

EL ESPACIO URBANO

EL CONCEPTO DE CIUDAD: UN FENÓMENO COMPLEJO

¿Qué es una ciudad? Definir la ciudad no resulta fácil. Suelen utilizarse diversos criterios, cuya consideración conjunta permite una definición más completa del fenómeno urbano. En general, como espacio habitado, el hábitat urbano es el que se opone al hábitat rural. Pero hablar de hábitat urbano es hablar de la ciudad y la pregunta surge inmediatamente ¿qué criterios o aspectos se necesitan para hablar de ciudad?

a) **Criterios cuantitativos o estadísticos** se basan en cifras. El Instituto Nacional de Estadística (INE) considera población urbana los municipios con más de 10.000 hab. Este criterio es incompleto, no expresa muy bien la realidad urbana de España, porque contabiliza la población de todo el término municipal. Así, pueden darse casos de municipios con población dispersa (Galicia) o concentrada en un gran núcleo (algunos del sur) cuyo aspecto y funciones son claramente rurales, pero que por su número de habitantes se contabilizarían como urbanos. Por el contrario, hay pequeñas ciudades que no alcanzan los 10.000 habitantes (algunas del centro y norte), que con este criterio serían consideradas como núcleos rurales.

b) **Criterios cualitativos** definen la ciudad basándose en características morfológicas, funcionales, sociológicas y espaciales.

- **Criterio morfológico** incide en el aspecto formal de la ciudad. La ciudad se define por una serie de edificios de mayor porte que los rurales, ya que en ella hay instituciones relevantes (catedrales, ayuntamientos, bancos, universidades, etc.); sus espacios públicos tienen un tratamiento más ordenado y diferenciado (zona de peatones, zona de tráfico motorizado...) que el rural; y los elementos naturales (ríos, colinas, playas...) tienen un significado y aspecto muy distinto de cuando se encuentran en espacios sin urbanizar. Este viene dado por la alta densidad de edificación y de la población y por el tipo de edificaciones, generalmente colectivas y en altura.

- **Criterio de continuidad espacial.** La ciudad es aquella realidad que se expande en el territorio de forma masiva y, frecuentemente, sin solución de continuidad. En este caso, hay países que consideran ciudad a todo el poblamiento continuo o que tenga zonas intermedias pequeñas. Sin embargo, también los poblamientos dispersos pueden ser muy urbanos, sobre todo en los entornos metropolitanos. Por eso, este criterio también es difícil de aplicar a veces.

- **El criterio funcional** se basa en las actividades económicas urbanas (industria y servicios), que son principalmente distintas de las agrarias. Ciudad está especializada sobre todo en actividades industriales y de servicios, al contrario, sería una localidad rural, mayoritariamente dedicada a las actividades agrarias. Pero hoy, sobre todo en los espacios cercanos a las ciudades (áreas periurbanas), existen municipios en los que la población que allí trabaja lo hace en las actividades agrarias; sin embargo, reside en ella mucha más gente que trabaja en la industria o en los servicios, pero cuyo puesto de trabajo está en otro municipio. Este tipo de realidad hace cada vez menos expresivo este criterio.

- **El criterio espacial o de área de influencia** se basa en la capacidad de la ciudad de organizar el espacio que la rodea, es decir, de ejercer su influencia más allá de sus límites sobre otros núcleos de población y de interrelacionarse con otras ciudades. La amplitud de la influencia urbana viene dada por el tamaño de la ciudad y por la variedad de

funciones que ejerce. El territorio que domina, controla y sobre el que ejerce algún modo de atracción una ciudad se denomina **área de influencia urbana** o "*hinterland*".

- **El criterio sociológico o cultural** define la ciudad por poseer una cultura urbana (con una mayor diversidad social, con unas estructuras familiares menos tradicionales, pautas de vida acelerada, gusto por el cambio, por el consumo y por diferentes maneras de concebir el ocio y las relaciones sociales, es decir, unas relaciones más impersonales y anónimas, frente a la mayor homogeneidad y control social existente en el ámbito rural). Este criterio es difícil de estudiar porque esta cultura se ha difundido al mundo rural a través de los medios de comunicación y de la expansión de la ciudad por el área rural, de modo que las diferencias de este tipo entre ambos espacios son cada vez menores.

EL PROCESO DE URBANIZACIÓN

Llamamos proceso de urbanización a la progresiva concentración en la ciudad de la población, las actividades económicas y las innovaciones más destacadas, así como la difusión de estos procesos hacia el entorno. En este proceso pueden diferenciarse varias etapas: preindustrial, industrial y postindustrial.

La **tasa de urbanización** es el porcentaje de población urbana (en España, la que reside en municipios con más de 10.000 habitantes) en relación con la población total.



Los factores que favorecen el proceso de formación de ciudades son de diversa índole. Salamanca es un ejemplo de ciudad cuyo impulso estuvo vinculado a razones culturales (su universidad se fundó en el siglo XII) que dieron un gran esplendor a la ciudad. En la imagen, plaza de Anaya y dependencias universitarias.

1.- LA URBANIZACIÓN PREINDUSTRIAL

Comprende desde el origen de las ciudades al inicio de la industrialización en el siglo XIX. Durante esta etapa **la urbanización fue modesta**. La tasa de urbanización no supera el 10% de la población y se mantenía estable, al ser el crecimiento de la población

paralelo al de la rural. El tamaño medio de las ciudades se situaba en torno a los 5.000-10.000 habitantes; las que superaban los 25.000 o 100.000 habitantes eran escasas.

- Los *factores* que favorecían la urbanización eran:
 - **Estratégico-militares:** la ciudad controlaba el territorio.
 - **Político-administrativos:** era sede del poder político y base para la organización del territorio.
 - **Económicos:** controlaba los recursos del entorno y desarrollaba actividades comerciales y artesanales.
 - **Religiosos:** la ciudad era sede del poder religioso.
 - **Culturales:** albergaba los centros culturales y educativos.
- Dentro de este proceso de urbanización preindustrial pueden distinguirse a su vez tres **etapas:** desde los orígenes a la Edad Media, la época medieval y la urbanización en la Edad Moderna.

1.- Respecto a los orígenes, **conformación de la red urbana en la Antigüedad:** en España no puede hablarse propiamente de ciudades hasta la **colonización fenicia y griega** del litoral mediterráneo a partir de los siglos IX y VIII a. C. Estos pueblos crearon factorías comerciales en la costa para explotar los recursos minerales, agrarios y artesanales. Algunas de ellas dieron lugar a ciudades. Los fenicios fundaron Gades (Cádiz), Malaca (Málaga), Abdera (Adra) y otros enclaves, con un emplazamiento siempre litoral, coincidía con abrigos naturales que servían de puertos o cercanos a colinas que facilitaban su defensa.

Tras los fenicios, los griegos (s, VIII a. C.) también crearon colonias a lo largo de las costas mediterráneas, sobre todo en las actuales Cataluña y Comunidad Valenciana: Rodas (Rosas), Emporion (Ampurias), etc.



A partir del siglo VI a.C. empieza a desarrollarse una malla de pequeñas ciudades fortificadas iberas, es decir, con población autóctona, que pueden considerarse una primitiva red urbana. La mayor parte de estas ciudades se localiza en los sectores oriental y meridional peninsular.

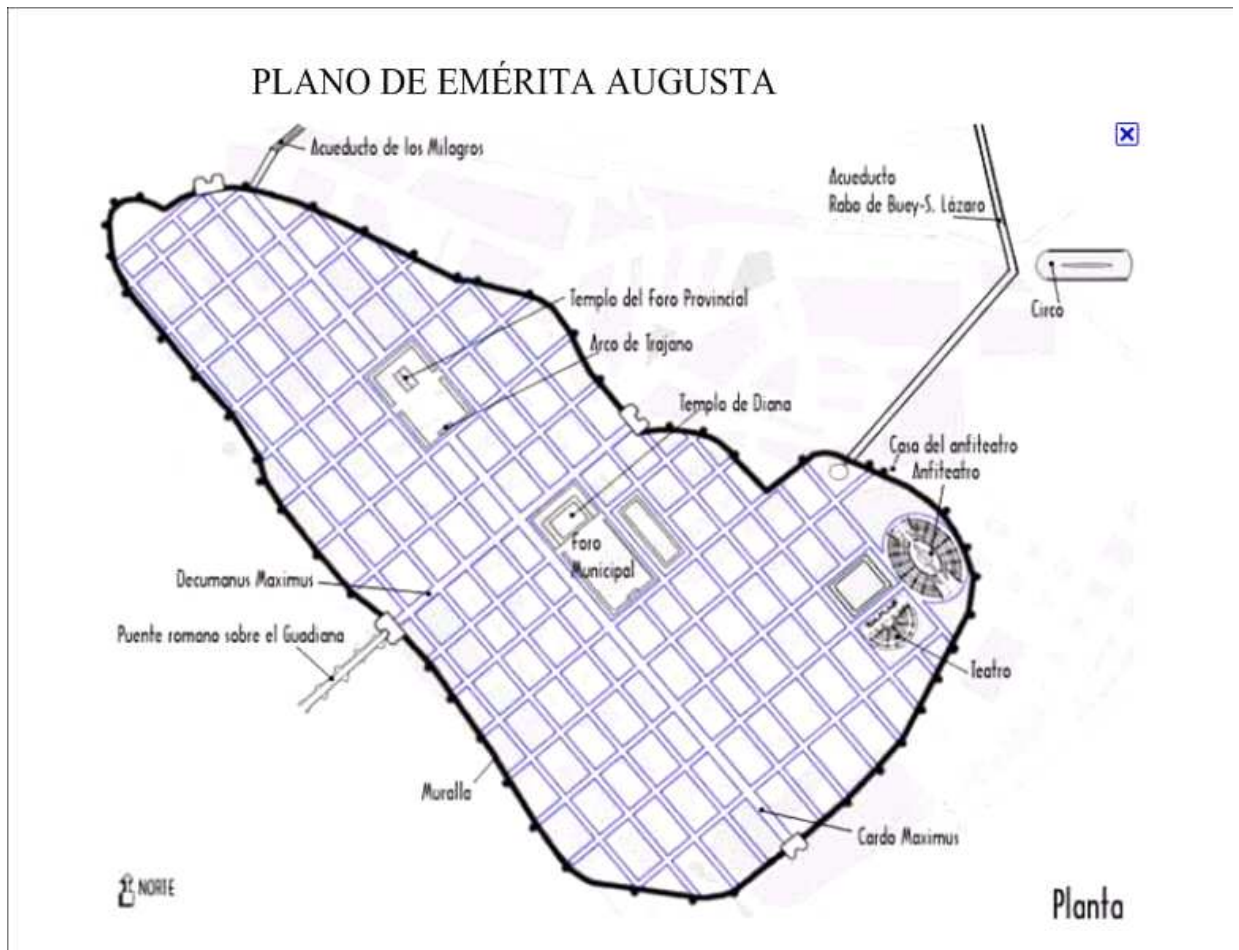
Más adelante, la presencia púnica (**cartagineses**), pueblo de origen fenicio, y ya con el largo periodo de romanización se consolida un sistema urbano bien comunicado, especialmente a lo largo del litoral mediterráneo peninsular y balear y las dos submesetas, y que es ya la base del sistema urbano actual.

La **romanización**, iniciada en el siglo III a. C, dio lugar a la fundación de numerosas ciudades, lo que explica que muchas poblaciones españolas de cierta importancia tengan un origen romano (Barcelona, Sevilla, Valencia, Zaragoza). Sus funciones eran político-militares (control del territorio), administrativas (capitales provinciales o de partidos judiciales) o económicas (se instalaron en zonas con recursos minerales o agrarios de alto valor). Además los romanos crearon una red urbana unida por vías de comunicación (las calzadas), que tenían finalidad comercial y militar (penetración del ejército y control del territorio).



La ciudad romana es **una ciudad planificada**, especialmente cuando se trataba de una ciudad creada por los propios romanos. Su modelo es el del campamento romano:

forma cuadrangular o rectangular, malla ortogonal y un viario jerarquizado, ya que hay dos ejes principales que se cortan en ángulo recto: *el decumano* (el más cercano a la dirección este-oeste) y *el cardo* (el más próximo a la dirección norte-sur). El cruce de ambos se realiza en **el foro**, el espacio central de la ciudad. Este es el ámbito urbano más importante, al que asoman los principales poderes políticos, comerciales y también religiosos de la ciudad.



La ciudad romana es **una ciudad equipada**. Los romanos fueron ante todo buenos ingenieros y arquitectos. La ciudad contaba con: un buen suministro de agua a través de acueductos (el de Cádiz se abastecía a más de 70 km); espacios para la higiene y el deporte (termas, gimnasios), edificios para impartir justicia y para el comercio (basílicas); edificios para el ocio (teatros, anfiteatros y circos), y una red de cloacas, algunas de las cuales han estado en funcionamiento durante siglos.

La ciudad romana tenía **una fuerte componente monumental**. Tanto los espacios públicos (foro) como los edificios solían tener una gran monumentalidad. Además, las ciudades contaban con grandes templos, fuentes, arcos de triunfo y una profusión de esculturas y otros elementos decorativos y suntuarios. La ciudad romana también perseguía, por lo tanto, un ideal estético que había heredado de la civilización griega.

Es **una ciudad comunicada** ya que el territorio (la Hispania romana) tenía una importante red de vías; destacaba la Vía Augusta, que unía Gades con la actual frontera francesa y de allí continuaba hacia Roma a través de la Vía Domitia. Esta red estaba realizada con una depurada técnica caminera e innumerables puentes, que hoy aparecen por todo el territorio español. En el litoral, las ciudades contaban con un puerto.

La decadencia del poder romano y las invasiones germánicas condujeron a una fase de desurbanización a partir del siglo III. Muchas ciudades desaparecieron, y otras se convirtieron en asentamientos rurales o en sedes religiosas.

2.- La ciudad medieval

Durante la Edad Media se produjo una nueva fase urbanizadora, en dos espacios distintos, el musulmán y el cristiano. En la etapa visigoda se mantienen las características de la ciudad romana, aunque en un contexto mucho más empobrecido socioeconómica y técnicamente. El poder político se organiza desde Toledo.

1. El espacio musulmán, tras la invasión del 711, comprendía casi toda la Península entre el sur y las montañas del norte. En algunos casos los musulmanes fundaron ciudades nuevas (Madrid, Valladolid), pero la mayoría de las veces aprovecharon asentamientos anteriores (Zaragoza, Toledo, Málaga, Granada, Córdoba) que revitalizaron como centros estratégicos, administrativos, económicos, religiosos y culturales, llegando a tener un nivel más elevado que el de otras zonas de Europa durante los siglos más oscuros del Medioevo. Con el avance de la reconquista las ciudades musulmanas pasaron a dominio cristiano y sus habitantes fueron expulsados o segregados en barrios aparte (moreras).

La ciudad hispano-musulmana es una ciudad laberíntica, pues tiene unos trazados viarios muy intrincados, estrechos, llenos de recodos, de arcos y de callejones sin salida. Nada más fácil que perderse en una de estas ciudades, cuyo difícil viario formaba también parte de su sistema defensivo. Este se completaba con la muralla y con el álcazar o castillo. Además, las casas apenas presentaban fachadas de importancia, escondiendo la riqueza o la miseria hacia los patios interiores, imperceptibles desde la calle. El paisaje, lleno de muros con pocas ventanas, contribuye a ese aspecto homogéneo y con pocos hitos para orientarse.

Vista aérea del centro de Córdoba. En su paisaje urbano es patente la huella musulmana: la mezquita mayor como edificio destacado, el trazado irregular de las calles del centro.



Es una ciudad de hondo componente religioso. El edificio más sobresaliente es su mezquita mayor o aljama. Muchas torres de iglesias e incluso de catedrales españolas proceden de mezquitas que se construyen en esta época (caso de la Giralda de Sevilla). La mezquita es el centro de los distintos barrios; próximos a ella siempre había una escuela coránica (medersa o madraza), una fuente para el abastecimiento público de agua, una tahona (horno para cocer el pan) y unos baños. Todos estos espacios eran lugares de encuentro y sociabilidad.

Las ciudades hispano-musulmanas tienen una destacada función comercial e industrial. Dentro de la ciudad musulmana destacan los zocos (mercados abiertos en los que abastecerse de productos alimenticios y que no precisan de una gran vigilancia) y las alcaicerías (espacios cerrados en los que se venden mercancías de más valor (loza, joyas, tejidos, especias). Por otro lado, los distintos oficios (gremios) se localizan agrupados en barrios claramente definidos (libreros, curtidores, carpinteros, etc.). Esto lo comparte con la ciudad cristiana.

2. En el espacio cristiano (inicialmente las áreas montañosas del norte que escaparon al dominio musulmán) la vida urbana era escasa. Pero se expandió de norte a sur a partir del siglo X, con la reconquista y repoblación del territorio, pues esta supuso la creación de municipios, que tenían como base ciudades nuevas o reconquistadas a los musulmanes. Desde los siglos XII y XIII, la reactivación de comercio generó un proceso de reurbanización a lo largo de las principales rutas comerciales.

La ciudad cristiana es **una ciudad amurallada**, los elementos defensivos son los más relevantes, y tanto las murallas como los castillos y alcázares fueron y muchas veces todavía hoy son los elementos más sobresalientes de su paisaje (Ávila, Segovia, Lleida, Mediana del Campo, Peñafiel...). Las murallas no sólo servían para proteger la ciudad, sino para marcar fronteras fiscales: al entrar en la ciudad o cruzar los puentes que la custodiaban había que pagar tributos por los productos que se llevasen.

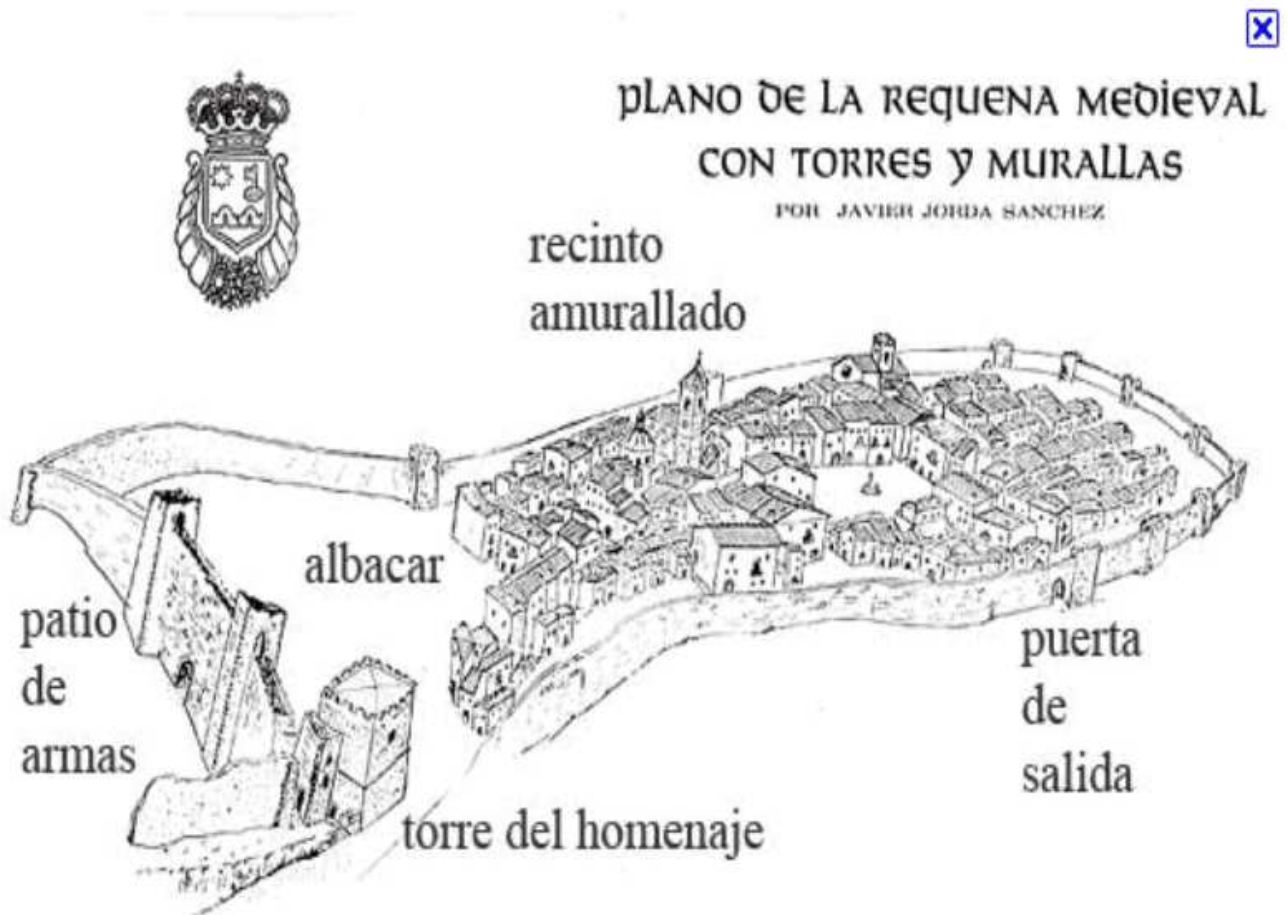
En ellas se refleja la **progresiva importancia del papel de la Iglesia**. Por encima de las murallas destacan las torres de las iglesias (más visibles en el paisaje urbano que las mezquitas en Al-Ándalus), sobre todo a partir del siglo XII. El Camino de Santiago, que une ciudades importantes de Navarra, Castilla y León y Galicia (Pamplona, Logroño, Burgos, León, Santiago...) es una vía por la que entran estilos arquitectónicos del centro de Europa, que contribuirán, sobre todo a partir de las catedrales a la transformación de la imagen de la ciudad cristiana. En la Baja Edad Media también se consolidan los órdenes conventuales y monásticos, por lo que gran parte del espacio urbano estará ocupado por los conventos, tanto en el interior de la ciudad como en las inmediaciones; en este caso a menudo dan lugar a barrios extramuros llamados arrabales.

También, como la ciudad musulmana, es **una ciudad comercial e industrial**, igualmente organizada en gremios que se distribuyen en sus distintos barrios urbanos. Los nombres de muchas calles a un recuerdan esas organizaciones (toneleros, odreros, curtidores...). En Plena Edad Media (a partir del siglo XI) la urbanización alcanzó un mayor florecimiento, gracias a la reactivación del comercio, que favoreció a las ciudades situadas a lo largo de las rutas comerciales; en los grandes puertos (Bilbao, Barcelona, Valencia, Sevilla) y a lo largo del Camino de Santiago, que funciona como vía de peregrinación y de comercio. Se consolidan poco a poco las plazas y las calles mayores, espacios del comercio y de la vida pública (la religión tenía sus propios lugares, más retirados). La ciudad cristiana no tiene la misma voluntad que la islámica en diferenciar

los espacios públicos y privados. A menudo las personas vivían en la misma casa en la que trabajaban: en la planta baja se localizaba el comercio y/o taller, la primera planta la ocupaba el maestro y la segunda los aprendices.

Predominan los **planos irregulares**, pero menos que en la ciudad islámica. Las calles se disponen adaptándose al relieve, y solo destacan las que conectan las puertas entre sí y con la plaza mayor y los espacios más relevantes. El **modo de crecimiento** de la ciudad cristiana es **orgánico**. No hay planes que orienten su crecimiento, salvo en algunas ciudades de construcción real, fundadas o desarrolladas por los reyes para compensar el poder de los señoríos en el territorio. Estas últimas tienden a las formas geométricas (ejemplos son Villareal en Castellón o Salvatierra en Álava, ambas del siglo XIII).

Del siglo XIII al XV se produce un importante crecimiento de la ciudad cristiana, a pesar del duro golpe de la peste negra en el siglo XIV. Los señores (patriciado urbano) comienzan a construir edificios más suntuosos, se configuran los ayuntamientos como entidades para el buen gobierno urbano (el territorio que controlará un ayuntamiento se denominará municipio).



3. **La ciudad moderna: la realidad urbana española entre los siglos XVI y XVIII.** La ciudad moderna experimentó vaivenes en función de la situación demográfica, económica y política de cada momento.

- En el siglo XVI, hubo un crecimiento urbano continuado debido al aumento de la población, a la expansión económica basada en el comercio con América, y al poderío

político-militar de los Austrias. Las zonas más urbanizadas entonces eran Andalucía y Castilla, y las ciudades más destacadas, Sevilla, que controlaba el comercio con América y Madrid, elegida como capital por Felipe II (1563)-

- En el siglo XVII, la urbanización se estancó por la crisis demográfica y económica, así como por las importantes pérdidas territoriales. Las ciudades castellanas, más afectadas por esta situación, perdieron importancia en relación con las de la periferia.

- En el siglo XVIII, con la nueva dinastía de los Borbones, el proceso de urbanización se reanimó, gracias al fortalecimiento del poder real y a la recuperación demográfica y económica. Las ciudades que más crecieron fueron la capital, Madrid, y las ciudades cantábricas y mediterráneas especializadas en el comercio marítimo.

En general, siguen desarrollándose sin planificación. Mientras que en las colonias del imperio americano se estableció un modelo de ciudad muy planificada y controlada, en la metrópoli el crecimiento urbano se realizó sin apenas control. Los barrios de nueva construcción planificados escasean (con excepciones como la de La Barceloneta en Barcelona o la planificación de Ferrol) y la forma de crecimiento sigue siendo la misma que durante el Medioevo: la ampliación de murallas y el desarrollo de arrabales o nuevos barrios extramuros.

Foto 1.- Ciudad Rodrigo: Una serie de baluartes, en forma de estrella, construidos a finales del siglo XVIII en piedra arenisca, donde se colocaban los cañones.

Se desarrolla un nuevo sistema defensivo, sobre todo en las ciudades cercanas a las fronteras. La ineficacia de las murallas y los castillos medievales desde la difusión de la artillería provocó la aparición de un sistema defensivo más complejo y basado en la presencia de **ciudadelas**, que sustituyen a los antiguos castillos (Pamplona, Figueras) y **anillos de baluartes defensivos** en torno a las ciudades (Badajoz, Ciudad Rodrigo, Tui, Hondarribia, Ceuta, etc.)



Ya durante el Renacimiento se asiste a la construcción de edificios que renuevan importantes sectores urbanos (Salamanca, Úbeda, Baeza, Jaén, Granada...). Se construyen inmuebles de una dimensión desconocida durante la Edad Media, como el Monasterio de El Escorial, surge con gran profusión el fenómeno de *las Plazas Mayores*. **Pero la transformación urbana es más potente durante el siglo XVIII (tras la crisis del siglo XVII)**. Muchas ciudades renuevan su imagen durante este siglo: el Madrid de Carlos III es el más conocido, pero Santiago de Compostela, Málaga o Murcia también configuran su paisaje urbano más emblemático. Las plazas se decoran con fuentes, estatuas, etc.



Se produce un **crecimiento comercial e industrial**, el comercio con las colonias puso a algunas ciudades españolas entre las más importantes del mundo durante la E. Moderna.

El mundo urbano descrito por Cervantes y otros destacados escritores del Siglo de Oro muestra un mosaico social riquísimo en las ciudades españolas de la época: aristócratas, funcionarios, militares, religiosos, comerciantes, artesanos, buscavidas, etc.

PLAZAS MAYORES



2.- LA URBANIZACIÓN INDUSTRIAL: La ciudad industrial.

La urbanización industrial comprende desde el inicio de la industrialización a mediados del siglo XIX hasta la crisis económica de 1975. Los rasgos característicos de esta etapa son los siguientes:

- **la tasa de urbanización experimentó un gran crecimiento**, pues el incremento de la población urbana superó el de la población rural.

Los factores que intervinieron en este crecimiento fueron **administrativos** (la nueva división del territorio en provincias en 1833 provocó el crecimiento de las ciudades elegidas como capitales) y **económico-sociales** (el nacimiento y desarrollo de la industria moderna en las ciudades atrajo hacia ellas a la población campesina).

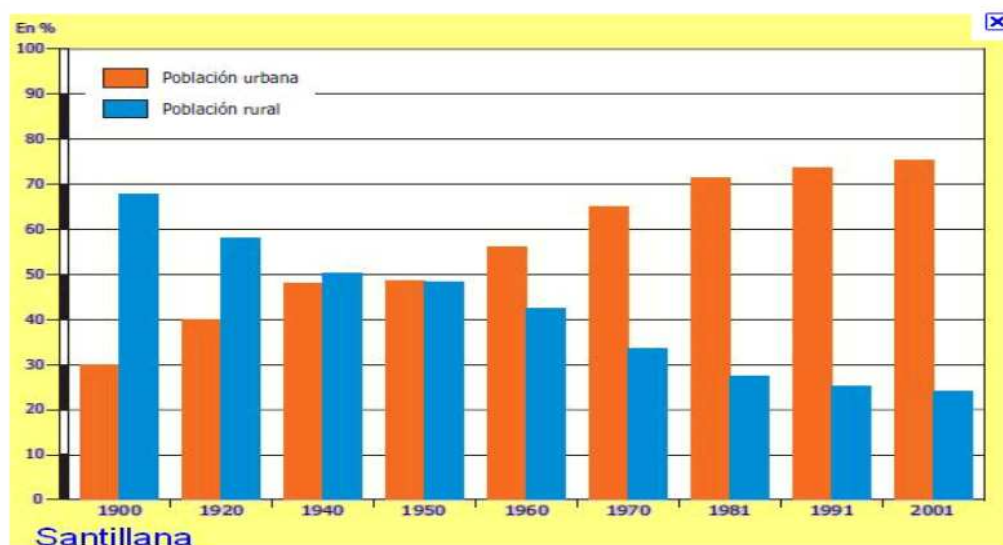
En la urbanización industrial pueden distinguirse **cuatro etapas**:

a- Hasta mediados del siglo XIX la concentración demográfica en las ciudades fue pequeña (24,6% de tasa de urbanización). La debilidad de la industrialización hizo que el crecimiento urbano afectara principalmente a las ciudades elegidas como capitales de provincia en la nueva división administrativa.

b- Desde mediados del siglo XIX a la Guerra Civil (1936) el crecimiento de las ciudades fue claro, de modo que la tasa de urbanización casi se dobló (40%). En este momento era la industria la que provocaba los mayores incrementos, al atraer a una creciente población del campo a las ciudades industrializadas.

c- La Guerra Civil y la posguerra (1936-1959) ralentizaron el crecimiento debido a los problemas de deterioro y de abastecimiento que afectaban a las ciudades. Además, el régimen de Franco no favoreció el crecimiento urbano, dado el escaso respaldo que tenía en las regiones más urbanizadas del país, sino que impulsó políticas agrarias destinadas a retener a la población rural en el campo. No obstante, la adopción de una política autárquica fomentó los sectores básicos de la economía y contribuyó al crecimiento de las ciudades donde se instalaron. Así comenzó a formarse el triángulo de desarrollo urbano-industrial del nordeste (Cantábrico, Barcelona y Madrid).

d- La etapa de desarrollo (1960-1975) fue la de mayor crecimiento económico y urbano del siglo XX. La causa principal fue la expansión de la industria, que atrajo mano de obra del campo a las grandes ciudades industrializadas. Este hecho, unido al elevado crecimiento natural (*baby boom*), incrementó la población urbana un 30%, principalmente en el triángulo nordeste. Las actividades terciarias jugaron un papel menos destacado en la urbanización, aunque a ellas se debe el crecimiento de las áreas metropolitanas de las grandes ciudades, donde se localizaron las actividades del terciario moderno; de los centros turísticos del Mediterráneo y de las islas, y de algunas capitales de provincia no industrializadas en ambas mesetas.



Algunas de las claves de esta nueva ciudad contemporánea son las siguientes:

- **La producción de suelo urbano** (para viviendas, comercio, equipamientos, industria, etc.) **se convertirá en un negocio y un motor económico** cuya importancia se mantiene en la ciudad actual y que también dio lugar a la especulación urbanística ya en el siglo XIX. Las desamortizaciones de 1836 y de 1855 liberan mucho espacio en las ciudades que a veces es aprovechado para hacer nuevas plazas o edificios públicos (mercados, hospitales, cuarteles, museos...) (ver foto), pero que en otras es vendido y transformado en viviendas.
- En muchas ciudades (sobre todo del norte y del este del país) se produce una importante **aparición de fábricas e industrias**, y junto a ellas nuevos y, casi siempre, improvisados barrios obreros

en los que imperan la pobreza y unas condiciones higiénicas deplorables.



Plaza del Museo de Bellas Artes en Sevilla. Producto de la desamortización del convento de la Merced.

* El crecimiento de muchas ciudades y la incidencia de varias epidemias muy mortíferas provocó

la preocupación por mejorar las condiciones de vida y así las **reformas urbanas** iniciadas en el siglo XVIII continuarán en el XIX, siglo en el que aumenta significativamente la urbanización como consecuencia del desarrollo de obras públicas, de la modernización de la administración territorial –motivada por la creación de las provincias–, de la desamortización, de la creación de infraestructuras viarias (ferrocarril y carreteras), de la ejecución de obras de saneamiento urbano y de un desarrollo industrial que se concentró en el País Vasco (industria siderometalúrgica), Cataluña (industria textil), Asturias y Málaga.

Durante el siglo XIX se realizan muchos **proyectos de pavimentación y alcantarillado**; se establecen **normativas arquitectónicas** más precisas para la construcción de viviendas y se inicia un proceso para incrementar la anchura de las calles (alineamientos o proyectos de alineación) que persiguen hacer la ciudad más abierta, luminosa y saludable. Estos alineamientos eran proyectos que establecían el ancho ideal que debería tener cada calle de la ciudad. Una vez aprobados no se ejecutaban de inmediato; solo cuando se solicitaba en el Ayuntamiento licencia para construir en una calle con uno de estos proyectos, aquel obligaba al propietario a retranquear el nuevo

edificio en la “línea” prevista en los planos. La sustitución de los edificios fue lenta y rara vez se consiguió ensanchar toda una calle. Esta política, que arranca hacia 1850, se abandonó un siglo más tarde.

Pero lo que verdaderamente caracteriza este tipo de proyectos es la remodelación de la trama viaria o “**haussmanización**”, que supuso la apertura de nuevas calles o la alineación de las ya existentes con el fin de adaptarlas a las nuevas necesidades circulatorias. Ejemplos sobresalientes de proyectos de reforma interior fueron la apertura de grandes vías (Gran Vía) en ciudades como Madrid, Granada, Barcelona, Salamanca y Murcia.

- * Los **planes de ensanche** son una de las aportaciones más interesantes del urbanismo español de esta época. Los **ensanches** consistían en la yuxtaposición de un nuevo conjunto urbano coherente, planeado de una sola vez y unido a la ciudad consolidada, pero con una morfología y estructuras propias. Con su creación se pretendía facilitar la construcción de viviendas, el crecimiento de la ciudad y el aumento de las rentas del suelo urbano.

El nuevo tejido urbano incorporado a la ciudad se caracterizó por su **morfología** de calles perfectamente alineadas de **trazado ortogonal** que dibujaban manzanas de grandes proporciones en las que se levantaban edificios dispuestos en torno a un gran patio central. Destinados a acoger la **vivienda burguesa**, los ensanches eran **zonas** de una **calidad medioambiental muy alta**, por lo que terminaron favoreciendo la **segregación social** en la ciudad.

Entre las experiencias más importantes que se llevaron a cabo destacan los planes de ensanche de Madrid (Plan de José María de Castro), de Barcelona (Plan de Ildefonso Cerdá, aprobado en 1860), de Valencia y de San Sebastián (Plan de Ensanche de Cortázar, en 1864).



Ensanche de Barcelona

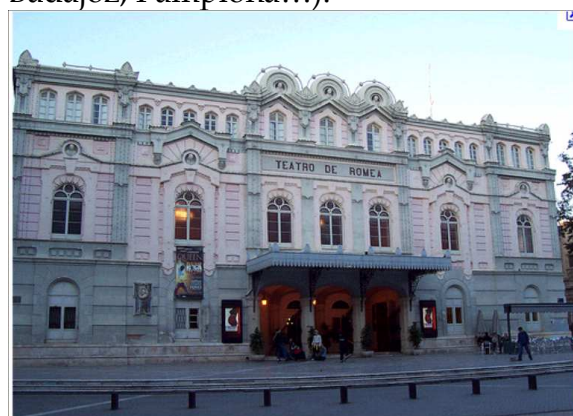
Otro aspecto importante dentro de esta preocupación por la higiene y la salud es la **construcción de cementerios extramuros**. Hasta entonces la gente se enterraba en las iglesias y pequeños cementerios parroquiales dentro de la propia ciudad, lo que agravaba la situación sanitaria, sobre todo en épocas de epidemias.

* El **derribo de las murallas** fue uno de los principales impactos en la imagen y percepción de muchas ciudades españolas. Al modernizarse y homogeneizarse el sistema fiscal, las murallas dejaron de tener alguna, por lo que muchos ayuntamientos las derribaron para acabar con aquel símbolo del Antiguo Régimen, para generar rondas de circulación (Valencia, Sevilla, Zaragoza, Málaga... y, en no pocos casos, para disponer de espacio para viviendas y otros usos.

* La **llegada del ferrocarril** fue otro hito decisivo. El siglo XIX es un siglo de grandes cambios en las comunicaciones. Muchas ciudades litorales comienzan a reformar y mejorar sus puertos. Pero el cambio más importante es la llegada del ferrocarril a muchas localidades españolas; proceso que se desarrolla desde 1848, con la inauguración del trayecto Barcelona-Mataró. Los ferrocarriles no solo acercaron las ciudades entre sí, sino que organizaron importantes sectores extramuros debido a la gran necesidad de terreno que precisaban (para estaciones de viajeros, de mercancías, depósitos, playas de vías, etc.). La ubicación de la estación del ferrocarril generó nuevos barrios o la remodelación de otros más antiguos. En muchas ciudades, sobre todo del norte, la estación se establece a cierta distancia de los centros históricos (Oviedo, Coruña, León, Vitoria...) y su ubicación orienta el crecimiento urbano. En las grandes ciudades, en cambio las estaciones están muy próximas a sus centros históricos (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla...).

* En la ciudad se desarrollan **nuevos hitos y espacios**. Fruto de todo lo anterior hay que destacar la aparición de una serie de equipamientos y dotaciones (algunos nuevos, otros transformados en esta época) que darán una imagen nueva a la ciudad. Por un lado, los propios ayuntamientos transforman sus viejos cabildos o levantan nuevos inmuebles que refuercen su imagen (Málaga, Bilbao, Valencia); los edificios públicos también se modernizan (mercados, centrales de correos, edificios universitarios, incluso las cárceles y mataderos); los bancos y compañías de seguros (instituciones básicas en el nuevo contexto socioeconómico) levantan grandes e impactantes sedes y por todo el país aparecen edificios de ocio (teatros, óperas, casinos, círculos

culturales, plazas de toros); y se crean parques públicos, a veces abriendo y acondicionando los de antiguos palacios o conventos (Madrid, Oviedo, Sevilla...), otras veces aprovechando espacios defensivos en desuso (Barcelona, Badajoz, Pamplona...).



Teatro de Romea, en Murcia

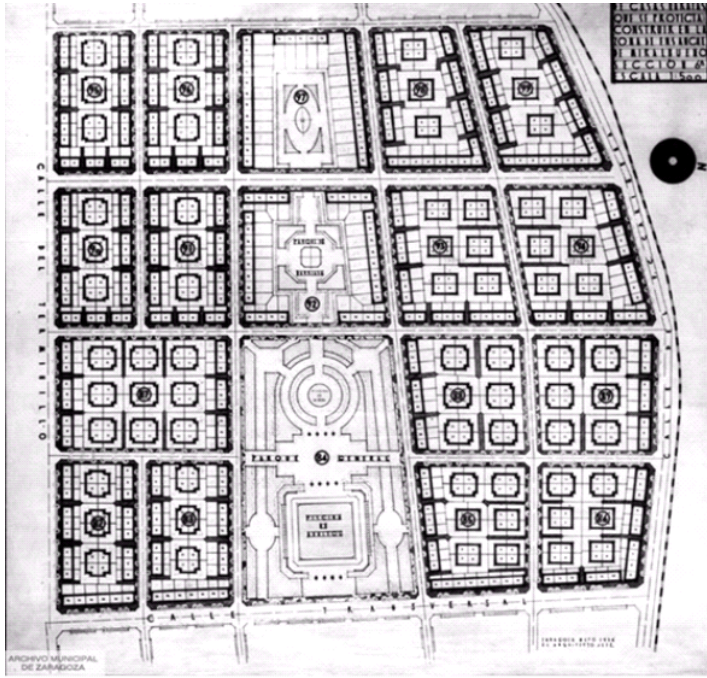
* En la segunda mitad del siglo XIX aparece un nuevo espacio urbano en las ciudades españolas: **las periferias y los suburbios**. Varios son los motivos que motivaron el desarrollo de estas zonas.

- En primer lugar, **la incapacidad de los centros tradicionales** (cascos históricos) **y de los ensanches para dar respuesta a todas las demandas de suelo urbano**. La construcción de vivienda obrera fue tardía en España (a pesar de las Leyes de Casas Baratas de 1911 y de 1922) y raramente se hacía en los ensanches, más vinculados a las clases elevadas y medias. En consecuencia, en los lugares de fuerte inmigración, especialmente Madrid y las ciudades que se estaban industrializando (Barcelona, Valencia, Bilbao y los municipios de su ría, y los núcleos mineros) o aquellas que crecían aunque no tuvieran el tirón industrial (Sevilla, Málaga tras el fracaso de su incipiente industrialización...) vieron aparecer numerosos núcleos de chabolas en su entorno próximo, dando lugar al fenómeno del chabolismo o barraquismo.

- En segundo lugar, **la carestía que adquiere el suelo en los ensanches** provoca que muchas actividades industriales y asentamientos de vivienda obrera se localicen en espacios periféricos, más baratos, a menudo cercanos a los puntos clave de comunicación: los puertos y, sobre todo, el ferrocarril.

- Otro factor es el **atraso técnico y social**. La creación de ensanches requiere una madurez técnica y social en las oficinas municipales y en los organismos para la creación de las nuevas manzanas. Este aspecto no resulta fácil porque en muchas ciudades españolas la preparación de los funcionarios municipales es muy deficiente y la capacidad de los propietarios de fincas rústicas para organizarse en juntas vecinales que se repartiesen las nuevas parcelas también era muy baja.

Las periferias se caracterizan por ser espacios en los que se mezclan usos agrarios con usos urbanos desordenados. En ellas aparecen los núcleos de vivienda marginal; industrias e instalaciones ferroviarias, y algunas barriadas de ciudad jardín o de casas baratas.



Barriada Ciudad Jardín "Terminillo" Zaragoza.

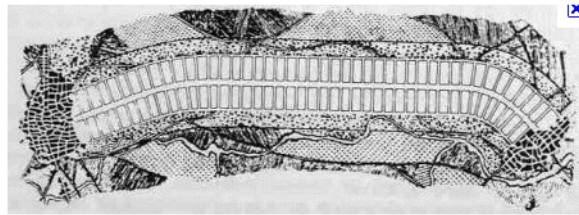
- La **vivienda marginal o infravivienda** se ubicaba en lugares poco vigilados y en los que se podía levantar una chabola de la noche a la mañana. A menudo se localizaban en lugares peligrosos (junto a cauces de ríos, vertederos...) y casi siempre lejos de los servicios básicos.
- La **industria** también se desplaza a las periferias, ya que en ellas hay un menor control de vertidos y de emisiones, el precio del suelo es menor y se localizan próximas a los núcleos obreros de los que procede su mano de obra. Además, la cercanía al ferrocarril también beneficiaba a algunas de ellas.
- Las **ciudades jardín** también ocupaban la periferia. Eran áreas compuestas de chalés rodeados de jardines, que suelen ser ocupados por estratos sociales elevados y se levantan lejos de los barrios obreros e industriales. Es el caso del barrio de La Caleta y El Limonar en Málaga, Pedralbes en Barcelona, Somió en Gijón, Ciudad Jardín en Las Palmas de Gran Canaria, el paseo de la Castellana en Madrid, Neguri -Guetxo- en las cercanías de Bilbao, El Terreno en Palma de Mallorca, etc.

La ciudad jardín inaugura el modelo de ciudad satélite (barrios no contiguos a la ciudad central, pero que cuentan con servicios de proximidad: educativos, comerciales, deportivos). Este modelo, no obstante, se desarrollará mucho más en los años sesenta del siglo XX en grandes promociones de bloques de viviendas.

- Las **viviendas de casas baratas** se parecen a las casas adosadas que se construían en aquellos años en el Reino Unido y otros países europeos preocupados por la creación de vivienda social. Eran

viviendas modestas, que también tienen a veces pequeños jardines. Empezaron a construirse desde la aparición de la primera ley de Casa Baratas en 1911 y se otorgaban a familias con pocos recursos. No se situaban en lugares muy céntricos, pero tampoco solían ubicarse en periferias alejadas, sino junto a los núcleos urbanos. Logroño, Tarragona -“La Colectiva”-, Burgos, Barcelona -“Bon Pastor”, entre otras muchas ciudades, cuentan con barriadas de este tipo.

Una de las principales propuestas para la periferia de Madrid fue la del ingeniero Arturo Soria, autor del **proyecto de Ciudad Lineal** de 1886 y precursor de las propuestas de Ebenezer Howard sobre la ciudad jardín que aparecerán con el cambio del siglo XIX al XX. Arturo Soria pretendía ruralizar la ciudad y urbanizar el campo; la fórmula se concreta en una ciudad alargada (de ahí el nombre de lineal) que se expande a través de un eje de comunicación (con tranvía y equipamientos básicos de barrio en sus paradas) y con casas unifamiliares que facilitasen una vida sana y un entorno higiénico. Solo se llegó a construir un segmento de todo el proyecto que debería rodear Madrid. Hoy la Ciudad Lineal se halla engullida por el complejo urbano.



3.- LA URBANIZACIÓN POSTINDUSTRIAL

Desde 1975, la crisis económica e industrial introdujo cambios en el proceso de urbanización, dando paso a una nueva etapa conocida como urbanización postindustrial. Estos cambios llegaron a España a partir de 1981 y han sido los siguientes:

a) Cambian los factores de la urbanización.

- **La industrialización pierde importancia** como factor de urbanización. Primero, porque la crisis de 1975 produjo desindustrialización y declive de las ciudades industriales afectadas, y luego, por la nueva tendencia de la producción industrial a dispersarse en el espacio. Sin embargo, esta afirmación debe matizarse en un doble sentido:

- En las regiones de tradición industrial, la industria sigue siendo el principal factor de urbanización, aunque con tendencia a disminuir.
- Los nuevos sectores de alta tecnología se sienten atraídos por las grandes metrópolis, por estar mejor dotadas de los servicios y equipamientos necesarios. El problema es que estos sectores crean pocos puestos de trabajo al estar muy mecanizados, lo que contribuye a disminuir el crecimiento urbano.

- **Las actividades terciarias ganan relevancia como factor de urbanización**, especialmente en las grandes metrópolis donde se localizan las actividades punta y los centros de decisión y gestión de las empresas (Madrid y Barcelona), en las regiones turísticas (Baleares y Canarias), y en las regiones menos avanzadas, donde predomina un terciario de baja cualificación (Andalucía y Extremadura).

- **En la etapa postindustrial se frena el proceso de crecimiento de las mayores ciudades** a favor de las ciudades medias y pequeñas, e incluso de núcleos rurales cercanos. Este proceso se debe a la saturación de las grandes urbes y a la tendencia actual a la descentralización de las actividades económicas. El resultado es la llamada “dispersión de la urbanización” o “urbanización difusa”, que extiende la ciudad sobre espacios cada vez más amplios. Esto no significa una pérdida de primacía de las grandes ciudades, que, por el contrario, la ven acentuarse gracias a la concentración de funciones más relevantes y al control de las actividades del espacio circundante.

- **Se fortalece la expansión metropolitana.** Aunque este fenómeno tiene origen decenios atrás, ahora adopta un comportamiento diferencial: las ciudades centrales se estancan o incluso pierde habitantes, mientras que las que crecen son las diferentes coronas metropolitanas que las rodean- Desde los años sesenta a los noventa, el dinamismo demográfico se transfiere a las coronas más periféricas. Desde los sesenta, pero sobre todo en los ochenta, también se consolida la creación de **centros de ocio y consumo**, complejos que incorporan grandes superficies y galerías comerciales, cines, establecimientos de comida rápida y grandes aparcamientos, que aparecen tanto en el interior de la ciudad central (La Vaguada fue uno de los primeros en Madrid o Salesas en Oviedo), como, sobre todo, en las distintas coronas metropolitanas. Para ello aprovechan la accesibilidad que otorgan las **rondas de circunvalación** que se crean durante estos años (una de las primeras fue la M-30 en Madrid, hoy calle 30) y la **creación de autovías y la mejora de los medios de transporte urbano**.

- El crecimiento de la ciudad se acompaña también de un importante aumento de **las residencias secundarias** en un radio que, dependiendo de las ciudades, no ha hecho otra cosa que aumentar hasta los 100 o 150 Km.; por ejemplo, en la actualidad las áreas de influencia de las segundas residencias de Madrid y Valladolid se solapan. La presión urbanizadora se ha prolongado así desde las ciudades y áreas metropolitanas a las zonas de montaña y del litoral. El fortalecimiento del turismo residencial ha convertido en ejes urbanos amplias zonas litorales españolas (Costa del Sol, Costa Blanca, Costa del Azahar, Costa Dorada, buena parte de Mallorca, sur de Tenerife y de Gran Canaria, etc.).

b) El ritmo de crecimiento urbano desciende en dos etapas. En la primera, de transición, la tasa de urbanización se estabiliza (sigue creciendo, pero a un ritmo menor), y en la segunda, de desurbanización, se produce un decrecimiento urbano. La mayoría de las ciudades

españolas se encuentra en la primera etapa debido a la reducción de su crecimiento natural y de las migraciones hacia ellas; la desurbanización afecta a las grandes metrópolis o las ciudades industriales más perjudicadas por la crisis.

- i. **Los barrios marginales de infravivienda o chabolas** van incorporando desde los años 60-70 con lentitud las dotaciones básicas y se inició algún proceso de renovación y sustitución por bloques de altura. En los últimos años han tenido lugar campañas de erradicación del chabolismo y realojamiento de la población en viviendas sociales, construidas en los propios barrios o en nuevas periferias.
- ii. **Los barrios de viviendas de promoción oficial** que tuvieron lugar en su mayor desarrollo entre 1940 y 1960, sufrieron un envejecimiento prematuro por su baja calidad y su déficit de equipamientos y servicios; hoy día han dado lugar a políticas de rehabilitación destinadas a la recuperación de edificios y a la dotación de equipamientos escolares, deportivos, sanitarios y comerciales.
- iii. **Los polígonos de vivienda de promoción privada** que surgieron a partir de 1960, de trama abierta, en bloques o torres con amplios espacios entre las viviendas para jardines o aparcamientos, evolucionó pronto hacia bloques en forma de H, de altura y densidad excesivas, que creaban un trazado de calles en apariencia desordenado. La edificación adoptó el estilo internacional, caracterizado por edificios geométricos, creadores de un espacio urbano monótono, que da a estos barrios la imagen de “colmena” o dormitorio. Hoy día ha todos los promotores se les exige un plan de edificación, obligándoles a ceder terreno para servicios y equipamientos. **La manzana cerrada ha resurgido** en las décadas de 1980 y 1990 como forma de recuperar la escala urbana en altura y la organización de las calles. Estas nuevas manzanas tienen menor densidad que las tradicionales y dan un uso colectivo al patio, bien privado (jardines, juegos infantiles, piscina) o bien público (manzana-plaza).
- iv. **Las áreas de vivienda unifamiliar** proliferan en la periferia a partir de la década de 1980, debido a la difusión entre la clases media de la ideología clorofílica (contacto con la naturaleza) y al uso del automóvil. Presentan trama abierta, edificación individual en viviendas exentas o adosadas y un uso del suelo fundamentalmente residencial. Socialmente suelen

acoger a clases medias que buscan espacios más atractivos.

- v. Se inicia la **rehabilitación urbana de muchos cascos históricos** tras la desprotección y los impactos del urbanismo especulativo de los años sesenta y setenta. Primero lo hicieron las ciudades más grandes (Madrid, Barcelona, Sevilla), pero rápidamente el proceso se expandió a las ciudades medias y pequeñas (Vitoria, Logroño, Cádiz, Girona, Cáceres, Salamanca, Carmona, Allariz, Albarracín, Covarrubias...). Se estimula la rehabilitación mediante subvenciones y préstamos a bajo interés y los ayuntamientos restauran los espacios públicos. En estos años, además, se **peatonalizan** buena parte de los centros comerciales tradicionales urbanos.

c) **Las áreas industriales de la periferia** creadas en las décadas de 1950 y 1960 fueron **polígonos industriales** bien planificados, o instalaciones industriales y talleres sin control, que producían un impacto negativo en el medio natural y fuertes atascos e incomodidades para la población del entorno. Por ello, algunos han sido objeto de operaciones de rehabilitación y reparcelación, destinadas a favorecer nuevas implantaciones empresariales.

En la actualidad se están creando nuevos espacios industriales, como **parques empresariales y tecnológicos** en áreas de gran calidad ambiental, o **polígonos** de naves adosadas para empresas con escasos recursos, en áreas de menor nivel.

d) **Las áreas de equipamiento** son fruto de la actual descentralización de las actividades económicas hacia la periferia urbana. Las más frecuentes son grandes superficies comerciales y de equipamiento (centros escolares, infraestructuras sanitarias, centros administrativos, complejos deportivos, etc.).