleras”, en *Geografía de Asturias*, núm. 5, pp. 5-51, Ayalga Ed., Salinas.
- Pochet, Ph. (2004), “The nature of the open method of co-ordination”, en Salais, R. y Villeneuve, R. -eds.- *Europe and the Politics of capabilities*, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 185-201.
- Rodrigues, M. J. (2001), “The Open Method of Co-ordination as a New Governance Tool”, en *Europe*, núms. 2-3, pp. 96-107.
- Rodríguez Gutiérrez, F. y Boto Álvarez, A. (2018), “Instrumentos territoriales para concretar derechos ciudadanos”, en *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, núm. 197, pp. 455-472.
- Rodríguez Gutiérrez, F. y Menéndez Fernández, R. (2005), *Geografía de Asturias. El proceso de reestructuración territorial de una región de tradición industrial*. Ariel, Barcelona.
- Rodríguez Gutiérrez, F., Menéndez Fernández, R. y Blanco Fernández, J. (2009), *El área metropolitana de Asturias*, Trea, Gijón.
- Rodríguez Gutiérrez, F. (2018), *La rampa de Pajares. Superó la Cordillera, abasteció España, desenclavó Asturias*, Oviedo, Ediuno.
- Salais R. y Villeneuve R. (eds.) (2004), “Introduction”, en Salais R. y Villeneuve, R. -eds.- *Europe and the Politics of Capabilities*, Cambridge University Press, pp. 1-20.

Sforzi, F (2001), “La teoría marshalliana para explicar el desarrollo local”, en Rodríguez Gutiérrez, F. -ed.- *Manual de desarrollo local*, Gijón, Trea, pp. 13-22.

Tomé Fernández, S. (2002), “Ponferrada, las ciudades en reconversión minera”, en *Ería*, núm. 57, pp. 72-90.

Tomé Fernández, S. (2010): “Langreo, Mieres, Ponferrada, Puertollano: cambios funcionales y morfológicos en ciudades minero industriales”, en *Scripta Nova*, núm. 14, pp. 323-339.

**Miscelánea**

*Miscellanea*



## El concurso para el Plan de Ensanche y Reforma Interior de Ceuta de 1930: conceptos y herramientas urbanísticas \*

### The contest for the Plan of Extension and Interior Reform of Ceuta in 1930: urban concepts and tools

---

MARÍA CRISTINA GARCÍA GONZÁLEZ

Doctora Arquitecta

Profesora Ayudante Doctora

Universidad Politécnica de Madrid, España

[mariacristina.garcia@upm.es](mailto:mariacristina.garcia@upm.es)

ORCID: [0000-0001-5381-7055](https://orcid.org/0000-0001-5381-7055)

SALVADOR GUERRERO

Doctor Arquitecto

Profesor Ayudante Doctor

Universidad Politécnica de Madrid, España

[salvador.guerrero@upm.es](mailto:salvador.guerrero@upm.es)

ORCID: [0000-0001-6766-8695](https://orcid.org/0000-0001-6766-8695)

Recibido/Aceptado: 29-09-2018 / 21-01-2019.

Cómo citar: García González, María Cristina y Guerrero, Salvador (2019): “El concurso para el Plan de Ensanche y Reforma Interior de Ceuta de 1930: conceptos y herramientas urbanísticas”, en *Ciudades*, 22, pp. 123-150.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.123-150>

**Resumen:** La convocatoria en 1930 de un concurso para redactar el Plan de Ensanche y Reforma Interior de Ceuta, cuya peculiaridad geográfica radica en ser una ciudad española localizada en el norte de África, permite analizar el utillaje técnico utilizado por los urbanistas españoles en un singular momento: el de los albores de la ciudad funcional. La confluencia en este concurso de tres propuestas cuyos respectivos autores fueron los destacados arquitectos urbanistas César Cort, Pedro Muguruza y Gaspar Blein, nos permite conocer los avances y los retrocesos del urbanismo español del momento, a la vez que su permeabilidad a las nuevas ideas fruto de la influencia de las redes internacionales del urbanismo.

**Palabras clave:** Ceuta, urbanismo, siglo XX, ciudad funcional, zonificación.

**Abstract:** The call in 1930 for a contest to draft the plan for expansion and interior reform of Ceuta, a medium Spanish city on the African continent, allows us to analyze the tools used by Spanish urban planners in a singular moment: the dawn of the functional city. The confluence in this contest of three proposals by the prominent urban architects César Cort, Pedro Muguruza and Gaspar Blein, allows us to know the advances and setbacks of Spanish urbanism, and its permeability to the new ideas as result of the of the international networks of urbanism influence.

**Keywords:** Ceuta, Urbanism, 20th Century, Functional City, Zoning.

\* Este artículo recoge algunos de los resultados de la investigación “Ceuta *circa* 1930”, financiada por el Instituto de Estudios Ceutíes.

---

## 1. INTRODUCCIÓN

En un momento crucial del siglo XX, a finales de la década de los años veinte y durante los primeros años treinta, el caso de la ciudad de Ceuta es un buen reflejo de cómo una primera generación de arquitectos asumió en España el urbanismo como una nueva disciplina académica y profesional, tras el momento inicial protagonizado por las dos principales y únicas figuras españolas de reconocimiento internacional, como fueron Arturo Soria e Ildefonso Cerdá (García González, 2013).

Así, el grupo generacional formado por César Cort, Pedro Muguruza, Secundino Zuazo o Gustavo Fernández Balbuena en Madrid, Nicolau Maria Rubió i Tudurí y Guillem Busquets en Barcelona, o Ricardo Bastida en Bilbao, por solo citar algunos nombres, trató de dotar a la nueva disciplina técnica de un lenguaje específico, de un contenido instrumental y de un soporte legal adecuado. Este conocimiento había sido adquirido, entre otras vías, por su activa participación en los foros internacionales (García González y Guerrero, 2018). Cuando la siguiente generación, formada por nombres como Fernando García Mercadal, Pedro Bidagor o el que luego sería su colaborador en el Ayuntamiento de Madrid, Gaspar Blein, tomó el relevo, hizo lo propio, al mismo tiempo que lo enriqueció con nuevas ideas e instrumentos, más allá de los complejos avatares históricos que le tocó vivir.

En la portada del primer número de la revista española «AC. Documentos de Actividad Contemporánea», órgano de difusión del Grupo de Arquitectos y Técnicos para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea (GATEPAC), aparece la noticia de la publicación de un artículo sobre el ensanche de Ceuta -el artículo sería finalmente publicado en el número 2 de la mencionada revista- firmado por el arquitecto Fernando García Mercadal. Contenía la descripción de su propuesta, elaborada en colaboración con su colega alemana Erna Foertsch, que había resultado ganadora del concurso de ensanche convocado por las autoridades municipales de Ceuta en 1928. A pesar de las loas a la calidad del proyecto, sería finalmente rechazado “por no tener condiciones suficientes para ser desarrollado” (Ayuntamiento de Ceuta, 1933, p. 71), sin entrar a especificar cuáles eran esas condiciones. La Junta Municipal de Ceuta, que detentaba la autoridad civil de la ciudad, convocó un nuevo concurso de extensión de la ciudad el 12 de julio de 1930.

Las autoridades locales ceutíes necesitaban disponer de un plan de ordenación urbana debido, principalmente, a tres factores: la obligación marcada por el ordenamiento legal vigente, la necesidad de dotar a la ciudad de un parque de vivienda económica para la clase obrera, y, finalmente, la aspiración a convertirse en la puerta entre Europa y África a través de sus instalaciones portuarias.

La figura legislativa a que se sometía la vida municipal española, y el urbanismo como una de sus principales competencias, era el Estatuto Municipal,

aprobado en 1924 (Bassols, 1973). El Estatuto Municipal obligaba a cualquier municipio de más de 10.000 habitantes<sup>1</sup> y una tasa de crecimiento de población del 20% en el periodo comprendido entre 1910 y 1920 a la redacción de planes de ensanche o extensión -los términos “ensanche” y “extensión” se utilizaban indistintamente en el articulado del texto legal sin matices de diferenciación- para ordenar su crecimiento. Ceuta se encontraba entre los 64 municipios españoles que cumplían las dos condiciones y, por tanto, estaba obligada a plantear un plan de ensanche o extensión. Para ello, las autoridades municipales disponían de un plazo máximo de cuatro años. Por otra parte, las operaciones de reforma interior en el urbanismo español seguían el básico instrumental de alineaciones y rasantes, entre el que destacaba la propuesta de la “Gran Vía” como operación estrella de *sventramento* de los centros históricos de las principales ciudades.

La necesidad de vivienda económica, casi siempre de alquiler, era una de las mayores preocupaciones en las corporaciones municipales españolas. De hecho, en el casco urbano de Ceuta se hacinaba desde hacía tiempo una significativa población en condiciones insalubres (Alarcón, 2006). Una crónica del diario «ABC» de 1912 nos ilustra sobre cómo se acometían las soluciones a estos problemas con un proceso de gentrificación del centro urbano: “En el centro de la villa había un barrio infecto, compuesto de chozas miserables, que constituía un foco peligroso para el vecindario, y el general Alfau, con el fin de facilitar el derribo y desaparición de aquellos tugurios, hizo construir una barriada sana al pie del fuerte Alfonso XII [en el exterior del casco urbano], donde trasladáronse los habitantes de aquellas chozas, y hoy se edifican admirables casas en los solares resultantes”.

La única iniciativa legal a nivel nacional sobre vivienda social era la Ley de Casas Baratas de 1911, modificada en 1921 y en 1923, gestionada por el Instituto de Reformas Sociales, dependiente del Ministerio de Trabajo. Esta legislación definía el concepto de “casa barata” mediante una limitación del valor total de la inversión de la vivienda y unas premisas de carácter higiénico y de construcción. Podían beneficiarse de las ayudas económicas las empresas privadas, los individuos y las corporaciones públicas, pero manteniendo como beneficiarios preferentes a las sociedades cooperativas obreras. El Estado no supo poner en marcha los medios disponibles para abordar con decisión a nivel nacional la solución a un problema que siempre se acometía desde la escala local (López Valencia, 1922). La construcción de nuevas barriadas no podía llevarse a cabo sin la disponibilidad previa de terrenos, para lo que era necesario que los municipios promovieran su planificación urbanística y su financiación. Así, los intentos llevados a cabo en Ceuta para implantar una ciudad-satélite en 1927, denominada Loma Larga, habían representado una experiencia fallida por la inviabilidad económica (García González y Guerrero, 2014).

<sup>1</sup> Según los datos del Instituto Nacional de Estadística, en 1920 había 9.260 municipios en España, de los cuales 284 tenían más de 10.000 habitantes.

Las autoridades municipales ceutíes estaban inmersas también en solventar los problemas de financiación de obras municipales de reforma interior de carácter puntual y modernizar las infraestructuras públicas, que incluían, en primer lugar, el saneamiento, el suministro de agua, la pavimentación y la iluminación de las calles.



Fig. 1. Vista general de Ceuta desde el monte Hacho, 1929. Fuente: Fondo Calatayud. Ceuta Patrimonio Digital.

## 2. CEUTA: UNA CIUDAD DE FRONTERA

Ceuta es una ciudad portuaria española situada en el norte de África, en el extremo oriental de la península Tingitana, en la orilla africana del Estrecho de Gibraltar. Su privilegiada situación geográfica la convierte en una puerta entre Europa y África. Desde distintos puntos de vista, la singular localización de Ceuta, en la encrucijada entre dos mares (el océano Atlántico y el mar Mediterráneo) y dos continentes (África y Europa) justificaba ampliamente el interés suscitado por la ciudad. No es una ciudad colonial, sino de frontera. De hecho, el Protectorado español, constituido con la firma del convenio hispano-francés del 27 de noviembre de 1912 que instituía el Protectorado español en Marruecos (cuyas bases fueron establecidas en las conversaciones iniciadas en Algeciras en 1906, como administración de la acción colonizadora española en el norte de África) no incluía a las ciudades de Ceuta y Melilla. Ambas ciudades no eran concebidas como pertenecientes a estructura colonial alguna, sino como dos ciudades españolas geográficamente situadas en el norte del continente africano, presentando el estatus



de plaza fuerte o ciudades soberanas desde el siglo XVI. Su estructura política era plenamente española, sin obviar las singularidades derivadas del contexto de ambos enclaves.



Fig. 2. Elaboración propia sobre el plano de la ciudad de Ceuta realizado por el U.S. Army Map Service, 1943. Fuente: [http://www.lib.utexas.edu/maps/ams/morocco\\_city\\_plans](http://www.lib.utexas.edu/maps/ams/morocco_city_plans)

La ciudad de Ceuta presenta tres zonas diferenciadas (Gordillo, 1984). La primera, el monte Hacho, corresponde al extremo de la península. Cuenta con una escarpada orografía, lo que ha dificultado su urbanización y permitido su consideración como espacio de especial interés natural. La segunda, el istmo peninsular, es donde se desarrolla propiamente la ciudad. Su parte más estrecha constituye la ciudad antigua, enteramente fortificada, que se ensancha hacia el monte Hacho con colinas suaves en el lado norte y acantilados al sur. En este ensanchamiento se desarrolló la primera expansión de la ciudad, la llamada “Almina”. La tercera, el Campo Exterior, es donde se produce el contacto de la península con el continente africano, caracterizado por una sucesión de colinas más o menos pronunciadas que permiten la edificación en las áreas suaves y hace necesario un tratamiento singular en las zonas más escarpadas. Su conexión con la ciudad fortificada a través de un solo puente convertía al istmo en una auténtica isla. La justificación de esta escasa conexión entre el Campo Exterior y el istmo partía históricamente del problema de la inseguridad que presentaba esta zona ante las constantes escaramuzas militares con las tribus locales marroquíes y sus cambiantes límites fronterizos. Esta situación se mantuvo hasta la firma de la paz con Marruecos en 1927.

### 3. LOS PROTAGONISTAS DEL CONCURSO DE ENSANCHE Y REFORMA DE CEUTA DE 1930

La Junta Municipal de Ceuta organizó el concurso de ensanche de la ciudad de 1930 en dos fases. En la primera, los participantes debían elaborar un anteproyecto de extensión en un plazo de 45 días a partir de la publicación de la convocatoria. De entre las propuestas presentadas se seleccionarían tres, que pasarían a una segunda fase. Esta consistiría en definir un proyecto de ejecución para el cual los finalistas tenían un plazo de seis meses. Además de facilitar la base cartográfica, se orientaba a los concursantes con especificaciones como la necesaria vinculación del comercio, la industria y el turismo con el puerto de la ciudad y las líneas férreas, para evitar la congestión y permitir el crecimiento del puerto, favorecer la conectividad de las viviendas con los edificios de servicios públicos y comerciales, y resolver la conexión de la ciudad vieja con las zonas de ensanche previstas.

La Junta Municipal no era la única entidad implicada. Desde 1928 se estaban realizando obras de ampliación en el puerto con terrenos ganados al mar, donde se habrían de desarrollar los espacios de maniobras del que se esperaba fuera el puerto de África, que tenía pendiente ser conectado con la línea férrea que unía Ceuta con Tetuán (la capital del Protectorado español, a una distancia de cincuenta kilómetros), y que había sido puesta en servicio en 1918 (González, 1921). La dependencia estatal, y no municipal, del puerto implicaba el necesario acatamiento por parte de las autoridades municipales de las disposiciones de la Junta de Obras del Puerto, entre ellas, la de prohibir cualquier intervención residencial en la nueva superficie ganada al mar, que debía ser dedicada en exclusiva a servicios portuarios y así se le había hecho saber a los concursantes.

La presencia militar tenía un carácter estructural en Ceuta, a pesar de que se había firmado la paz con Marruecos en 1927. Las autoridades militares exigieron que sus propiedades, tanto las del interior de la ciudad como aquellas dispersas en el Campo Exterior, debían ser respetadas. De ello derivaba la compleja estructura de propiedad del suelo del Campo Exterior y la obligada presencia de infraestructuras militares.

Se presentaron siete anteproyectos. El fallo del jurado bajo la presidencia del arquitecto Antonio Flórez<sup>2</sup> supuso la selección de los anteproyectos de los

---

<sup>2</sup> El jurado contó con la participación de los arquitectos Antonio Flórez Urdapilleta, designado por la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, y Manuel Sánchez Arcas, al que se le asignó el papel de secretario técnico. A ellos había que sumar representantes de la Junta de Obras del Puerto, del Ramo de la Guerra, de la Delegación de Fomento de Tetuán, que era la capital del Protectorado español, y de la propia Junta Municipal de Ceuta. Para la segunda fase del concurso, Teodoro Anasagasti había sido el arquitecto elegido por la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid como nuevo presidente. Además, se incorporaron Carlos Ovilo Castelo, arquitecto del departamento de

arquitectos Gaspar Blein (1902-1988), que contó con la colaboración de Martínez Chumillas; César Cort (1893-1978) y del equipo liderado por Pedro Muguruza (1893-1952), con Manuel Latorre y el ingeniero José Hervás.

César Cort y Pedro Muguruza eran en esos momentos, por distintos motivos, dos de las figuras más destacadas del urbanismo español. Cort era desde 1918 el primer catedrático de Urbanismo de la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, en la que tuvo un papel clave como introductor de la cultura urbanística anglosajona y norteamericana, consolidada en sus contactos internacionales, especialmente con la *International Federation for Housing and Town Planning*, a través de su labor docente. Pedro Muguruza Otaño era, en 1930, un arquitecto de reconocido prestigio en Madrid por su competente trabajo profesional, que incluía el emblemático edificio del Palacio de la Prensa en Madrid, una dilatada actividad docente en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid y su participación en numerosos trabajos de urbanismo. Gaspar Blein, por su parte, titulado en la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1924, era un joven técnico que comenzaba entonces su fecunda y callada labor profesional que le llevaría como funcionario municipal al Ayuntamiento de Madrid en 1933.

Los tres finalistas entregaron sus proyectos a finales de 1931. La parte gráfica comprendía perspectivas de los espacios urbanos más representativos, maquetas y planos generales y parciales del sistema de parques y jardines, de las instalaciones, del viario, de los usos del suelo y de la edificación, a los que se sumaban las memorias, los presupuestos, el pliego de condiciones y una propuesta de ordenanzas municipales.

Las infraestructuras urbanas constituyeron un capítulo importante de las propuestas, como manifiesta el trabajo presentado por César Cort, también ingeniero industrial además de arquitecto, y miembro de la Comisión Central de Sanidad<sup>3</sup>. Estaban perfectamente definidas las redes de alcantarillado, de abastecimiento de agua y de electricidad. La memoria concluía con las mediciones y el presupuesto de las nuevas calles, incluyendo su pavimentación, alumbrado, saneamiento y distribución de agua. En el caso de la propuesta de Gaspar Blein, el prestigioso ingeniero de caminos Eduardo Torroja firmó los proyectos de saneamiento, electricidad y abastecimiento de agua.

---

Construcciones Civiles de la Alta Comisaría de España en Marruecos, y José Larrucea, arquitecto que desempeñaba su trabajo profesional en el Protectorado español.

<sup>3</sup> La Comisión de Sanidad era el único órgano de control de la administración central que imponía el Estatuto Municipal, aunque también es cierto que el control de esta comisión excedía con creces el carácter sanitario o higiénico, entrando a cuestionar algunos puntos estrictamente proyectuales.

PROPUESTA DE GASPAR BLEIN	PROPUESTA DE CÉSAR CORT	PROPUESTA DE PEDRO MUGURUZA, JOSÉ HERVÁS Y MANUEL LATORRE
<p>01.- Siete cartulinas con tipos de viviendas.</p> <p>02.- Una perspectiva interior de vivienda.</p> <p>03.- Plano a escala 1:2000 de distribución general de los tipos de viviendas.</p> <p>04.- Perspectiva de estudio de una manzana de viviendas.</p> <p>05.- Id. de un bloque de viviendas obreras.</p> <p>06.- Plano general de alcantarillado, agua y luz. E 1:500</p> <p>07.- Cuatro cartulinas con perfiles transversales de calles.</p> <p>08.- Perspectiva de estudio de volúmenes.</p> <p>09.- Id. escalinata calle de la Paz.</p> <p>10.- Id. Estación y zona del Puerto.</p> <p>11.- Cartulina con el plan regional.</p> <p>12.- Seis fotografías de la maqueta presentada.</p> <p>13.- Maqueta de una parte de la Zona de Ensanche.</p> <p>14.- Plano general del trazado. Escala 1:500</p> <p>15.- Plano del sistema de parques y jardines. Escala 1:2000</p> <p>16.- Plano nomenclatura de calles. Escala 1:2000.</p> <p>17.- Plano de zonas. Escala 1:2000</p> <p>18.- Plano de vías de tráfico urbano. Escala 1:2000</p> <p>19.- Plano de distribución de tráfico urbano. Escala 1:2000</p> <p>20.- Cartulina de gráficos comparativos con las principales características de zonas.</p> <p>21.- Cartulina con plano de la Gran Vía. Escala 1:500</p> <p>22.- Plano parcelario. Escala 1:500</p> <p>23.- Plano de la Red de telefonía. Escala 1:2000</p> <p>24.- Id. Id. de abastecimiento. Escala 1:2000</p> <p>25.- Id. Id. de saneamiento. Escala 1:2000</p> <p>26.- Id. Id. eléctrica, alta, tensión y servicio privado.</p> <p>27.- Plano de la Red de alumbrado público.</p> <p>28.- Memoria de saneamiento, general, de abastecimiento, alumbrado y la Gran Vía, Planos y anejos de alumbrado, Perfiles de calles, Pliego de condiciones facultativas y presupuestos.</p>	<p>01.- Plano general de parques, jardines y alcantarillados, Escala 1:2000</p> <p>02.- Plano general de Ensanche y Reforma interior de Ceuta, Escala 1:500, 12 tableros</p> <p>03.- Plano general de distribución de aguas y vías arteriales, Escala 1:2000</p> <p>04.- Cartulinas (seis) de diferentes perspectivas urbanas, de 90x60 cm.</p> <p>05.- Cartulinas (cuatro) de otras tantas perspectivas (acuarelas).</p> <p>06.- Perspectivas en rojo (dos) correspondientes al Estadio y Grupo Escolar de Loma Larga.</p> <p>07.- Perspectivas (cuatro) de patios interiores, grupo de viviendas y detalles del Cristo.</p> <p>08.- Perspectivas (cuatro) de varios motivos (bloques).</p> <p>09.- Perspectivas de conjunto a lápiz (dos) fondo gris.</p> <p>10.- Fotografías (cuatro) y acuarelas comparativas (cinco) de distintos lugares de la población y afueras.</p> <p>11.- Carpetas (cinco) con planos generales a escala 1:500, divididos en hojas de: alumbrado, aguas, nuevo trazado, alcantarillado y plano en tela original.</p> <p>12.- Carpetas (cuatro) con datos del nuevo trazado, distribución de aguas, alumbrado y alcantarillado (detalles y perfiles)</p> <p>13.- Tomos (cinco) con las mediciones, presupuestos y memorias de alcantarillado, agua, luz, pavimentación y ordenanzas edificatorias.</p>	<p>01.- Plano general del Ensanche, Escala 1:500 con tres fotografías.</p> <p>02.- Plano general del Ensanche, Escala 1:2000</p> <p>03.- Perfil longitudinal de la Carretera de la Almadraza al Llano de las Damas.</p> <p>04.- Perfiles transversales de lo anterior.</p> <p>05.- Cartón con detalles del Puente de la Muralla.</p> <p>06.- Cartón con detalle del Viaducto en la calle de este nombre.</p> <p>07.- Cartón con perspectiva de la Carretera de la Almadraza al Llano de las Damas.</p> <p>08.- Cartón con perspectiva convencional (arranque Gran Vía)</p> <p>09.- Cartón con detalle de escudo de entrada a la Ciudad.</p> <p>10.- Cartón con detalles de la ampliación del P. del Cristo.</p> <p>11.- Perfil longitudinal desde la Avenida que empieza en la Plaza de África y termina en Regulares.</p> <p>12.- Cuatro tableros con perfiles longitudinales de calles.</p> <p>13.- Memoria.</p> <p>14.- Presupuesto general.</p> <p>15.- Mediciones y presupuesto de ampliación P. del Cristo.</p> <p>16.- Mediciones y presupuesto de la nueva puerta de entrada a la población.</p> <p>17.- Mediciones y presupuesto de la Avenida principal de entrada a la Ciudad.</p> <p>18.- Mediciones y presupuesto de la Avenida del Puerto y C. Puntillo.</p> <p>19.- Mediciones y presupuesto del Viaducto.</p> <p>20.- Mediciones y presupuesto de la Carretera de la Almadraza al Llano de las Damas.</p> <p>21.- Doce pliegos de mediciones y presupuestos de calles.</p>

Fig. 3. Documentación presentada al concurso de Ceuta de 1930. Fuente: Elaboración propia.

Las perspectivas que ilustran los tres proyectos transmitían una imagen que oscilaba entre la evocación neoárabe, castiza y mediterránea, de la propuesta del equipo de Pedro Muguruza, con profusión de arcadas y pinceladas vegetales, a la más conservadora de César Cort, de corte clasicista y académico, pasando por la racionalista presente en la propuesta de Gaspar Blein, propia de la nueva generación a la que pertenecía el arquitecto.

El 9 de enero de 1932 se reunió de nuevo el jurado, esta vez bajo la presidencia del arquitecto Teodoro Anasagasti<sup>4</sup>. El jurado elaboró un minucioso informe técnico donde se exponían los diferentes aspectos analizados y la argumentación que sustentaba la valoración crítica de cada una de las propuestas seleccionadas. El formato de tablas comparativas en el que se presentaban estos informes evidenciaba las semejanzas y las diferencias de las propuestas. Tras este exhaustivo estudio comparativo, el jurado emitió su dictamen, en el que se declaraba que el proyecto ganador era el de Gaspar Blein, con un premio de 45.000 pesetas. Los proyectos de César Cort y Pedro Muguruza fueron premiados, respectivamente, con sendos accésits de 20.000 y 10.000 pesetas, en base a la alta calidad de sus propuestas.<sup>5</sup>

#### 4. SOBRE EL *REGIONAL PLANNING*, LA GESTIÓN DEL SUELO Y EL *ZONING*

En el acta del jurado se incluyeron unas recomendaciones para la puesta en marcha del proyecto que tenían que ver con dos aspectos que reafirmaban la progresiva consolidación de un nuevo utillaje por parte de los urbanistas españoles; recomendaciones en las que se incitaba a abordar las cuestiones de la gestión de suelo y la elaboración de un plan regional centrado en las comunicaciones.

La primera recomendación consistía en que un técnico de confianza del equipo ganador realizase un viaje a las principales ciudades del contiguo Protectorado francés para tomar referencia de la política de gestión del suelo allí desarrollada (Diz, 1929). Su política urbanística era más avanzada que la de la propia Francia.

<sup>4</sup> Sobre Teodoro Anasagasti véase AA. VV. (2003), «Anasagasti. Obra Completa», Madrid, Ministerio de Fomento, y Jesús Azpiroz (2002), «Un arquitecto olvidado: Teodoro Anasagasti», en «Fabrikart: arte, tecnología, industria, sociedad», núm. 2, pp. 18-29.

<sup>5</sup> El concurso de extensión de Madrid de 1929 repartió 300.000 pesetas entre los siete proyectos premiados. A diferencia de los criterios actuales, entonces se intentaba repartir la dotación económica lo más posible entre los concursantes para compensarles de los ingentes esfuerzos realizados.



Fig. 4. Vista parcial del contexto geográfico de Ceuta en el Protectorado español en Marruecos, 1924. Fuente: Madrid, Sogeresa (Sucesor) R. Llord, 1924. Barcelona, Artes Gráficas S. A. Henrich y Cía.

A su llegada al Protectorado francés en 1914, el mariscal Hubert Gonzalve Lyautey promulgó un *dahir*<sup>6</sup> (figura legislativa marroquí con carácter de rápida ejecutoria) destinado a regular la actividad urbanística, que contenía reglamentaciones sobre el plan de ciudad, la creación de diferentes modalidades de grupos de habitación y el reglamentación de construcción. Además, añadía poderes especiales de expropiación, e incluyó la novedosa figura de las asociaciones sindicales de propietarios urbanos. Estas asociaciones servían para establecer un procedimiento de redistribución de los beneficios y de las cargas entre los propietarios de los terrenos derivados de la reparcelación.

El criterio base de los trabajos de intervención urbanística francesa, bajo el liderazgo del arquitecto Henry Prost, fue la separación entre las comunidades autóctonas y europeas, aduciendo razones “políticas, económicas, sanitarias, edilicias y estéticas” (Prost, 1931, p. 65). Se respetaron las medinas procurando intervenir en ellas lo menos posible, se dejaron aisladas, y a su alrededor se dispusieron habitualmente servidumbres de zonas no edificadas para conservar las vistas más características y se yuxtapuso la ampliación de la ciudad según los nuevos criterios técnicos europeos. Como rasgos identificativos del urbanismo

<sup>6</sup> Dahir du 16 avril 1914 relatif aux alignements, plans d'aménagement et d'extension des villes, servitudes et taxes de voirie.

europeo estaban los grandes paseos, las plazas y los jardines, las instalaciones urbanas y la implantación de modernos servicios de transporte público como autobuses y tranvías. Se obligaba también a una especialización funcional de barrios comerciales, industriales, de ocio y residenciales. Por último, se exigía reservar suelo para un futuro crecimiento.

El hecho de mantener los barrios autóctonos también se muestra en el utillaje urbanístico español. Así, en el proyecto de César Cort se marcaba una delimitación para el denominado “barrio moro”, en la zona comprendida entre el foso del recinto amurallado y la primera zona del ensanche en Ceuta. Esto no implicaba una despreocupación de las autoridades por dotar a las ciudades de nuevos barrios destinados a la población indígena, como demuestran las propuestas para los barrios “indígenas” de Casablanca (Cohen, 2002).

El acta del jurado especificaba la necesidad de abordar de un modo más completo las bases para el desarrollo de un plan regional. Desde finales de los años veinte, algunos de los planes de extensión urbana propuestos para ciudades españolas contenían un documento esquemático correspondiente a la escala regional. Se expresaba gráficamente mediante la representación de los asentamientos del territorio más inmediato como una corona de ciudades-satélite alrededor de la ciudad objeto del plan. En este sentido, las propuestas tenían más que ver con el modelo italiano (Calabi, 1988), que basaba el plan regional en la mejora de las infraestructuras de comunicación.

Las diferentes propuestas de carácter regional presentadas para Ceuta comprendían exclusivamente las infraestructuras de comunicación con el resto de las ciudades de su entorno norteafricano. Se consideraba que era la manera de potenciar el papel de la ciudad como nodo de comunicaciones a escala regional entre España y las ciudades del norte de África, lo que podría afectar directamente a su desarrollo territorial. El ferrocarril era el gran vertebrador del norte de África, pero las carreteras anticipaban el ineludible éxito del automóvil. César Cort destacó en su propuesta la construcción de una autopista entre Ceuta y Tetuán y las novedosas posibilidades que abría para la ciudad norteafricana el desarrollo técnico de los medios de transporte, incluyendo el establecimiento de bases de aeroplanos e hidroplanos en su propuesta.

El concepto anglosajón de *regional planning*, vinculado a la información geográfica, se había formalizado en España al tiempo que se indagaba sobre los recursos y paisajes naturales, a través de dos iniciativas presentadas en 1932. En primer lugar, la Generalitat de Catalunya publicó el *Plá de distribució en zones del territori catalá (regional planning). Examen preliminar i solucions provisionals*<sup>7</sup>, donde se hacía referencia al Plan Regional de Doncaster de 1920 de Patrick Abercrombie y Henry Johnson. La región catalana se cartografió con un predominio de la utilización de manchas como forma de representación gráfica.

<sup>7</sup> Sobre este plan véase Manuel Ribas i Piera (1995), «Nicolau M<sup>a</sup>. Rubió i Tudurí i el planejament regional», Barcelona, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona.

También incluía los análisis demográficos, económicos y de infraestructuras, y finalizaba con la presentación de un avance de propuesta de plan. El activo papel de la Generalitat de Cataluña a la hora de publicitar el reconocimiento de su territorio, así como su actitud receptiva ante las nuevas ideas, se encuadraban en el esfuerzo de la búsqueda de una identidad propia que respaldara la identidad política, tanto de todo su territorio como de su capital -a través del Plan Macià para Barcelona de Le Corbusier y el GATCPAC-, como cabeza del pretendido nuevo Estado catalán.

Casi en paralelo, desde Madrid, se publicó el Plan Hidrológico Nacional, que se presentaba como el proyecto estrella del ministro Indalecio Prieto durante su etapa al frente del Ministerio de Obras Públicas durante la Segunda República. Se buscaba el equilibrio territorial español a través de la adecuación de la producción agraria y los asentamientos necesarios en relación con las realidades geológica, hidrológica y pluviométrica que configuraban las regiones naturales materializadas en las cuencas de los ríos. La referencia de la política de colonización del territorio llevada a cabo tiene indiscutible relación con la experiencia italiana del Agro Pontino, que afrontaba la ordenación del territorio del mundo rural bajo el prisma de la colonización. Se entendía como ordenación territorial global, es decir, económica, social, administrativa y urbanística. Habría que esperar a la posguerra española para que la Alta Comisaría de España en Marruecos intentara actuar con el mismo criterio en el Protectorado español.

El utillaje técnico utilizado por los urbanistas en Ceuta era el mismo que en otras operaciones similares llevadas a cabo en España en esas mismas fechas, donde una consideración crucial en este caso fue la adaptación al terreno de los trazados propuestos, dada la contundente orografía de la zona destinada a la extensión de la ciudad. La rígida ortogonalidad de los ensanches era cuestionada por los urbanistas españoles del momento, en cuanto chocaba con el condicionante topográfico y presentaba el problema de la identidad del lugar. El recurso habitual era deformar la retícula adaptándola a las líneas isométricas. La orografía más acusada se salvaba con túneles y pasarelas como medio de conexión, y ocupando con parques urbanos las zonas mayor desnivel. Cort, responsable también de la cátedra de Topografía, entendía esta como el recurso que ayudaba a crear la identidad del lugar mediante la silueta urbana, una de las ideas fijas presentes en las teorías urbanas “cortianas”. Se añadía también de forma común en todas ellas la técnica de rectificación de calles en el tejido urbano preexistente.

El incipiente “zoneamiento” como modo de definir las diferentes actividades del espacio urbano enlazadas por el sistema viario, relacionado a su vez con el sistema de parques, estaba también presente en las propuestas presentadas en Ceuta. El Estatuto Municipal ya marcaba directrices respecto a la zonificación. Así, en su artículo 5 establecía:



“Se estudiará detenidamente el emplazamiento de monumentos y edificios públicos agrupando por secciones o barrios las construcciones de la misma naturaleza (especialización de zonas), situándolos en lugar adecuado al servicio que han de prestar, y reservando determinados sectores para fábricas y establecimientos industriales, y especialmente para los considerados como insalubres, incómodos o peligrosos.”

La falta de claridad de la estructura zonal de las propuestas de Cort y Muguruza frente a la propuesta ganadora fue una de las razones principales por las que el jurado argumentó decidirse finalmente por la de Gaspar Blein, que aportó con gran claridad una zonificación de usos y alturas.

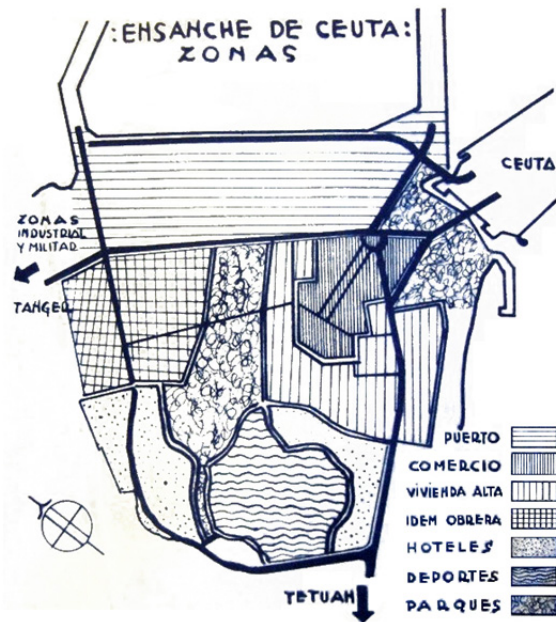


Fig. 5. Boceto de propuesta de zonificación para el ensanche de Ceuta del anteproyecto de Gaspar Blein. Fuente: Gaspar Blein, Proyecto de Ensanche, 1932. Archivo General de Ceuta.

Es en este punto donde se produce un singular conflicto. Para el trabajo de Ceuta, Cort contó con la colaboración de un joven ayudante, Pedro Bidagor (1906-1996), titulado en 1931, quien años más tarde se convertiría en uno de los principales protagonistas del urbanismo español de posguerra, en gran medida debido al encargo que recibió por parte de Pedro Muguruza de dirigir el Plan General de Ordenación de Madrid al finalizar la contienda española en 1939 (Sambricio, 2003). Tal y como el propio Bidagor explicó en una entrevista, su insistencia en la utilización del *zoning* (Mancuso, 1980) como instrumento fundamental de proyectación urbana no contó con el beneplácito de Cort (Bidagor,

1991, p. XXII). El rechazo sistemático del *zoning* como fin en sí mismo le supuso a Cort ser desterrado de entre las figuras que encarnaban las posiciones más avanzadas del momento. La teoría de Cort no admitía la zonificación más allá de la separación de la actividad fabril como medio de protección ante la contaminación generada por ella. Barruntaba que la especialización del suelo tenía como consecuencia no deseable el fomento de los desplazamientos.

La importancia dada por el jurado a la conservación del patrimonio edificatorio tenía que ver con el predominio del papel de Ceuta como plaza militar. Testimonios como las murallas de la ciudadela del monte Hacho, los restos del Afrag, un castillo del periodo merinida conocido como Ceuta la Vieja, o el foso que separa el corazón de la ciudad del continente africano nos dan cuenta de la compleja, larguísima y cambiante historia de la ciudad (VV.AA, 2013). Sin embargo, no era considerada como una de las grandes ciudades históricas españolas, y esta pudo ser la causa para justificar el acertado comentario de Anasgasti que recogió Sánchez Arcas en el Acta del Jurado:

“Nota la falta en todos los trabajos presentados de un estudio de los monumentos artísticos e históricos de la ciudad. Cree que una relación de los mismos debe existir para poder comenzar un proyecto de reforma interior de la población” (Sánchez Arcas, 1932, p. 20).

## 5. LA PROPUESTA DE CÉSAR CORT Y LA CULTURA URBANÍSTICA NORTEAMERICANA

César Cort<sup>8</sup> basó su planteamiento en la teoría de la nucleología, cercana en su formulación a las teorías de la ciudad-jardín inglesa y de las unidades vecinales norteamericanas (VV.AA, 1975). El objetivo buscado era el de la cohesión social frente a las propuestas de segregación física, de las que se podría derivar la inestabilidad social.

El ensanche propuesto por Cort siguió las pautas indicadas en las bases del concurso, e incluyó una completa red viaria, con una vía de circunvalación y una estructura de calles perfectamente jerarquizadas, con anchos que iban de los 5 a los 45 metros. La definición de las nuevas manzanas y su parcelación respetaban en exceso las preexistencias. El jurado criticó negativamente la excesiva prudencia a la hora de proponer el derribo de la edificación existente que no presentaba un excesivo valor.

Cort también propuso establecer limitaciones a la altura de los edificios en función de la anchura de las calles. Esta relación proporcional era uno de los parámetros fundamentales que aplicó a los distintos sectores urbanos en los que dividió la ciudad, de acuerdo con las especificaciones de las ordenanzas

<sup>8</sup> Sobre la figura de Cort y su obra véase García González, María Cristina (2018), «César Cort (1893-1978) y la cultura urbanística de su tiempo», Madrid, Abada Editores.

municipales de la edificación existentes: el corazón de la ciudad, la zona del ensanche y el extrarradio, franja de terreno comprendido entre el ensanche y el límite del término municipal.



Fig. 6. Elaboración propia sobre el anteproyecto de Ensanche de Ceuta de César Cort. Fuente: César Cort, Proyecto de Ensanche, 1930. Archivo General de Ceuta.

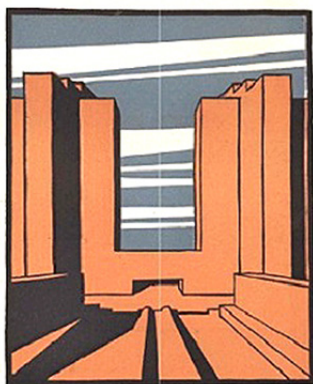
El ensanche propuesto para el Campo Exterior tenía dos partes diferenciadas. Por un lado, existía la parte estructurada en base a una continuidad en el viario y cuya malla irregular se adaptaba a la topografía. Cort utilizó su teoría de la nucleología con el trinomio iglesia-mercado-escuela como centro de la nueva zona residencial, donde las dos iglesias propuestas se convertían en los hitos de fondo de los grandes ejes estructurantes del conjunto. Los requisitos estéticos también estaban presentes, incidiendo en la relevancia de controlar aquellas manzanas que pudieran tener especial impacto tanto en la silueta de la ciudad como en sus perspectivas internas. Así, el perfil de la ciudad quedaba definido con la presencia de edificios singulares en las zonas más elevadas y en los principales ejes de perspectiva.

El establecimiento de espacios verdes, campos de juegos y de deporte y edificios públicos presentes en todas las propuestas nos remite a un interés en la cultura urbanística del momento por fomentar los aspectos sociales y de ocio a través del urbanismo.

La segunda unidad del ensanche correspondiente al Campo Exterior se proponía sobre la superficie ganada al mar con las obras de ampliación del puerto.

Esta idea chocaba, al igual que ocurriría en la propuesta de Pedro Muguruza, con las directrices establecidas por la Junta de Obras del Puerto, que prohibía cualquier intervención residencial en la nueva superficie ganada al mar, la cual debía ser dedicada de forma exclusiva a usos vinculados a servicios portuarios, tal y como sí recogió Gaspar Blein en su plan de extensión. Cort incluso propuso un pequeño ensanche en la zona colindante próxima al casco histórico sobre una considerable superficie ganada al mar, justificando la envergadura de la inversión económica que requeriría semejante intervención mediante su recuperación en forma de las plusvalías generadas por la venta de las parcelas.

# ÁFRICA



EPOCA SEGUNDA. AÑO OCTAVO

FEBRERO 1932

EL PROYECTO DE ENSANCHE EN CEUTA



Proyecto de ensanche y urbanización de la zona ganada al mar. (Diseño: César Cort)



Diseño de César Cort. Urbanización de la zona ganada al mar. (Diseño: César Cort)

Fig. 7. Portada del número de la revista «África» cuyo dibujo representa el eje principal de actividad de la propuesta de Gaspar Blein (izquierda) y página interior con la misma propuesta (abajo) y la zona del ensanche del puerto de la propuesta de César Cort (arriba). Fuente: Revista «África», febrero, 1932.

Desaparecido el condicionante topográfico, la propuesta contiene una rígida estructura ortogonal cuyo eje longitudinal tenía como centro una plaza mayor porticada con reminiscencias clásicas y escurialenses en su lenguaje arquitectónico. Las imágenes urbanas de las nuevas arquitecturas propuestas estaban próximas a la arquitectura académica de corte clasicista. Esta plaza conectaba directamente con un eje transversal que partía de la estación de ferrocarril.

César Cort propuso como novedoso elemento de ordenación urbana el uso de las manzanas americanas, las *superblocks*, donde tomó como referencia algunas intervenciones que se habían llevado a cabo en los “alrededores de Nueva York”



(Cort, 1930, p. 6) en esos años, como especificó en la memoria de su anteproyecto. Aunque no detallaba los ejemplos utilizados, indudablemente aludía a Sunnyside Gardens y a Radburn, de Clarence Stein y Henry Wright.

Para Cort, la aportación más singular de la manzana americana consistía en la separación del tráfico rodado y del tráfico peatonal. En su propuesta mantuvo la disposición perimetral de la edificación residencial y la liberación del espacio central. En algunas ocasiones, el edificio escolar se situó en la edificación perimetral, quedando asignado el espacio central al campo de recreo o deportes, jardín u otros usos similares. El acceso peatonal a las viviendas se producía desde el interior de la manzana, con sendas peatonales que se contrapeaban con el tráfico rodado del viario a modo de *cul-de-sac*. La consecuencia más directa de esta estructura propuesta era la gran dimensión de las manzanas resultantes.

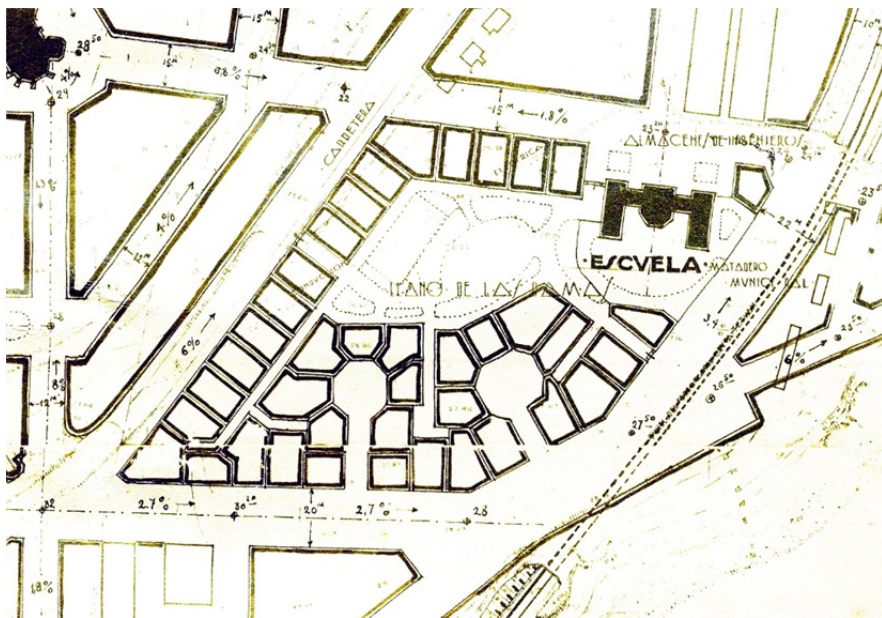


Fig. 8. Detalle de una de las manzanas americanas del Anteproyecto de Ensanche de Ceuta de César Cort. Fuente: César Cort, Anteproyecto de Ensanche de Ceuta, 1930. Archivo General de Ceuta.

No era la primera vez que Cort proponía este tipo de manzanas. Las había utilizado en su propuesta para los nuevos barrios que elaboró para el concurso de extensión de Madrid en 1929, realizada junto al urbanista alemán Josef Stübben. Las grandes manzanas americanas distribuidas por la ciudad constituyeron una de sus singulares aportaciones al concurso madrileño. Su objetivo no era construir toda la extensión de la ciudad a base de agrupaciones de manzanas americanas, sino que fueran situadas entre otras manzanas convencionales. Se localizaron en las zonas

periféricas del nuevo espacio urbano proyectado, próximas a dotaciones de entidad como parques, zonas deportivas u otros equipamientos. En el caso de Ceuta, las dos manzanas propuestas se situaban una en el borde sur del ensanche, cerca de la zona verde de la bahía sur, y la otra en el norte, vinculada a la zona deportiva prevista en la hípica. Cort no se planteó en ningún caso las manzanas americanas como un recurso seriado ni jerárquicamente estructurado; se trataban de espacios urbanos independientes con identidad propia, de los que reniega del concepto de zonificación.

## **6. LA PROPUESTA DE PEDRO MUGURUZA, MANUEL LATORRE PASTOR Y JOSÉ HERVÁS COMO PREÁMBULO DE LOS FUTUROS TRABAJOS DE POSGUERRA**

Dada la localización norteafricana de la ciudad, para el desarrollo del proyecto parecía lógico contar con profesionales conocedores del entorno, por lo que para el concurso de extensión de Ceuta Pedro Muguruza contó con la colaboración de José Hervás, ingeniero civil afincado en la ciudad, y Manuel Latorre, arquitecto titulado por la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1924, que en esos momentos estaba desarrollando su labor profesional desde Tetuán, en la zona occidental del Protectorado español (Bravo, 1996). Manuel Latorre Pastor había participado en la propuesta ganadora del concurso de extensión de Salamanca de 1925, en un equipo dirigido por Cort. El proyecto no se desarrolló: la razón última del fracaso fue la oposición frontal de la poderosa Cámara de la Propiedad Urbana, garante de los intereses fundiarios de los propietarios de los terrenos. Se constataba así el poco éxito que tuvo durante esos años la aplicación práctica en materia urbanística del Estatuto Municipal (Terán, 1982).

La propuesta del equipo de Pedro Muguruza para Ceuta, de la que se conservan solo algunos bocetos, partía de una composición urbana de tipo académico en base a unos claros ejes viarios que intentaban adaptarse tanto a las preexistencias como a la pronunciada orografía, que cuando era necesario se salvaba mediante la construcción de un viaducto y el escalonamiento de las calles secundarias. Las manzanas eran irregulares, excepto las de la zona de ampliación del puerto, donde, al igual que Cort, propuso una trama ortogonal. Banca, compañías navieras y deportes son los usos dotacionales asignados a este entorno. El gran eje perpendicular al mar de la zona del ensanche portuario se convertía en el más significativo de su propuesta. Paralelo al mar proyectó un paseo formado por una doble fila de árboles. La nueva edificación tenía forma de bloques lineales de dos a tres alturas con una sucesión de arcadas en doble plano de fachada en su planta baja, a modo de soportales, que daban lugar a un marcado juego de sombras.

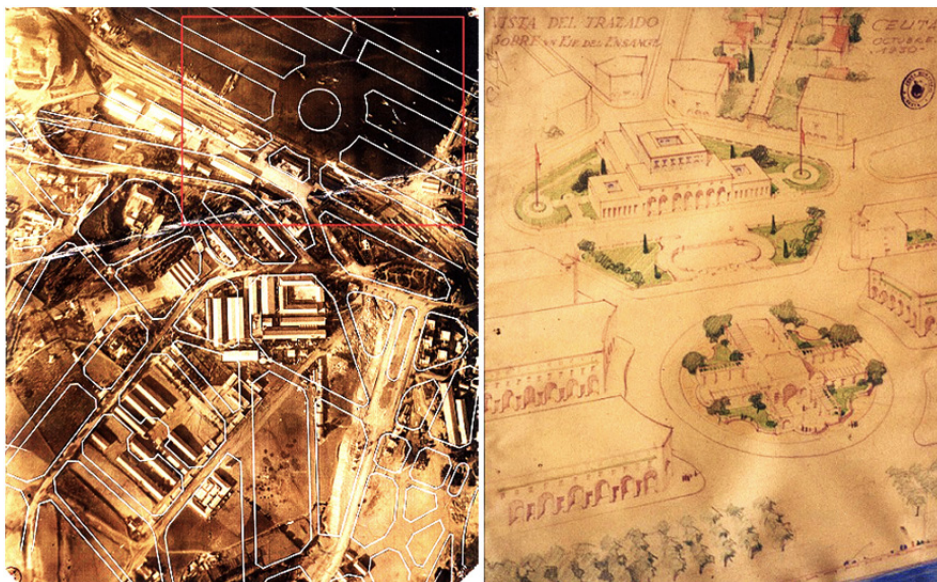


Fig. 9. Detalle del ensanche de la zona portuaria de la propuesta de Pedro Muguruza. Fuente: Pedro Muguruza, Proyecto de Ensanche de Ceuta, 1932. Archivo General de Ceuta.

El lenguaje arquitectónico utilizado en los edificios propuestos quedaba de manifiesto en la presencia de arcadas de medio punto y pórticos de inspiración musulmana entre pinceladas de vegetación. La mano del versátil Latorre Pastor está muy presente en esa utilización ecléctica del lenguaje, que por otra parte era frecuentemente utilizado por los alumnos de la Escuela de Arquitectura de Madrid durante los años veinte en cualquier proyecto que tuvieran que ver con ciudades de origen árabe. El uso de las arcadas porticadas con presencia de vegetación daba una tónica colonial al conjunto que contrastaba con la imagen de las otras propuestas, como la de Cort, más clasicista, y la de Blein, de corte racionalista. Las viviendas aisladas, unas con cubierta plana y otras a cuatro aguas, presentaban en su arquitectura, junto al uso de torreones, algunas reminiscencias de la arquitectura hispanomusulmana. En la propuesta se definían, a modo de esbozo, algunos edificios dotacionales como un estadio y una gran manzana denominada zona escolar, que comprendía escuela e instituto.

En lo que respecta a la operación de reforma interior, se basaba en la rectificación del viario existente con una Gran Vía y la continuidad del frente edificado. Propuso también la apertura de una nueva puerta en la muralla, con un marcado aire renacentista, para facilitar el acceso al casco urbano desde la zona de ensanche de la ciudad. El nuevo puente tenía continuidad como eje principal en la Plaza de África, centro histórico de la ciudad. El acceso existente se mantenía como paso directo al puerto y a la nueva zona de ensanche del puerto. Lo cierto es que la participación en este concurso supuso para Pedro Muguruza la apertura de un nuevo

ámbito de trabajo, que continuó no sólo en Ceuta sino en todo el Protectorado español.

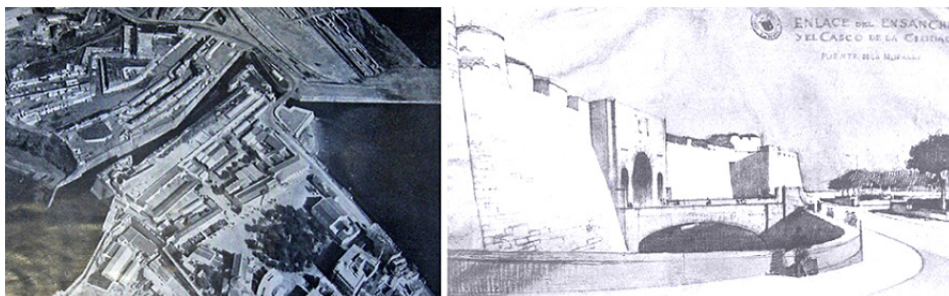


Fig. 10. Perspectiva del nuevo puente que uniría el ensanche con el casco urbano de Ceuta según la propuesta de Pedro Muguruza. Fuente: Pedro Muguruza, Proyecto de Ensanche de Ceuta, 1932. Archivo General de Ceuta.

## 7. LA PROPUESTA GANADORA DE GASPAR BLEIN ZARAGOZA Y MANUEL MARTÍNEZ CHUMILLAS: LA NUEVA GENERACIÓN TOMA EL RUMBO DE LA PROFESIONALIZACIÓN

Desde 1926 el arquitecto Gaspar Blein Zarazaga<sup>9</sup> venía ocupando la plaza de arquitecto segundo jefe de la Oficina Técnica de Obras de Ceuta, bajo la dirección del también arquitecto Santiago Sanguinetti (1875-1929). Permaneció tres años en el cargo hasta que en 1929 pasó a desempeñar el cargo de arquitecto municipal de Murcia, con la responsabilidad de dar continuidad al proyecto de extensión de la ciudad realizado por César Cort (Cort, 1932) en 1926, y que entonces se encontraba paralizado. La vacante que dejó en Ceuta fue ocupada, tras superar el correspondiente concurso público, por su hermano José Blein, que desde 1927 colaboraba con él en el estudio de arquitectura que mantenía abierto en Ceuta.

En el proyecto de extensión de Ceuta de Gaspar Blein también participó Manuel Martínez Chumillas, uno de los miembros del Grupo Centro del GATEPAC, que además había realizado alguna obra en Tánger, como el edificio Goicoechea. Martínez Chumillas y Blein colaborarían después puntualmente en otros trabajos de urbanismo, como su participación conjunta junto al arquitecto Germán Valentín en el concurso de extensión de Logroño en 1935. Además, ambos arquitectos trabajaron durante los años treinta como técnicos para la empresa Agromán. De hecho, fue la revista «Obras», editada por la propia empresa, la que publicó un artículo en 1932 en el que Gaspar Blein explicaba su propuesta para Ceuta (Blein, 1932).

<sup>9</sup> Sobre la figura de Cort y su obra véase Sánchez de León, Vicente (1991), “Historia del urbanismo contemporáneo español. Gaspar Blein Zarazaga”, en «Urbanismo», núm. 12, enero, pp. 92-98.



Era habitual que fueran las empresas promotoras o constructoras las que soportaran a los arquitectos o ingenieros que presentaban las propuestas de los concursos. Así, en 1927, año de la pacificación del Protectorado español, una constructora española, la Empresa General de Construcciones, S. A.<sup>10</sup>, que buscaba nuevas oportunidades de negocio y mercado, encargó a dos jóvenes arquitectos madrileños que contaban ya con un cierto renombre y bagaje profesional, Luis Blanco Soler y Rafael Bergamín, realizar un estudio in situ por las principales ciudades del Protectorado español para ver la posibilidad de expandir a Marruecos las actividades de la constructora. Comenzaron su andadura norteafricana por Ceuta, donde la empresa sometió a consideración de la Junta Municipal una instancia firmada por los arquitectos en la que se comprometían a realizar los estudios necesarios para abordar los proyectos de extensión y reforma de la ciudad. De hecho, la propuesta de los arquitectos resultó ganadora en el concurso de ensanche de Ceuta de 1927, finalmente no ejecutado.

El concienzudo trabajo desarrollado por Blein barría un amplio espectro de temas y escalas de trabajo, dejando patente la cada vez mayor profesionalización que mostraban los trabajos urbanísticos. Partía de un esbozo a escala regional y llegaba hasta la estandarización de la estructura constructiva de los nuevos edificios de viviendas propuestos. La falta de madurez profesional de la técnica urbanística se evidencia en la propuesta de intervención en el centro histórico.

Si en la propuesta de Cort el lenguaje organicista “geddesiano” habla del “corazón” de la ciudad (el centro histórico), Gaspar Blein apuesta por la ciudad funcional, donde la nueva centralidad, el denominado “cerebro”, se constituye como la moderna zona de actividades económicas. Grandes edificios de veinte plantas de altura, definidos como rascacielos comerciales, se unían con bloques horizontales de cuatro alturas, que albergaban en sus plantas bajas servicios como bares y restaurantes. En ellos se localizaban las actividades comerciales, terciarias, culturales y de servicios públicos, destinados tanto a la población como a los posibles turistas. La otra gran ciudad del entorno, Tánger, políticamente dependiente de España, Francia e Inglaterra como una suerte de protectorado internacional (y con la que Ceuta aspiraba a competir) constituía un referente en su capacidad de atracción turística, actividad cuyo potencial de desarrollo económico estaba ya plenamente asumido.

El espacio urbano se estructuraba a través de una vía que partía en disposición diagonal de la Plaza de Marruecos (según la denominación de Blein), verdadero epicentro de su proyecto, localizada en el inicio del ensanche junto al puerto, el auténtico centro neurálgico que dotaba de verdadera identidad a la ciudad. En la Plaza de Marruecos confluían las principales vías de conexión de la ciudad tanto con el exterior, a través de las carreteras Ceuta-Tetuán y Ceuta-Tánger, como con el interior, a través de un nuevo puente que conectaba con la ciudad consolidada. Las

---

<sup>10</sup> Garro, Eduardo (1927), “Labor de la Junta Municipal”, en «ABC», 14 de abril, p. 19.

estaciones de autobuses y de ferrocarril, vinculadas al puerto, generaban en la mencionada plaza una suerte de intercambiador puerto-ferrocarril-autobuses.

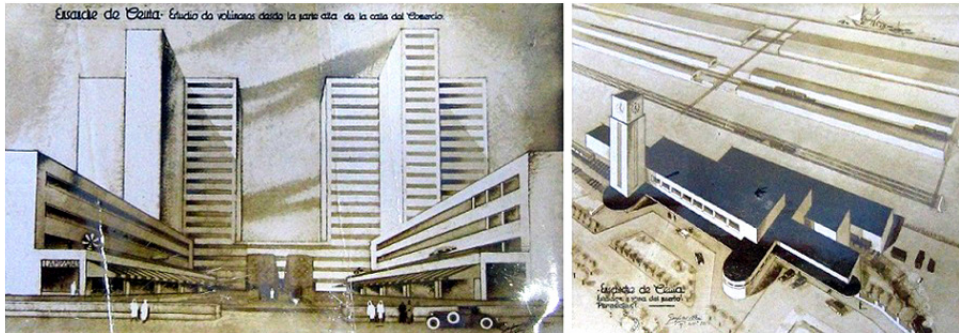


Fig. 11. Perspectiva del nuevo centro de actividad y estación de tren de Gaspar Blein. Fuente: Garpar Blein, Proyecto de Ensanche de Ceuta, 1932. Archivo General de Ceuta.

Las zonas destinadas a uso industrial y militar presentaban como rasgo común su no necesaria proximidad al centro urbano. La zona industrial se proponía en relación con el puerto y la zona destinada a vivienda obrera. Las instalaciones cuarteleras y demás dependencias militares se agruparían en la zona norte del Campo Exterior dada su buena comunicación con la apertura de una nueva vía.

Los criterios de partida para la nueva zona residencial se basaban en los principios de la ciudad funcional: la accesibilidad y la presencia del aire y del sol, además de la proximidad de las zonas verdes, por lo que en su propuesta se formulaba el modelo de bloque abierto. Incluía también completos estudios de soleamiento y ventilación de las viviendas. Para conseguirlo, descartó el uso de los patios interiores en los bloques de viviendas, ya que su presencia implicaba irremediablemente carencias en la iluminación y la ventilación de las viviendas. No permitió para los bloques un ancho mayor que la doble crujía, y proponía la orientación de los edificios buscando el máximo soleamiento y la eficaz protección de los vientos dominantes a través de la presencia de grandes masas de vegetación en los espacios libres.

Las viviendas se clasificaban según los destinatarios: zona de gran densidad, próxima a la zona comercial, con solares de gran valor económico cuya altura de la edificación sería criticada por excesiva en la valoración del jurado; zona de viviendas de lujo con hotelitos de baja densidad situados en las zonas apartadas de mayor pendiente, y zona de edificación obrera, a modo de ciudad-satélite, en suelo barato y más alejado del centro.

Blein y Chumillas presentaron una solución muy próxima a la manzana de viviendas sociales que propondrían para el concurso de viviendas de Solocoeche en

Bilbao, recogida por la revista «AC»<sup>11</sup>: edificación en bloque lineal de una crujía en los lados largos de la manzana, con servicios como espacios de juego, jardines o mercado en el interior, y una baja altura en los testeros con dotaciones o comercio que cierran perimetralmente la manzana, con pasos a través de pórticos de acceso o pequeñas discontinuidades edificatorias.

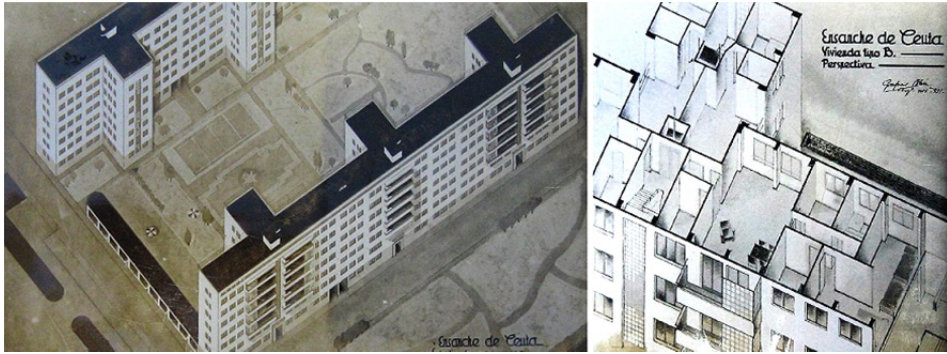


Fig. 12. Estandarización de edificios y manzanas de viviendas del Anteproyecto de Ensanche de Ceuta de Gaspar Blein. Fuente: Gaspar Blein, Proyecto de Ensanche de Ceuta, 1932. Archivo General de Ceuta.

Las zonas verdes y las deportivas eran consideradas como los grandes pulmones de la ciudad y las áreas de ocio por excelencia. Blein propondría ganar algo de terreno al mar en el frente urbano dotándolo de un uso lúdico, a través de su tratamiento ajardinado y como lugar de instalación de un club náutico. Dos nuevos parques dispuestos en alternancia con las zonas de mayor densidad urbana y con la dirección de los vientos dominantes enlazaban en la parte norte del ensanche con la masa de vegetación que limitaba la zona portuaria, con lo que se daba continuidad al sistema de espacios verdes. En la zona sur, se desarrollaba un “parque urbanizado”<sup>12</sup> con viviendas de lujo y hotelitos, donde se proyectarían las nuevas instalaciones deportivas formadas por el estadio, las pistas de tenis y el campo de golf. En el frente costero de la bahía sur, se seguirían conservando los históricos macizos amurallados de la ciudad, y contaría además con una playa artificial con balneario y espigón de protección.

En definitiva, el completísimo trabajo de Gaspar Blein para Ceuta era una muestra inequívoca de los principios de orden, higiene y economía, que intentó aplicar a su trabajo de urbanista. Todo ello se complementaba con una imagen de

<sup>11</sup> “Soluciones presentadas por miembros del GATEPAC al concurso de proyectos para un grupo de casas en Bilbao”, en «AC. Documentos de Actividad Contemporánea», núm. 11, pp. 34-37.

<sup>12</sup> La denominación de “parque urbanizado” obedecía a un concepto urbanístico de la segunda mitad del siglo XIX vinculado a los ensanches. Procedía de la transformación de un espacio verde en una zona de baja ocupación con viviendas unifamiliares destinadas a clases medias-altas; de tal manera que se preservaba una cierta calidad ambiental y se generaba un lucro entre los propietarios del suelo.

modernidad aportada por las nuevas arquitecturas racionalistas que llegaban a España a través de las publicaciones y de la presencia española en los encuentros y foros internacionales.

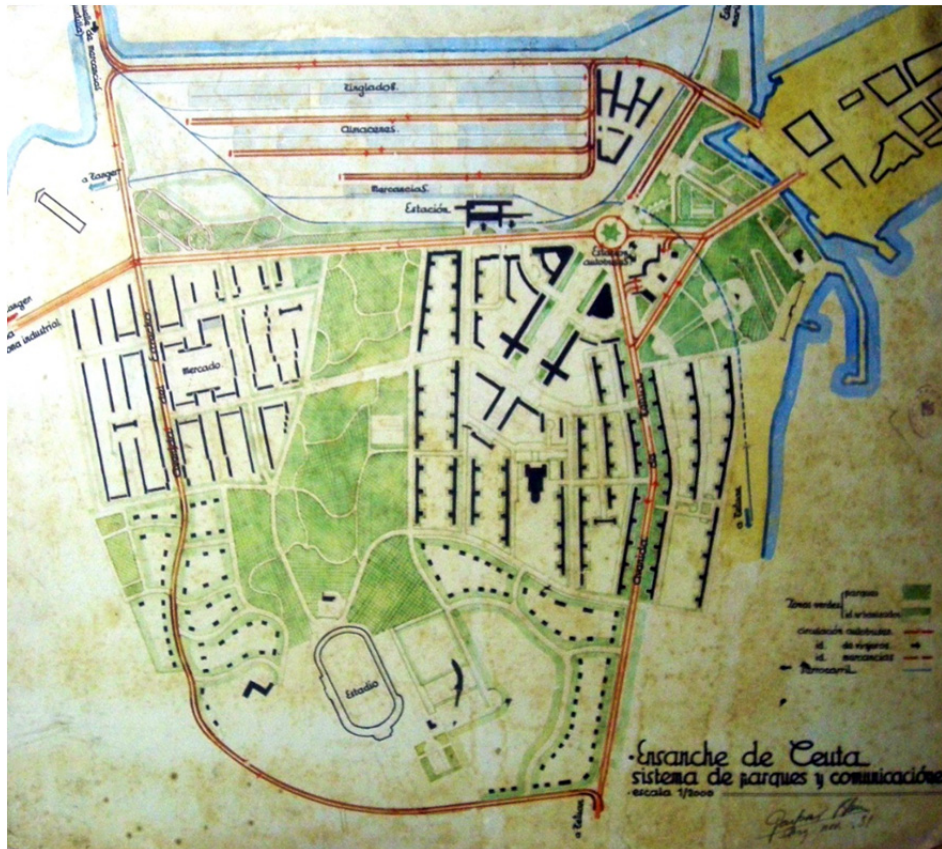


Fig. 13. Sistema de parques y comunicaciones del Proyecto de Ensanche de Ceuta de Gaspar Blein. Fuente: Gaspar Blein, Proyecto de Ensanche de Ceuta, 1932. Archivo General de Ceuta.

## 7. UN PLAN EN EL CAJÓN

“Deberán organizarse conferencias, y artículos en los periódicos, y renovar la propaganda en las ocasiones propicias, dando cuenta del éxito de la misma, de las construcciones que se van realizando, etc., para mantener siempre vivo el interés sobre el asunto” (Sánchez Arcas, 1932, p. 24). Con esta llamada a la difusión, a hacer partícipe a la ciudadanía y a su toma de conciencia sobre la ciudad, finalizaba el informe del jurado del concurso de extensión de Ceuta. Pero los intentos por llevar a cabo el plan de Blein fueron infructuosos y vanos ante su inviabilidad económica. Tal como habían barruntado las autoridades municipales de Ceuta, la

disponibilidad del suelo iba a ser el gran condicionante para la puesta en marcha del proyecto ganador del concurso. En la práctica era imposible realizar las numerosas expropiaciones pertenecientes al ramo militar contempladas en el proyecto ganador. La venta de las nuevas parcelas que se generarían era el único modo de financiación prevista por el plan, por lo que la propuesta quedó en el cajón. Este ambicioso plan dio al traste definitivo con el estallido de la Guerra Civil en julio de 1936. Habría que esperar a la posguerra para que Pedro Muguruza volviese a Ceuta con un nuevo plan de la mano de la Alta Comisaría de España en Marruecos (Muguruza, 1945).

## 8. CONCLUSIÓN

Los concursos de urbanismo, el sistema empleado por los ayuntamientos españoles para el desarrollo de sus planes de extensión y reforma al amparo del Estatuto Municipal de 1924, nos permiten comparar distintas aproximaciones a una misma realidad espacial y temporal. También nos permiten analizar el modo en que los profesionales asumen como propias las diferentes formas de construir la ciudad y las ideas, y los conceptos que en ellas subyacen, vinculados a la manera en que se materializa la red transnacional de conocimientos en el urbanismo moderno.

En el concurso de Ceuta de 1930 se consolidó la visión territorial de la ciudad, aunque entendida todavía como una propuesta de mejora de las infraestructuras de comunicación. La zonificación, tanto de usos como de alturas, se mostró como una herramienta urbanística que ejemplificaba una nueva manera de definir la ciudad moderna. Un ejemplo lo constituyen las icónicas torres del “cerebro” del ensanche de la propuesta ganadora, la de Gaspar Blein, y su innovadora maqueta, que nos deja ver el protagonismo de la edificación en un plan urbanístico. En la propuesta de Blein se dejan ver también otros avances que no están presentes en las propuestas de Cort y Muguruza. La búsqueda de la seriación, centrada principalmente en la definición de la arquitectura de la vivienda, que es considerada como la unidad mínima de medida del urbanismo, justifica la exhaustiva definición de las piezas y hace suyas las premisas de la ciudad funcional de los CIAM, cuya formulación había atraído a esta nueva generación de jóvenes arquitectos. Aunque la tríada de los espacios de ocio, trabajo y vivienda estaba presente en todas las propuestas, Cort y Muguruza representaban con su trabajos la permanencia de una concepción del urbanismo de carácter más conservadora, próxima a la filosofía de la ciudad-jardín, tan difundida por la *International Federation of Housing and Town Planning*, donde el concepto cortiano de la nucleología encontró en la unidad vecinal una unidad mínima con la que construir la ciudad. Los tanteos de aproximación a la ciudad funcional en ningún caso llegaron a los proyectos de reforma interior, en los que la rectificación de calles mantuvo el protagonismo. La financiación de los proyectos, verdadero nudo gordiano que había que resolver, se confió a una errática política de gestión del suelo basada en expropiaciones y plusvalías inviables, ajenas a la realidad social y económica sobre la que se actuaba.



Por otra parte, el estallido de la Guerra Civil española supuso, en el utillaje de los profesionales de la arquitectura y del urbanismo, un debilitamiento de las tendencias y de las posiciones ideológicas más avanzadas, y definió un antes y un después en la historia de la ciudad. Las conexiones culturales de la arquitectura y del urbanismo español con el exterior se atenuaron y debilitaron, y en algunos casos se interrumpieron, debido también a la incapacidad de los distintos profesionales de impulsar sólidas y duraderas redes de comunicación entre los técnicos involucrados en la construcción de la ciudad.

## BIBLIOGRAFÍA

- Ayuntamiento de Ceuta (1933), *Memoria de Secretaría del año 1932*, Ceuta, Ayuntamiento de Ceuta.
- Alarcón Caballero, José Antonio (2006), “El chabolismo en la Ceuta de los años 30”, en VV.AA, *La formación de una ciudad: apuntes sobre urbanismo histórico de Ceuta*, Ceuta, Instituto de Estudios Ceutíes, pp. 147-242.
- Bassols Coma, Manuel (1973), *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*, Madrid, Montecorvo.
- Bidagor Lasarte, Pedro (1991), “Comentarios a las circunstancias que concurrieron en la formulación y puesta en marcha del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid”, en Diéguez Patao, Sofía, *El nuevo orden urbano: “El Gran Madrid” (1939-1951)*, Madrid, Ministerio para las Administraciones Públicas y Ayuntamiento de Madrid.
- Blein, Gaspar (1932), “Concurso para la urbanización del Ensanche de Ceuta”, en *Obras*, núm. 5, febrero, pp. 30-38.
- Bravo, Pascual (1952), “Homenaje a Don Pedro Muguruza Otaño”, en *Arquitectura*, núm. 132, diciembre, pp. 2-12.
- Bravo Nieto, Antonio (1996), “La mirada africana: entre el *art déco* y el clasicismo. Aproximación al arquitecto Manuel Latorre Pastor”, en *Boletín de Arte*, núm. 17, pp. 327-347.
- Calabi, Donatella (1988), “Italian Town Planning and the Idea of the City in the Early Twentieth Century”, en *Planning Perspectives*, núm. 3, pp. 127-140.
- Cohen, Jean Louis y Eleb, Monique (2002), *Casablanca: Mythes et figures d'une aventure urbaine*, Nueva York, The Monacelli Press.
- Cort Botí, César (1930), *Anteproyecto y Ensanche de Ceuta. Memoria descriptiva*. Archivo Histórico de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

- Diz Tirado, Pedro (1929), “El urbanismo en Marruecos”, en *Revista de Obras Públicas*, num. 2491, vol. 1, pp. 473-476.
- García Mercadal, Fernando (1931), “El Ensanche de Ceuta”, en *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, núm. 2, pp. 34-35.
- García González, María Cristina (2018), *César Cort (1893-1978) y la cultura urbanística de su tiempo*, Madrid, Abada Editores.
- García González, María Cristina (2013), “César Cort y la cultura urbanística de su tiempo. Las redes internacionales y los canales de difusión del urbanismo en el periodo europeo de entreguerras”, en *Cuadernos de Investigación Urbanística, Ci[ur]*, núm. 86, marzo-abril.
- García González, María Cristina y Guerrero, Salvador (2016), “Ceuta circa 1930: the Construction of a Functional City in the North of Africa”, en Nunes Silva, Carlos (ed.), *Urban Planning in North Africa*, Surrey, Ashgate Publishing, nueva edición Routledge, pp. 73-92.
- García González, María Cristina y Guerrero, Salvador (2018), “Spain in the International Urban Networks around the First World War”, en *18th International Planning History Society Conference, Yokohama 15-19 July*, vol. 18, núm. 1, pp. 898-908.
- González del Castillo, Hilarión (1921), “El protectorado de Marruecos”, en *La Ciudad Lineal*, núm. 723, 10 de diciembre, pp. 743-744.
- Gordillo Osuna, Manuel (1972), *Geografía urbana de Ceuta*, Madrid, Instituto de Estudios Africanos, CSIC.
- López Valencia, Federico (1922), *El problema de la vivienda en Inglaterra*, Madrid, Instituto de Reformas Sociales.
- Mancuso, Franco (1980), *Las experiencias del zoning*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili.
- Muguruza Otaño, Pedro (1945), “Plan General de Ceuta”, en *Revista Nacional de Arquitectura*, núm. 44, agosto, pp. 281-310.
- Prost, Henry (1931), “L’Urbanisme au Maroc”, en *Urbanisme*, julio, pp. LXV-LVII.
- Sambricio, Carlos -ed.- (2003), *Plan Bidagor 1941-1946*, Madrid, Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid.
- Sánchez Arcas, Manuel (1932), *Informe de las sesiones celebradas por el Jurado calificador de los proyectos presentados al concurso de Ensanche de Ceuta*, Archivo Histórico de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

Sánchez de León, Vicente (1991), “Historia del urbanismo contemporáneo español. Gaspar Blein Zarazaga”, en *Urbanismo*, núm. 12, enero, pp. 92-98.

Terán, Fernando de (1982), *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900-1980)*, Madrid, Alianza Editorial.

VV. AA. (1975), *La ciudad americana*, Barcelona, Gustavo Gili.

VV. AA (2013), *Al-Mansura, la ciudad olvidada*, Ceuta, Servicio de Museos de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

### **AGRADECIMIENTOS**

Los autores quieren agradecer la colaboración prestada por José Luis Gómez Barceló, director del Archivo General de Ceuta.



## Paisajes Cooperativos. Una comparativa de dos paisajes industriales vinculados al río Llobregat \*

### Cooperative Landscapes. A Comparative Study of Two Industrial Landscapes Linked to the Llobregat River

---

JAVIER ROCAMONDE

Máster Arquitecto

Doctorando en el Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio (ETSAB)  
Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, España

[javier.rocamonde@upc.edu](mailto:javier.rocamonde@upc.edu)

ORCID: [0000-0003-1001-0192](https://orcid.org/0000-0003-1001-0192)

JOAQUÍN SABATÉ

Licenciado en Ciencias Económicas, Doctor Arquitecto y Catedrático de Urbanismo (ETSAB)  
Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, España

[joaquin.sabate@upc.edu](mailto:joaquin.sabate@upc.edu)

ORCID: [0000-0001-5851-1522](https://orcid.org/0000-0001-5851-1522)

Recibido/Aceptado: 31-07-2018 / 04-04-2019

Cómo citar: Rocamonde, Javier y Sabaté, Joaquín (2019): “Paisajes Cooperativos. Una comparativa de dos paisajes industriales vinculados al Llobregat.”, en *Ciudades*, núm. 22, pp. 151-172.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.151-172>

**Resumen:** Existen múltiples acepciones del concepto de cooperación, pero todas aluden a la colaboración entre individuos en una causa común. La noción de paisaje cultural está íntimamente ligada a esta idea por tratarse de una construcción social que involucra a una comunidad que coopera para adaptarse al medio que habita. Este artículo aborda un análisis comparativo que indaga en la influencia de diferentes procesos cooperativos en la génesis histórica y reivindicación contemporánea de dos paisajes industriales vinculados al río Llobregat (Cataluña), que actualmente están siendo reivindicados por su valor patrimonial: el Canal de la Infanta en el Baix Llobregat y las Colonias Textiles del Baix Berguedà. Se concluye el artículo sintetizando las distintas fases que atraviesan estos dos paisajes productivos y matizando las características de los modelos de cooperación y los agentes involucrados.

**Palabras clave:** Patrimonio industrial, paisajes culturales, cooperación, Llobregat.

**Abstract:** There are many definitions of the concept of cooperation, but all of them refer to collaboration between individuals with a common cause. The notion of Cultural Landscape is closely linked to this idea because it is a social construct that involves several agents cooperating in the adaptation process to the physical and social environment in which they inhabit. This article undertakes a comparative analysis which explores the influence of different cooperative processes in the historical genesis and contemporary revindication of two industrial landscapes linked to the river Llobregat

---

\* Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación “El llegat mediàtic del patrimoni industrial: aplicació de tècniques de mineria de dades sobre fons documentals històrics per reconstruir la història del patrimoni industrial català”, financiado por el programa Recercaixa.

(Catalonia), which are currently being claimed for their heritage value: the Infanta Canal (*Baix Llobregat*) and the Textile Colonies (*Baix Berguedà*). The article concludes by synthesising the different phases of these two productive landscapes and the characteristics of the cooperation models.

**Keywords:** Industrial heritage, cultural landscapes, cooperation, Llobregat.

---

Cooperar significa “obrar juntamente con otro u otros para la consecución de un fin común” (Real Academia Española, 2018). En ocasiones, esta cooperación se manifiesta de manera horizontal y los involucrados interactúan en igualdad de condiciones; otras veces, se impone un modelo de organización en el que un grupo de agentes se ve obligado a colaborar según normas impuestas por otros de manera jerárquica. Entre ambos extremos existe todo un abanico de posibilidades en el que varían las relaciones de poder entre los individuos que cooperan.

El paisaje cultural es un constructo social que resulta de la cooperación de agentes unidos con la finalidad de hacer frente de la mejor manera posible a los retos que les plantea el medio físico y social que habitan. Sin embargo, en algunas ocasiones, surgen problemas que deterioran la habilidad para cooperar de los individuos que conviven en un territorio. Las formas del paisaje acumulan y ponen de manifiesto estos encuentros y desencuentros.

Este trabajo aborda una lectura del paisaje cultural, entendido como un palimpsesto que registra los acuerdos y las disputas de los agentes que lo construyen, con el objetivo de caracterizar los vínculos entre los procesos cooperativos y la consolidación del patrimonio. Para ello se lleva a cabo un análisis comparativo de dos casos de estudio vinculados al río Llobregat: el Canal de la Infanta, en el Baix Llobregat, y las Colonias Textiles del Baix Berguedà. Se eligen dos casos ejemplares de este río por su importancia histórica como recurso común aglutinador de una gran diversidad de procesos cooperativos.

Con esta comparativa se trata de verificar la hipótesis de que los paisajes industriales analizados resultan de una sucesión diversa de modelos de cooperación, alternados por períodos de crisis en los que el equilibrio entre agentes colapsa, repercutiendo negativamente en el patrimonio consolidado en las fases anteriores.

El primer apartado del artículo recoge algunas teorías sobre cooperación y paisajes culturales y explica la metodología. A continuación, se justifica la elección del ámbito de estudio y los casos comparados en los apartados siguientes. Finalmente, la comparativa del Canal de la Infanta y las Colonias Textiles del Baix Berguedà permite establecer distintos ciclos característicos del binomio cooperación-paisaje.

## 1. LA COOPERACIÓN EN LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE

En el primer tercio del siglo XX, Carl O. Sauer (1925) define el paisaje cultural como el resultado de la acción de una comunidad sobre el paisaje natural. Su trabajo inaugura una perspectiva que permite entender el paisaje como un ejemplo paradigmático de proceso cooperativo, poniendo el acento en la comunidad que colabora para adaptarse a su medio. Desde aquel momento proliferan los estudios que continúan esta línea de trabajo,<sup>1</sup> y varias décadas después, se amplía el concepto de patrimonio desde la pieza individual a todo un contexto o ámbito relacional (UNESCO, 1972). Con esta aproximación se vinculan con solidez dos nociones previamente independientes: patrimonio y paisaje. Esa será la perspectiva de este artículo, que plantea la lectura de dos ámbitos productivos que actualmente están siendo reivindicados por su valor patrimonial.

Como afirma Joan Nogué (2007, p. 13), “los paisajes se construyen socialmente en el marco de un juego complejo y cambiante de relaciones de poder”. Abundan los ejemplos de paisajes producidos por la acumulación histórica de diferentes culturas que imponen al territorio sus respectivas formas de organización.<sup>2</sup> Este trabajo indaga sobre estas relaciones de poder, concretamente sobre una clase específica de las mismas: los procesos cooperativos.

Como se menciona más arriba, la cooperación no excluye necesariamente la jerarquía en el modelo organizativo. Marx (1976, p. 21), observando los modelos industriales, la define como “la forma de trabajo de muchas personas que trabajan una al lado de otra y una con otra, con arreglo a un plan, en el mismo proceso de producción, o en procesos de producción diferentes, pero conexos”. Quizás esta cooperación industrial sea una de las modalidades más jerárquicas, donde el patrón impone el modelo de colaboración que deben seguir los trabajadores. Otros autores (Hardt y Negri, 2009) defienden la reciente emergencia de formas de cooperación que subvierten las jerarquías previas y tienden a una horizontalidad en la que los agentes se relacionan con más libertad y sin un liderazgo claro. En su obra «Juntos» (2012), Richard Sennett establece una taxonomía de los tipos de intercambio que oscila desde la cooperación a la competencia, abarcando comportamientos desde el “altruismo” a la “pura agresión destructiva”.

La metodología con la que se aborda este trabajo se basa en un análisis comparativo de la evolución de la cooperación en dos paisajes culturales del río Llobregat. Para reconstruir este relato se parte del material elaborado por historiadores y otros estudiosos del ámbito. Se busca una aproximación panorámica y cualitativa a los casos, que persigue analizar las principales tendencias cooperativas y definir sus características. La evolución se sintetiza en el último

---

<sup>1</sup> Para profundizar en esta evolución véase UNESCO, 1972; Sabaté Bel, 2005 y Sabaté Bel y Del Pozo, 2010.

<sup>2</sup> La Serra de Tramuntana ilustra a la perfección este proceso de acumulación cultural (Sabaté et al., 2014).

apartado del artículo en dos cronogramas que permiten comparar los diferentes ciclos de la cooperación en cada caso.

## 2. EL LLOBREGAT: UN CATALIZADOR DE PROCESOS COOPERATIVOS

El largo proceso de colonización del cauce del río Llobregat involucra a lo largo de la historia a numerosas comunidades que cooperan y compiten para aprovechar las virtudes del agua. Se trazan acequias que alimentan ciudades, se construyen canales que riegan campos de cultivo y se aprovechan saltos de agua que catalizan la industrialización de Cataluña. A partir de la segunda mitad del siglo XIX, la industria prolifera vinculada a los molinos y canales alimentados por el Llobregat. Los campesinos devienen proletarios, pero muchos mantienen sus lazos con la agricultura y con sus masías de procedencia; las colonias mineras y textiles se ubican río arriba, pero conectadas con el resto del mundo a través del puerto de Barcelona; los industriales se esfuerzan por aislar las fábricas de los conflictos del proletariado urbano, pero luchan por llevar el ferrocarril hasta los pies de los Pirineos para poder transportar sus productos, materias primas y combustibles.

El resultado de este proceso de adaptación al medio es una constelación de paisajes productivos de gran valor patrimonial<sup>3</sup>. Sin embargo, hace ya tiempo que los cambios globales en las lógicas energéticas, productivas y de consumo sumen en una profunda crisis a algunos de estos paisajes. Tras la quiebra del modelo industrial, en el último tercio del siglo XX, algunos agentes locales emergen desde la base representando un rol determinante en la preservación de este patrimonio en el dominio público.

En los siguientes apartados de este artículo se analizan comparativamente dos de estos paisajes productivos del Llobregat, considerados ejemplares para explicar el relato de la cooperación durante los dos últimos siglos: el Canal de la Infanta en el Baix Llobregat y la secuencia de Colonias Textiles del Baix Berguedà (ejemplificadas a través de Viladomiu Vell y Nou).

---

<sup>3</sup> En Sabaté Bel et al., 2001 se hace un recorrido por algunos de los paisajes productivos más relevantes del Eje del Llobregat.

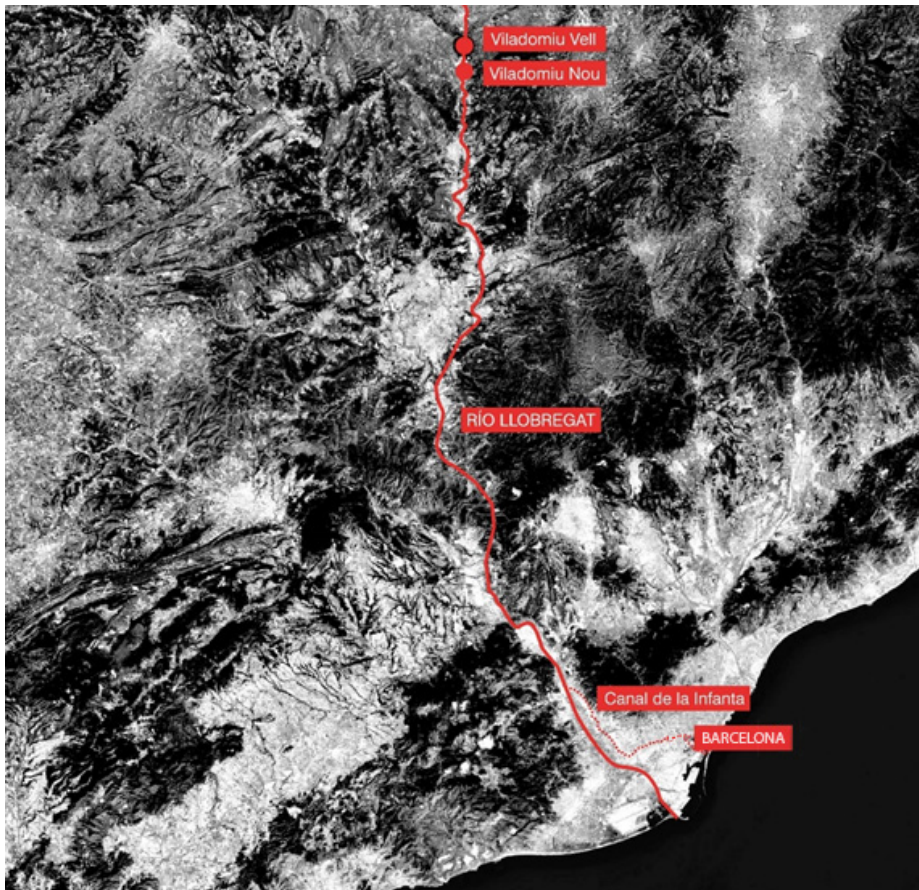


Fig.1. El río Llobregat y los dos casos de estudio.  
Fuente: Google Earth (edición y anotaciones sobre ortofoto).

Se elige un enfoque histórico que permite explicar en ambos casos los modelos de cooperación de los períodos preindustrial, industrial y postindustrial; abordando su génesis, la gestión durante el período de consolidación, la crisis y la reivindicación contemporánea.

### 3. EL CANAL DE LA INFANTA

El primer caso de estudio representa un ejemplo de cómo los procesos cooperativos protagonizados por la sociedad civil pueden tener repercusiones territoriales de enorme trascendencia. El Canal de la Infanta es una infraestructura de riego construida en el Baix Llobregat entre 1817 y 1820 que juega un rol

fundamental en la industrialización de Barcelona. El trazado original nace en la casa de compuertas de Molins de Rei, donde recoge el sobrante del agua del Llobregat conducida por el *Rec Vell*. Tras recorrer 17,42 km por la margen izquierda del río y bordear la montaña de Montjuïc, desemboca en el Mediterráneo. Tiene una sección rectangular que varía entre 2 y 4 metros de ancho y una profundidad media de 1,5 metros (Castillo, 2014, p. 64). A pesar del severo deterioro que ha sufrido, por algunos tramos del canal todavía fluye agua en la actualidad.

### 3.1 Una demanda histórica

La ejecución de una infraestructura de riego que incremente el área de influencia del agua del Llobregat en los últimos kilómetros del río es un deseo recurrente a lo largo de la historia. Esto queda de manifiesto con la ejecución de parte del proyecto del *Rec Vell*<sup>4</sup> en 1188 y otro intento similar en 1723 que no se lleva a la práctica (Molina y Pérez, 2008a; Molina y Pérez, 2008b; Castillo, 2014). Sin embargo, la complejidad técnica y económica, junto con la oposición histórica del gobierno español, que en aquel entonces tiene el monopolio sobre la ejecución y gestión de los canales destinados al riego agrícola, impiden su construcción durante varios siglos.

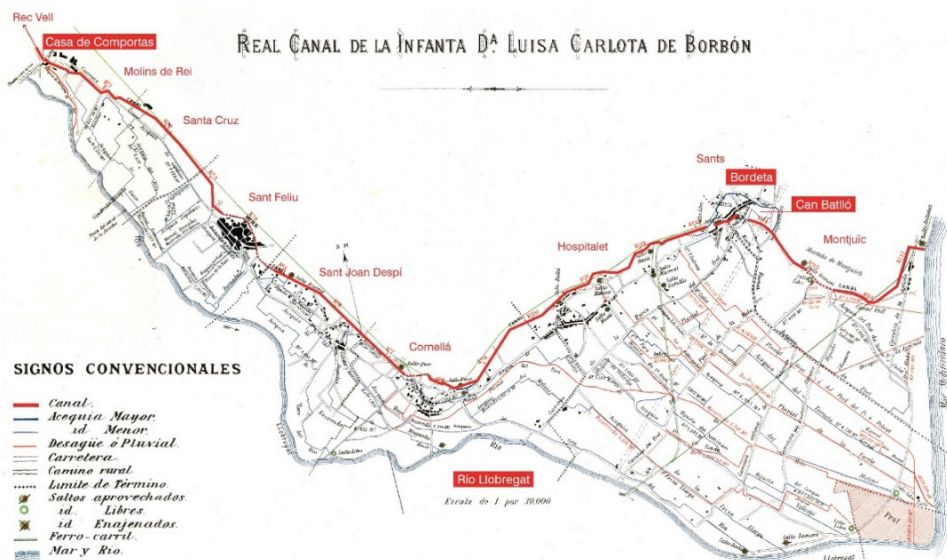


Fig.2. Real Canal de la Infanta Dña Luisa Carlota de Borbón. Tomas y Barba, Mariano. 1908.

Fuente: ICGC (edición y anotaciones sobre el original).

<sup>4</sup> Cuando se construye el *Rec Vell* ya se prevé su llegada hasta Barcelona. Sin embargo, problemas de financiación interrumpen su construcción a la altura de Molins de Rei (Molina y Pérez, 2008a; Molina y Pérez, 2008b; Castillo, 2014).

A principios del siglo XIX, el Baix Llobregat sufre especialmente las consecuencias de la Guerra de la Independencia. La burguesía emergente presiona al gobierno para que ponga remedio a las hambrunas y otros daños que padece la población. Fernando VII, incapaz de encontrar otra solución y consciente de su limitada capacidad económica, se ve obligado a autorizar la construcción del Canal. En 1816 aprueba un Real Decreto por medio del cual renuncia a su exclusividad en la construcción de infraestructuras de riego y a los consiguientes beneficios (Castillo, 2014).

### **3.2 La sociedad civil consolida un modelo de cooperación estable y duradero**

La sociedad civil aprovecha el breve lapso de tiempo<sup>5</sup> de debilidad del gobierno para establecer la Junta del Canal, institución que financia y gestiona la infraestructura con éxito durante casi siglo y medio. Aunque el monarca manifiesta en el Real Decreto de 1816 su deseo de apoyar la infraestructura, nunca aporta financiación ni mano de obra. Al no obtener capital público, la Junta del Canal se hace cargo de la financiación y gestión. En función de la extensión de las tierras regadas, cada propietario aporta recursos para la construcción de la infraestructura. También se ven obligados a recurrir a préstamos privados de terratenientes locales e industriales barceloneses (Tribó, 1991, p. 21; Molina y Pérez, 2008b).

A pesar de las dificultades técnicas y económicas que atraviesa el proyecto,<sup>6</sup> la ambiciosa obra se lleva a cabo. La Junta del Canal está compuesta por “nueve miembros elegidos entre los propietarios y presididos (en un principio) por el Capitán General (reglamento aprobado por la comunidad de regantes el 8 de enero de 1852)” (Alba Molina y Aso Pérez 2008a, p. 32). Cuando finalizan las obras, la Junta continúa tomando decisiones y financiando la infraestructura, aunque subcontrata los servicios de mantenimiento y gestión. Existe un jefe de producción del Canal, un celador de compuertas y cuatro celadores de acequias, que se encargan de repartir los volúmenes de agua asignados (Alba y Aso, 2008a, p. 33).<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> En 1824, con la infraestructura ya en funcionamiento, el monarca anula el Real Decreto de 1816 y reclama derechos sobre el agua (Tribó, 1991, p. 21).

<sup>6</sup> Las obras atraviesan diversos problemas técnicos y económicos que la rodean de un ambiente de desconfianza generalizada. Como campaña para incrementar la confianza, el Canal –que en su origen se denominaba Canal de Castaños, en honor al Capitán General de Cataluña, que había prestado su apoyo institucional y económico– acaba denominándose oficialmente “Real Canal de la Serenísima Infanta Doña Luisa Carlota de Borbón”, quien sería la encargada de la inauguración el 21 de mayo de 1819 (Tribó, 1991, p. 20).

<sup>7</sup> En Rocamonde, Sabaté y Orduña (2017) se sintetizan gráficamente los procesos cooperativos descritos en este artículo a través de una serie de diagramas de gobernanza.





Fig.3. La comunidad y el Canal. Fuente imagen 1: Puig, 1919; Fuente imagen 2: Protegim el Canal de la Infanta (autor y fecha desconocidos).

### 3.3 El esplendor de un delta agrario e industrial

La infraestructura consigue transformar de secano a regadío entre 2.600 y 3.200 hectáreas sobre la cota 22 del margen izquierdo del Llobregat. Con ello aumenta la productividad y el número de cosechas, pero además se introducen especies mucho más rentables en el comercio de la época. Ante el éxito de la iniciativa, en 1855 la comunidad de la margen derecha del Llobregat emula a sus vecinos y construye el *Canal de la Dreta*<sup>8</sup> (Alba y Aso 2008a, Alba y Aso 2008b; Castillo 2014).

A finales del siglo XIX, diversos factores<sup>9</sup> posibilitan que se incrementen drásticamente la producción y la competitividad del comercio, haciendo que en pocos años se pase del mercado local al comarcal y, poco después, a la exportación a Europa.

Aunque el principal objetivo con el que se construye el Canal es la mejora de la agricultura, la deuda contraída por la Junta por los sobrecostes en la obra le obliga a buscar recursos en el aprovechamiento de la energía hidráulica. En torno a los saltos de agua pronto surgen los primeros molinos e industrias (Romeu i Alemany, 1991). Esto supone el primer paso para la posterior industrialización del ámbito que, aunque no depende directamente de la energía hidráulica, sí aprovecha las sinergias generadas por los saltos de agua. La confluencia del esplendor agrícola y la industrialización del ámbito, junto con el éxito de las Exposiciones Universales de 1888 y 1929, atraen a la zona a nuevos habitantes en busca de oportunidades de

<sup>8</sup> El *Canal de la Dreta* del Llobregat, se inaugura en 1855 pero no se finaliza hasta 1885. Discurre por la margen opuesta al Canal de La Infanta desde Sant Vicenç dels Horts hasta el estanque de la Ricarda, atravesando los municipios de Santa Coloma de Cervelló, Sant Boi y el Prat (Gran Enciclopèdia Catalana 2019).

<sup>9</sup> Por ejemplo: la construcción de la línea férrea entre Molins de Rei y Barcelona (1855), las epidemias de filoxera –que afectaron a la vid y supusieron el incremento de la agricultura de regadío– y el descubrimiento del acuífero profundo del Delta –que implicaba la disponibilidad de agua en abundancia de forma continuada a través de los pozos artesianos.



trabajo. En el primer tercio del siglo XX se experimenta un gran desarrollo urbano y demográfico en la zona.

### 3.4 De fuente de vida a problema de salubridad

La prosperidad agrícola en el Baix Llobregat se prolonga hasta después de la Guerra Civil, cuando la autarquía del franquismo reduce las exportaciones al mínimo y el comercio vuelve a ser mayoritariamente local. A pesar de las dificultades, el ámbito continúa atrayendo población, y la expansión del tejido residencial e industrial complica cada vez más la agricultura. A partir de la segunda mitad del siglo XX, el Canal comienza a deteriorarse rápidamente, y la extensión de la urbanización compromete varios de sus tramos. La falta de planificación hace que la red de saneamiento se vea superada y el sistema del Canal acabe recibiendo vertidos residuales. Otro duro golpe es la creación de la Zona Franca y la inauguración de la fábrica Seat en 1955, que incrementan la presión industrial. Con el debilitamiento de su razón de ser productiva y la drástica sustitución de la población, el modelo de cooperación instaurado a principios del siglo XIX por la Junta del Canal se ve superado, y la infraestructura empieza a deteriorarse.

La construcción de la depuradora de Sant Joan Despí (1955) trata de paliar las consecuencias de la mala gestión hídrica. Sin embargo, la medida pronto se manifiesta insuficiente, y el Llobregat cada vez llega a su desembocadura más contaminado. Ante esta situación, la Sociedad General de Aguas de Barcelona decide desviar las aguas superficiales de la riera del Rubí y del río Anoia –las más contaminadas– hacia el sistema del Canal de la Infanta, buscando un parche temporal que reduzca la carga de trabajo de la depuradora. A pesar de la negativa inicial de la Junta del Canal, en 1968 se lleva a cabo el desvío. Los campos que aún utilizan el Canal pasan a regarse con aguas de escasa calidad. Esta solución provisional acaba siendo definitiva, y provoca la acumulación de sedimentos con el consiguiente deterioro de la infraestructura (Alba y Aso 2008b). Sin embargo, la peor consecuencia de los problemas de saneamiento es el desprestigio social que afecta al Canal de la Infanta: desde ese momento, la población local lo asocia con un problema de salubridad pública. Además, la centenaria infraestructura es vista por algunos como una traba para las ansias desarrollistas de la época.<sup>10</sup>

En el último tercio del siglo XX son los propios movimientos vecinales los que reclaman el soterramiento del Canal. Con la llegada de la democracia, la propiedad de la infraestructura se divide por ayuntamientos, y cada uno de ellos afronta independientemente los problemas de cada tramo. Aunque la Junta continúa siendo la encargada de gestionar los derechos de riego de los agricultores, la pérdida de la

---

<sup>10</sup> “... la presencia del canal supone una enorme dificultad para el desarrollo del tráfico rodado y la ordenación urbana, impidiendo el ensanche y continuación de viales y aislando entre si sectores de núcleos urbanos” (Proyecto de cobertura del canal de la Infanta, 1976. Citado en Alba y Aso, 2008b, p. 36).

propiedad disminuye su capacidad para garantizar el mantenimiento en todo el recorrido (Castillo, 2014).

### 3.5 “Protegem el Canal de la Infanta!”

A pesar de su estado de deterioro, la infraestructura no pasa desapercibida para algunos habitantes de L’Hospitalet, que en 2011 fundan la plataforma vecinal “Protegem el Canal de la Infanta!”. A la misma se adhieren numerosos individuos y asociaciones,<sup>11</sup> que hasta ese momento lo habían reivindicado por separado. Aunque en 2012 consiguen que el Parlament de Catalunya apruebe la iniciativa para estudiar la declaración del Canal de la Infanta como Bien Cultural de Interés Nacional, la Dirección General de Patrimonio no aprueba la declaración, al considerar que ya está demasiado degradado. Sin embargo, insta a los ayuntamientos a musealizarlo y protegerlo a nivel local (Castillo, 2014).

En la actualidad algunas acequias del sistema del Canal continúan siendo utilizadas por los agricultores. Otros tramos permanecen soterrados bajo el viario o integrados a la red de saneamiento público. La puesta en valor de la infraestructura varía mucho en función del Ayuntamiento. En Molins de Rei, la Casa de Compuertas está incluida en el Inventario del Patrimonio Arquitectónico. En Cornellá se comprometen a poner en valor el tramo del Canal de Can Mercader a L’Hospitalet. En otros casos el desarrollo urbanístico todavía amenaza su integridad.<sup>12</sup>

## 4. LAS COLONIAS TEXTILES DEL BAIX BERGUEDÀ

Las colonias textiles del Baix Berguedà, construidas a partir de mediados del siglo XIX, son un caso de estudio idóneo para comprender el proceso de industrialización del interior de Cataluña. Ilustran también la llegada del capitalismo, y con él, sus formas jerárquicas de cooperar y producir.

Aunque en este artículo, a modo de ejemplo, se profundizará especialmente en las dos colonias Viladomiu, es importante recordar que pertenecen a un sistema formado por 15 conjuntos industriales a lo largo de 20 kilómetros del río Llobregat (entre el Plá del Bages y el Pre-Pirineo). Es precisamente la intensidad de toda la secuencia lo más destacable desde el punto de vista patrimonial (Vall y Bel, 1997).

---

<sup>11</sup> En el blog de la Plataforma (<http://canaldelainfanta.blogspot.com.es/>) se pueden consultar las asociaciones adheridas.

<sup>12</sup> Un ejemplo de este tipo de conflicto, que fue precisamente el catalizador de la plataforma “Potegim el Canal de la Infanta!” es el que tiene lugar en el Área Residencial Estratégica (ARE) del antiguo Cuartel de la Remunta (Hospitalet).

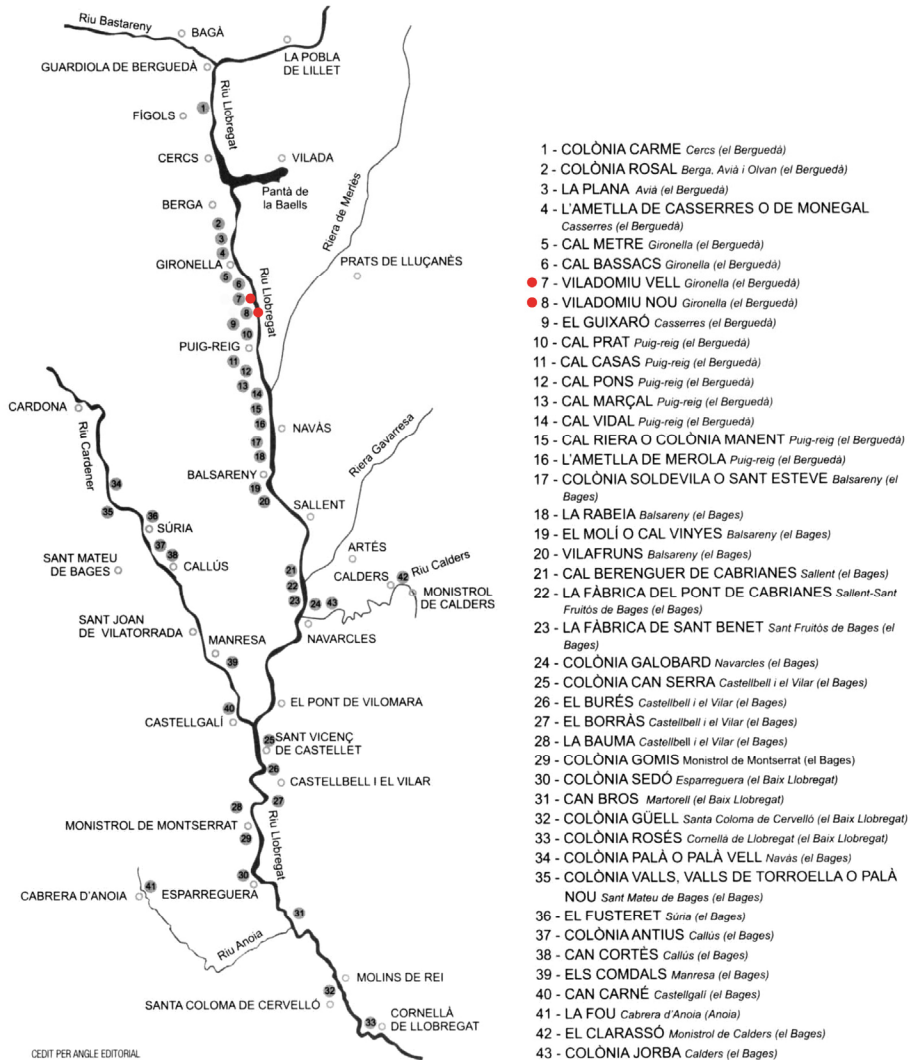


Fig.4. Cuenca del Llobregat y el Cardener. Fuente: Angle Editorial, Reproducido en VV.AA., 2005.

### 4.1 La cooperación preindustrial en el Baix Berguedà

En el Baix Berguedà preindustrial, la producción textil se lleva a cabo con máquinas manuales independientes de las fuentes energéticas (a diferencia de las fábricas posteriores), lo que posibilita la dispersión de la producción por el territorio. Los *paraires* –menestrales del textil– coordinan un sistema de

cooperación, que tiene ciertas similitudes con el sistema *putting-out* inglés. Como afirma Correa (2003, p. 25), “el sistema funcionaba con el núcleo urbano como centro organizador y las masías de los alrededores que trabajaban para él: unos cardaban la lana, otros hilaban y otros tejían”.

La familia campesina tradicional complementa los limitados recursos obtenidos de la agricultura<sup>13</sup> principalmente vinícola en régimen de *rabassa morta*,<sup>14</sup> con la producción para los menestrales, con telares o máquinas de hilar domésticas.

Con la introducción de las “bergadananas”<sup>15</sup> a finales del siglo XVIII, el textil se mecaniza y comienza a agruparse en torno a fuentes de energía (generalmente agua, debido a la escasez del carbón de calidad). Aunque los telares manuales domésticos sobreviven hasta bien entrado el siglo XIX, la producción se concentra en las fábricas y el textil se traslada de los altiplanos (por ejemplo la villa de Moià) a los valles fluviales del Llobregat y el Cardener (Vall i Casas, 1999). La rápida evolución de la tecnología textil pronto vuelve obsoletas también las Bergadananas (Serra, 2013).

Los Viladomiu, menestrales dedicados al textil durante varias generaciones, son una de las familias fundadoras de las colonias textiles del Llobregat. A finales del siglo XVIII se trasladan a Sallent, donde la producción textil rural se concentra progresivamente en las casas-fábrica que aprovechan las fuentes energéticas de los saltos de agua naturales. Allí, la familia Viladomiu emprende diversos negocios de los que obtiene los conocimientos y recursos que más tarde les permitirían emprender la ambiciosa empresa de construir una colonia textil (Serra Rotés, 2013).

El progreso económico y técnico de los menestrales del textil contrasta con el aumento de las dificultades del campesinado. Desde mediados del siglo XIX, la confluencia de las consecuencias de la Primera Guerra Carlista y las desamortizaciones de los bienes comunes empeora drásticamente las condiciones de vida del campesinado y pone en crisis su modelo de cooperación. La subasta del molino del *comú* de Gironella, en 1864, para establecer una fábrica textil, es un ejemplo de una práctica bastante habitual de la época<sup>16</sup> que ilustra nítidamente un

---

<sup>13</sup> “Los rendimientos agrarios son insuficientes para asegurar la reproducción de la unidad familiar. La mujer hila en casa para un *paraire* y complementa el ingreso agrícola asumido por el hombre” (traducción propia de Vall i Casas, 1999, p. 14).

<sup>14</sup> “El contrato exigía la plantación de la viña y el pago de una cuarta parte de los frutos, y tiene una duración que equivale a la vida de las cepas. En definitiva, significa el acceso del pequeño agricultor (*rabasaire*) a la cuasi-propiedad de la tierra, hecho que estimula una elevada inversión de trabajo” (traducción propia de Vall i Casas, 1999, p. 14).

<sup>15</sup> La Bergadana, también denominada Maixerina, es una mejora llevada a cabo en Berga por el carpintero Ramón Farguell de las máquinas de hilar inglesas denominadas Jenny y Waterframe.

<sup>16</sup> “Muchos de los molinos del siglo XVIII, establecidos con la expansión comercial de la agricultura de los cereales, aprovechan la ubicación y a menudo las construcciones de molinos medievales (Bolós y Nuet, 1983). La ruina económica de los campesinos de estos molinos en épocas de

cambio de paradigma. Con la emergencia de las colonias, los campesinos encuentran una alternativa a la cada vez más difícil forma de vida rural, y progresivamente se transforman en proletarios al servicio de los *paraires* (ahora industriales) con los que venían colaborando desde antiguo.

#### 4.2 El auge de un nuevo paradigma

Además del perfeccionamiento del oficio tradicional de los menestrales textiles y la disponibilidad de mano de obra que acepte unas duras condiciones de trabajo, detrás el origen de las colonias del Llobregat también existe un factor político fundamental. A partir del segundo tercio del siglo XIX, en un contexto caracterizado por el auge de las ideas liberales, el Gobierno crea un marco jurídico muy favorable<sup>17</sup> para que sea el sector privado el que se haga cargo de la tarea de colonizar y modernizar el territorio. Para los industriales que fundan las colonias, esto se traduce en beneficios fiscales (en muchos casos están exentos de pagar impuestos a los municipios donde se ubican), poder político (dentro de las colonias su mando resulta casi absoluto, y con el éxito de la industria pronto se convierten en figuras muy relevantes también en el exterior) y una fuente de energía gratuita (el permiso estatal para utilizar y lucrarse del agua del río sin pagar nada a cambio a la comunidad).

A partir de 1868, Tomás Viladomiu, que entiende que su negocio textil en Sallent ya no puede crecer más, aprovecha la coyuntura política<sup>18</sup> y comienza el proyecto de construir una fábrica alimentada por la energía hidráulica del Llobregat. En 1871 se pone en funcionamiento la fábrica de Viladomiu Vell. En su origen consta de una potente turbina suiza, 18 cardos, 4.000 husos y 79 telares mecánicos, alguno de ellos traídos de otros negocios de la familia. Además de la nave, existen construcciones asociadas, viviendas para obreros y una vivienda a la que pronto se traslada la familia Viladomiu. Progresivamente se van abriendo los servicios, que en pocos años consolidan la colonia como un núcleo de población independiente. En 1882, el rápido éxito experimentado, así como la intención de optimizar el aprovechamiento energético del río, llevan a Tomás Viladomiu a fundar otra colonia a escasos metros de la primera. La nueva colonia se inauguró con el nombre

---

malas cosechas permite al industrial comprar su capital agrario a bajo precio” (Vall y Sabaté, 1997, p. 69). Cita traducida por los autores.

<sup>17</sup> Esto se plasmó en una serie de normas de privilegios, como las leyes de desamortización (Mendizábal, 1836 y Madoz, 1855), la Ley de Colonias de 1855 (relacionada con las desamortizaciones, la Ley de Ferrocarriles y la de las Sociedades Anónimas de Créditos), la Ley de Colonias de 1866 (dirigida al fomento del caserío rural y complementada con la Ley de Aguas) y la Ley de Colonias de 1868 (que pone las bases para el auténtico desarrollo de las colonias industriales) (Serra Rotés, 2010, p. 242).

<sup>18</sup> En 1871 le fue aprobada su solicitud para acogerse a la Ley de Aguas, eximiéndole de pagar la contribución industrial (Serra, 2013, p. 26).

de Clau de Sant Marc, pero desde 1897 sería conocida como Viladomiu Nou (Serra, 2013).

### 4.3 La cooperación jerárquica y el esplendor de las colonias

En 1883 se empieza a construir la Iglesia de Viladomiu Vell y se celebra la primera Fiesta Mayor. En 1885 se organizan las primeras *caramelles*<sup>19</sup> y se nombra al primer capellán de la colonia. Un año después se organiza el primer coro. Estos equipamientos y eventos sociales, junto con la construcción de otros espacios comunitarios (café, teatro, economato, huertos, escuela, etcétera) representan un papel fundamental en la articulación del modelo cooperativo que consolida las colonias, ya que, como defiende Richard Sennett, este tipo de rituales promueve la cooperación entre agentes diferentes.<sup>20</sup>

Los amos de las colonias se apoyan también en los valores del *Rerum Novarum* promovidos por los párrocos para imponer el “proyecto social paternalista” (Enrech, 2005), un tipo de relación que controla minuciosamente todos los aspectos de la vida laboral y doméstica de las familias de trabajadores. Este sometimiento se apoya en la construcción de una imagen pública que exalta el *tarannà*<sup>21</sup> benevolente de los industriales.<sup>22</sup>

A pesar de la imagen de los patrones y de la función adoctrinadora de los párrocos, durante la década de 1880 la reestructuración del sindicato textil “Las tres clases de vapor” desata un período en el que la conflictividad laboral inunda los valles del Ter y del Llobregat. La década se cierra con la fulminante derrota de los trabajadores y la consiguiente represión<sup>23</sup> (Enrech, 2005; Serra, 2010). Seguramente como consecuencia del intento fallido de insubordinación, en muchas colonias se construyen murallas que las separan del exterior, consolidándolas como auténticos feudos industriales. Otra pieza muy relevante en el control social de la colonia es la Torre del Amo, que, además de reafirmar el poder del patrón, actúa como un auténtico panóptico (Foucault, 1979) desde el que los obreros se sienten vigilados. Con la desaparición de la conflictividad en el Berguedá, se consolida el modelo jerárquico de cooperación paternalista y, con él, las colonias textiles. Viladomiu

<sup>19</sup> Canciones populares cantadas en Pascua para celebrar la resurrección de Jesús.

<sup>20</sup> “Un medio de estructuración de los intercambios simbólicos son los rituales, que establecen poderosos vínculos sociales y han demostrado ser herramientas que la mayoría de las sociedades humanas emplean para equilibrar cooperación y competencia” (Sennett, 2012, p. 128).

<sup>21</sup> Carácter o manera de ser en catalán.

<sup>22</sup> Ejemplo de ello son los esfuerzos del biógrafo de Tomás Viladomiu en ensalzar su faceta solidaria destacando su gran labor durante su alcaldía en Sallent, pero sobre todo su papel durante la epidemia de cólera de 1854, por la que el propio Ayuntamiento le otorgó un diploma con la Cruz de Beneficencia (Serra, 2013, p. 25).

<sup>23</sup> Como represalia, en el denominado “pacte de la fam”, se crearon listas negras para negar trabajo en la comarca a unos seiscientos obreros (Enrech, 2005; Serra, 2010).

Nou y Vell alcanzan el punto álgido de su desarrollo en los años treinta del siglo XX.

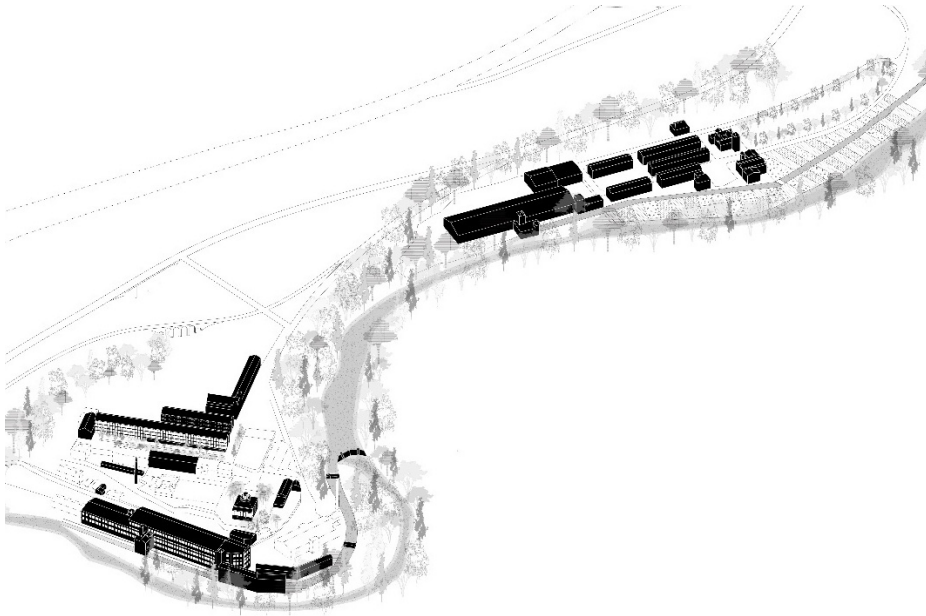


Fig.5. Perspectiva Isométrica de Viladomiu Vell y Nou. Fuente: Elaboración propia.

#### 4.4 La crisis de la cooperación paternalista

Durante la Segunda República, los industriales del textil pasan a un segundo plano en la política y comienzan a distanciarse de sus colonias, dejándolas en manos de los directores. También reducen drásticamente la inversión en mantenimiento y servicios. Esto marca el inicio del largo proceso de debilitamiento del modelo paternalista. Durante la Guerra Civil, tras la huida de los industriales, muchas fábricas se colectivizan. Las colonias Viladomiu no son ajenas a este fenómeno (Delegados de la Generalidad en las industrias, 25 de septiembre de 1936; Serra, 2013, p. 29), el cual supone un paréntesis de apertura que se cierra con el final de la guerra. La autarquía del franquismo favorece el negocio y devuelve el protagonismo a los amos. Sin embargo, estos nunca recuperan la proximidad que habían mantenido con las colonias en las primeras etapas tras su fundación. Durante la dictadura, la jerarquía en la gestión se endurece, dando lugar a los tiempos del silencio, el autoritarismo y la represión (Serra, 2010, p. 246). Esto podría ser sintomático de una crisis profunda del sistema de cooperación paternalista.

Las ansias de libertad de las nuevas generaciones de trabajadores, el aumento de la capacidad adquisitiva, las facilidades en la movilidad que implica el acceso al vehículo privado y el deseo de adquirir una vivienda propia guarda relación con el hecho de que muchas familias quieran vivir fuera de la colonia, a pesar de seguir trabajando en la fábrica. Se unen así los trabajadores al éxodo que los industriales habían empezado antes de la Guerra Civil.

Aunque las medidas económicas proteccionistas del Franquismo posponen la crisis del textil, tras el final de la dictadura las lógicas de producción y consumo ya han cambiado completamente, sumiendo al sistema de colonias en una profunda crisis de la que nunca saldrán. A finales de los años ochenta y principios de los noventa cierran Viladomiu Vell y Nou, respectivamente. A partir de ese momento, industriales, trabajadores y residentes pierden el objetivo común que los unía para cooperar. A pesar de que las Viladomiu son dos de las colonias que gozan de un mejor estado de conservación, la quiebra trae consigo el consiguiente deterioro del patrimonio y el tejido social acumulado por las generaciones anteriores.

#### **4.5 Hacia un modelo de cooperación *bottom-up***

Abundan las tesis que explican la crisis de las colonias como consecuencia inevitable de la decadencia del sector textil que sufre Cataluña en el último tercio del siglo XX. Sin embargo, se trata aquí de defender la hipótesis de que la quiebra de las colonias es también la secuela de un modelo de cooperación que no es capaz de adaptarse a los nuevos tiempos y deviene obsoleto. El paternalismo, la jerarquía y el aislamiento que había garantizado el éxito en su origen, se convierte en un pesado lastre en la era de la post-industria, cuando proliferan las formas de producción colectiva e inmaterial, donde las plusvalías emergen en los encuentros cotidianos casuales, vinculando trabajo, ocio y cultura (Hardt y Negri, 2009). La rigidez del modelo paternalista impide que la gestión se adapte a las nuevas formas de producción del siglo XXI:

“En referencia a la gran industria, Marx reconoce que el papel esencial del capitalista en el proceso de producción, que está claramente vinculado a los mecanismo de explotación, consiste en proveer cooperación, es decir, en reunir a los trabajadores en la fábrica, darles las herramientas para que trabajen juntos, proporcionarles un plan para que cooperen e imponer su cooperación.(...) Sin embargo, en la producción biopolítica el capital no determina la disposición cooperativa, o al menos no en la misma medida. El trabajo cognitivo y el trabajo efectivo producen por regla general cooperación autónomamente respecto al poder de mando capitalista” (Hardt y Negri, 2009, p. 154).

Tras la crisis, la mayoría de los industriales abandonan las colonias, y la propiedad empieza a diversificarse. Algunos municipios se hacen cargo del espacio público, las fábricas y algunos equipamientos. En otros casos, son los propios



vecinos los que compran las viviendas y se hacen cargo de las fábricas,<sup>24</sup> poniendo de manifiesto la resiliencia de las comunidades más cohesionadas. Desde aquel entonces son varios los procesos surgidos desde la base que reivindican este valioso patrimonio:

- a) A finales de los años 90 se crea el Parque Fluvial del Llobregat, una iniciativa con la vocación de revalorizar el sistema de colonias (Vall Casas, 2011, p. 133).
- b) En el año 2005, coincidiendo con el 150 aniversario de la Ley de Colonias, un amplio grupo de agentes locales y especialistas interesados en el patrimonio celebra una serie de actos con la intención de poner en valor las colonias (Miralda, 2005). Un número monográfico de la revista «L'Erol» (VV.AA., 2005) recoge alguna de estas iniciativas.
- c) En 2007, quizás como resultado de las iniciativas anteriores, se aprueban dos Planes Directores Urbanísticos (PDU) (Vall *et al.*, 2007) para las colonias del Llobregat, del Ter y del Freser. Se trata de planes supramunicipales que establecen un marco urbanístico de referencia general para la puesta en valor del sistema de colonias y del conjunto del patrimonio industrial a lo largo de los ríos. Se crea, además, el Consorcio del Parque Fluvial del Llobregat, del que forman parte “los ayuntamientos implicados, la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Barcelona, el Consejo Comarcal del Berguedà, y diversas entidades representativas de la sociedad civil local” (Sabaté y Vall, 2014, p. 39). Sin embargo, en el contexto de austeridad y recortes derivados de la crisis económica se desmantela dicho consorcio, cediendo algunas de sus atribuciones a instituciones vinculadas al turismo o a entes privados.

## 5. CONCLUSIONES Y DISCUSIÓN

Como hemos visto, el Canal de la Infanta y las Colonias Textiles se originan tras la emergencia de sendos modelos cooperativos suficientemente sólidos como para transformar colectivamente el territorio. Estos modelos permanecen estables durante más de un siglo, hasta que el equilibrio entre agentes colapsa y los paisajes entran en crisis, con consecuencias negativas para el patrimonio construido en los períodos anteriores. Actualmente el valor patrimonial de ambos casos está siendo reivindicado por la sociedad civil. Su capacidad para establecer nuevos modelos de cooperación estables tendrá sin duda importancia capital en la consolidación de su puesta en valor.

---

<sup>24</sup> En los primeros años tras el cierre, los trabajadores de Viladomiu Nou establecen una cooperativa que gestiona la antigua fábrica. Posteriormente se alquilan las naves a distintos industriales y en la actualidad la empresa Balbitex SA tiene allí su sede.

La comparativa (sintetizada en los cronogramas de la Fig. 6 y 7) permite establecer una serie de ciclos, caracterizados por diferentes modelos de cooperación:

## CANAL INFANTA

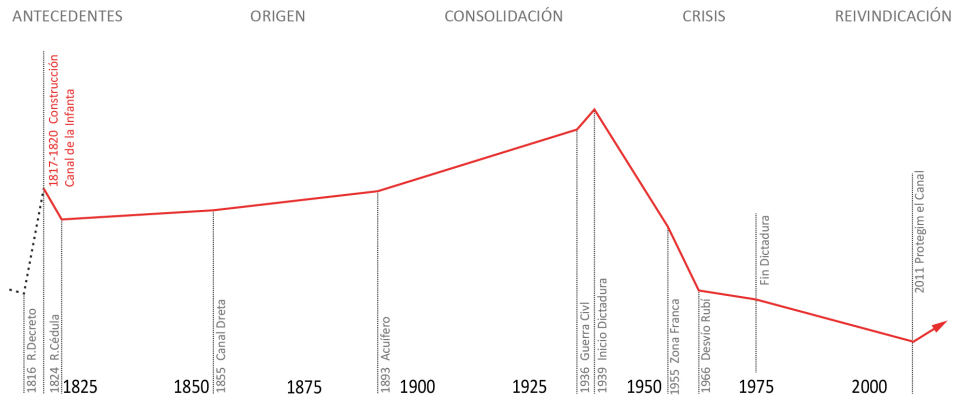


Fig.6. Cronograma de las tendencias de la cooperación en el Canal de la Infanta.

Fuente: Elaboración propia.

- a) El Canal de la Infanta se origina a principios del siglo XIX, en un período en el que la sociedad civil se empodera y constituye la Junta del Canal, un sólido modelo de cooperación comunitaria que permanece estable durante casi un siglo y medio. Durante este período, la infraestructura cataliza un auge agrícola e industrial que transforma físicamente su ámbito de influencia y consolida su valor desde el punto de vista patrimonial. Su importancia cultural va mucho más allá de la función productiva: en torno al canal, la comunidad se baña, lava la ropa, pasea, celebra, etcétera.
- b) En la segunda mitad del siglo XX, el rápido crecimiento urbano sin planificar y la sustitución de la población rompen los lazos de la comunidad y el paisaje productivo, debilitando la capacidad para cooperar de los habitantes del Canal. Esto deriva en un período de crisis que genera una serie de patologías que se plasman en el estado actual de la infraestructura.
- c) Recientemente, en un contexto de creciente sensibilización sobre los valores patrimoniales, la sociedad civil coopera desde la base de forma horizontal para reivindicar la revalorización del Canal y su ámbito.

## COLONIAS TEXTILES

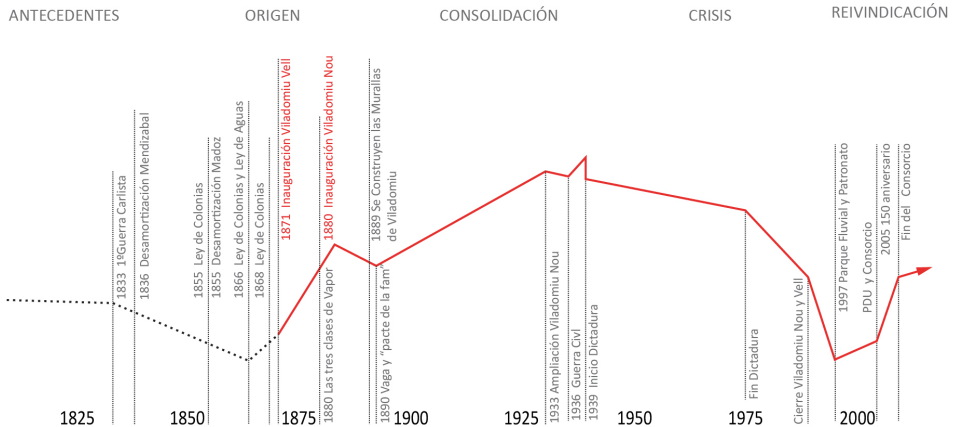


Fig.7. Cronograma de las tendencias de la cooperación en las Colonias Textiles.

Fuente: Elaboración propia.

- Las Colonias Textiles (ejemplificadas en este artículo con los casos de Viladomiu Nou y Vell) se originan en el último tercio del siglo XIX tras la crisis del modelo cooperativo preindustrial. Las familias de industriales imponen un modelo de cooperación jerárquico paternalista que consigue que los trabajadores colaboren durante aproximadamente un siglo, consolidando el rico patrimonio de las colonias textiles.
- Cuando, a finales del siglo XX, cambian las lógicas globales de producción, el modelo de cooperación jerárquico y aislado es incapaz de adaptarse a los nuevos requerimientos y entra en crisis. En el proceso el patrimonio construido por las generaciones anteriores se deteriora.
- La habilidad para cooperar de las comunidades más cohesionadas resiste con relativa solidez los embates de esta crisis y representa el mayor potencial a la hora de reivindicar y poner en valor este valioso patrimonio.

Cabe resaltar que las formas de cooperar varían en función del momento histórico que se analice. En el período preindustrial se observan modelos comunitarios rurales de cooperación apoyados en el río Llobregat: canales de riego y molinos hidráulicos comunitarios son algunos ejemplos de ello. Con la industrialización, la cooperación adquiere formas jerárquicas: el modelo industrial de las colonias textiles ilustra esta dinámica. Tras la crisis de la industria a finales del siglo XX, emergen modelos de cooperación horizontales de base: las plataformas y asociaciones vecinales surgidas para reivindicar estos dos paisajes

productivos representan ejemplos en esta línea. En función del caso, la administración pública apoya estas iniciativas o se opone a ellas.

También es importante matizar que los distintos agentes implicados en cada uno de los ciclos influyen de manera diferencial en la transformación del territorio. En ambos casos existen algunos agentes con mayor protagonismo en la génesis del paisaje productivo (el capitán general Castaños, los terratenientes o los industriales de las colonias). Sin embargo, también es capital la importancia de los campesinos y trabajadores que durante décadas colaboraron duramente en labores agrícolas o industriales para consolidar (material e inmaterialmente) el delta del Llobregat o los recintos fabriles.

En los casos de estudio analizados, se constata que los modelos estables de cooperación influyen positivamente en la génesis y consolidación del patrimonio.<sup>25</sup> En ambos, la colaboración entre agentes para transformar el territorio logra trascender el interés individual o grupal, deviniendo un factor clave para la producción de un paisaje con un gran sustrato cultural asociado.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alba Molina, Raúl y Aso Pérez, Carlos (2008a), “El Canal de la Infanta: vector de desarrollo económico, social y urbano de la comarca del Bajo Llobregat (Provincia de Barcelona), 1a Parte”, en *Cimbra*, núm. 381, pp. 26-34.
- Alba Molina, Raúl y Aso Pérez, Carlos (2008b), “El Canal de la Infanta: vector de desarrollo económico, social y urbano de la comarca del Bajo Llobregat (Provincia de Barcelona), 2a Parte”, en *Cimbra*, núm. 382, Madrid, pp. 28-41.
- Bolós Masclans, Jordi; Nuet Badía, Josep (1983), *Els Molins fariners*, Barcelona, Ketres Editora.
- Castillo Caso, Ireneu (2014), “El Canal de la Infanta: quan la importància històrica esdevé una amnèsia èpica”, en *Quaderns d'estudi*, núm. 27, pp. 61-84.
- Correa Lloreda, Lorenzo (2003), “Las Colonias Industriales del Llobregat: de la fábrica textil al parque fluvial”, en *Cimbra*, núm. 350, pp. 24-29.
- “Delegados de la Generalidad en las industrias” (25 de septiembre de 1936), en *La Vanguardia*, Barcelona, pp. 2-3, disponible en <http://hemeroteca.lavanguardia.com/>

<sup>25</sup> Por otro lado, no sería complicado constatar la existencia de otros casos en los que la cooperación de agentes da lugar a paisajes sin interés desde el punto de vista patrimonial (por ejemplo, aquellos surgidos de la especulación inmobiliaria). Sin embargo, analizar este tipo de procesos sería objeto de otro artículo.

- Enrech, Carles (2005), “Les colònies industrials i el projecte social paternalista”, en *L’Erol*, núm. 86-87, pp. 17-21.
- Foucault, Michel (1979), *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*. Madrid, Siglo XXI. (ed. orig., París 1975).
- Gran Enciclopèdia Catalana (2019), *Canal de la dreta del Llobregat*, Barcelona, Edicions 62, disponible en <https://www.enciclopedia.cat/EC-GEC-0037896.xml> [fecha de referencia: 22/06/2018].
- Hardt, Michael y Negri, Antonio (2009), *Commonwealth. El proyecto de una revolución del común*, Madrid, Akal.
- Marx, Karl (1976). *El Capital*, Libro I, Tomo II, Madrid, Akal (ed. orig., Hamburgo, 1867).
- Miralda, Ángel (2005), “150 anys de Colònies Industrials a Catalunya”, en *L’Erol*, núm. 86-87, pp. 138-141.
- Nogué, Joan -ed.- (2007), *La construcción social del paisaje*, Madrid, Biblioteca Nueva.
- Real Academia Española, (2018), *Diccionario de la lengua española. Edición del Tricentenario*, disponible en: <https://dle.rae.es/?id=Aid2o2x>.
- Rocamonde, Javier; Sabaté, Joaquín y Orduña, Paula (2017), *La Khôra de los comunes. Un análisis de los procesos cooperativos en la construcción y reivindicación de tres paisajes productivos vinculados al Llobregat*. Trabajo Fin de Máster, DUOT, ETSAB-UPC, Barcelona, disponible en <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/112871> [fecha de referencia: 15/05/2019].
- Romeu i Alemany, Antoni (1991), “El Canal de la Infanta i les primeres indústries a L’Hospitalet”, en *Les Jornades d’Arqueologia Industrial de Catalunya*, L’Hospitalet de Llobregat, Ajuntament ,Hospitalet de Llobregat, pp. 132-138.
- Sabaté Bel, Joaquín (2005), “De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje”, en *Revista Identidades: Territorio, Cultura, Patrimonio*, núm. 1, pp. 15-33.
- Sabaté Bel, Joaquín y Benito del Pozo, Paz (2010), “Paisajes culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencia”, en *Revista Identidades: Territorio, Cultura, Patrimonio*, núm. 2, pp. 2-21.
- Sabaté Bel, Joaquin; Shuster, J.Mark; Lista, Antoni (2001), *Projectant l’eix del Llobregat. Paisatge cultural i desenvolupament regional*, Barcelona, UPC- MIT.
- Sabaté Bel, Joaquin y Vall Casas, Pere (2014), “Colonias postindustriales: crisis y revalorización”, en *Labor & Engenho*, vol. 8, núm .4, pp. 35-48.

- Sabaté Bel, Joaquín; Vall Casas, Pere; Vecsli, Lorena; Benages, Marta; Llop, Albert y Tort, Elena -eds- (2007), *Pla Director Urbanístic de les Colònies del Llobregat*, Barcelona.
- Sabaté Bel, Joaquín; Martí, Miquel; Horrach, Biel; Galindo, Julián; Cuéllar, Álvaro y Arbona, Tófol -eds- (2014), *Proyectar el territorio de un paisaje cultural. La Serra de Tramuntana, parque territorial*, Barcelona, European Postgraduate Masters in Urbanism, UPC, Consell de Mallorca.
- Sauer, Carl.O. (1925), “The morphology of landscape”, en *University of California Publications in Geography*, vol. 2, núm. 2, pp. 19-54.
- Sennett, Richard (2012), *Juntos. Rituales, placeres y política de cooperación*, Barcelona, Anagrama.
- Serra Rotés, Rosa (2010), “Les colònies industrials a Catalunya”, en *Catalan Historical Review*, núm. 4, pp. 241-255.
- Serra Rotés, Rosa (2013), “Els orígens de la industrialització tèxtil de Gironella: Cal Metre, Cal Bassacs, Viladomiu Vell i Viladomiu Nou”, en *L'Erol*, núm. 118, pp. 20-30.
- Tribó i Traveria, Gemma (1991), “La construcció del Canal de la Infanta”, en *El Llaç : revista independent d'informació i opinió*, núm. esp.: Molins de Rei 800 anys, pp. 20-22.
- UNESCO (2006), *Textos básicos de la Convención del Patrimonio Mundial de 1972*, París, Ministerio de Cultura. (ed. orig., París 1972), disponible en <http://whc.unesco.org/>
- Vall Casas, Pere (2011), “Revisión metodológica sobre el planeamiento de un paisaje cultural. El Plan Director Urbanístico de las colonias del Llobregat”, en *Urban*, núm. 13, pp. 122-136, disponible en <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/881> [fecha de referencia: 10/05/2019].
- Vall Casas, Pere y Sabaté Bel, Joaquín (1997), *El sistema de colònies tèxtils del Baix Berguedà. Gènesi i revalorizació*. Tesis Doctoral, DUOT, ETSAB-UPC, Barcelona.
- Vall Casas, Pere (1999), *De colònies tèxtils a Parc Fluvial. El sistema de Colònies Tèxtils del Baix Berguedà. Gènesi i revaloració*, Barcelona, Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya.
- VV.AA. (2005). *L'Erol*, núm. 86-87.

## AGRADECIMIENTOS

Los autores quieren agradecer el soporte y las aportaciones realizadas por los miembros del equipo del proyecto de investigación “El llegat mediàtic del patrimoni industrial...”, durante la elaboración del texto, así como las correcciones y matices sugeridos por los editores y revisores de «Ciudades».

## Los Planes Parciales del Plan General de A Coruña de 1967 \*

### The Partial Plans of the A Coruña Master Plan of 1967

---

FRANCISCO DINÍS DÍAZ GALLEGO

Arquitecto-Urbanista. Doctorando en Proyectos y Urbanismo.

Arquitecto en ejercicio libre.

Universidade da Coruña, A Coruña, España.

[franciscodiazgallego@outlook.es](mailto:franciscodiazgallego@outlook.es)

ORCID: [0000-0003-0362-6212](https://orcid.org/0000-0003-0362-6212)

Recibido/Aceptado: 28-09-2018 / 18-03-2019.

Cómo citar: Díaz Gallego, Francisco Dinís, (2019): “Los Planes Parciales del Plan General de A Coruña de 1967”, en *Ciudades*, 22, pp. 173-193.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.173-193>

**Resumen:** El Plan General de 1967 nace con una vocación clara: adaptar el crecimiento de la ciudad a la nueva legislación urbanística que surge al amparo de la Ley del Suelo de 1956. Esta adaptación tenía como figura fundamental de ordenación del suelo no edificado el planeamiento parcial, y será esta figura la que regule las grandes bolsas de suelo de la ciudad. El impulso coordinado de la administración municipal y del Colegio de Arquitectos permitirá proyectar simultáneamente todos los ámbitos, generando gran variedad de soluciones por parte de un grupo muy heterogéneo de profesionales.

**Palabras clave:** A Coruña, urbanismo, modernidad, planeamiento parcial, plan general.

**Abstract:** The Master Plan of 1967 was born with a clear vocation: to adapt the growth of the city to the new urban legislation that arises under the Ley del Suelo de 1956. This adaptation had as a fundamental figure of soil management not built partial planning, and it will be this figure that regulates the big bags of soil in the city. The coordinated impulse of the municipal administration and the college of architects will allow projecting simultaneously all the areas, generating a great variety of solutions by a very heterogeneous group of professionals.

**Keywords:** A Coruña, urbanism, modernity, partial plans, masterplan.

---

## 1. EL PLAN GENERAL DE 1967

En 1967, A Coruña era una ciudad en constante transformación: la industrialización iniciada por el Plan de Desarrollo provocó la llegada de un importante número de personas en busca de trabajo y mejores condiciones de vida: eran los inicios de la emigración interior del campo a la ciudad. En ese

---

\* El presente trabajo se enmarca en la tesis «El urbanismo y las arquitecturas del Plan General de 1967. A Coruña en la crisis del Movimiento Moderno», en proceso de elaboración en el Departamento de Proyectos, Urbanismo y Composición de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de A Coruña, dirigida por el catedrático José Ramón Alonso Pereira.

contexto se hacía necesario un nuevo planeamiento que actualizase el existente, completamente obsoleto y cuyas constantes modificaciones normativas estaban resultando lesivas para el crecimiento racional de la ciudad. Además, debía dar cabida a los proyectos residenciales e industriales del Estado para A Coruña que ya se habían iniciado sin la coherencia de un soporte urbanístico a nivel municipal. Ese nuevo Plan General será el Plan de 1967, redactado por José Antonio Corrales, Ramón Vázquez Molezún y José María Pagola.

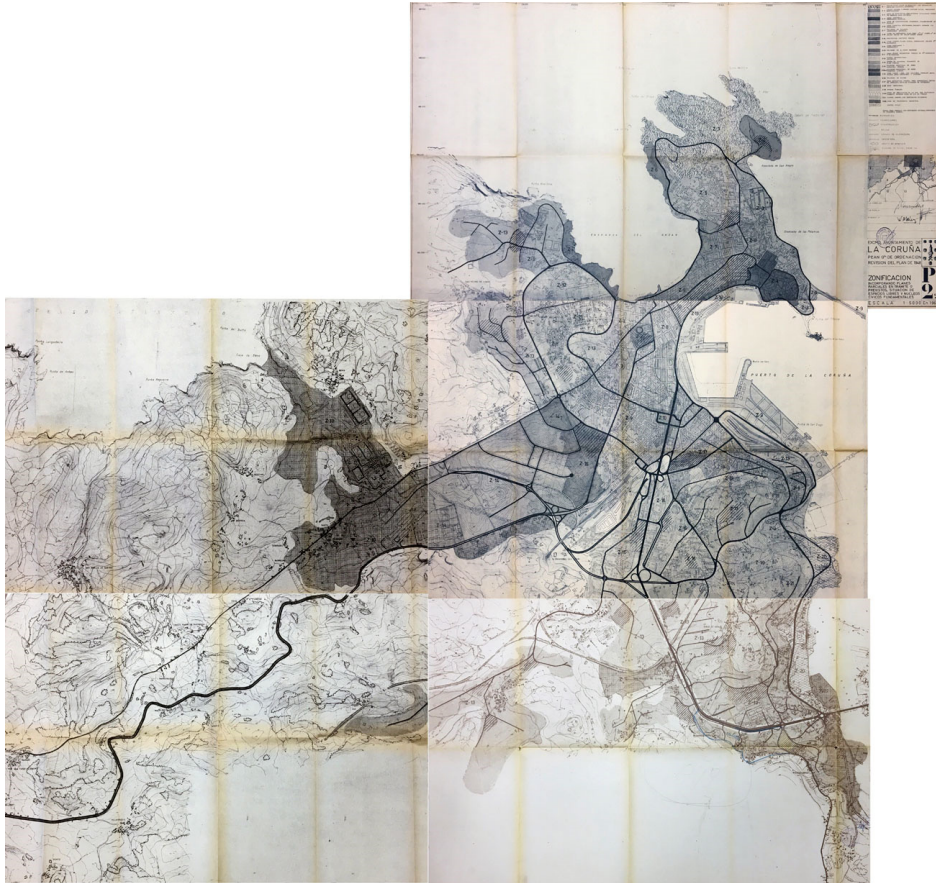


Fig.1. Montaje Zonificación Plan General de 1967. Fuente: Archivo General de Fomento.

La búsqueda de un carácter de capital regional para la ciudad será fundamental para entender los planteamientos del documento, lo cual implica un notable cambio de escala y la reserva para grandes dotaciones de las que la ciudad carecía en esos momentos. Además, recogía la previsión de incrementos notables de población debidos al nuevo Polo de Desarrollo y al aumento del



rendimiento de las actividades de la pesca y la agricultura (Gallego y Cebrián, 1975). El Plan suponía de facto una doble expansión: por un lado, iba a imponer un importante proceso de renovación urbana de lo ya construido, y por otro, duplicaba el espacio de la ciudad preexistente mediante un crecimiento basado en el desarrollo de planeamiento parcial.

La Ley de 12 de mayo de 1956 sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana establecía como segundo escalafón por debajo del planeamiento general la figura del planeamiento parcial. El Plan Parcial tenía como objetivos regular con detalle la edificación y desarrollar la normativa del planeamiento general en lo que respecta a volúmenes, trazados viarios, equipamientos y zonas verdes. El Plan General de 1967 delimitaba diez áreas cuyo desarrollo estaba vinculado a la aprobación de un planeamiento parcial. Estas áreas quedaban englobadas dentro de la ordenanza genérica Z-13 “Zonas de Vivienda pendientes de Plan Parcial”. Además de estos diez ámbitos, existían otros siete ámbitos sujetos también a planeamiento parcial, pero en este caso con ordenanzas concretas vinculadas en su mayor parte a usos claramente definidos, entre los que se encontraban los planes parciales ya iniciados por el Estado, o planes temáticos como el del centro cívico de negocios y transportes o el de la ciudad universitaria.



Fig.2. Vista Aérea de la ciudad en 1971. Al fondo, los nuevos polígonos en Elviña. Fuente: Archivo Concello de A Coruña.

En lo que se refiere a los ámbitos sujetos a ordenanza Z-13, la Normativa del Plan no fijaba unas condiciones de usos o de volúmenes, dejando esta cuestión en manos del propio planeamiento parcial, pero sí que fijaba los condicionantes urbanísticos que han de cumplir las diez áreas, así como un aprovechamiento máximo de 4 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>. Entre los condicionantes urbanísticos se encontraban la estructuración orgánica de la vivienda, la creación de ejes peatonales con equipamientos y comercios, o el uso de criterios propios para cada ámbito con objeto de evitar “la monotonía y la despersonalización de los grandes conjuntos actuales aun a riesgo de cierto pequeño desorden” (Normativa Plan General de 1967, p. 8).

La referencia a la monotonía y a la despersonalización demuestra la experiencia de unos arquitectos atentos a los problemas en el planeamiento que se estaban produciendo en España. Corrales, Molezún y Pagola no eran nuevos en el desarrollo de planeamiento parcial. Los dos primeros venían de proyectar el Plan Parcial de Huerta del Rey (1959) en Valladolid, ejemplo paradigmático del urbanismo de la época, y el Plan Parcial del Sector B de Elviña en A Coruña, el conocido como Barrio de las Flores. Por su parte, Pagola participará en el concurso de Huerta del Rey junto con Luis Martínez Lebrato y Luis García Camarero, y ese mismo año obtendrá el primer premio en el concurso convocado por la Dirección General de Urbanismo para el Polígono de Astrabudúa junto a Fernando Chueca Goitia. Por ello, en las condiciones fijadas por el planeamiento ya se introducen cuestiones novedosas fruto de los diez años de aplicación de la Ley del Suelo y la experiencia en materia de planes parciales. Entre estas condiciones destacaba el hecho de que no se apostase directamente por la edificación abierta y la importancia de la topografía en el desarrollo de los planes parciales.

Este análisis pretende exponer el planeamiento parcial que surge a raíz del Plan de 1967 y la influencia que tendrá en los desarrollos posteriores y en la ciudad que conocemos hoy en día.

## 2. LOS INICIOS DEL DESARROLLO DEL PLANEAMIENTO PARCIAL

El desarrollo del planeamiento parcial será inmediato desde aprobación del Plan General el 1 de enero de 1967. La iniciativa privada, facultada por la Ley de Suelo para desarrollar planeamiento parcial, presentará en 1967 el que será el primer plan parcial del Plan General: el Plan Parcial de Urbanización Los Rosales prolongación Avenida Gran Canaria<sup>1</sup>. El proyecto será encargado por la comunidad de propietarios del ámbito al arquitecto Andrés Fernández-Albalat Lois, quien lo redactará en agosto de 1967. La tramitación del ámbito se inició en 1966 con el Plan General aprobado provisionalmente pero aún en tramitación, presentando un avance de este como solicitud para ampliar el ámbito sujeto a la ordenanza Z-13 en

---

<sup>1</sup> Expediente 40066/392 del Fondo COAG del Archivo do Reino de Galicia.

esa zona: en total 452.260 m<sup>2</sup> con una edificabilidad de 4 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>, lo que permitía la construcción de 5.653 viviendas. El ámbito se encontraba contiguo a la ciudad consolidada y ascendía por terrenos con una suave pendiente. Albalat situó la zona puramente residencial en dicha ladera aprovechando las vistas y la tranquilidad asociada a no estar directamente vinculada con la ciudad, mientras que en la zona de contacto situaba los comercios y las zonas de ocio y trabajo.

El siguiente plan parcial en iniciar su tramitación será el Plan Parcial de San Diego<sup>2</sup>, fechado en junio de 1968 y encargado también por la iniciativa privada a Albalat. El arquitecto apostó por una vía intermedia entre las manzanas cerradas de la ordenanza Z-8 “Ordenanza aplicable a la ciudad consolidada” y el bloque abierto de los planeamientos parciales, proponiendo una manzana abierta sin patios en las zonas de contacto con la ciudad consolidada, y bloques laminares de bajo y 10 plantas con crujía de 8 m, intercalados con volúmenes de planta baja y dos plantas como elementos de transición. En el diseño de este plan parcial estará muy presente un elemento singular de la ciudad: el conocido como Mirador de los Castros, un tradicional balcón a la ría situado en el punto de mayor cota desde el cual se obtenía una de las mejores vistas panorámicas de A Coruña. La densidad proyectada en el ámbito será desmesurada al optar por una solución intermedia, y este hecho afectará también notablemente a los espacios libres, gravemente penalizados.

Con carácter general en España (y también en A Coruña), las propuestas de planeamiento parcial de promoción privada estaban basadas única y exclusivamente en garantizar el mayor número de suelo edificable posible para obtener los mayores beneficios por él. Por esta razón, las reservas de equipamientos y las zonas libres fijadas por la Ley de Suelo de 1956 serán constantemente vulneradas por los proyectos de planes parciales, y de mantenerse, serán situadas en los ámbitos menos deseables del ámbito, con difíciles topografía y orientación, o en sectores en los que existen expectativas de expropiación pública para infraestructuras (Capel, 1983).

El cambio de gobierno municipal en enero de 1969 relanza la intervención del gobierno municipal sobre el urbanismo de la ciudad. El desarrollo del planeamiento parcial por parte de la iniciativa privada no había tenido los efectos deseados en cuanto a ordenación, espacios públicos y equipamientos, y es por ello por lo que el Gobierno municipal llega a un acuerdo con el Colegio de Arquitectos de León, Asturias y Galicia (representado por su delegado Vicente García Lastra) mediante el cual el organismo encargaría a diferentes profesionales de la ciudad doce ámbitos sujetos a planeamiento parcial.

La firma del compromiso de redacción de los planes parciales tendrá lugar en el Ayuntamiento el 30 de septiembre de 1969, con la presencia del alcalde Pérez-Ardá, de los concejales Sáinz Fernández-Ladreda e Iglesias Loureda, y de los arquitectos Miguel Silva Suárez y Juan González Cebrián<sup>3</sup>. Con este contrato, el

---

<sup>2</sup> Expediente 40056/342 del Fondo COAG del Archivo do Reino de Galicia.

<sup>3</sup> La Voz de Galicia del 1 de octubre de 1969, p. 6.

Ayuntamiento buscaba unificar criterios para la redacción de los planes y garantizar una mayor calidad de los proyectos. Además, el desarrollo conjunto de los planes permitía disponer de una gran cantidad de suelo edificable en la ciudad, reduciendo la presión sobre el centro y las zonas bajo la ordenanza Z-8 en un corto plazo de tiempo, puesto que el contrato fijaba la entrega de los documentos en diez meses, y garantizaba un orden de composición urbanística de conjunto de los equipamientos y las zonas libres en toda la ciudad. Este acuerdo entre el Gobierno municipal y el Colegio de Arquitectos será una iniciativa novedosa y de gran interés en el panorama urbanístico español, dado que no existían precedentes de actuación global sobre todos los planes parciales de un plan general de manera coordinada entre un ayuntamiento y los arquitectos.

Al margen de dicho acuerdo se desarrollarán dos planes parciales de iniciativa exclusivamente privada: el Plan Parcial de Visma y el Plan Parcial del Ventorrillo, ambos contiguos y con la firma del arquitecto municipal José María Iglesias Atocha, acompañado en el proyecto de Visma por José Ramón Miyar Caridad y el ingeniero municipal Víctor Solórzano.

Tras el contrato entre el Colegio de Arquitectos de León, Asturias y Galicia y el Ayuntamiento, se iniciará la redacción y tramitación de todos los planes parciales propuestos por el Plan General. Los planes parciales serían encargados a los arquitectos Carlos Fernández Gago y Domingo Tabuyo (Rosales Sur y Rosales Norte), Antonio Rodríguez-Losada Trulock (Palavea), José Antonio Franco Taboada y Luis Freire González (Paseo de los Puentes), José González-Cebrián Tello (Santa María de Oza-Soulo), José María Iglesias Atocha (Pasaje), Jesús Arsenio Díaz y Antonio Desmouts Basilio (Ciudad Universitaria), Ignacio Bescansa Aler y José Enrique Sobrini Colomer (Orillamar), Santiago Rey Pedreira (Centro de Negocios y Transportes), Luis Somoza Veiga (Valle del Mesoiro) y Ramón Rivera López (San Diego).

Con carácter general, se trataba de ámbitos situados en las zonas de oportunidad generadas por las nuevas vías de circunvalación contempladas por el Plan de Alineaciones de 1948 (Rondas de Nelle y Outeiro), así como aquellas zonas que permitían la expansión de los sectores desarrollados por el Estado en el Valle de Elviña, como es el caso de los planes de Palavea y Pasaje. También en algunos casos se trató de operaciones de renovación urbana dentro de la ciudad consolidada como en el caso de Orillamar, donde afectaban a antiguas instalaciones militares, o el del Centro de Negocios, sobre la antigua estación del Norte y su playa de vías; renovaciones urbanas que iniciaría el Estado años antes al proyectar lindante con el ámbito histórico el Plan Parcial de Zalaeta.

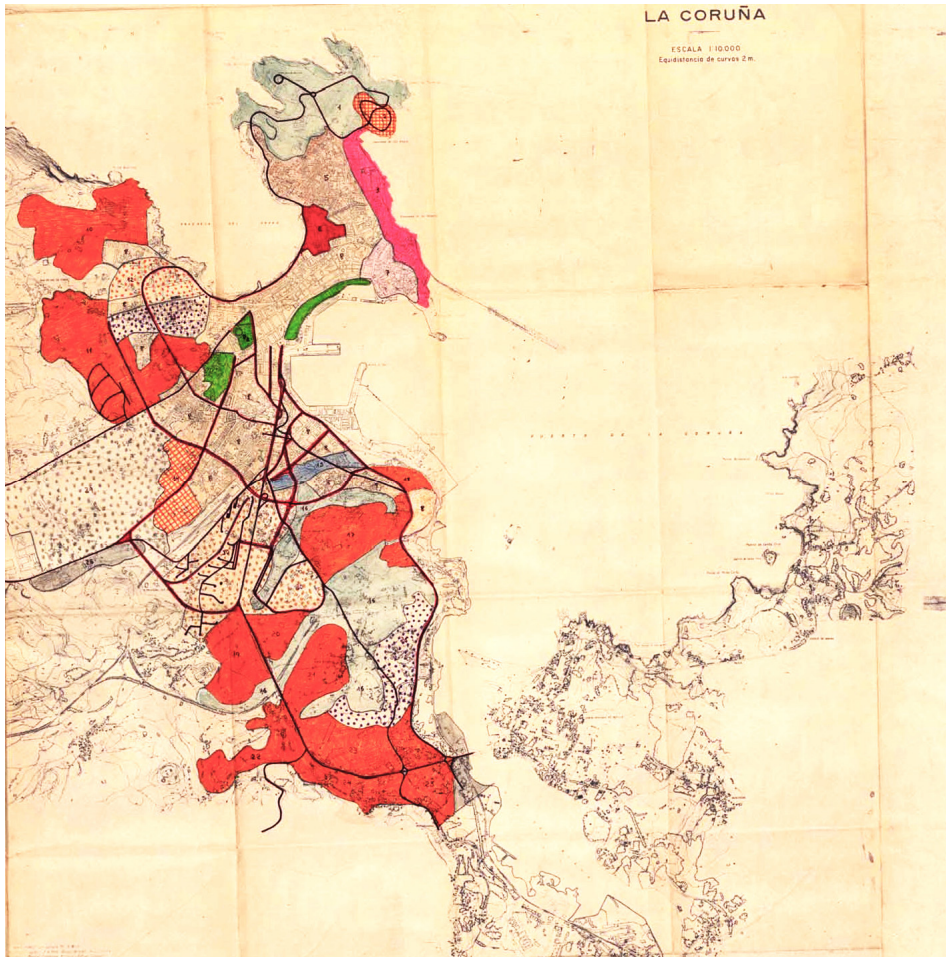


Fig. 3. Plano General A Coruña, ámbitos planeamiento parcial. Fuente: Archivo IGVS.

### 3. LOS PRIMEROS PROYECTOS: MODERNIDAD Y CRISIS

A pesar de la simultaneidad de los proyectos, se ofrecían soluciones diferentes que muestran la propia evolución tipológica de los planes parciales en España. La mezcla generacional de arquitectos, entre los que se encontraba a titulados en 1928 como Santiago Rey Pedreira y recién titulados como José Antonio Franco Taboada, y el hecho de que el desarrollo del Plan General se produjera en una época de transición y crisis contribuyeron a una gran variedad de soluciones. Desde los modelos funcionalistas hasta formas más orgánicas, el racionalismo de los arquitectos formados al amparo del movimiento moderno contrasta con aquellos que asumen como propias las teorías del Team X y con los jóvenes arquitectos que



apuestan ya en los años 70 por una mayor riqueza tipológica y ponen su mirada en los modelos de la ciudad construida.

Así pues, arquitectos como José María Iglesias Atocha apostaron por la continuidad del urbanismo moderno proyectando planes parciales con unidades vecinales completamente independientes y donde se mantiene una férrea división de usos. La tipología residencial, limitada al bloque lineal orientado siguiendo criterios exclusivamente de orientación, se alterna con edificios aislados comerciales y de equipamientos. Así, podemos hablar de sus proyectos para el Ventorrillo y Visma como proyectos de planes parciales netamente modernos, si bien en el caso de Visma el tándem José María Iglesias Atocha y José Ramón Miyar Caridad articularon el bloque moderno mediante trabazones que buscaban un “recorrido estimulante que evite el aburrimiento visual”<sup>4</sup>.

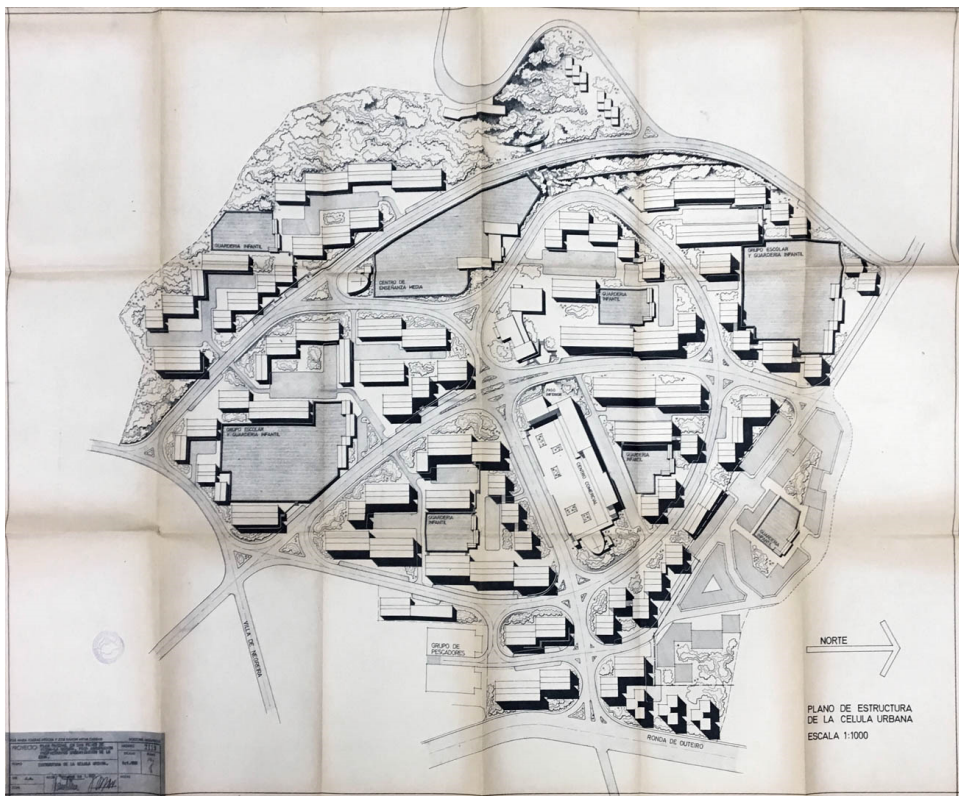


Fig.4. Plano General Plan Parcial de Visma. Fuente: Archivo General de Fomento.

<sup>4</sup> Memoria Plan parcial. Archivo General de Fomento, expediente 183/25.

Este cambio de tendencias entre los planes del Ventorrillo y Visma, separados tan solo por dos años en su redacción, puede atribuirse a dos factores. Primero: a la incorporación de un arquitecto más joven al equipo redactor, Miyar Caridad, el que proyectará años más tarde dos planes parciales ya completamente alejados de las ideas funcionalistas: Matogrande y Monserrat. Segundo: a la presencia dentro del Plan del núcleo tradicional de San Pedro de Visma, que obligaba a relacionar el nuevo desarrollo con los edificios históricos y tradicionales del enclave.

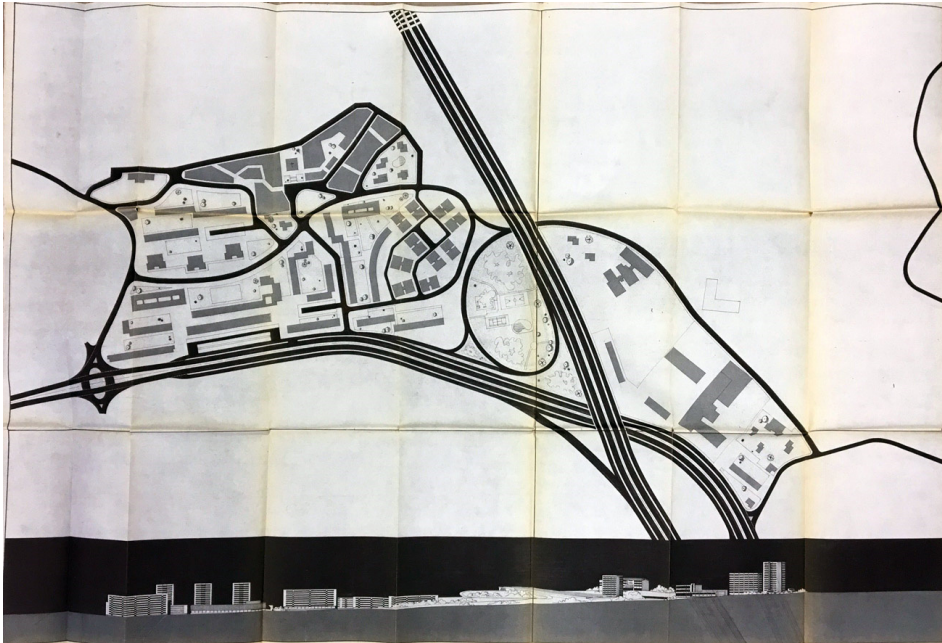


Fig.5. Plano General Plan Parcial de Palavea. Fuente: Archivo General de Fomento.

Otros proyectos continuaban la senda del sector B del polígono de Elviña, y optan por las tipologías residenciales enunciadas por el Team X, en las que la torre, la vivienda unifamiliar en hilera y el bloque lineal se entremezclan a fin de lograr barrios con mayor riqueza espacial y formal, en los que cobran una gran importancia el soleamiento y la orientación. En el Plan Parcial de Palavea de Antonio Rodríguez-Losada Trulock, en el cual un 15% del ámbito se reservaba para vivienda unifamiliar, se proyectarán torres de 14 plantas y 41 metros, combinadas con bloques lineales de nueve alturas. La situación del nuevo desarrollo, en una ladera con orientación norte, penalizaba la disposición de los bloques basada en criterios de soleamiento, apostando por una disposición cuya finalidad principal es dotar a la Avenida de Lavedra de una fachada continua, en la que las preexistencias como el núcleo de Palavea o la Fábrica de Coca-Cola también juegan un papel

relevante en la ordenación. En Los Rosales Sur y Norte es la combinación de topografía y orientación la que condiciona a Carlos Fernández Gago y Domingo Tabuyo la disposición de los bloques lineales, que rompen por este motivo la ortogonalidad y la orientación única. Aun así, las torres con planta en forma de “H” y los bloques lineales en los que los diferentes portales son retranqueados entre sí remiten inevitablemente a las torres proyectadas por Bescansa y Albalat en el Barrio de las Flores.

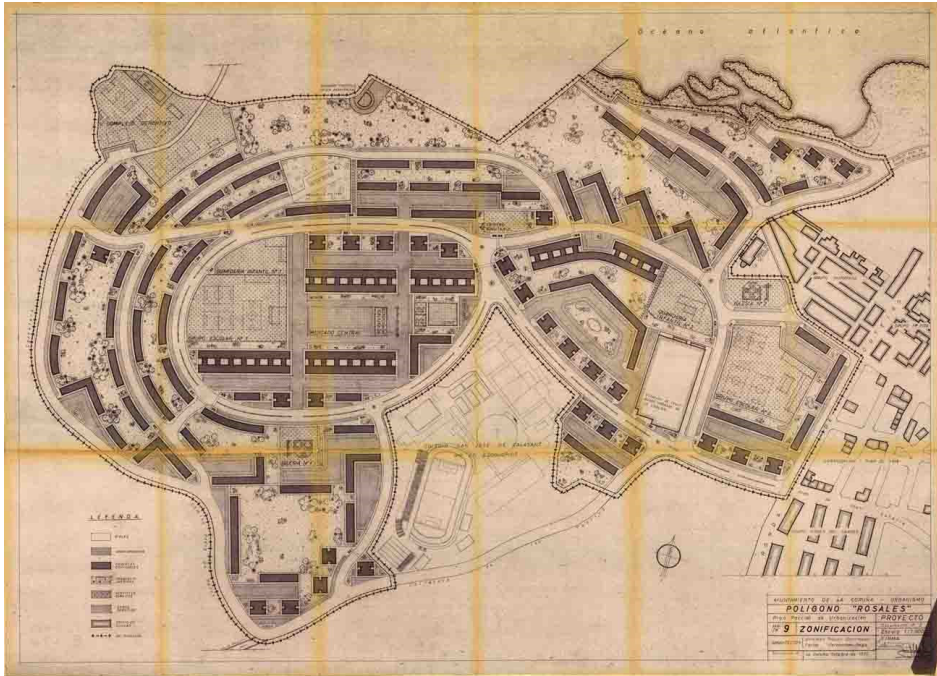


Fig.6. Plano General Plan Parcial de Rosales Norte. Fuente: Archivo General de Fomento.

En el Plan Parcial de Ponte Pasaxe, entregado en 1970 por Iglesias Atocha con la colaboración del ingeniero Martínez Barbeito, se optó por una propuesta menos ortodoxa que en sus planteamientos para Visma y Ventorrillo. Una de las primeras decisiones de los redactores del Plan es la conservación de una serie de edificaciones preexistentes dentro del ámbito, la mayoría de ellas dotacionales. Las principales razones para optar por una propuesta menos funcionalista que en el caso de Ventorrillo y Visma habría que buscarlas en el hecho de que traten el ámbito no como un plan parcial más, sino como una nueva centralidad que acompañe al desbordado centro cívico actual de los Cantones.<sup>5</sup> En el centro del proyecto se

<sup>5</sup> Memoria Plan Parcial. Archivo do Reino de Galicia, Fondo COAG, expediente 42155/298.



planteaba una gran plaza con una importante zona comercial y de ocio; los bloques de viviendas incorporan bajos comerciales, y las zonas verdes proyectadas superaban con creces los estándares fijados por la legislación vigente.

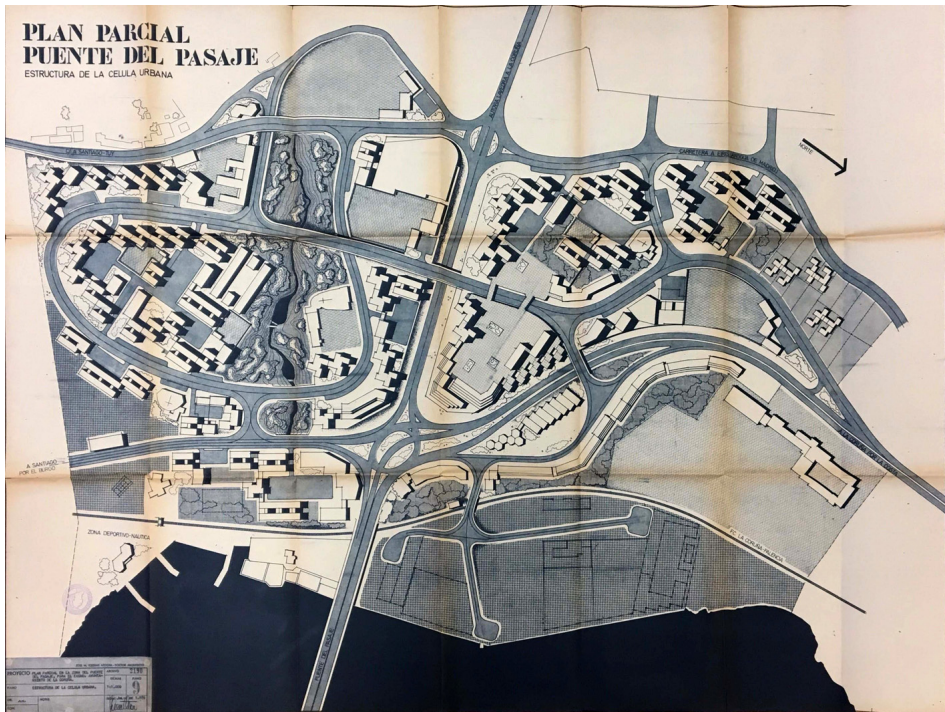


Fig.7. Plano General Plan Parcial del Pasaje. Fuente: Archivo General de Fomento.

La posición del Plan Parcial, en uno de los principales puntos de entrada de la ciudad y en una ubicación topográfica que domina toda la ría, provoca la búsqueda de presencia del proyecto desde los accesos de la ciudad, creando focos perspectivos y vistas sobre la ría. Además, el plan buscaba subsanar los problemas generados por la introducción de las infraestructuras rápidas de acceso a la ciudad en el ámbito, las cuales habían provocado grandes desmontes de terreno, dificultando la relación entre los nuevos desarrollos y los viales. Sin duda, la ordenación de la zona central del Plan Parcial del Pasaje estaba claramente influenciado por uno de los planes parciales más emblemáticos del urbanismo español de los años 60: el Plan Parcial de Sardanyola (1966) de los arquitectos Juan Manuel Alonso Velasco y Fernando de Terán Troyano, junto al sociólogo Mario Gaviria.<sup>6</sup> En Sardanyola, al igual que en Puente Pasaje, la ordenación de los

<sup>6</sup> Se ha optado por conservar el nombre original del plan parcial; el topónimo oficial en la actualidad es Cerdanyola del Vallès.

espacios públicos aprovechando la topografía y las vistas es la base sobre la que se fundamenta la ordenación. Los bloques de edificios comerciales y residenciales se escalonaban en ambos planes para, en el caso del proyecto de Iglesias Atocha, reconstruir la topografía rasgada por las nuevas vías de acceso a la ciudad. En el resto del ámbito, la tipología edificatoria se organizaba mediante bloques con diferentes orientaciones y nueve alturas, con la excepción de las zonas de ciudad jardín donde se proyectaba vivienda unifamiliar.

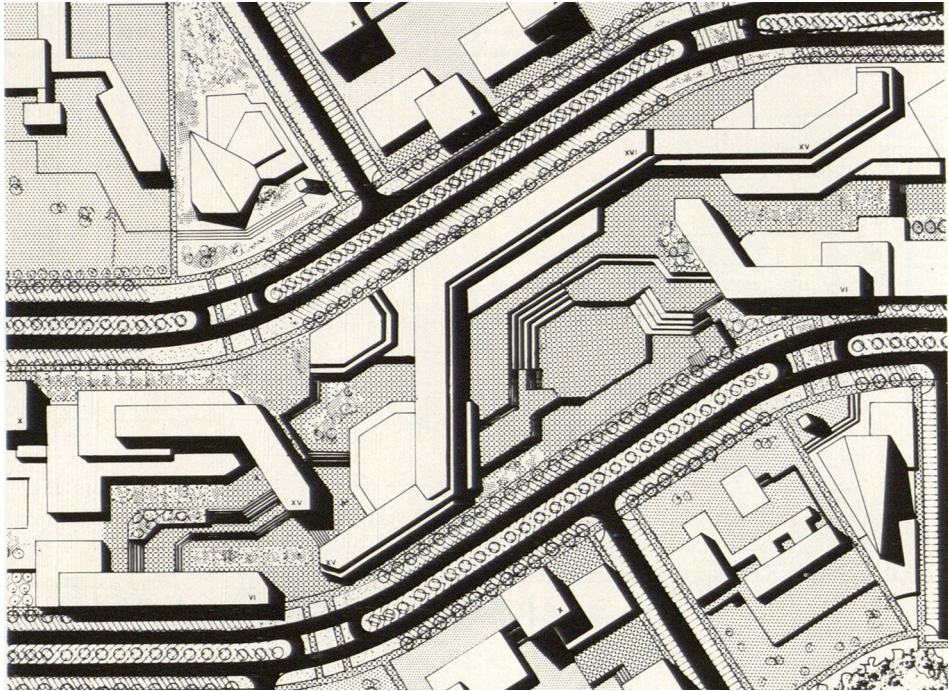


Fig.8. Plano general Plan Parcial Sardanyola. Fuente: «Revista Arquitectura», 94 pp. 43-48.

#### 4. LOS ÚLTIMOS PROYECTOS: CRISIS Y RUPTURA

Los planes parciales proyectados por la generación más joven de arquitectos suponen una ruptura total con el urbanismo moderno, y avanzan, en algunos casos, más allá de las teorías del Team X, adelantando el urbanismo de los años 80 y la vuelta a la ciudad compacta y a la manzana cerrada. Paradigmáticos de esta generación serán los planes parciales de San Diego, Paseo de los Puentes y Matogrande, proyectados por Ramón Rivera López, el tándem José Antonio Franco Taboada y Luis Freire González, y José Ramón Miyar Caridad (1939-2010), este



último al margen del acuerdo entre el Ayuntamiento y el Colegio de Arquitectos, y situado en los terrenos de la paralizada Cuarta Fase de Elviña.<sup>7</sup>

El Plan Parcial de San Diego se situaba sobre una de las zonas verdes proyectadas por el Plan de Alineaciones de 1948, entre los terrenos portuarios y el barrio de los Castros. Contaba con un desnivel notable, y tiene como condicionante principal el mantenimiento de las vistas del Mirador de los Castros, un condicionante que también Albalat había tenido en cuenta para la redacción de su proyecto de plan parcial en 1967, desechado tras el acuerdo municipal de 1969. En total, 5,15 ha para las que se proyectaba una densidad de 500 hab/ha y un total de 420 viviendas.

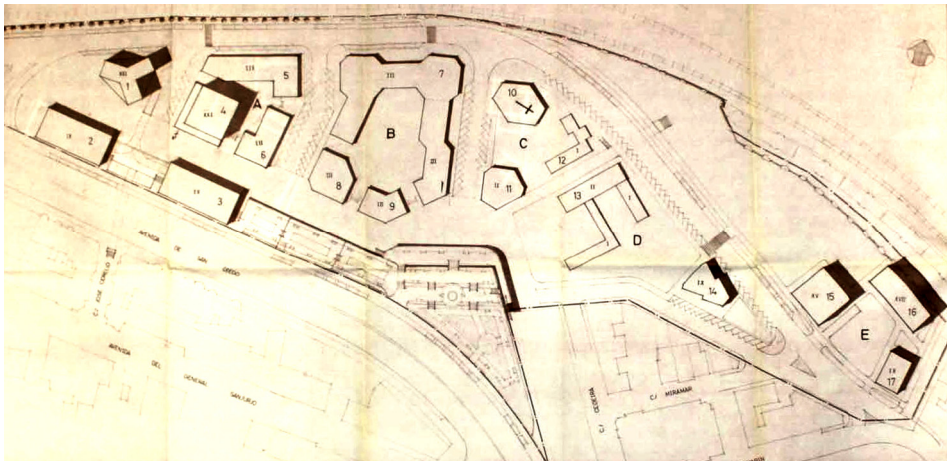


Fig.9. Plano General Plan Parcial San Diego. Fuente: Archivo General de Fomento.

El propio Rivera, en la memoria del plan, hizo mención al hecho de que las propias ordenanzas del plan general que regulan los planes parciales, agrupadas en la ordenanza Z-13, “transpiran los principales principios del urbanismo pragmático: recuperación de la calle para el peatón, mezcla de actividades terciarias y cuaternarias, y eliminación de la estricta zonificación del urbanismo teórico tan superado”.<sup>8</sup> La necesidad de mantener las vistas del mirador sin tener que rebajar la edificabilidad permitida por el Plan lleva a elegir dos tipologías edificatorias: torres aisladas y manzanas semiabiertas. Rivera proyectará un plan parcial de formas orgánicas y un cierto desorden, que busca romper con los planes parciales que se venían desarrollando en la ciudad. Divide el ámbito en tres franjas: una central bajo el mirador con edificios de baja altura (entre dos y cuatro alturas) que permiten

<sup>7</sup> La Cuarta Fase de Elviña será proyectada por Julio Cano Lasso en 1967.

<sup>8</sup> Memoria Plan Parcial. Archivo do Reino de Galicia, Fondo COAG, expediente 42155/298, p. 5.

mantener las vistas sobre la bahía, y dos franjas en los extremos ocupadas por torres de entre 9 y 21 pisos que concentran la edificabilidad con baja ocupación de suelo y enmarcan las vistas del mirador. Los usos se entremezclaban: viviendas, comercios y oficinas, y se crean sendas peatonales sin interferencias con las vías de circulación rodada, así como una calle comercial totalmente peatonal. La ubicación bajo el desarrollo de un gran aparcamiento subterráneo unida a la topografía del ámbito ayudó a configurar un espacio público prácticamente libre de vehículos privados.

En Paseo de los Puentes, Franco Taboada y Freire se enfrentaron también a un ámbito en el que la topografía jugaba un papel de gran importancia, y su ubicación, dentro de la ciudad consolidada, obligará a coser el tejido existente. Se proyectó una única unidad vecinal para un ámbito de 8,83 ha, estableciendo una parcela mínima de 1000 m<sup>2</sup>.

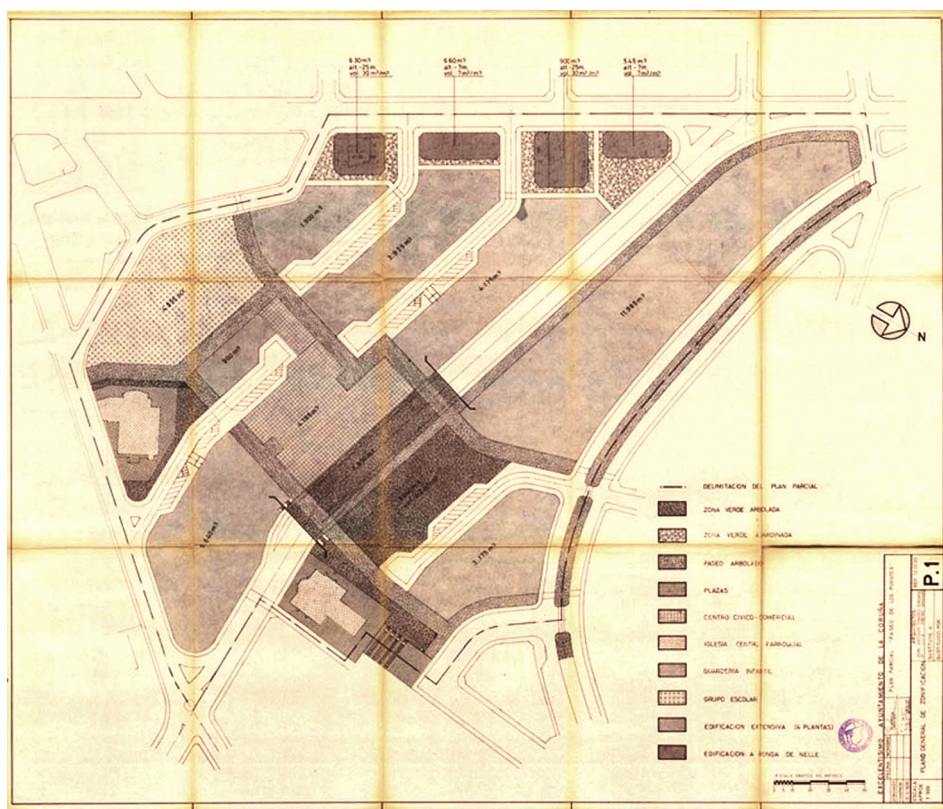


Fig.10. Plano General Plan Parcial Paseo Puentes. Fuente: Archivo Personal de José Antonio Franco Taboada.

En el diseño del Plan Parcial tenía especial relevancia la topografía, apostando por un escalonamiento de los volúmenes construidos; y también el arbolado, que

será de gran porte en las vías principales. El ámbito se dividía en dos partes: por un lado, la unidad vecinal proyectada, y por otro, una zona de contacto con la Ronda de Nelle donde se trató de dar una solución de continuidad entre un tejido de gran densidad y altura y el propio plan parcial. Para ello se proyectaban tres manzanas cerradas en la Ronda de Nelle, dos de 8 plantas y 25 m de altura (la altura máxima fijada por el plan) y dos de 2 plantas y 7 m. Dentro de la unidad vecinal se fijó una altura máxima de 4 plantas. En la unidad vecinal, Franco Taboada y Freire no proyectan la ocupación de los bloques dentro de las manzanas ni fijan una tipología concreta; se apuesta por seis manzanas de edificación extensiva en las que tienen cabida cualquiera de los tipos. Los viales serán todos en fondo de saco, a excepción de un vial central que comunicará la Ronda de Nelle con la Avenida de Calvo Sotelo, siguiendo la cota de uno de los escalonamientos propuestos. En dirección ortogonal a este vial se proyectó una zona verde central con recorridos peatonales que cruzaban por encima del vial rodado y unían el Parque de Santa Margarita con la Ciudad Jardín.

El Plan Parcial de Matogrande, proyectado por Miyar Caridad, se desarrollará con independencia de los incorporados al acuerdo con el Colegio de Arquitectos. Su ubicación, en un ámbito entre el Sector B del Barrio de las Flores, la Avenida de Alfonso Molina y las vías del tren, formaba parte del proyecto de la Cuarta Fase de Elviña. Ante el freno del desarrollo de dicha fase, la iniciativa privada presentó en agosto de 1975 un avance del Plan Parcial y en 1977 el plan definitivo, el cual sería reformado en 1979 con el fin de excluir terrenos de parque público ordenados por la ordenanza Z-19 a petición de la Comisión de Provincial de Urbanismo. Para el ámbito, de 18,75 ha, se proponía un volumen edificable de 657.580 m<sup>2</sup>. Miyar proyectó un barrio aislado de las vías de comunicación que lo rodean por un parque público perimetral que solo se abre en dos puntos de acceso al barrio: uno al norte en la Avenida de Camilo José Cela, y otro al oeste hacia la Avenida de Lavedra. En el centro del desarrollo se proyecta el principal espacio público: una zona libre central donde se ubicarían los equipamientos públicos y privados, entre ellos el preexistente Colegio Liceo La Paz. En lo que respecta a las tipologías la memoria del Plan establecía que “la edificación no debe fijarse si es abierta o cerrada, criterios superados por soluciones intermedias más adecuadas”.<sup>9</sup> A pesar de dicha premisa, los planos de ordenación establecieron dos tipologías: una de bloques residenciales con formas orgánicas al norte del plan, y otra en la que los bloques de viviendas se situaban sobre zócalos comerciales creando patios de grandes dimensiones y uso público.

Otro de los planes tardíos en los que se optaba por un urbanismo alejado de los cánones modernos es el del Valle del Mesoiro. Este plan parcial, proyectado por Luis Somoza Veiga en 1976 abarca un total de 1.341.122 m<sup>2</sup> en un ámbito

---

<sup>9</sup> Memoria Plan Parcial. Archivo do Reino de Galicia, Fondo COAG, expediente 10203/55, p. 4.

completamente aislado de la ciudad, atravesado por el antiguo acceso a la ciudad desde Santiago, y desarrollado en paralelo al anexo polígono comercial de mayoristas (PO.CO.MA.CO). Somoza Veiga acababa de llegar a la ciudad tras años de docencia como profesor de la cátedra de Proyectos de la Escuela de Arquitectura de Madrid, y como colaborador de Fernando Higuera y José María Arangüena en los proyectos de las Unidades Vecinales de Absorción de Hortaleza y Fuencarral respectivamente.<sup>10</sup> En el proyecto se calificaba el 65% de la superficie como edificable, siendo el 16,4% zonas verdes y el 19% viales. Del total de superficie edificable, el 79% es residencial, el 11% comercial y el resto equipamientos.

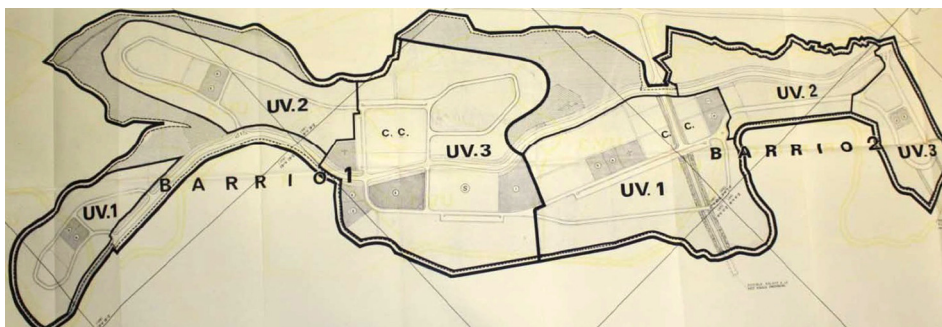


Fig.11. Plano General Plan Parcial Valle del Mesoiro. Fuente: Archivo General de Fomento.

El plan parcial se dividía en dos barrios aprovechando la división del ámbito en dos cotas, y estos, a su vez, se dividen en tres unidades vecinales. Se situaba sobre el antiguo núcleo rural de Mesoiro, del cual no se conservaba ninguna traza ni edificación, apostando por una ordenación en la que se situaban los dos centros cívicos en la carretera provincial rodeados de espacios libres, así como las zonas residenciales a media ladera, aislándolas del viario principal. Al igual que en la unidad vecinal de Franco Taboada y Freire para Paseo de los Puentes, Somoza no fijaba la ocupación de los bloques dentro de las manzanas ni una tipología concreta, estableciendo una densidad de 350 hab./ha. El Plan del Valle del Mesoiro, que nunca llegaría a ser ejecutado, serviría para conservar una bolsa de suelo edificable en esta zona desvinculada de la ciudad en los planes sucesivos, siendo desarrollado en 1999 un sector de vivienda de protección oficial que, pese a conservar la denominación (Valle del Mesoiro, el actual Novo Mesoiro), cambiaría de situación torpemente ubicándose en un punto de difícil topografía y con un mayor aislamiento con respecto a la ciudad.

<sup>10</sup> Necrológica publicada en el «Boletín Académico ETSA Coruña», núm. 6, abril 1987.

## 5. EL FRACASO DEL PLANEAMIENTO PARCIAL

A pesar de los intentos municipales de controlar y acelerar el proceso de desarrollo del planeamiento parcial, la realidad acabaría por hacer fracasar la mayoría de los proyectos. Los incumplimientos a la hora de entregar los documentos, que debían estar listos en agosto de 1970 y no fueron recibidos en su totalidad hasta agosto de 1972, unidos a una tortuosa tramitación en la que muchos de los planes no fueron aceptados inicialmente por el Ministerio de la Vivienda, situó la aprobación de los documentos en fechas posteriores a 1974. Los inicios fallidos de revisión del Plan General en 1976 para adaptarlo a nueva Ley del Suelo terminarían por hacer trizas el interés municipal en desarrollar el Plan de Corrales, Molezún y Pagola.

La realidad de las propiedades del suelo en la ciudad sería sin duda el otro gran escollo para impulsar el planeamiento parcial. La ciudad no contaba con grandes bolsas de suelo controladas por propietarios únicos, y el suelo de propiedad municipal era escaso. Las dos excepciones, que serán también dos de los pocos planes parciales desarrollados conforme al Plan General de 1967, serán los sectores del Ventorrillo, propiedad de la Caja de Ahorros y Monte Piedad de A Coruña, y de Adormideras, propiedad de la empresa Termacsa, la cual gestionaba la cantera situada en esos terrenos. El Estado, que había organizado las expropiaciones del Valle de Elviña, frenará a finales de los 60 la continuación de dichas expropiaciones en los ámbitos de Lavedra, Monte Mero y Palavea, conocidos como la Cuarta Fase de Elviña, y las pugnas entre Ministerios acabarán con planes parciales de fácil desarrollo a efectos de propiedad como Plaza del Espino o el Plan Parcial de la Zona de Transportes y Negocios.

Otras administraciones propietarias de suelo como la Diputación Provincial, que participarán activamente en la creación de suelo industrial en Sabón, no serán tan proactivas a la hora de facilitar el desarrollo residencial de los ámbitos donde tenían suelo, como será el caso de la Granja Agrícola Experimental en Elviña (TOBA, 2009) o las propiedades del Centro Calvo Sotelo que frenarán el Plan Parcial de Labañou<sup>11</sup>. En el caso del Plan Parcial de Labañou, la Diputación Provincial, a través de su arquitecto, Jacobo Rodríguez-Losada Trulock, hace una alegación al Plan fuera de plazo, criticando que el Plan Parcial no le permite ampliar el colegio Calvo Sotelo y presenta planos modificando la ordenación del ámbito. El Ministerio de Vivienda en su informe es a su vez muy crítico con la falta de coordinación entre administraciones y con el hecho de que la Diputación plantee la ampliación del colegio sobre la mayor zona verde del Plan Parcial.

---

<sup>11</sup> Memoria Plan parcial. Archivo General de Fomento. Expediente 2358/16.





Fig.12. Plano General Cuarta Fase Elviña. Fuente: Archivo personal Julio Cano Lasso.

Tampoco se habían constituido en la ciudad aún las grandes promotoras de suelo que impulsarían los desarrollos urbanísticos privados de la década de los 80, y las juntas de compensación tenían serias dificultades para contar con el porcentaje de suelo exigido por la Ley del Suelo, superior al 60%. Una de las tramitaciones más tortuosas en lo que a los problemas de la junta de compensación se refiere será la del Plan Parcial de Visma<sup>12</sup>, en la que se presentan numerosas alegaciones que acusan a la junta de compensación, que ya había encargado el proyecto y lo había aprobado inicialmente, de no contar con el porcentaje de suelo exigido por la Ley. Junta y propietarios se enzarzaron en alegaciones y escritos aportando diferentes cifras de metros cuadrados del ámbito aprobado definitivamente el 26 de diciembre de 1973<sup>13</sup>, que acabarán por frenar el desarrollo de un ámbito aún sin ejecutar a día de hoy. Problemas similares se vivirán en Los Rosales, Puente Pasaje o Valle del Mesoiro.

En cualquier caso, no todos los problemas serán externos a los propios planes. Pese a la calidad de algunos de los proyectos, coherentes y preocupados por proyectar acorde a las teorías urbanísticas del momento, muchos contenían deficiencias que penalizaban zonas verdes y equipamientos. Frente a planes en los que se apostaba por espacios verdes de calidad como el del Pasaje, Orillamar o

<sup>12</sup> Memoria Plan parcial. Archivo General de Fomento. Expediente 183/25.

<sup>13</sup> Expediente Tramitación Plan Parcial Visma Archivo General de Fomento.



Sardiñeira, en otros las zonas verdes eran situadas en espacios residuales sobrantes tras la colocación de la edificabilidad prevista, como es el caso de los proyectos de Rosales Sur o Palavea (este último no aprobado definitivamente por situar las zonas verdes en los nudos de la nueva autopista propuesta por la Red Arterial).

## 6. LAS HERENCIAS DEL PLANEAMIENTO PARCIAL

A pesar de no ser ejecutado en su gran mayoría, la huella del planeamiento parcial propuesto por el Plan General de 1967 tendrá continuidad en los planes generales sucesivos hasta nuestros días. La práctica totalidad de las zonas de planeamiento parcial se mantendrá a día de hoy, con la excepción del Plan Parcial de San Diego, que recuperará la condición de parque público, y el Plan Parcial del Valle del Mesoiro, que se trasladará a otra ubicación. Las huellas tanto formales como de usos también serán visibles: los bloques orgánicos proyectados por Fernández Gago para el Plan Parcial de Rosales Norte junto con su gran espacio elíptico central reservado a equipamientos públicos condicionarán la ordenación desarrollada en los años 90. Del mismo modo, la no ejecución del Plan Parcial de Sardiñeira no impedirá que los equipamientos construidos posteriormente mantengan su situación, o que la clasificación como centro comercial de negocios y transportes de la ordenanza Z-17 sobreviva a la desaparición de dicha ordenanza.

Pese a los problemas externos e internos de la ordenación de los Planes Parciales del Plan General de 1967 (y a las trampas propias de una época explosiva en materia de construcción), los datos objetivos nos permiten establecer una comparativa rápida con el planeamiento finalmente ejecutado en la que, al contrario de lo que prevalece en el imaginario colectivo, el Plan General de 1967 ofrece estándares de espacios públicos, equipamientos y volumen edificable mejores de los que la ciudad tiene en la actualidad. Así pues, si tomamos como primera referencia los espacios libres, nos encontramos con que planes parciales como Rosales Norte perderían 27.000 m<sup>2</sup> de espacios libres públicos entre el proyecto de 1972 y el ejecutado en 1991; Sardiñeira vería reducidos sus 97.000 m<sup>2</sup> reservados por Milagros Rey hasta los 33.000 m<sup>2</sup> que tiene actualmente el Parque de Vioño, única zona verde ejecutada del ámbito, y en sectores como Matogrande las zonas verdes interiores al barrio con una superficie de 12.000 m<sup>2</sup> se verían reducidas al ajardinamiento de una rotonda, se ocupó el parque público perimetral con equipamiento público y privado, y la plaza pública central de 7.000 m<sup>2</sup> ha desaparecido. Además, en aquellos planes parciales en los que se mantienen los estándares de espacios públicos como Visma, se pasa de alturas máximas de 8 plantas y 25 m a alturas que varían entre las 11 y las 20 plantas.

El volumen edificable es uno de los aspectos en los que los planteamientos del Plan General de 1967 aportan ordenaciones de mayor calidad urbanística en los ámbitos de planeamiento parcial. La limitación general de altura en los ámbitos Z-03 y Z-15, Orillamar y Sardiñeira, a bajo y tres plantas se verá claramente superada por la realidad edificada en la actualidad: las edificaciones construidas al amparo

del planeamiento posterior en el entorno de Orillamar alcanzan alturas de bajo y siete plantas, mientras que en Sardiñeira los nuevos bloques residenciales llegan a bajo y nueve plantas. El Plan Parcial de Paseo de los Puentes, que establecía una altura de bajo y cuatro plantas para todo el desarrollo, limitada a bajo y ocho en dos manzanas de la Ronda de Nelle, alcanzará, en este caso a cambio de una sustancial ampliación de la zona verde, el bajo y once plantas en el contorno de Ronda de Nelle, y pasará de bajo y cuatro a bajo y siete en la zona central y de contacto con la Ciudad Jardín. En los Rosales Norte, las alturas variables entre siete y nueve plantas proyectadas por Fernández Gago y situadas en función de la topografía se unificarán en bajo y 9-10 alturas en la totalidad del ámbito.

## 7. CONCLUSIÓN

Décadas después de la aprobación del Plan General de 1967, y aun teniendo en cuenta que, en gran medida, el planeamiento parcial contemplado no fue ejecutado conforme a dicho documento, se puede concluir que los nuevos desarrollos urbanísticos planteados por el plan han sido claves para determinar la ubicación de las áreas de oportunidad, el futuro crecimiento de la ciudad y en muchos casos la pauta formal de dicho crecimiento. Los proyectos realizados por los técnicos locales tendrán, además, la huella del urbanismo de la crisis de la modernidad, en la cual se enriquecen los planeamientos con un amplio abanico de tipologías, rompiendo la idea de estandarización de la vivienda, y mostrando claramente un afán de ruptura con el urbanismo del movimiento moderno y unos planteamientos de calidad en los que los espacios públicos y la búsqueda de formas orgánicas ayuden a la aceptación del ciudadano de su propio barrio.

Estamos por tanto ante unos planeamientos que incorporan conceptos de la vanguardia de la época y que ejemplifican en sus determinaciones urbanísticas una idea de ciudad diferente de la ciudad funcionalista y sectorizada de la Carta de Atenas. Una idea de ciudad que permite dar el salto de la ciudad desarrollista a la ciudad de los barrios.

## BIBLIOGRAFÍA

- Capel, Horacio (1983), *Capitalismo y Morfología Urbana en España*, Barcelona, Amalia (ed. orig., Barcelona 1975).
- Chueca Goitia, Fernando (1977), *La destrucción del legado urbanístico español*, Madrid, Espasa Calpe.
- Fernández Alba, Antonio (1972), *La Crisis de la Arquitectura Española (1939-1972)*, Madrid, Cuadernos para el Diálogo.

- Fernández Prado, Martín (2010), *Planes im-parciales. Génesis y evolución de los polígonos del INV de Galicia*. Tesis Doctoral, Universidade da Coruña.
- Gallego Jorroto, Manuel y Cebrián Terro, José (1975), “Análisis del Desarrollo Urbano de La Coruña”, *Ciudad y Territorio*, núm. 1-2.
- González-Cebrián Tello, José (1984), *La ciudad a través de su plano*, A Coruña, Ayuntamiento de A Coruña.
- González-Cebrián Tello, José (2013), “65 años de planeamiento municipal en A Coruña. Del Plan 1948 al Plan Busquets 2013”, en *Documentos de Reflexión Urbanística*, núm. 7.
- Leira, Eduardo; Gago, Jesús y Solana, Ignacio (1976), “Madrid: Cuarenta años de crecimiento urbano”, en *Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana*, núms. 2-3, pp. 43-66.
- López de Lucio, Ramón (2013), *Vivienda Colectiva, espacio público y ciudad. Evolución y crisis en el diseño de tejidos residenciales 1860-2010*, Buenos Aires, Nobuko.
- Parcerisa Bundó, Josep (2012), *Forma Urbis. Cinco ciudades bajo sospecha*, Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña.
- Río Vázquez, Antonio (2013), *La recuperación de la modernidad. Arquitectura gallega entre 1954 y 1973*. Tesis Doctoral, ETSA Coruña. Universidade da Coruña.
- Terán Troyano, Fernando de (1978), *Planeamiento Urbano en la España Contemporánea - Historia de un Proceso Imposible*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Terán Troyano, Fernando de (1999), *Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*, Madrid, Cátedra.
- Toba Blanco, Miguel (2009), *José Antonio Corrales. Unidad vecinal nº 3*, Santiago de Compostela, Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia.



**Sección Final**

*Final Section*



Reseña: María del Rosario Alonso Ibáñez -dir.-, *La sostenibilidad socioeconómica de las ciudades. Estudios jurídicos*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2018, 466 pp., ISBN: 978-84-9190-057-3.

ANDRÉS M. GONZÁLEZ SANFIEL

Doctor en Derecho

Profesor titular de Derecho Administrativo

Universidad de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, España

[asanfiel@ull.es](mailto:asanfiel@ull.es)

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.197-202>

La presente obra colectiva está dirigida por María Rosario Alonso Ibáñez, una gran conocida de la doctrina iusadministrativista que no necesita presentaciones. Se enmarca en el contexto de un proyecto de investigación nacional, la Red Temática sobre Desarrollo Urbano (URBAN RED), que aglutina a un conjunto de conocidos investigadores y que ha alcanzado otros muy buenos resultados, del que esta obra es solo una muestra.

La directora del proyecto y de la obra que se presenta realiza una presentación que ofrece todas las claves de la publicación, centrada en el aspecto «social» del urbanismo, en referencia, principalmente, de las clases más desfavorecidas, tan golpeadas por la crisis económica. El urbanismo, en un sentido amplio, puede hacer mucho por esas personas. Así, la propia conformación de la ciudad puede generar segregación, elitización o guetización social, es decir, más desventajas y desigualdades para una parte de la ciudadanía. Un buen urbanismo debe afrontar y superar esos problemas, facilitando el acceso a la vivienda, unos buenos espacios públicos y colectivos, con implicación real y efectiva de la ciudadanía; generando espacios complejos, que minimicen el uso del transporte privado. Además, debe velar por una ciudad accesible, no discriminatoria por razón de género y que sea respetuosa con su legado histórico, entre las múltiples facetas y funciones a las que debe darse respuesta. Así lo plantea la profesora Alonso Ibáñez:

“Las ciudades son espacios para hacer frente a los principales problemas que se plantean en el actual escenario de cambio global en el que están inmersas las sociedades contemporáneas. Sin embargo, es en ellos donde más se constata la falta de respuestas jurídicas a los problemas que desencadenan las nuevas dinámicas sociales y económicas” (p. 17).

Bajo el paraguas común del desarrollo sostenible, se agrupan las diferentes contribuciones de los distintos autores, cada uno centrado en un aspecto o en una manifestación particular de aquel principio general que da sentido y se convierte en la columna vertebral del Derecho Urbanístico. Para ilustrar su rico

y variado contenido, a continuación se reseñan los títulos de los diferentes capítulos y sus autores, destacando las ideas centrales expresadas en sus respectivas aportaciones, según el orden en el que aparecen en la publicación.

“El derecho a la ciudad, ¿un nuevo derecho de la ciudadanía?”, por Fátima Ramallo López. La autora defiende la construcción de un derecho a la ciudad o al desarrollo urbano sostenible como un derecho de cuarta generación. Sería una manifestación del desarrollo sostenible configurado como auténtico principio jurídico, que daría a la ciudadanía en general un conjunto de derechos con una dimensión individual y colectiva. Se destaca la necesidad de actuaciones integradoras entre los diferentes poderes públicos para la materialización y realización efectiva de dicho derecho, puesto que ese “derecho al espacio urbano” se configura igualmente como una función administrativa. Sobre la base de aportaciones doctrinales anteriores, y a pesar de las dificultades puestas de manifiesto por la autora para conseguir la efectividad de tal derecho, se esboza una idea que se anuncia como objeto de ulteriores desarrollos y concreciones.

“Colectivos vulnerables: derechos y garantías en entornos urbanos”, por María L. Valvidares Suárez. En este estudio se aborda el problema que puede generar la planificación urbana en el disfrute de los derechos por parte de colectivos vulnerables. En su análisis se establece una diferencia entre los derechos “en” la ciudad y los derechos “a” la ciudad, para destacar, respectivamente, en qué medida aquella planificación puede ser un obstáculo al ejercicio de tales derechos o una posibilidad de optimización para su disfrute. La existencia de barreras arquitectónicas y la incorporación de las medidas de accesibilidad universal, el diseño de entornos seguros incorporando la perspectiva de género, la adecuada distribución de espacios verdes y públicos, o el fomento de transportes sostenibles son algunos ejemplos concretos que ilustran el cambio de mentalidad que debe darse en el diseño general de las ciudades, con el fin de evitar los riesgos de exclusión de colectivos vulnerables.

“La continuidad y equilibrio de los tejidos urbanos: segregación urbana y gentrificación”, por Carmen De Guerrero Manso. Esta contribución afronta dos de los grandes problemas que la práctica urbanística ha propiciado: por una parte, la generación de zonas separadas e independientes de las ciudades caracterizadas por un uso dominante (segregación), y, por otra, la creación de zonas ocupadas por las élites económicas o sociales (gentrificación, también denominada elitización). Ambas manifestaciones son contrarias a la cohesión social y al modelo de ciudad compacta, inteligente, inclusiva o sostenible, en la que debe predominar la hibridación de usos compatibles. Por tal motivo, la autora apuesta por la técnica de la zonificación (que la autora ya había estudiado ampliamente en otro trabajo: «La zonificación de la ciudad: concepto, dinámica y efectos», 2012) y por una buena política de vivienda. Para ello es necesario también articular medidas de coordinación en los tres ejes fundamentales sobre



los que pivota el urbanismo: la regulación, la planificación y la financiación. A la hora de asignar una adecuada diversidad de actividades y destinos urbanísticos, se deben tener en cuenta una serie de reglas, como el respeto a la legislación sectorial, las condiciones de habitabilidad de las edificaciones, y otras tres normas que rigen la compatibilidad de usos (asignación efectuada por el planeamiento, compatibilidad de usos en una misma edificación, y compatibilidad de usos con la ordenación urbana).

“Derecho a la alimentación en las ciudades: seguridad alimentaria y nutricional”, por Celia Fernández Aller y Amparo Novo Vázquez. Este trabajo resalta la creciente importancia de la configuración del derecho a la alimentación, y su garantía por parte de las administraciones estatales. Entre las diferentes declaraciones existentes en la materia, representa un papel fundamental de cara al futuro el Pacto de Política Alimentaria de Milán (2015). El estudio expone diferentes buenas prácticas desarrolladas por varias ciudades a lo largo del mundo, lo que genera un cúmulo de actuaciones heterogéneas que pretenden asegurar este derecho. Todo ello debe ser situado en el contexto económico y social de cada país, existiendo notables diferencias entre unos y otros. Entre algunas de las medidas que se han experimentado se encuentran la creación de agendas locales para mejorar la calidad de los alimentos, la educación a través de los comedores escolares, la puesta en práctica de los huertos urbanos o jardines colectivos, la potenciación de los alimentos de comercio justo, o la reducción de los desperdicios alimentarios, sin perjuicio de la potenciación de la agricultura urbana y periurbana que debe recuperarse.

“El acceso a la vivienda digna”, por María Luisa Gómez Jiménez. La autora desarrolla este derecho desde una perspectiva internacional, teniendo en cuenta la jurisprudencia tanto del Tribunal Europeo de Derechos Humanos como del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, centrándose en los casos más relevantes. En su exposición se presentan problemas actuales y conocidos como la denominada “cláusula suelo” y las ejecuciones hipotecarias generadas con la crisis. También se repasa la jurisprudencia y las medidas normativas que aparecieron para hacer frente a tales situaciones. A la vista de la jurisprudencia internacional, se propone un cambio de naturaleza del derecho a la vivienda, que debería ser considerado ya como un derecho fundamental, en lugar de su tratamiento como un principio rector de la política social y económica, que es la que deriva de la Constitución Española.

“Sostenibilidad social: conflictividad judicial”, por Prudencio Moreno Trapiella. En la línea del capítulo anterior, el autor pone de manifiesto las diferentes prácticas de las entidades financieras durante la fase previa a la crisis económica para seguir otorgando crédito, así como la forma en que estos créditos se otorgaban, siempre por encima de los riesgos razonables del mercado. Cuando se presentan los problemas de lanzamiento por impago, la creciente conflictividad judicial obligó al legislador a tomar algunas medidas

para paliar los efectos adversos de dichos lanzamientos, que tan duramente golpearon a las clases más desfavorecidas.

“La inclusión y colaboración de los ciudadanos en la elaboración y aplicación de las políticas urbanas”, por Omar Bouzza Ariño. Esta contribución recupera un tema clásico, en el que se pone en valor el principio de participación como instrumento capital en el actuar administrativo en general, y en el ámbito urbanístico en particular. Se da cuenta de su plasmación normativa y evolución, así como de las diversas formas en las que puede tener lugar (en el procedimiento de elaboración de la disposición general, derecho a información, directa, orgánica, cooperativa...). En definitiva, se trata de dotar a la decisión administrativa de una mayor legitimidad democrática.

“Experiencias de innovación social”, por Ícaro Obeso Muñiz. Este trabajo puede entenderse como complementario del anterior por la temática de la participación, aunque cuenta con un enfoque diferente. En este caso, se exponen diversas propuestas metodológicas para promover la participación (*planningzelle*, *planning for Real*, *open space technology*, etcétera), y se da cuenta de casos concretos en los que la propia ciudadanía ha expresado su opinión sobre el futuro de determinados espacios urbanos, generalmente asociados a procesos de regeneración urbana (“Imagina un Bulevar”, “Plan HUCA”, “Barrios amables”, etcétera). Estos procesos participativos han sido potenciados por los propios municipios, que han asumido los resultados de dicha consulta. Con ello, se pone de manifiesto una participación más real y efectiva, alejada de los estándares institucionalizados incorporados al procedimiento de elaboración del planeamiento, y que da como resultado enfoques más originales.

“Las acciones de desarrollo social en las ciudades: actores, coordinación y eficiencia”, por Albert Lladó Martínez. La preocupación principal del autor es la de crear un espacio común en donde todos los actores implicados en el desarrollo social puedan coordinar su actuación y aunar esfuerzos. En este contexto destaca el papel protagonista de las universidades como nodos de transferencia de conocimiento, lo que debe ponerse al servicio del desarrollo local y territorial de su entorno. El autor señala cómo la experiencia de los parques tecnológicos ha resultado insuficiente para trasladar sus resultados a la ciudadanía en general. A la hora de buscar ese espacio común de diálogo, una vez valoradas diversas opciones, el autor propone la figura de la fundación pública como fórmula organizativa óptima para reunir a los diversos actores comprometidos con el desarrollo social y territorial. Este tipo de organización busca evitar que una determinada entidad reste protagonismo a las demás, al tiempo que propiciaría la adopción de soluciones coordinadas beneficiosas para la colectividad.

“Economía circular y ciudad”, por Yolanda García Calvente. La autora propone un cambio de un modelo de economía lineal a otro de carácter circular,

entendido como “un modelo económico en el que el valor de los productos, los materiales y los recursos se mantengan en la economía durante el mayor tiempo posible, y en la que se reduzca al máximo la generación de residuos” (p. 315). En este modelo representa un papel esencial la “innovación social”. La autora se apoya en diversos documentos y estrategias europeas, como la “Comunicación Cerrar el Círculo” (un plan de acción de la Unión Europea para la economía circular planteado en 2015) al mismo tiempo que destaca algunos tímidos pasos que se están dando en nuestro país, como lo es el “Pacto por una Economía Circular” (2017) a nivel estatal, o algunas iniciativas llevadas a cabo por algunas comunidades autónomas como Cataluña o Extremadura. Los incentivos fiscales, dentro de ciertos límites, también pueden contribuir a la implantación de este modelo.

“De la ‘ecotasa’ al impuesto turístico ¿sostenible?”, por Bartolomé Trías Prats. El autor analiza la introducción en el año 2016 del nuevo impuesto de turismo sostenible por la Ley Balear 2/2016. Este nuevo impuesto aparece trece años después de la derogación de la “ecotasa” de 2001, que había sido muy controvertida y cuestionada, lo que motivó aquella derogación. Según el autor “no existen grandes diferencias o diferencias que sean sustanciales” (p. 361) entre las mismas. Lo cierto es que Cataluña en el año 2012 siguió el modelo balear e introdujo también el impuesto sobre las estancias en establecimientos turísticos. Queda claro el carácter recaudatorio de la medida, sin que pueda considerarse un impuesto ambiental. Según el autor, la utilidad de esta medida dependerá de los proyectos a los que se destine la recaudación conseguida (así se comprobará si, efectivamente, puede considerarse como una medida verdaderamente sostenible).

“Economía colaborativa para el desarrollo local”, por Andrés Boix Palop, y “La economía sostenible en la ciudad turística”, por Joana Socas Camacho. Ambos estudios abordan la problemática generada por el acceso a determinados servicios a través de plataformas digitales, lo que ha creado un fenómeno nuevo que ha crecido de una manera muy rápida y sin prácticamente regulación. Este problema ha generado una serie de conflictos respecto a los operadores económicos autorizados, como en el caso del alojamiento turísticos (vecinos y profesionales turísticos frente a las nuevas plataformas tipo “Airbnb”) o en el ámbito del transporte (servicio del taxi frente a “Uber” o “Cabyfy”), así como la constatación de una serie de externalidades o efectos negativos (ruidos, saturación, conflictividad, etc.) que deben ser considerados en una futura regulación. El tema es totalmente actual: se está desarrollando en estos mismos momentos, y las tensiones y propuestas regulatorias “en caliente” aparecen en los diferentes medios de comunicación (como la huelga o paro de taxistas en Barcelona o Madrid). La zonificación, en el caso del alojamiento, se presenta como una medida razonable desde la perspectiva urbanística y la conciliación de los diferentes intereses presentes. La necesidad de regulación también sale a

debate, especialmente por los municipios y las comunidades autónomas, que deben abordar el problema de manera coordinada. Todo ello en un contexto en que las autoridades de defensa de la competencia ven con reservas las normas restrictivas que se han aprobado (o se van a aprobar), llegando, incluso, a impugnarlas judicialmente.

Cierra la monografía el trabajo “Desarrollo local, patrimonio cultural y espacio público”, por Reyes Marzal Raga. Este texto se dedica a la protección de los valores culturales presentes en las ciudades, también como una expresión más del desarrollo sostenible. La autora nos recuerda la doble dimensión de estos bienes: por una parte, como elemento de gobernanza que exige la colaboración público-privada en su conservación y tutela, y por otra, como factor dinamizador de desarrollo económico y social. Ello exige la adaptación de las técnicas patrimoniales y urbanísticas para conciliar la protección de los valores con la puesta en valor de los bienes al servicio de la colectividad, equilibrio no siempre fácil de conseguir. El turismo, dado que la ciudad histórica sigue desplegando un fuerte atractivo, debe ser utilizado, tal y como recuerda Alonso Ibáñez, como “una capacidad de financiación nada despreciable” (p. 462) para la conservación y valorización de esos bienes.

Evidentemente, el análisis, desarrollo y matices que todas estas aportaciones arrojan solo puede obtenerse tras una atenta lectura del libro, cuyas líneas generales se han esbozado en esta reseña. Por ello, animamos al lector interesado a adentrarse en él con el detalle e interés que esta obra merece, al mismo tiempo que debemos felicitar a todos los autores por el resultado conseguido.

Reseña: Neil Brenner, *Critique of Urbanization: Selected Essays*\*,  
Basel, Birkhäuser Verlag, 2017, 293 pp., ISBN: 978-3-0356-0848-  
9.

FEDERICO CAMERIN

Early Stage Researcher

Urbanista

Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid (España)

[federico.camerin@uva.es](mailto:federico.camerin@uva.es)

ORCID: [0000-0002-8659-3761](https://orcid.org/0000-0002-8659-3761)

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.203-208>

El libro focaliza su atención en la contradictoria dialéctica entre la urbanización concentrada y la urbanización extendida bajo el modelo capitalista a partir de la década de 1970. En particular, analiza la construcción y la continua destrucción creativa de los “paisajes de la producción”, en inglés “operational landscapes” (por ejemplo aquellos industriales, pero también militares y ferroviarios), para respaldar el modo de producción capitalista.

Entre los diferentes capítulos, el lector puede entender muy bien cómo cada edificio, cada infraestructura y cada marco regulatorio atraviesa las relaciones de poder, las visiones ideológicas y las exclusiones institucionalizadas por la influencia del capitalismo. Este hecho produce beneficios para cierto sector de la población a expensas de otros: la lucha contra la segregación y la injusticia en el entorno urbano son los temas que realmente estimulan al autor a emprender este trabajo.

Neil Brenner, profesor de Teoría Urbana en la Harvard Graduate School of Design (Cambridge, Massachusetts, EE.UU.), con la ayuda de otros críticos urbanos contemporáneos como Peter Marcuse, facilita la comprensión de la apropiación colectiva y radicalmente democrática del “derecho a la ciudad”. Para ello, el autor basa este trabajo en la “*problématique* de la urbanización” (p. 17). Además, delinea las críticas sobre la forma en que nuestras ciudades y territorios se han urbanizado en el pasado e incluso en la actualidad.

Desarrollando más la visión del concepto de “producción del espacio” de Henri Lefebvre, que ha sido reelaborado más recientemente por David Harvey, el intento de Brenner es generar una teoría urbana crítica para perseguir una especie de “urbanizaciones alternativas”, en contraste con aquellas impulsadas por las instituciones político-económicas dominantes, orientadas a la

---

\* This review has been written within the European Joint Doctorate “urbanHIST” (European Union). This project has received funding from the European Union’s Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska-Curie grant agreement No 721933.

maximización del beneficio del entorno urbano y no urbano. Específicamente, el libro ayuda a comprender las oleadas sucesivas de neoliberalización inducidas por (e inductoras de) la crisis desde la década de 1970, acompañadas por consecuencias desastrosas a nivel social y ecológico.

El libro se divide en dos secciones principales: “Estrategias Urbanas, Ideologías Urbanas” (capítulos 3 a 10) y “Nuevas Geografías Urbanas” (capítulos 11 a 17). Estas dos secciones se sitúan tras una introducción llamada “Marco”, en la que el autor define el objetivo del trabajo, explicando tanto el concepto de “*problématique* de la crítica” como el de “teoría urbana crítica”.

En la parte introductoria del libro, en primer lugar, es muy interesante la interpretación por parte del autor de la “crítica de la urbanización”, es decir, un análisis multidimensional sobre los productos de la forma capitalista de producción del espacio. En segundo lugar, pasando por la definición de “teoría urbana crítica”, Brenner retoma algunos de los argumentos clave desarrollados por los estudiosos de la izquierda o de los radicales urbanos a partir del siglo XIX (especialmente centrados en Marx), pero también durante el período posterior a 1968 (resaltando los postulados de la Escuela de Frankfurt).

En la primera sección del libro, los diversos ensayos proponen un camino que descifra las dinámicas espaciales, político-regulatorias y discursivas de los procesos de liberalización a lo largo de regiones, territorios, en sus escalas y sus contenidos. Además, en esta parte del libro algunas de las palabras clave hegemónicas referidas a lo urbano, como “ciudad global” (capítulo 4), “competitividad territorial” (capítulo 5), “buena gobernanza” (capítulo 6), “derecho a la ciudad” (capítulo 7) y “urbanismo táctico” (capítulo 8) se contextualizan, evalúan y deconstruyen. Este tipo de análisis ayuda al lector a comprender los problemas económicos, geográficos, institucionales y políticos del desarrollo del capitalismo desde el período posterior a la Segunda Guerra Mundial hasta la actualidad, y su repercusión en el entorno urbano de los países occidentales. De hecho, las reflexiones sobre los momentos destructivos y creativos del neoliberalismo existente, así como la localización neoliberal, son algunos de los logros más importantes de esta parte de la publicación (capítulo 3). Es decir, esta primera parte es realmente la más importante del libro si queremos entender por qué las ciudades se han desarrollado como entidades lucrativas (y no como respuesta a las necesidades de las personas) y por qué, en ocasiones, se encuentran en crisis. Al final de la sección, se analiza el término “neoliberalismo”, para así comprender qué tipo de medidas se tienden a desarrollar tras las estrategias políticas capitalistas posteriores a 2008, a escala urbana y territorial.

La segunda sección enumera las necesidades de la reinención sistemática de algunas de las categorías, cartografías y métodos más arraigados dentro del campo de la teoría urbana, debido al contexto de incertidumbre. Los capítulos exploran algunos de los conceptos clave del análisis de los estudios urbanos

contemporáneos, tras una introducción que corresponde al capítulo 11. Aquí se conceptualiza el fenómeno de la “urbanización planetaria” (entendido como un concepto que analiza el espacio que se encuentra más allá de los núcleos tradicionales de la ciudad y de las periferias suburbanas, y que se ha convertido en parte integral del tejido urbano mundial). En este capítulo, el autor también reflexiona sobre la forma de urbanización del siglo XX. El capítulo 12 se relaciona con la noción de “revolución urbana” y la transformación de los territorios heredados en paisajes operativos. El capítulo 13 abre un debate en el marco del interior urbanizado de las ciudades de todo el mundo, y sobre cómo se ha producido el cambio demográfico de rural a urbano en el período neoliberal. El capítulo 14 incluye un debate sobre teóricos críticos de la ciudad en condiciones de urbanización neoliberal y planetaria. El tema principal del capítulo 15 es el uso y los peligros potenciales de los desafíos teóricos, conceptuales, epistemológicos y metodológicos en los estudios urbanos críticos, que constituyen la base para la explicación de los enfoques críticos del urbanismo en un marco académico global (capítulo 16). La última contribución se centra en un diálogo específico, aparentemente una entrevista, entre Brenner y Martín Arboleda, un colega del Laboratorio de Teoría Urbana de Harvard que escribió el prefacio de la publicación. Con este discurso, que reúne todas las categorías, métodos y supuestos que se presentan previamente, finaliza el libro.

En resumen, el objetivo de Brenner es que los lectores e investigadores urbanos de todo el mundo entiendan que la “crítica” es un modo esencial para asumir cómo han evolucionado nuestras ciudades y territorios, enseñando y analizando las “críticas a las críticas” derivadas de los estudios urbanos del siglo XX. La “ideología” detrás de la transformación de nuestros territorios implica la evolución socioeconómica hacia la segregación y los problemas ambientales. A pesar de ser utilizada por el capitalismo para sus objetivos, la ideología en forma de crítica también puede ser utilizada como una herramienta para "reconciliar o acomodar a las masas populares a su lugar subordinado en la formación social". Esto significa que la crítica es una herramienta para desarrollar y buscar caminos alternativos para la producción y apropiación colectiva del espacio. La esperanza del autor es la de generar una nueva conciencia y concepción del mundo que pueda llevar a nuevas formas de experimentación social, prácticas espaciales alternativas y movilización política de oposición. Este trabajo no solo sirve para deconstruir e interpretar la influencia y las estrategias del capitalismo, sino que, lo que es aún más importante, ofrece algunas medidas para hacer posible un mundo urbano alternativo en la crisis posterior a 2008.

## REVIEW

The book focuses its attention on the contradictory dialectic between concentrated and extended urbanization under capitalism starting from the 1970s, specifically on the construction and continual creative destruction of the so-called “operational landscapes” (such as industrial lands, but also military and railway landscapes) to support the capitalist mode of production.

Among the several chapters, any reader can understand very well how every building, every infrastructure, and every regulatory framework goes through power relations, ideological visions, and institutionalized exclusions by the influence of capitalism. This fact produces benefits for some population at the expenses of others: the fight against segregation and the injustice in urban environment are the issues that really stimulate the Author to undertake this work.

Neil Brenner, professor of Urban Theory at the Harvard Graduate School of Design (Cambridge, Massachusetts, USA), with the help of other contemporary critical urban researchers such as Peter Marcuse, facilitates the understanding of collective and radically democratic appropriation of the “right to the city”. In order to do that, he bases this work on the “*problématique* of urbanization” (p. 17). Moreover, he delineates the critiques of the way our cities and territories have been urbanized in the past and even today.

Improving the vision of Henri Lefebvre’s concept of “production of space”, which has been more recently elaborated by David Harvey, Brenner’s belief is to develop a critical urban theory to pursue a sort of “alter-urbanizations” in contrast to the dominant political-economic institutions oriented towards profit-maximalization of the urban and no-urban environment. Specifically, the book helps to understand the successive waves of crisis-induced and crisis-inducing by neoliberalization since the 1970s, accompanied by socially and ecologically disastrous consequences.

Fundamentally, the book is divided in two main sections: “Urban Strategies, Urban Ideologies” (chapters 3 to 10) and “New Urban Geographies” (chapters 11 to 17). These two sections follow an introduction called “Framing”: here the author defines the aim of the work, explaining both the concept of “*problématique* of critique” and, consequently, the “critical urban theory”.

In the introductory part of the book, first, it is very interesting how the Author explains the way he interprets the “critique of urbanization”, a multidimensional analysis about the products of the capitalist way of production of space. Second, going through the definition of “critical urban theory”, Brenner revisits some of the key arguments developed by leftist or radical urban scholars starting from the XIX century (especially focusing on Marx), but also during the post-1968 (resuming the Frankfurt School’s beliefs).



In the first section of the book, the various essays propose a path through which to decipher the spatial, political-regulatory, and discursive dynamics of the different liberalization processes, across regions, territories, scales, and contents. Moreover, in this part of the book some of the hegemonic urban keywords, such as “global cities” (chapter 4), “territorial competitiveness” (chapter 5), “good governance” (chapter 6), “right to the city” (chapter 7), and “tactical urbanism” (chapter 8), are contextualized, assessed and deconstructed. This kind of analysis helps the reader to understand the economic, geographical, institutional, and political issues of capitalism development starting from the post-IIWW period up to now, and their repercussion in the Western countries’ urban environment. Indeed, the reflections on destructive and creative moments of existing neoliberalism and neoliberal localization are ones of the most important achievements of this part of the book (in chapter 3). That is to say, the first part is really the most important one if we want to understand both why cities have been evolved for profits purposes (and not for people’s needs) and why cities find themselves in crisis from time to time. At the end of the section, in fact, the term “neoliberalism”, as well as that of “neoliberalization”, is analyzed to understand what comes after post-2008 capitalist political strategies at the urban and supra-urban scale.

The second section relates the needs of the systematic reinvention of some of the most entrenched categories, cartographies, and methods within the field of urban theory due to the rapidly mutating planetary conditions. The chapters explore some of several key concepts of analysis in contemporary urban studies after an introduction to this section elaborated as chapter 11. Here the “planetary urbanization” phenomena is conceptualized (intended as space that lies well beyond the traditional city cores and suburban peripheries, which have become integral part of the worldwide urban fabric), in addition to a reflection on the XX-century form of urbanization. Chapter 12 engages with the notion of “urban revolution” while following the transformation of inherited hinterlands into operational landscapes. Chapter 13 opens a debate in the frame of the urbanized hinterland of the cities around the world and how the rural-to-urban demographic shift evolved in neoliberalization period. Chapter 14 includes a debate on the critical urban theorists under conditions of neoliberalized and planetary urbanization. The use and potential hazards of the theoretical, conceptual, epistemological and methodological challenges in critical urban studies is the main subject of chapter 15, which constitutes the base for the explanation of the critical approaches to urbanism in a global academic framework (chapter 16). The last contribution focuses on a specific dialogue, seemingly as an interview, between Brenner and Martín Arboleda, a colleague from the Urban Theory Lab at Harvard who wrote the book’s preface. This speech concludes the book, as it takes together all the categories, methods, and assumptions analyzed throughout the book.

To sum up, Brenner wants worldwide readers and urban researchers to understand that “critique” is an essential mode of assuming how our cities and territories have been evolving, showing the “criticism of the critiques» derived from the XX Century urban studies. The “ideology” behind the transformation of our territories implies the socio-economic evolution toward segregation and environmental issues. Despite the fact of being used by capitalism to its objectives, ideology in the form of critique can also be used as a tool to “reconcile or accommodate the mass of the people to their subordinate place in the social formation”. It means that critique is a tool to develop and pursue alternative pathways for the collective production and appropriation of space. The Author’s hope is to produce a new consciousness and conception of the world that may turn into new forms of social experimentation, alternative spatial practices, and oppositional political mobilization. This work not only serves to deconstruct and interpret capitalism’s influence and strategies but, most importantly, the book offers some measures to make an alternative urban world in the post-2008 crisis possible.

Reseña: Mitchell Duneier, *Gueto. La invención de un lugar, la historia de una idea*, Madrid, Capitán Swing, 2017, 351 pp., ISBN: 978-84-948861-0-2.

LAURA LALANA ENCINAS

Estudiante de arquitectura

Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Valladolid

[lalanaencinas@gmail.com](mailto:lalanaencinas@gmail.com)

ORCID: [0000-0002-9623-2011](https://orcid.org/0000-0002-9623-2011)

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.209-214>

Durante las primarias estadounidenses de 2016, las palabras del senador demócrata Bernie Sanders suscitaron controversia entre los votantes y en las redes sociales; en concreto, se criticó el uso del término “gueto” para referirse a la comunidad afroamericana en contraste con la blanca, porque se consideraba que este transmitía una visión muy negativa. Los posteriores intentos para clarificar el significado de su discurso apenas surtieron efecto a la hora de mitigar el golpe contra su campaña política.

Este no es el primer caso, ni quizá el más sonado, en el que se pone de manifiesto que un término se ha convertido en tabú en nuestra sociedad; sin embargo, ilustra con bastante claridad la actitud que el reconocido sociólogo Mitchell Duneier aborda en su libro «Gueto. La invención de un lugar, la historia de una idea». El título completo ya merece una mención, pues muestra abiertamente la línea de pensamiento que subyace en toda la obra.

Duneier señala su intención de demostrar que “gueto” sigue siendo un término útil, y para ello evita crear juicios de valor, centrándose en elaborar un estudio que disecciona metódicamente los significados, connotaciones y empleo del término “gueto”, especialmente en su concepción de “gueto negro”, no solo desde las dinámicas de su tiempo, sino en lo que es probablemente la mayor aportación del libro: desde la formación y los prejuicios derivados de los académicos que lo han investigado a lo largo del tiempo.

Actualmente, Mitchell Duneier es profesor y jefe del Departamento de Sociología de la Universidad de Princeton. Sus trabajos, entre los que se encuentran «Slim’s Table: Race, respectability and masculinity» y «Sidewalk», se centran en demostrar que existen elementos comunes en las formas de vida y los valores morales de la mayoría de los grupos humanos, algo que considera “al mismo tiempo un emprendimiento científico y un proyecto político”<sup>1</sup>.

De acuerdo con lo expuesto, no es de extrañar que Duneier comience exponiendo no solo su objetivo (elemento que de por sí va a condicionar

---

<sup>1</sup> Página oficial de M. Duneier en la universidad de Princeton, <https://sociology.princeton.edu/people/mitchell-duneier> [fecha de referencia: 18/11/2018].

necesariamente el discurso), sino también los prejuicios que, en su experiencia como profesor en el contexto estadounidense, se ha encontrado a la hora de abordar este tema, y su convicción de que es necesario asegurar que la carga histórica y simbólica íntegra del concepto de “gueto” no se pierda en los anales de la historia, al menos porque las situaciones de exclusión social a las que ha hecho referencia a lo largo de los siglos aún no se han superado.

El contenido se estructura así en seis capítulos, cada uno siguiendo las aportaciones de personajes sobresalientes en su momento: las experiencias europeas de W.E.B. Du Bois a finales del siglo XIX; el estudio en colaboración de Horace Cayton y Saint Clair Drake en los años cuarenta; las propuestas de evolución enfrentadas de Gunnar Myrdal y Kenneth Clark; William Julius Wilson y su crítica respecto a las tendencias que le precedieron; Geoffrey Canada y el proyecto de la Zona Infantil de Harlem, y, finalmente, las experiencias del propio Duneier con sus alumnos de seminario y sus conclusiones propias. Resulta significativo que de los seis capítulos, únicamente el primero y último tienen un título particular, mientras que el resto recibe su nombre de uno de los académicos sobre el que se basa.

En el primer capítulo, “Un engaño nazi”, Duneier explora los orígenes etimológicos del término *ghetto*, que surge en la Venecia del siglo XVI, y las características de lo que originalmente fueron los guetos judíos de la Edad Media hasta su abolición a lo largo de los siglos XVIII y XIX. A continuación se transporta al siglo XX y al resurgimiento del término por parte de los nazis, y señala que es ahí, al asignar un término existente a una situación totalmente nueva, donde radica ese engaño.

El gueto que se concibe en la Alemania de los años 30 fue justificado como un sucesor espiritual de aquel italiano, hasta el punto de dar por sentada la aprobación de la Iglesia católica, aunque tanto en su materialización como en su lógica era un asunto fundamentalmente distinto. Entre otras cosas, Duneier plantea que la disponibilidad de nuevos dispositivos como la alambrada de espino suponía que por primera vez la segregación fuera absoluta, no solo por el control físico que la delimitación de esta zona particular otorgaba a los captores, sino también por la tremenda eficacia que tenía para deshumanizar a las víctimas.

Duneier recalca que su creación fue gradual y su degeneración hacia la violencia no fue instantánea, y también que varios sociólogos del momento quisieron encontrar la continuidad entre la Italia del siglo XVI y la Alemania del XX. A pesar de ello, se busca explícitamente que el lector termine el capítulo con la idea de que la distinción entre el gueto veneciano y el gueto nazi está claramente definida, con la intención de preparar la escena para su argumento principal: el entendimiento del gueto, en lo que se refiere a las comunidades afroamericanas en los Estados Unidos, desde la segunda mitad del siglo XX hasta hoy.

Establecido este punto de partida, el cuerpo central del libro adopta un tono ligeramente distinto. El discurso pasa a centrarse en las investigaciones que se fueron sucediendo sobre las comunidades inmigrantes en Estados Unidos, especialmente las comunidades afroamericanas del norte del país, desde la perspectiva de varios académicos que ganaron fama (o en algún caso, infamia) en el campo de la sociología gracias a sus aportaciones innovadoras, aunque no siempre acertadas. Lo componen cuatro capítulos definidos por un lugar, una fecha, y un personaje: “Chicago, 1944 y Horace Cayton”, “Harlem, 1965 y Kenneth Clark”, “Chicago, 1987 y William Julius Wilson” y “Harlem, 2004 y Geoffrey Canada”.

Estos cuatro apartados conforman un estudio diacrónico pero profundamente interrelacionado no tanto del fenómeno en sí, sino de cómo éste se ha percibido a lo largo de los años. Si en el primer capítulo establecía una afirmación categórica (el gueto de la Edad Media es fundamentalmente distinto al gueto nazi) ahora esa idea (que ambas instancias difieren no solo entre sí, sino también del llamado “gueto negro”) se convierte en la base de una historia más compleja: una historia de avances, retrocesos, intereses particulares y vidas individuales que sugiere que, al fin y al cabo, todos somos humanos, y que ese debe ser el auténtico paradigma sociológico.

Finalmente, el último capítulo llega al presente y vuelve a poner el foco en las experiencias del autor con “El gueto olvidado”, que sirve de resumen, pero sobre todo de conclusión y advertencia, apuntando entre líneas tanto la necesidad de comprender las circunstancias que rodean a un término esencialmente negativo en la percepción global como la de admitir los prejuicios e intereses ocultos que han dificultado su definición y, en última instancia, quizá la superación de los problemas sociales que el autor ha tratado de acotar.

En conclusión, «Gueto» es una interesante aportación al campo de las ciencias sociales, un estudio sólido y conciso que sobrepasa la mera enumeración de nombres y fechas para desarrollar la idea de que, incluso ante un término tan cargado de connotaciones como el de “gueto”, es absolutamente necesario partir de la reflexión, conociendo y reconociendo conscientemente las ramificaciones de determinados conceptos, más allá de los prejuicios e intereses concretos de cada emisor o receptor.

## REVIEW

During the EE.UU.’s primaries in 2016, the words of democrat senator Bernie Sanders caused a great deal of controversy among voters and on the social media; specifically, his use of the term “ghetto” when referring to the African American community as opposed to the white community was denounced as it was considered an exceedingly negative approach. Further

attempts on the senator's part to clarify the meaning of his words did little to mitigate the blow against his political campaign.

This isn't the first nor, perhaps, the most notorious case highlighting a situation in which a particular term has become a social taboo; however, it illustrates reasonably well the attitude that renowned sociologist Mitchell Duneier addresses in his book «Ghetto. The invention of a place, the history of an idea». The full title alone already deserves mention, as it openly shows the line of thought that underlies this work.

Duneier indicates his intention to show that 'ghetto' is still an useful term and to that end he refrains from making a value judgment, focusing on developing a study that methodically dissects the meanings, connotations and use of the term "ghetto", particularly as it refers to the concept of "black ghetto", not only from the dynamics of its time period but also, in what may be the greatest contribution of the book, from the education and derived prejudices of the academics that have investigated it over time.

Currently, Mitchell Duneier is a professor and head of the department of Sociology in the University of Princeton. His works, which include «Slim's Table: Race, respectability and masculinity» and «Sidewalk», aim to demonstrate that there are common elements in the way of life and moral values of most human groups, something that he considers "both a scientific enterprise and a political project"<sup>2</sup>.

Accordingly, it isn't surprising that Duneier opens stating not only his objective (a matter that in and of itself must condition the discourse), but also the prejudices that, in his experience as a professor in the American context, he has found in addressing this topic, and his conviction that it is essential to ensure that the full historical and symbolic load of the concept of "ghetto" isn't lost in the annals of history, if only because the situations of social exclusion that have been associated with it over the centuries have yet to be overcome.

The content is thus structured in six chapters, each of them following the contributions of outstanding characters on their time period: the European experiences of W.E.B. Du Bois in the late 19th century; the collaborative study of Horace Cayton and Saint Clair Drake in the 1940s; the opposing evolution theories of Gunnar Myrdal and Kenneth Clark; William Julius Wilson and his commentary on the trends that preceded him; Geoffrey Canada and the project for the Harlem's Children Zone and, lastly, Duneier's own experiences with his seminar students and his own conclusions. It's significant that out of the six, only the first and last chapters have a specific title, while the rest take their name from one of the academics they are based on.

---

<sup>2</sup> M. Duneier's official page at Princeton University, <https://sociology.princeton.edu/people/mitchell-duneier> [last visit: 18/11/2019].

In the first chapter, “A Nazi Deception”, Duneier explores the etymological origins of the term “ghetto”, which is born in Venice during the 16th century, and the characteristics of the first Jewish ghettos from the Middle Ages until their abolition during the 18th and 19th centuries. He then turns to the 20th century and the resurgence of the term by the Nazis, remarking that it’s at that point, with the assignation of an existing term to an unprecedented situation, where the deception lies.

The ghetto that is born in 1930’s Germany was rationalized as a spiritual successor of the Italian one, to the point of taking the endorsement of the Catholic Church for granted, though it was a fundamentally different affair in both its materialization and its logic. Among other things, Duneier proposes that the availability of new devices such as the barbed wire fence meant that for the first time the segregation was absolute, not only due to the physical control that this delimitation enabled but also due to its devastating efficiency in dehumanizing the victims.

Duneier does reiterate that its creation happened gradually and its degradation towards violence wasn’t instantaneous, and points out that several sociologists have wanted to ascribe continuity between 16th century Italy and 20th century Germany. In spite of this, it is explicitly sought for the reader to finish the chapter with the idea that the differences between the Venetian and Nazi ghettos are very clearly defined, in order to laid the foundations for its main argument, that revolves around the understanding of the ghetto, as it refers to the Afro-American communities in the United States from the second half of the 20th century until today.

Once this starting point has been established, the main body of the book adopts a slightly different tone. The discourse shifts its focus to the successive investigations on immigrant communities in the United States, and particularly the Afro-American communities in the north of the country, from the perspective of several academics that gained fame (or infamy, as the case may be) in sociology circles thanks to their innovative, if not always sound, contributions. It comprises four chapters defined by a place, a date and a person: “Chicago, 1944 and Horace Cayton”, “Harlem, 1965 and Kenneth Clark”, “Chicago, 1987 and William Julius Wilson” and “Harlem, 2004 and Geoffrey Canada”.

These four sections form a diachronic but deeply interrelated study not so much about the phenomena in and of itself, but rather on how it has been perceived throughout time. Where the first chapter made a categorical claim (that the ghetto in the Middle Ages was fundamentally different to the Nazi ghetto), the continuation of that idea (that both ghettos differ not only from each other, but also from the so-called “black ghetto”) becomes the basis for a far more complex story, a story of advances, setbacks, particular interests and

individual lives which suggests that, in the end, we are all human, and that must be the true sociological paradigm.

Finally, the last chapter arrives at the present and refocuses on the author's experiences with "The Forgotten Ghetto", that acts as a summary but more importantly as a conclusion and a warning, expressing between the lines both the necessity of understanding the circumstances surrounding a term that is essentially negative in the global perception as well as that of admitting the prejudices and secret interests that have muddled its definition and, ultimately, may be the way to overcome the social problems that it has tried to outline too.

All in all, «Ghetto» is an interesting contribution to the field of social sciences, a solid and succinct study that exceeds the mere enumeration of names and dates to develop the idea that, even when confronted with a term as full of connotations as is that of "ghetto", it is absolutely necessary to draw from careful thought, consciously knowing and acknowledging the ramifications of certain concepts, beyond the prejudices and specific interests of each sender and recipient.